CONSEIL COMMUNAUTAIRE
Séance du 29 avril 2025 à 18h00

Au siège de Grand Lac, Communauté d'agglomération
1500 boulevard Lepic 73 100 AIX-LES-BAINS

Présents : (T = Titulaire ; S= Suppléant(e) votant,)

1	AIX-LES-BAINS	T	ANCIAUX Christèle	
2	AIX-LES-BAINS	T	BERETTI Renaud	Pouvoir de Marie-Pierre MONTORO-SADOUX
3	AIX-LES-BAINS	T	BRAUER Michelle	Pouvoir de Isabelle MOREAU JOUANNET
4	AIX-LES-BAINS	T	CAMUS Gilles	Pouvoir de Marina FERRARI
5	AIX-LES-BAINS	T	CARDE Daniel	
6	AIX-LES-BAINS	T	FRUGIER Michel	
7	AIX-LES-BAINS	T	GIMENEZ André	
8	AIX-LES-BAINS	T	GUIGUE Thibaut	
9	AIX-LES-BAINS	T	MOUGNIOTTE Alain	
10	AIX-LES-BAINS	T	PETIT GUILLAUME Sophie	Pouvoir de Karine DUBOUCHET
11	AIX-LES-BAINS	T	POILLEUX Nicolas	
12	AIX-LES-BAINS	T	VIAL Jean-Marc	Pouvoir de Nicolas VAIRYO
13	BOURDEAU	T	DRIVET Jean-Marc	Pouvoir de Nathalie FONTAINE
14	BRISON SAINT INNOCENT	T	MASSONNAT Marthe	Pouvoir de Jean-Claude CROZE
15	CHINDRIEUX	T	BARBIER Marie-Claire	
16	DRUMETTAZ-CLARAFOND	T	BEAUX-SPEYSER Danièle	
17	DRUMETTAZ-CLARAFOND	T	JACQUIER Nicolas	
18	ENTRELACS	T	BRAISSAND Jean-François	
19	ENTRELACS	T	GERBELOT Gaëlle	
20	ENTRELACS	T	GUIGUE Jean-Marc	
21	ENTRELACS	T	GRANGE Yves	Pouvoir de Claire COCHET
22	GRESY-SUR-AIX	T	MAITRE Florian	
23	GRESY-SUR-AIX	T	PIGNIER Colette	Pouvoir de Chrystel TROQUIER
24	LA BIOLLE	T	NOVELLI Julie	
25	LA CHAPELLE DU MONT DU CHAT	T	MORIN Bruno	
26	LE BOURGET DU LAC	T	SIMONIAN Edouard	Pouvoir de Nicolas MERCAT
27	LE MONTCEL	T	APPELL Clarence	
28	MOUXY	T	PERSON Armelle	Pouvoir de José BONICI
29	ONTEX	T	CARRIER Christiane	
30	PUGNY CHATENOD	T	CROUZEVIALLE Bruno	
31	RUFFIEUX	T	ROGNARD Olivier	
32	SAINT OFFENGE	T	GELLOZ Bernard	
33	SAINT OURS	T	ALLARD Louis	
34	SAINT PIERRE DE CURTILLE	T	DILLENSCHNEIDER Gérard	
35	SERRIERES-EN-CHAUTAGNE	T	TOUGNE-PICAZO Brigitte	
36	TRESSERVE	T	LOISEAU Jean-Claude	
37	TRESSERVE	T	MOULIN Annie	
38	TRESSERVE	T	ROUSSEL Christian	
39	VIONS	T	ARRAGAIN Manuel	
40	VIVIERS-DU-LAC	T	SCAPOLAN Martine	Pouvoir de Robert AGUETTAZ
41	VOGLANS	T	BERNON Martine	
42	VOGLANS	T	MERCIER Yves	

23 communes présentes

Absents excusés :

Gwénaëlle LE GUELLEC CARROZ (Le Bourget-du-Lac)

Techniciens présents :

ALEXANDRE Corentin	*Assistant de la Direction*
HUGOT Amandine	*Directrice Générale Adjointe des Services*
LAVAISSIERE LAURENT	*Directeur Général des Services*
NAMBOTIN Magalie	*Chargée des Assemblées*
DROMARD Benjamin	Responsable Service Mobilité

L'assemblée s'est réunie sur convocation du 23 avril 2025 transmise dans les conditions prévues par les articles L. 2121-10 et L. 2122-8 du code général des collectivités territoriales, à laquelle était joint un dossier de travail comprenant l'ordre du jour, la note de synthèse et 23 projets de délibérations.

La convocation, l'ordre du jour et le dossier de travail ont également été transmis aux conseillers communautaires suppléants et aux conseillers municipaux des communes membres de Grand Lac, conformément à l'article L. 5211-40-2 du code général des collectivités territoriales.

Le quorum est atteint en début de séance : la séance est ouverte avec 42 présents et 12 procurations

Julie NOVELLI est désignée secrétaire de séance.

Elus présents en visio-conférence (non-votants) :

Néant

La présente délibération peut faire l'objet d'un recours gracieux auprès de Grand Lac ou d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Grenoble (2 Place de Verdun, BP1135, 38022 Grenoble Cedex), dans le délai de deux mois à compter de sa publication (acte règlementaire) ou de sa notification (acte individuel). Le tribunal administratif de Grenoble peut être saisi par la voie de l'application "Télérecours citoyens" sur le site www.telerecours.fr.

GRAND LAC
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION

DÉLIBÉRATION

N° : 19 Année : 2025
Exécutoire le : 09 MAI 2025
Publiée / Notifiée le : 09 MAI 2025
Visée le : 06 MAI 2025

MOBILITES
Plan de Mobilité de Grand Lac
Approbation

Monsieur le Président rappelle à l'assemblée que la réalisation d'un Plan de Mobilité (PDM) à l'échelle de Grand Lac est en cours, le groupement ITEM / Soberco ayant été retenu pour le réaliser.

Le Plan de Mobilité est un projet de mobilité durable pour :

- Définir une stratégie globale des déplacements à l'échelle de l'agglomération et en lien avec les polarités voisines,
- Améliorer les conditions de circulation, de stationnement et de sécurité routière,
- Intégrer la mobilité dans une vision prospective en lien avec les projets du territoire,
- Disposer des incidences concernant la qualité de l'air avec la réalisation d'une évaluation environnementale du Plan de Mobilité.

La démarche s'est déroulée en 4 phases :

- Phase 1 : le diagnostic, réalisé de septembre à novembre 2023,
- Phase 2 : l'élaboration du plan d'action entre novembre 2023 et mai 2024,
- Phase 3 : : la finalisation et l'arrêt du projet, en juillet 2024
- Phase 4 : la consultation des Personnes Publiques Associées (PPA) avant enquête publique à l'automne 2024, soit une finalisation début 2025.

Le Conseil Communautaire du 9 juillet 2025 a arrêté le projet de Plan de Mobilité, ainsi que son évaluation environnementale. Il a également autorisé le président à solliciter l'avis des personnes publiques associées, à saisir l'autorité environnementale pour avis sur l'évaluation environnementale du Plan de Mobilité et à organiser une enquête publique à l'issue de la période de 3 mois requise pour la réception des avis des partenaires intéressés, pour les deux documents.

L'enquête publique s'est déroulée du 18 novembre 2024 au 3 janvier 2025. La population s'est emparée de l'enquête publique, pour preuve le registre dématérialisé a fait l'objet de 532 visualisations et de 491 téléchargements. Le registre numérique a enregistré 137 contributions. Les contributions étaient parfois multithématiques. Ainsi, c'est 241 observations thématique qui ont été recensées et analysées par la commissaire enquêtrice. Les contributions ont été décomposées selon 12 thèmes objets du PDM, auxquels se sont ajoutés les thèmes « aéroport », au vu du nombre d'observations reçues et « divers-autres », répondant à des observations générales ou hors objet de l'enquête.

Thème	A41	Aéroport	Chemins espaces piétions	Covoiturage-autopartage	Dossier Enquête publique	Divers-Autres	Pôles Echanges Multimodaux	Stationnement	Transports en commun -Bus	Train-SERM	Urbanisme	Vélo-Pistes Cyclables	Voiries	Zone à faibles émissions
Code	A41	APT	CH-EP	CV-AP	DO-EP	DVA	PEM	ST	TC-B	TER-SERM	URBA	VPC	VR	ZFE
Nb obs	10	26	13	6	9	26	6	14	54	16	7	30	19	5

De plus, ont également émis un avis sur le PDM :

- La Mission Régional d'Autorité Environnementale (MRAE),
- 5 Personnes Publiques Associées (Les services de l'Etat, Métropole Savoie, Grand Chambéry, la Chambre d'agriculture et le Département,
- 7 Communes de Grand Lac (Le Bourget du Lac, Grésy-sur-Aix, Drumettaz-Clarafond, Entrelacs, Aix-les-Bains, Pugny-Chatenod et Voglans).

La commissaire enquêtrice considère que le PDM apportera à terme une amélioration de la mobilité sur le territoire, couplée à une amélioration de la qualité de vie au regard de la pollution. Il est donc, d'intérêt général et la commissaire enquêtrice donne un avis favorable au projet de PDM.

Cet avis est assorti d'1 réserve et de 3 recommandations.

S'agissant de la réserve :

La réserve porte sur l'ajout d'un paragraphe sur la ZFE dans l'action socle 1, qui doit porter sur le principe de la ZFE, et non sur le contenu soumis du 6 au 31 janvier à une Participation du Public par Voie électronique (PPVE), celui-ci étant susceptible d'évoluer.

En réponse à cette réserve un paragraphe a été ajouté sur ce sujet de la ZFE dans l'action socle de l'orientation n°1 (Page 179).

S'agissant des recommandations :

Recommandation n°1 :

Conformément au Code des Transports, le PDM doit présenter une étude évaluant les émissions de gaz à effet de serre et des polluants atmosphériques générés par les déplacements sur le territoire qu'il couvre.

L'évaluation porte sur les émissions estimées au titre de l'année de réalisation de l'étude et sur les émissions estimées pour l'année médiane de chacune des deux périodes consécutives de cinq ans les plus lointaines pour lesquelles un plafond national des émissions de gaz à effet de serre dénommé « Budget carbone » a été adopté.

Les périodes « budget Carbone » concernées sont 2024-2028 et 2029-2033.

Le PDM présente les émissions en 2019 et 2030.

La commissaire enquêtrice recommande que ces compléments soient apportés.

En réponse à cette recommandation un budget carbone a été pris en compte dans l'évaluation environnementale.

Recommandation n°2 :

La commissaire enquêtrice recommande d'actualiser le PDM lorsque les résultats de l'étude SERM seront connus, notamment en termes de calendrier « action- échéance », afin que le public ayant intégré l'objectif 2030 ne soit pas trop critique au regard des institutions.

Cette demande est prise en compte dans l'action 3.6 du PDM (assurer le suivi du PDM)

Recommandation n°3 :

La commissaire enquêtrice recommande que le dossier d'approbation du PDM intègre bien la totalité des engagements pris par Grand lac, dans son mémoire en réponse. L'ensemble de prises en compte es rappelée dans le mémoire en réponse au rapport d''enquête.

Il est proposé au Conseil Communautaire d'approuvé le Plan de Mobilité dont les 3 orientations sont, de réduire l'usage de la voiture et d'apaiser la ville, de développer l'offre et les services pour favoriser l'usage des modes alternatifs à l'automobile et de définir un cadre réglementaire lisible par tous. Les

ambitions de ce plan sont fortes, et ont vocation à contenir l'usage de la voiture malgré l'accroissement de la population.

Cela se traduit par une légère baisse des déplacements en voiture (-1%) à horizon 2030 malgré une augmentation totale des déplacements de 19%, absorbée par les modes alternatifs à la voiture. Il faut noter que le PDM répond ainsi aux objectifs du PCAET.

Vu le code général des collectivités territoriales,

Vu le code des Transport,

Vu le Code de l'environnement,

Vu les statuts de Grand Lac et la définition de l'intérêt communautaire,

Vu la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) modifié par la loi n°96-1236 du 30 octobre 1996 sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE),

Vu la loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains (SRU),

Vu la loi n°2003-590 du 2 juillet 2003 Urbanisme et Habitat, notamment son article 38,

Vu la loi 2005-102 du 11 février 2005 sur l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées,

Vu la loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement,

Vu l'ordonnance 2004-489 du 3 juin 2004 portant transposition de la directive 2001/42/CE du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement

Vu le Schéma de Cohérence Territoriale de Métropole Savoie approuvé le 21 juin 2005,

Vu la loin° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République

Vu la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 dite Loi d'orientation des mobilités, et notamment sa section relative à la planification en matière de mobilité de personnes et de transport de marchandises

Vu le projet de Plan de Mobilité et son évaluation environnementales,

Le Conseil de Communauté, après en avoir délibéré :

- APPROUVE le présent rapport,
- APPROUVE le projet de Plan de Mobilité de Grand Lac Communauté d'agglomération.

Aix-les-Bains, le 29 avril 2025

Le Président,
Renaud BERETTI

GRAND LAC ★ COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION ★

La secrétaire de séance,
Julie NOVELLI

- Délégués en exercice : 68
- Présents : 42
- Présents et représentés : 54
- Votants : 54
- Pour : 54
- Contre : 0
- Abstentions : 0
- Blancs : 0

Accusé de réception préfecture

Objet de l'acte :	Délibération n.19 : Plan de mobilité de Grand Lac - Approbation
Date de transmission de l'acte :	06/05/2025
Date de réception de l'accusé de réception :	06/05/2025
Numéro de l'acte :	D5444 (voir l'acte associé)
Identifiant unique de l'acte :	073-200068674-20250429-D5444-DE
Date de décision :	29/04/2025
Acte transmis par :	ESTELLE COSTA DE BEAUREGARD ID
Nature de l'acte :	Délibération
Matière de l'acte :	8. Domaines de competences par themes 8.8. Environnement



Plan de Mobilité

Document proposé à l'approbation du Conseil Communautaire du

29 avril 2025

item
CONSEIL EN MOBILITÉ

Soberco
environnement
INGÉNIERIE & CONSEILS

Sommaire p. 2
Le Plan de Mobilité, une ambition politique affirmée par Grand Lac p. 5
C'est quoi un Plan de Mobilité p. 6

Le diagnostic du PDM de Grand Lac p. 9

PARTIE 1 - LE TERRITOIRE D'ETUDES p. 10
1. Le territoire p. 11
2. Les caractéristiques sociodémographiques de Grand Lac p. 13
3. Les équipements et points structurants de Grand Lac p. 17
4. Les pratiques de déplacements p. 21
5. Le tourisme p. 28
Les éléments à retenir p. 29

PARTIE 2 - LE RESEAU VIAIRE p. 30

1. Les caractéristiques globales du réseau viaire p. 31
2. Les flux routiers sur le territoire p. 35
3. Les poids-lourds p. 49
4. L'accidentologie p. 50
5. Partage et pacification de la voirie p. 53
6. Les projets routiers p. 55
Les enjeux du réseau viaire p. 58
Les éléments à retenir p. 59

PARTIE 3 - LE STATIONNEMENT p. 60

1. Le cadre général du stationnement p. 61
2. L'offre de stationnement p. 65
3. Le contrôle du stationnement p. 73
4. Le stationnement spécifique des GIG-GIC p. 74
5. Le stationnement sur les aires réservées p. 75
Les enjeux du stationnement p. 77
Les éléments à retenir p. 78

Le Plan Local de Mobilités de Grand Lac

Le présent document se compose en trois parties :

- Le diagnostic

- Le plan d'actions

- Les annexes du diagnostic et du plan d'actions.

En complément du présent livrable, le PDM comprend également trois documents :

- Le premier concerne l'évaluation environnementale du PDM,

- Le second l'annexe accessibilité du PDM,

- Le troisième présente le résumé non technique du PDM.

Le projet arrêté du PDM, soumis aux personnes publiques associées (PPA) comporte ainsi les 4 livrables, lors de l'enquête publique les avis reçus des PPA ont annexés au PDM, à la suite de l'avis de la commissaire enquêtrice son rapport d'enquête est annexé ainsi que le mémoire en réponse aux conclusions de l'enquête publique réalisé par Grand Lac

PARTIE 4 - LES TRANSPORTS EN COMMUN ET L'INTERMODALITE p. 79

1. Fréquentation & potentiel d'usage des TC dans les trajets quotidiens p. 80
2. L'offre ferrée sur Grand Lac autour de 6 gares p. 84
3. Les transports collectifs routiers p. 88
4. Niveau d'offre des lignes routières structurantes p. 91
5. L'intermodalité en gares p. 96
6. Synthèse de l'offre de Transports Collectifs routiers et ferroviaires p.104
7. Les conditions de circulation des TC routiers p.106
8. Les tarifications des TC p.107
9. Le développement du covoiturage p.109

Les enjeux des transports en commun et l'intermodalité p.111
Les éléments à retenir p.112

PARTIE 5 - LES MODES ACTIFS et le MANAGEMENT DE LA MOBILITE p.113

1. Les enjeux du développement des modes actifs p.114
2. La pratique cyclable p.116
3. La pratique de la marche p.126
4. La promotion des solutions alternatives à l'autosolisme p.131

Les enjeux liés aux modes actifs et au management de la mobilité p.135
Les éléments à retenir p.136

Le plan d'actions du PDM de Grand Lac p. 137

La stratégie de mobilité du PDM de Grand Lac p.138

Orientation n°1 – Réduire l'usage de la voiture et apaiser la ville en agissant sur l'espace public p.146

Action socle – Evolution du réseau viaire p.148
Action 1.1 - Hiérarchisation future du réseau viaire p.151
Action 1.2 - Contraindre la circulation de transit et la circulation de poids lourds pour protéger les quartiers dans les secteurs les plus denses p.153
Action 1.3 - Réaliser une pacification réelle des secteurs en zone 30 avec un objectif de sécurisation des déplacements p.156
Action 1.4 - Aller vers un développement de la Rue aux écoles p.161
Action 1.5 - Aménager la voirie pour améliorer la performance des lignes fortes du réseau bus p.165
Action 1.6 - Achever le maillage prévu au Schéma Directeur Cyclable de Grand Lac p.167

Les grandes étapes du PDM de Grand Lac

Diagnostic

Les travaux et investigations menés dans ce cadre s'appuient sur un recueil bibliographique d'études menées sur le territoire par les différentes instances locales, sur des entretiens avec les acteurs du territoire et sur des relevés / enquêtes de terrain.

Projet de PDM et avis des PPA

Il s'agit de réaliser le document qui sera soumis à l'avis des personnes publiques associées après arrêt du PDM en Conseil d'Agglomération.

Participation du public

Une participation du public sera menée afin de recueillir l'avis de la population et d'entériner le PDM.

PDM définitif

Une fois les avis de la population et des personnes publiques associés (PPA) recueillis par Grand Lac, le document de PDM est éventuellement modifié avant approbation en Conseil d'Agglomération.

Action 1.7 - Œuvrer pour un territoire marchable p.170
Action 1.8 – Favoriser l'accessibilité de tous p.174
Action 1.9 - Utiliser des espaces actuellement dévolus aux stationnements automobiles à d'autres usages p.177

Orientation n°2 – Développer l'offre et les services pour favoriser l'usage des modes alternatifs à l'automobile p.178

Action socle – Création d'un Service Express Régional Métropolitain (SERM) au niveau de Métropole Savoie p.180
Action 2.1 - Développer l'offre bus p.183
Action 2.2 - Favoriser la mise en place de réels pôles d'échanges multimodaux p.184
Action 2.3 - Lutter contre l'autosolisme en favorisant le covoiturage p.187
Action 2.4 - Porter la mise en œuvre d'un plan de stationnement vélo ambitieux p.188
Action 2.5 - Développer l'offre de service pour les vélos et la micromobilité p.193
Action 2.6 - Travailler sur les stratégies d'avitaillement des véhicules des particuliers / Poids Lourds et Bus p.194
Action 2.7 - Développer l'offre d'autopartage p.199
Action 2.8 - Déployer un outil participatif pour améliorer la sécurité des trajets en modes actifs p.201

Orientation n°3 – Définir un cadre règlementaire lisible par tous pour agir sur les mobilités p.202

Action socle – Aller vers un syndicat mixte cohérent à l'échelle d'un bassin de vie p.204
Action 3.1 - Faire évoluer les politiques de stationnement sur voirie et assurer leur contrôle p.206
Action 3.2 - Faire évoluer les politiques de livraisons et assurer leur contrôle p.209
Action 3.3 - Mieux lier urbanisme et mobilité p.212
Action 3.4 - Mener des campagnes de communication et de sensibilisation sur la mobilité alternative à la voiture individuelle p.214
Action 3.5 – Faciliter le parcours des usagers sur Grand Lac p.216
Action 3.6 - Assurer le suivi des actions du PDM en associant les entreprises dans la démarche p.217
Listes des indicateurs de suivi du PDM p.219
Mesures d'évitement et de réduction (ERC) au sein des actions p.221

Annexe n° 1 - Contribution de l'atelier citoyen de Grand Lac sur le futur PDM p.222
Annexe n° 2 – Synthèse sur les échéances et les coûts du PDM p.238

LEXIQUE p.243

L'atelier citoyen de Grand Lac sur le futur PDM

Objectifs

Mettre en place un groupe de travail de citoyens volontaires pour alimenter le PDM des leurs réflexions

Contributions de l'atelier citoyen

En janvier 2024, les travaux de l'atelier citoyen ont été restitués à Grand Lac avec la mise en perspective des axes de travaux souhaités pour le PDM de Grand Lac.

Prise en compte de l'atelier citoyen dans le PDM

Tout au long du plan d'action, les éléments mis en avant par l'atelier citoyen ont été précisés dans le document.

Le Plan de Mobilité, une ambition politique affirmée par Grand Lac

Sommaire



Renaud BERETTI
Président de la Communauté d'Agglomération Grand Lac,
Maire d'Aix-les-Bains

Avec un cadre de vie exceptionnel entre lac et montagnes, Grand Lac bénéficie d'un fort dynamisme économique et touristique qui n'est pas sans effets sur les besoins de mobilité, actuels et futurs, de ses habitants.
Le dérèglement climatique auquel nous faisons face nous impose d'explorer toutes les pistes pouvant permettre une réduction de nos émissions de gaz à effet de serre.
A travers plusieurs dispositifs, Grand Lac œuvre déjà à préserver son environnement *(Programme Homme & Biosphère, Plan Climat-Air-Energie Territorial)* tout en construisant son action dans une démarche de concertation comme pour le Projet de Territoire.
Fruit d'une concertation de plusieurs années, le Plan de Mobilités *(PDM)* de Grand Lac, s'inscrit dans la continuité de ces démarches et porte les ambitions de notre agglomération pour anticiper les besoins de mobilité de demain, tout en visant un apaisement et une fluidification de la circulation pour améliorer la mobilité durable.
Il implique aussi une coordination entre tous les acteurs concernés, tout en prenant en compte les enjeux de développement durable, d'attractivité et d'amélioration de la qualité de vie de nos populations.
Le Plan de Mobilités définit jusqu'en 2035 est le fruit d'une importante concertation et de réflexions partagées sur la vision de la mobilité de demain à l'échelle de l'agglomération. Son plan d'actions ambitieux permet de concilier le développement du territoire de Grand Lac, sa préservation et le développement durable en cohérence avec notre Projet de Territoire.



Florian MAITRE
3ème vice-président,
Déplacements, intermodalité, projet de territoire
Maire de Grésy-sur-Aix

Le développement des mobilités douces est un enjeu majeur, et représente de nombreux défis : la décarbonation des déplacements, la diminution des émissions de gaz à effet de serre, l'acceptabilité du développement maitrisé de notre territoire ou bien la préservation de notre qualité de vie. Sans oublier les enjeux sociaux, de plus en plus forts. En effet, à l'heure où les classes moyennes rencontrent de vraies difficultés pour se loger sur un territoire de plus en plus cher, les obligeant à aller de plus en plus loin, la « précarité mobilité » se développe.

Enfin, notre bouquet de mobilité doit pouvoir se déployer sur tous les bassins de vie, qu'ils soient urbains ou ruraux : il en va de notre cohésion territoriale.

Document stratégique, le Plan de Mobilité de Grand Lac va pouvoir mieux anticiper, phaser et mobiliser de manière innovante les financements de ces prochaines années afin de créer un choc d'offre et d'investissement et ainsi répondre à ces défis.

Le tout, en mobilisant pleinement Grand Lac et nos partenaires dans sa mise en œuvre pour que notre Plan de Mobilité se concrétise.

C’est quoi un Plan de Mobilité

Sommaire

Le Plan De Mobilité est un **document** qui détermine les principes **régissant l'organisation de la mobilité** des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement **sur le territoire d’une Autorité Organisatrice des Mobilités** (AOM). Il est rédigé par cette dernière.

Il est **obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants** au sens de l’INSEE (ou pour les territoires coupant une telle agglomération). Il doit tenir compte de la **diversité des composantes du territoire** ainsi que des **besoins de la population**, en lien avec **les collectivités territoriales limitrophes.**

Il vise à contribuer à la **diminution des émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports**, selon une trajectoire cohérente avec les engagements de la France en matière de lutte contre le changement climatique, à la lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore ainsi qu'à la préservation de la biodiversité.

Les objectifs du PDM

Le PDM doit répondre aux **11 objectifs généraux** définis par la loi (les 9bis, 9ter et 11 ont été ajoutés/modifiés par la LOM (Art. L1214-2)) :

1° L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, et la protection de l'environnement et de la santé

2° Le renforcement de la cohésion sociale et territoriale

3° L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements

4° La diminution du trafic automobile et le développement des usages partagés des véhicules terrestres à moteur

5° Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants

6° L'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération par une répartition de son affectation entre les différents modes de transport

7° L'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement

8° L'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales et des particuliers

9° L'amélioration des mobilités quotidiennes des personnels des entreprises et des collectivités publiques

9bis° L'amélioration des mobilités quotidiennes des élèves et des personnels des établissements scolaires

9ter° L'amélioration des conditions de franchissement des passages à niveau, notamment pour les cyclistes, piétons et véhicules de transport scolaire

10° L'organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements

11° La réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables ainsi que la localisation du réseau d’avitaillement à carburant alternatif.

C'est quoi un Plan de Mobilité

Sommaire

Concrètement, le PDM se décline en **4 grandes étapes** :

A - Le Diagnostic

Les travaux et investigations menés dans ce cadre s'appuient sur un recueil bibliographique d'études menées sur le territoire par les différentes instances locales, sur des entretiens avec les acteurs du territoire et sur des relevés / enquêtes de terrain.

B - Le projet de PDM et avis des PPA

Il s'agit de réaliser le document qui sera soumis à l'avis des personnes publiques associées après arrêt du PDM en Conseil d'Agglomération.

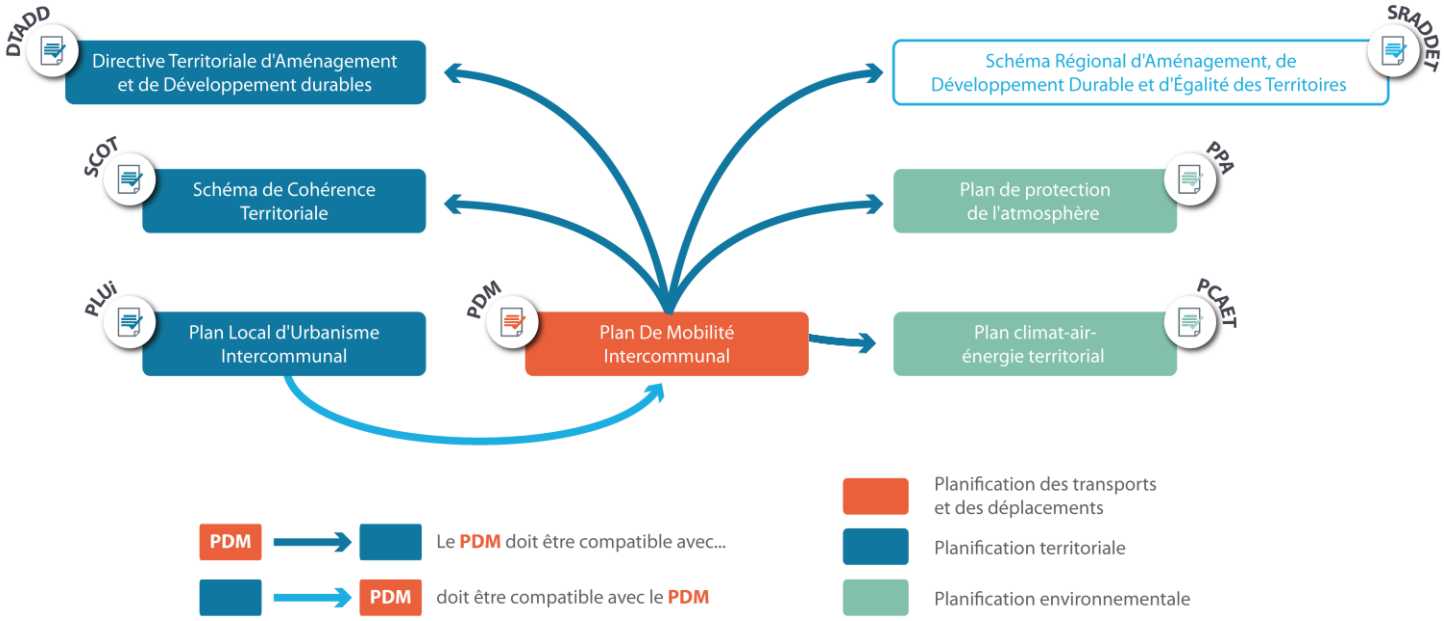
C - La participation du public

Une participation du public sera menée afin de recueillir l'avis de la population et d'entériner le PDM.

D - Le PDM définitif

Une fois les avis de la population et des personnes publiques associées (PPA) recueillis par Grand Lac, le document de PDM est éventuellement modifié avant approbation en Conseil d'Agglomération.

Une démarche cohérente avec les autres politiques publiques



Le PDM & le PCAET

Le PDM et le Plan Climat Air et Energie Territoriale (PCAET) sont réalisés tous les deux à l'échelle de Grand Lac. Le rapport de compatibilité entre les documents s'exprime en matière de convergence des ambitions de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) et polluants atmosphériques avec pour le PDM uniquement les aspects liés aux transports.
La temporalité des deux documents étant différente, la comparaison des ambitions du PCAET en matière de réduction des GES et des polluants atmosphériques ne peut se réaliser, c'est bien la dynamique entre les deux documents qui doit être similaire avec un PDM plus court-termiste qui peut être considéré comme un point d'étape pour la stratégie du PCAET à horizon 2050.

Le Plan Climat du Territoire est actuellement composé de 6 thématiques avec le thème 3 : « Faire évoluer les déplacements ».
Comme indiqué dans le document du PCAET, ce thème 3 s'appuie sur le projet de Plan de Déplacements Urbain (PDU) 2019 de Grand Lac, projet arrêté en conseil communautaire mais non approuvé. Sur ce thème, 26 actions regroupées en 7 axes ont été mises en avant.

Estimation du l'incidence cumulée de l'évolution du parc automobile et des actions du PDM sur les émissions
A l'horizon 2030, une réduction de 20.2% est attendue par rapport à 2019 grâce au PDM et à l'évolution du parc automobile. En considérant l'évolution du parc automobile entre 2015 à 2019 (réduction de 2%) l'évolution globale est de l'ordre 22,2 % entre 2015 et 2030.

La réduction des km parcourus en voiture particulière ne répond pas à elle seule **aux objectifs du PCAET assignés à la mobilité pour 2030 qui est une réduction de 32% entre 2015 et 2030**.

Néanmoins, il est à noter que le PDM, dans son action socle sur le réseau viaire, souhaite la mise en place d'une limitation à 110 Km/h sur l'A41. Cette mesure, qui n'est pas de la responsabilité de Grand Lac, diminuerait fortement les GES de l'ordre de 6 000 t *(calcul basé sur des estimations du CEREMA)* par an. Ainsi, si le 110 km/h était la norme sur la traversée de Grand Lac en 2030, la diminution des GES serait alors de 30 %.

De même, il convient de noter que les actions sur la desserte des marchandises ne sont pas comptabilisées dans les km VP économisés avec notamment une optimisation des déplacements des poids lourds et la desserte intra urbaine par des modes alternatifs (action 3.2 : Implantation des Centres de Distribution Urbaine) faute de données précises en la matière.

Ainsi, **il est possible de conclure qu'à l'horizon 2030 les objectifs de réduction du PCAET assignés à la mobilité sont bien cohérents avec les actions mises en place dans le PDM.**

	2019	2030	Evolution des émissions
Nox (en kg)	236,86	99,15	-58%
PM10 (en kg)	52,12	14,4	-72%
PM2,5 (en kg)	12,79	10,75	-15%
GES (en kg)	65077.5	51987.23	-20%

Le diagnostic du PDM de Grand Lac

PARTIE 1 :

LE TERRITOIRE D'ETUDES



Le Revard vu du ciel – Crédit Philippe ARMANET

Afin d'appréhender au mieux l'organisation actuelle de la mobilité sur le périmètre de réflexion, il est indispensable de définir les caractéristiques générales du territoire. Cette analyse portera à la fois sur l'identité du territoire et les pratiques actuelles en matière de mobilité, notamment pour les déplacements pendulaires.

1. Le territoire

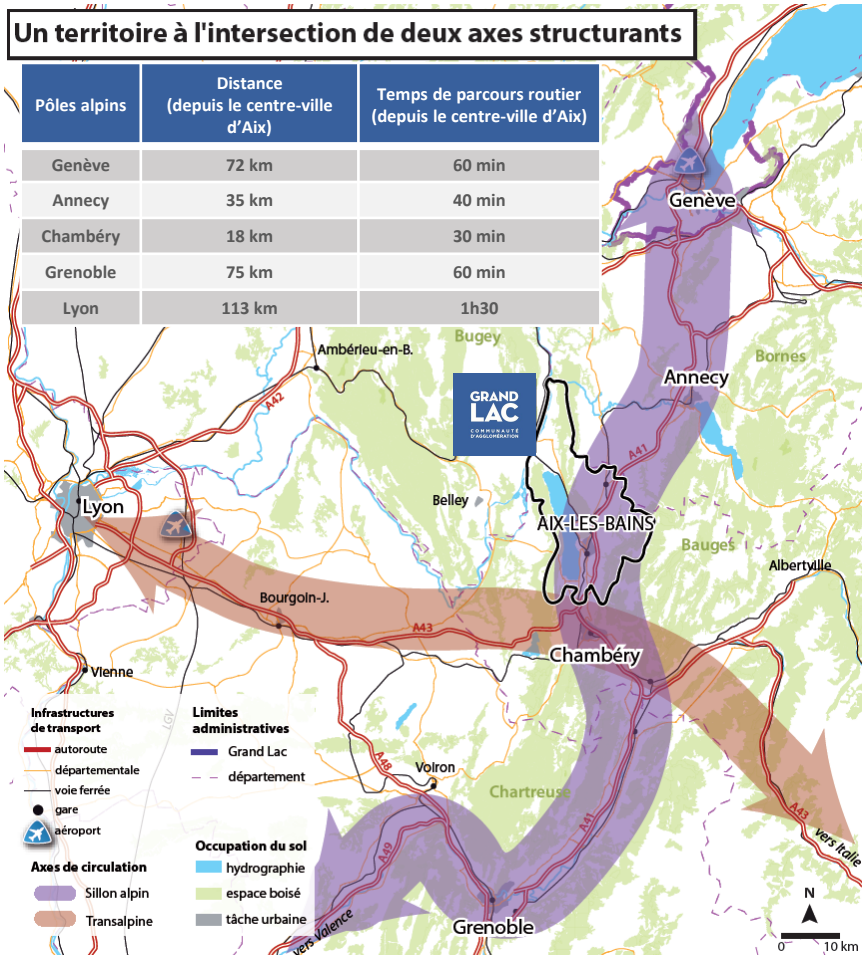
Localisée dans le sud-est de la France, en Région Auvergne – Rhône-Alpes (AuRA), et à l'extrémité nord-ouest du département de Savoie, la Communauté d'Agglomération de Grand Lac profite d'une **localisation privilégiée au sein du sillon Alpin**.

1.1 Une localisation privilégiée

L'agglomération est située sur un **axe structurant de l'ouest alpin**, reliant, du nord au sud, les pôles de Genève, Annecy, Chambéry et Grenoble. Depuis le centre-ville d'Aix, **tous ces pôles sont à moins de 80 km**, soit environ une heure de déplacement. A une échelle plus globale, le sillon alpin constitue un espace métropolitain regroupant (hors Genève) près **de 1,8 millions d'habitants**. Cette vitalité est également économique puisque plus de **850 000 emplois sont recensés dans cet espace**, dont une partie consacrée à l'enseignement supérieur, la recherche et les hautes technologies.
De même, Grand Lac est située à proximité immédiate de **l'axe Transalpin Lyon-Turin, via Chambéry**, en cours de développement, notamment d'un point de vue ferroviaire. La présence du pôle Lyonnais à moins de deux heures de Grand Lac constitue un atout évident et non négligeable pour le territoire.
Si cette localisation permet à Grand Lac de profiter d'un réseau attractif d'infrastructures de tous modes, ce caractère multipolaire peut induire également un éclatement et une diffusion des déplacements, notamment pendulaires.

Un territoire à l'intersection de deux axes structurants

Pôles alpins	Distance (depuis le centre-ville d'Aix)	Temps de parcours routier (depuis le centre-ville d'Aix)
Genève	72 km	60 min
Annecy	35 km	40 min
Chambéry	18 km	30 min
Grenoble	75 km	60 min
Lyon	113 km	1h30



1.2 Des infrastructures qui irriguent le territoire

Plusieurs infrastructures majeures, pour le sillon alpin, desservent le territoire :

- ✓ **L'A41 qui relie Genève à Chambéry**, prolongée ensuite vers Lyon par l'A43 ;
- ✓ En lien avec le réseau autoroutier, **deux échangeurs sont présents** sur le territoire, à Drumettaz-Clarafond et à Grésy-sur-Aix, et deux autres à proximité immédiate, à La Motte-Servolex et à Alby-sur-Chéran ;
- ✓ **Trois axes ferroviaires à vocation régionale et six gares** permettant de s'y connecter ;
- ✓ **Le Rhône en tant qu'infrastructure fluviale** qui dessert le territoire sur sa frange nord-ouest ;
- ✓ **L'aéroport de Chambéry-Savoie**.

Si ces infrastructures permettent une ouverture multimodale vers les pôles extérieurs, il s'agira également de s'interroger sur les phénomènes de coupure qu'elles peuvent engendrer pour des déplacements internes, et sur des situations d'entonnoir plus ou moins bénéfiques, pour les espaces urbains ou selon les modes de déplacements utilisés.

1.3 Un territoire administratif en évolution

D'un point de vue administratif, la Communauté d'Agglomération du Lac du Bourget **a été créée en janvier 2007** et comptait alors 17 communes. Suite aux modifications administratives (extension du périmètre vers les Communautés de Communes du Canton d'Albens et de la Chautagne et la fusion de six communes en une seule : Entrelacs), Grand Lac **compte désormais 28 communes**.

1.4 Un territoire influencé par sa topographie

Trois grands secteurs topographiques se distinguent sur le territoire :

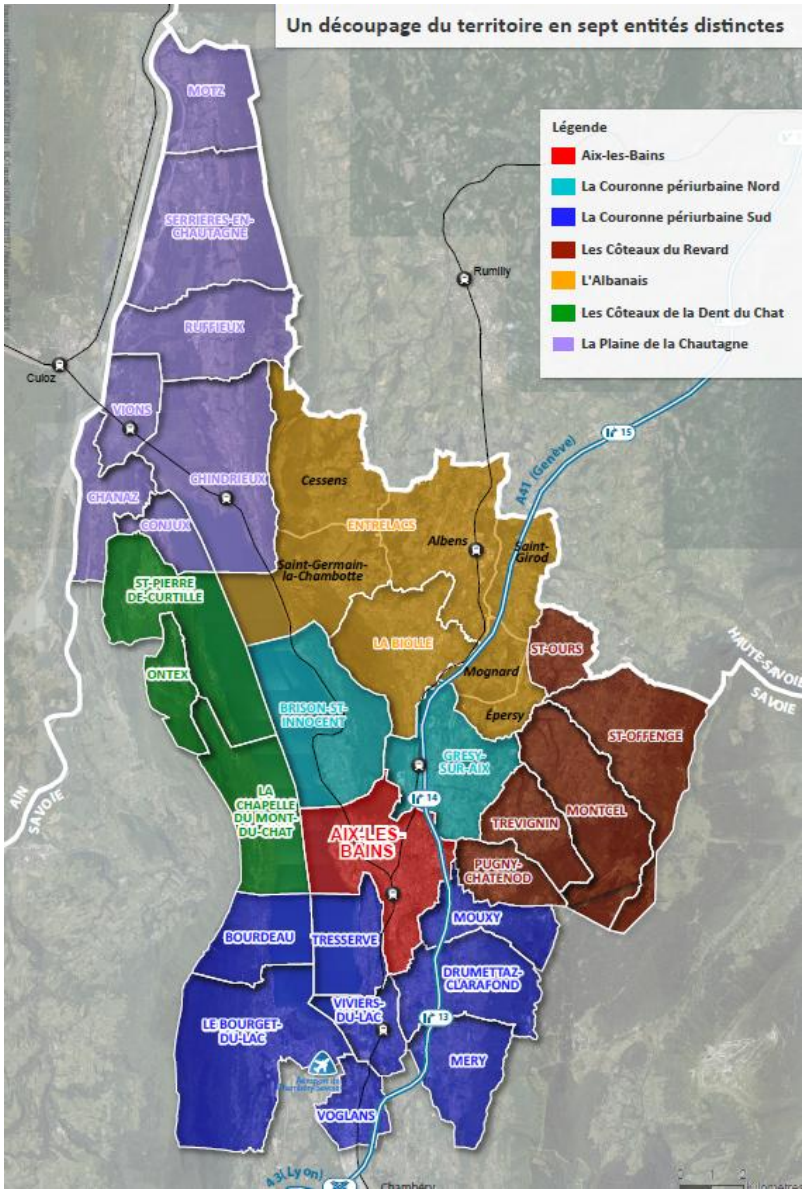
- ✓ Les **bords du Lac**, constitués notamment de plaines, au nord, sur la Chautagne, au sud entre le Bourget-du-Lac et Voglans, et à l'est où est située la ville centre d'Aix-les-Bains ;
- ✓ Des **coteaux**, regroupant à la fois les plateaux des Bauges, les coteaux du Mont Revard, de la Dent du Chat, du Sapenay et de la Chambotte ;
- ✓ Des **pics et monts**, qu'il s'agisse des reliefs les plus élevés comme le Revard (1 535 m) ou la Dent du Chat (1 390 m), de massifs intermédiaires comme le Sapenay (897 m) ou la Chambotte (724 m), ou de collines comme celle de la commune de Tresserve (330 m).

Ces trois principaux secteurs topographiques vont ainsi conditionner les pratiques et conditions de déplacements. Ainsi, plus le relief sera élevé, plus les déplacements seront contraints notamment les vélos et piétons lors de déplacements pendulaires, le recours à l'automobile sera ainsi plus fréquent.

A partir de ces **caractéristiques topographiques et en fonction de structuration urbaine**, **plusieurs entités territoriales** peuvent être distinguées :

- ✓ **Aix-les-Bains**, en tant que pôle central ;
- ✓ Une **première couronne périurbaine au sud** d'Aix-les-Bains, qui s'étend de Bourdeau à Méry ;
- ✓ Une **seconde couronne périurbaine au nord** d'Aix-les-Bains qui regroupe Brison-Saint-Innocent et Grésy-sur-Aix ;
- ✓ Les communes situées sur **les côteaux du Revard** ;
- ✓ Les communes situées sur **les côteaux de la Dent du Chat** ;
- ✓ Le **secteur de l'Albanais** ;
- ✓ La **Plaine de la Chautagne**.

Ce regroupement territorial, plus pertinent qu'un découpage fastidieux à l'échelle des communes, permet une lecture plus appropriée de certaines thématiques, en particulier concernant les caractéristiques démographiques et les pratiques de déplacements.



2. Les caractéristiques sociodémographiques de Grand Lac

2.1 Un territoire dynamique et attractif

Selon les données de l'INSEE de 2019, le **territoire compte 76 759 habitants**, soit 17,6 % de la population du département de Savoie (436 434 habitants).

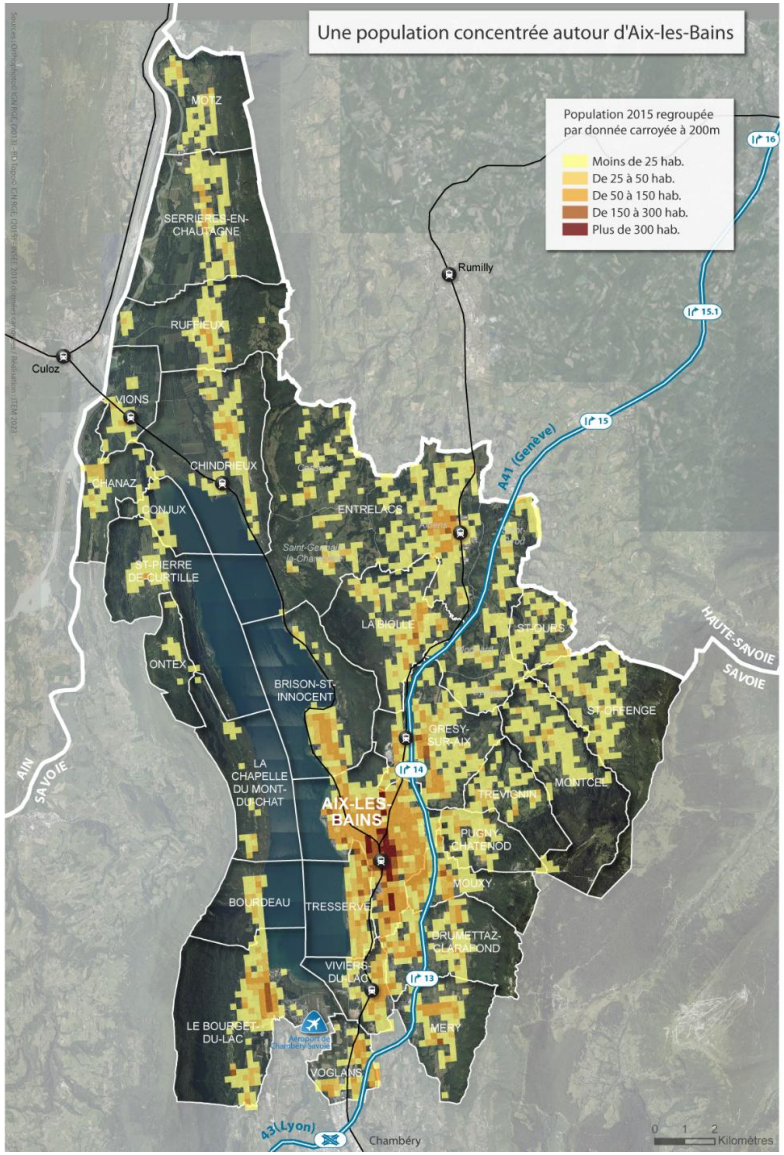
↘ 40 % de la population habite à Aix-les-Bains

La **commune d'Aix-les-Bains accueille 30 463 habitants**. Les pôles secondaires sont moins peuplés, à l'instar du **Bourget-du-Lac** (4 966 hab.) ou **Grésy-sur-Aix** (4 595 hab.). La **nouvelle commune d'Entrelacs regroupe 6 315 habitants en 2019**.
A l'inverse, **14 communes** (soit la moitié des communes du territoire) comptent **moins de 1 000 habitants**, et la plus petite est **Ontex, avec 106 habitants**.

↘ Un territoire globalement dense

Avec **256 hab./km²**, le territoire peut être considéré comme **relativement dense**, au regard des moyennes départementale (72 hab./km²) ou régionale (115 hab./km²). Néanmoins, comme toute moyenne, ce chiffre cache des disparités entre **Aix-les-Bains (2 414 hab./km²) et dans une moindre mesure Tresserve (1 079 hab./km²)**, et des communes où la densité est inférieure à 100 hab./km², voire 50 (La-Chapelle-du-Mont-du-Chat, Motz, Ontex).

Ces disparités de population et de densité seront à prendre en compte en termes d'organisation des déplacements, qu'il s'agisse des pratiques actuelles, ou des évolutions à envisager pour la suite du PDM.



↘ Une croissance positive sur la majorité du territoire

Entre 2013 et 2019, le territoire a vu sa population **augmenter de 6 %**. Cette évolution notablement supérieure à la moyenne départementale (3 %) et régionale (3,6 %) peut s'expliquer par son **positionnement dans le sillon alpin et par sa proximité avec les agglomérations Annécienne et surtout Chambérienne**.

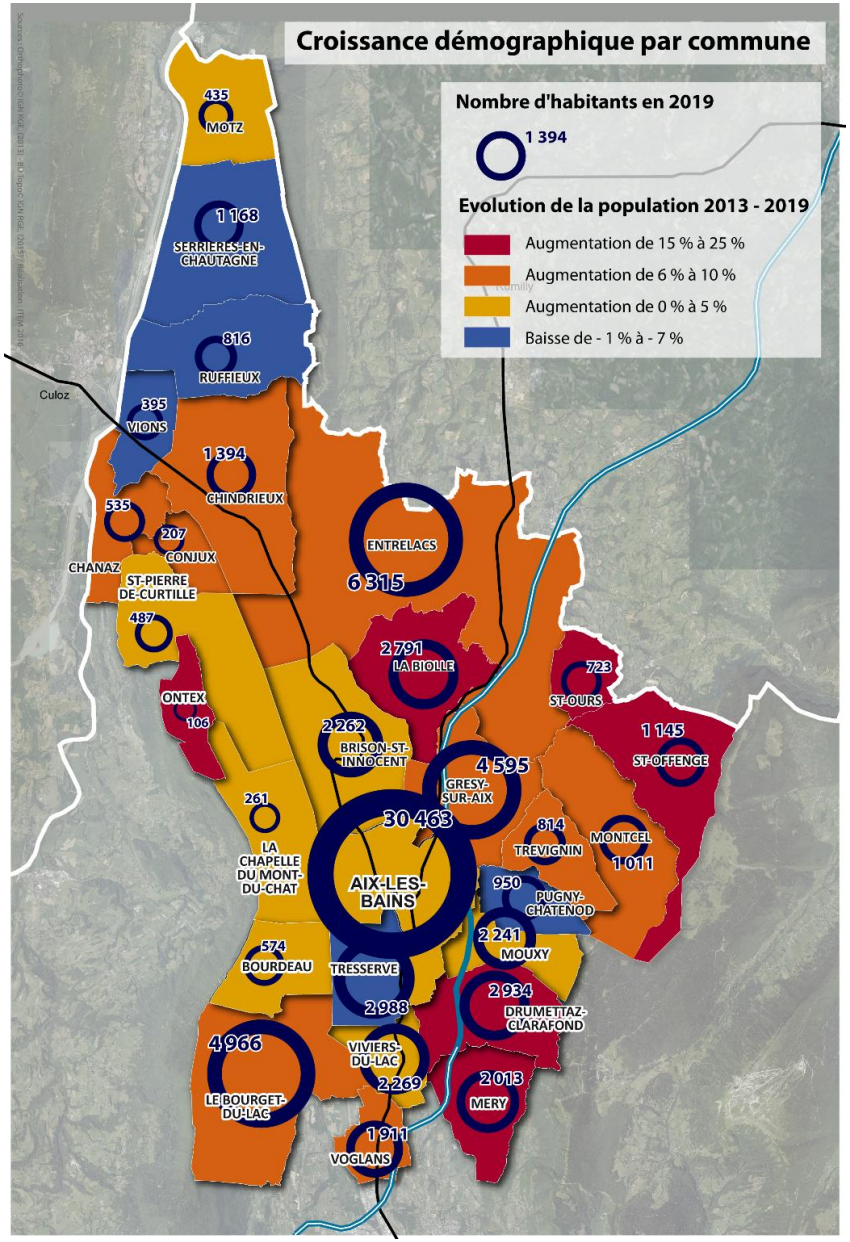
Dans le détail par secteurs géographiques, deux points notables peuvent être soulevés :

- ✓ **La commune d'Aix-les-Bains connaît une croissance plus modérée de sa population que par le passé** (un taux de croissance annuel moyen de 0,49 % entre 2013 et 2019, contre 1 % entre 1999 et 2013) au même titre que sa couronne périurbaine (un taux de croissance annuel moyen de 1,1 % entre 2013 et 2019, contre 1,9 % entre 1999 et 2013). Dans un schéma classique, la croissance de la périphérie est supérieure à celle de la ville-centre.
- ✓ **La croissance est notable sur les secteurs de L'Albanais et des Côteaux du Revard** (13 % pour L'Albanais, 9 % sur le secteur Côteaux du Revard). Cette croissance démographique est moins forte sur les secteurs des côteaux de la Dent du Chat (5 %) et de La Plaine du Chautagne (2 %).

Au global, **l'identité démographique du territoire suit un schéma classique** avec :

- ✓ Une **ville-centre concentrant 40 % de la population** ;
- ✓ Des **secteurs périurbains qui connaissent une croissance démographique plus forte** (par exemple : Méry : + 25 % ; Drumettaz-Clarafond : + 15 % ; Le Bourget-du-Lac : 10 % / Grésy-sur-Aix : + 7 %) ;
- ✓ Des **secteurs ruraux avec un poids démographique encore limité mais une croissance démographique également élevée** (ex : La Biolle : + 25 % ; Saint-Ours : + 22 %,).
- ✓ **D'autres secteurs ruraux moins attractifs** qui connaissent une augmentation moins importante voire une baisse (- 7 % à Vions ; - 3 % à Pugny-Chatenod)

Le territoire connaît donc un développement accru de sa périurbanisation, entraînant de fait, un accroissement de la demande de déplacements.
Cette diffusion de l'urbain, où la ville flotte dans un manteau devenu trop large pour elle, s'accompagne d'une augmentation du taux de motorisation et d'une désaffection des modes alternatifs (temps de déplacements trop longs et bien souvent trop dangereux pour les modes actifs, conditions de densité non réunies pour les transports collectifs qui seront moins rentables…).



2.2 Des évolutions de population qui distinguent les situations de potentiels captifs

La répartition par âge de la population permet de mettre en valeur la **part des captifs potentiels au sein d'un territoire**. On entend ici par captifs des individus qui connaîtront des **difficultés pour se déplacer** :

- ✓ Soit pour des **raisons légales** (l'individu sera trop jeune pour avoir le permis), à savoir les 11 – 17 ans ;
- ✓ Soit pour des **raisons de santé** (individu de plus de 75 ans qui rencontrera de plus en plus de difficultés).

A noter que la définition de captifs peut également concerner les individus **aux faibles ressources financières**, dans le sens où **la mobilité induit également un budget, en particulier pour le mode automobile (achat et entretien d'un véhicule, carburant…)**.

Répartition par âge de la population et poids des captifs par communes *(données INSEE 2019)*

Secteur	Moins de 11 ans	11 - 17 ans	18 - 24 ans	25 - 64 ans	65 – 74 ans	75 ans et plus	Captifs	Captifs (%)
Aix les Bains	10%	7%	7%	49%	13%	15%	6 614	22%
Périurbain Nord	13%	9%	6%	52%	12%	8%	1 156	17%
Périurbain Sud	12%	8%	11%	50%	11%	8%	3 135	16%
Côteaux du Revard	14%	10%	5%	55%	10%	6%	757	16%
Côteaux de la Dent du Chat	13%	12%	7%	54%	9%	5%	150	18%
Chautagne	14%	9%	5%	52%	12%	9%	889	18%
L'Albanais	14%	10%	6%	54%	9%	6%	1 535	17%
Grand Lac	**12%**	**8%**	**8%**	**51%**	**12%**	**10%**	**14 236**	**19%**

Sur le territoire, Aix-les-Bains concentre **46 % des captifs** (6 614 individus qui ont entre 11 et 17 ans, ou plus de 75 ans), ce qui représente près de **22 % de la population aixoise**. Ailleurs, la part des captifs représente **en moyenne 17 % de la population**. La part des plus de 75 ans est plus forte que celle des 11-17 ans au global, et en particulier sur Aix-les-Bains où elle représente 15 % de la population aixoise.

Dans les autres secteurs, les plus de 75 ans sont en revanche moins nombreux que les 11-17 ans. Ces distinctions s'expliquent notamment par la **croissance démographique des communes** et de leur inscription dans des **phénomènes de périurbanisation, matérialisés par l'arrivée de jeunes ménages, avec un ou plusieurs enfants**.

En fonction de l'âge, certains modes seront plus ou moins privilégiés. Les personnes âgées auront tendance à préférer les transports collectifs. Inversement les jeunes auront tendance à privilégier les modes actifs.

2.3 Une forte motorisation corrélée au lieu de résidence

L'analyse de la motorisation des ménages illustre deux indices opposés et les conditions de déplacements des habitants.

↘ Le taux de motorisation

Le **taux de motorisation, qui définit le nombre moyen de véhicules par ménages est de 1,38 à l'échelle du territoire**, contre 1,35, à l'échelle du département. Ce taux sera de plus en plus élevé à mesure que l'on s'écarte de la ville-centre :

- ✓ Avec **1,12 dans le secteur d'Aix-les-Bains**, ce taux est sensiblement plus élevé que dans d'autres grandes villes proches (par exemple : Annecy : 0,99 ; Chambéry : 0,92 ; Lyon : 0,76) ;
- ✓ Dans les secteurs périurbains, le taux moyen oscille **entre 1,49 et 1,62** ;
- ✓ Sur les secteurs ruraux, le taux moyen est compris **entre 1,63 et 1,76** et peut dépasser 1,8 à l'échelle communale (Ruffieux, Saint-Ours).

Motorisation des ménages *(données INSEE 2019)*

Secteur	Taux de motorisation	Ménages sans voiture	1 voiture	2 voitures ou +
Aix-les-Bains	1,12	18 %	55 %	27 %
Périurbain Nord	1,62	3 %	42 %	55 %
Périurbain Sud	1,49	7 %	46 %	47 %
Côteaux du Revard	1,76	3 %	29 %	68 %
Côteaux de la Dent du Chat	1,63	3 %	43 %	54 %
Chautagne	1,66	5 %	38 %	58 %
Albanais	1,7	5 %	33 %	62 %
Grand Lac	**1,38**	**11 %**	**47 %**	**42 %**

Ce taux met en valeur la **multimotorisation pour couvrir les besoins de déplacements**, qui aura tendance à augmenter avec : un couple d'actifs, ayant des emplois situés dans des communes différentes, ayant un ou plusieurs enfants majeurs, étudiants ou actifs. Ce taux est également lié au logement. A l'échelle globale, ce taux est de **1,64 dans les logements individuels et 1,04 dans les logements collectifs** et peut s'expliquer par des conditions de stationnement plus aisées dans les logements individuels ou par les contextes de densités urbaines dans lesquelles s'inscrivent ces habitats, plus ou moins propices aux solutions de transport alternatives à l'automobile.

↘ Les ménages sans voiture

Sur l'ensemble du territoire, **11 % des ménages (3 985 ménages) ne disposent pas de voitures**. Ce taux diminue à mesure que l'on s'écarte de la ville-centre :

- ✓ **18 % des ménages sur Aix-les-Bains** (2 925 ménages) ;
- ✓ De **3 % à 7 % dans les secteurs périurbains ou ruraux.**

Ces ménages connaîtront des difficultés de déplacement s'il n'existe pas de solution alternative adéquate et constituent également une population dite captive.

La motorisation des ménages doit donc nous amener à nous interroger sur :

- ✓ ***Une voiture qui ne doit plus être seulement considérée comme l'équipement d'un ménage, mais l'équipement d'une personne (selon les données de l'INSEE de 2012, le ratio voiture par habitants est d'environ 0,6 !) ;***
- ✓ ***Le choix ou non de motorisation pour les ménages, et les conditions de déplacements pour ceux qui ne disposent pas de véhicules ;***
- ✓ ***Les budgets alloués au mode automobile et la nécessité de développer de manière cohérente et pertinente des solutions alternatives à l'automobile ;***
- ✓ ***Des emprises nécessaires au stationnement des véhicules, en particulier sur l'espace public.***

3. Les équipements et points structurants de Grand Lac

3.1 Un tissu d'emplois insuffisant pour répondre aux besoins des actifs

En 2019, **28 448 emplois étaient recensés, pour 36 283 actifs**. Avec **0,78 emplois par actifs** occupés, le territoire n'est pas **autosuffisant en termes d'emplois**, induisant une **nécessité pour une partie des actifs**, de quitter Grand Lac pour travailler.

↘ Des emplois concentrés sur Aix-les-Bains et sa couronne périurbaine

Avec près de **9 emplois sur 10**, **Aix-les-Bains et ses couronnes périurbaines** concentrent logiquement les emplois. Dans le détail, **12 626 emplois sont situés à Aix-les-Bains** (soit 47 % de l'offre), et **10 252 emplois dans la couronne périurbaine sud** (dont 4 284 sur la commune du Bourget-du-Lac). Ces données sont évidemment liées à la localisation des zones d'activités sur le territoire, avec à la fois :

- ✓ Des **parcs d'activités tertiaire structurants** : Savoie Technolac et Savoie Hexapôle ;
- ✓ Des **zones d'activités communautaires**, à vocation industrielle et/ou commerciale (Motz-Serrières dans la Chautagne, Chaudanne-Orly à Albens, L'échangeur à Grésy-sur-Aix, Pré-Gault à Voglans) ;
- ✓ Des **zones d'activités communales**, principalement à vocation artisanale…

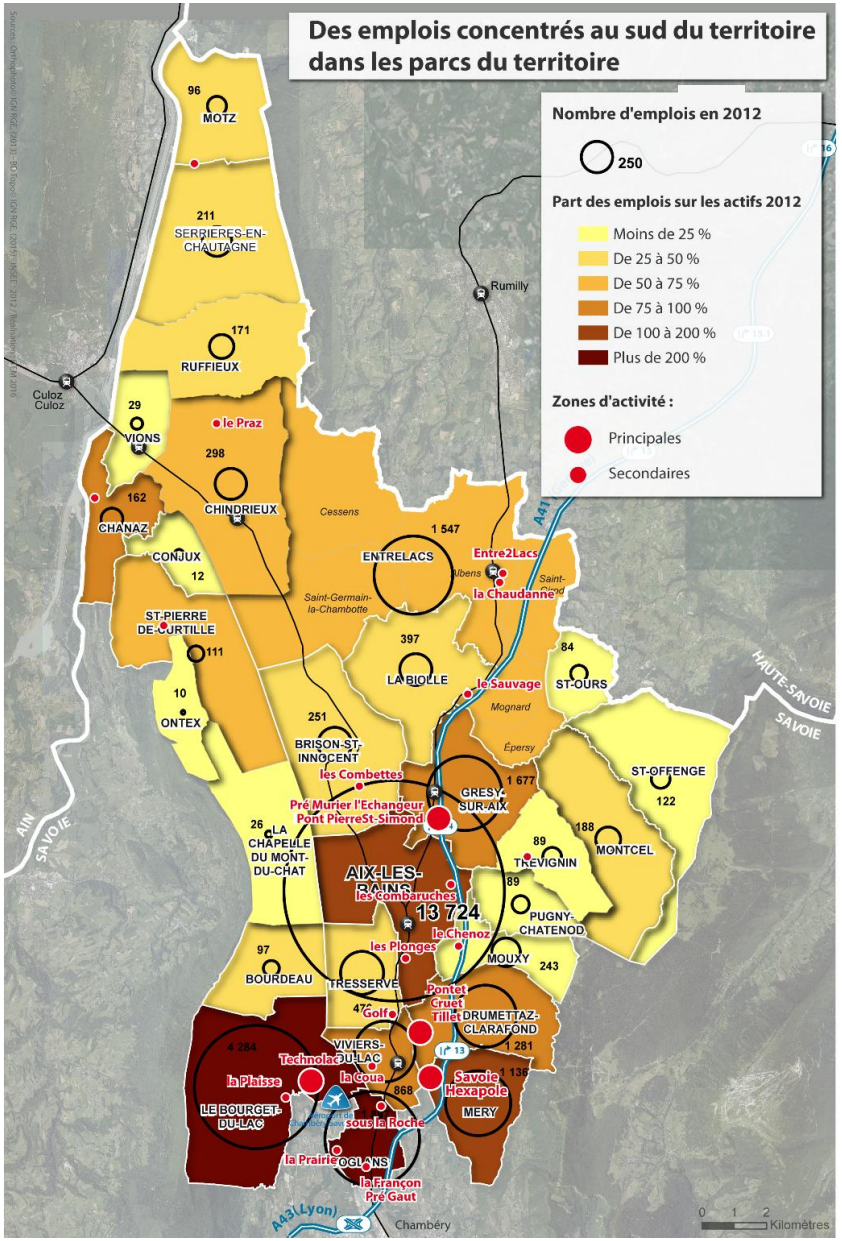
↘ Une extension des zones d'emplois les plus structurantes

Plusieurs projets d'extension sont envisagés sur les zones d'emplois les plus structurantes :

- ✓ **Savoie Technolac** : requalification de la ZAC 1, programme ZAC 3 sur 80 000 m², plan d'action Technolac 2050, visant un développement exemplaire de la zone d'activité. A terme, environ 1 800 salariés supplémentaires seront accueillis ;
- ✓ **Savoie Hexapole** : tranche 5 sur 6 000 m² et densification des tranches existantes, pour environ 500 travailleurs supplémentaires ;
- ✓ **ZA des Sources (en cours de création)**, à Grésy-sur-Aix, avec un objectif à terme de 350 emplois sur 35 000 m² et extension et densification des zones annexes pour 200 emplois.

Les **volumes d'individus attendus à terme** appellent évidemment une attention particulière en matière de déplacements.

La stratégie de création et de développement des zones d'activités a souvent été liée à des conditions d'accessibilité, et notamment routières, optimales. Pour autant, si le mode routier est largement privilégié, il convient de proposer également des conditions d'accessibilité tous modes efficaces répondant aux besoins des salariés / étudiants, et des visiteurs (clients des commerces).



3.2 Des pôles générateurs concentrés sur Aix-les-Bains

Outre les lieux d'emplois, les pôles générateurs de déplacements concernent : **les établissements scolaires, les équipements de loisirs, les commerces, les établissements de santé, les services administratifs, les Pôles d'Echanges Multimodaux, les points touristiques…**

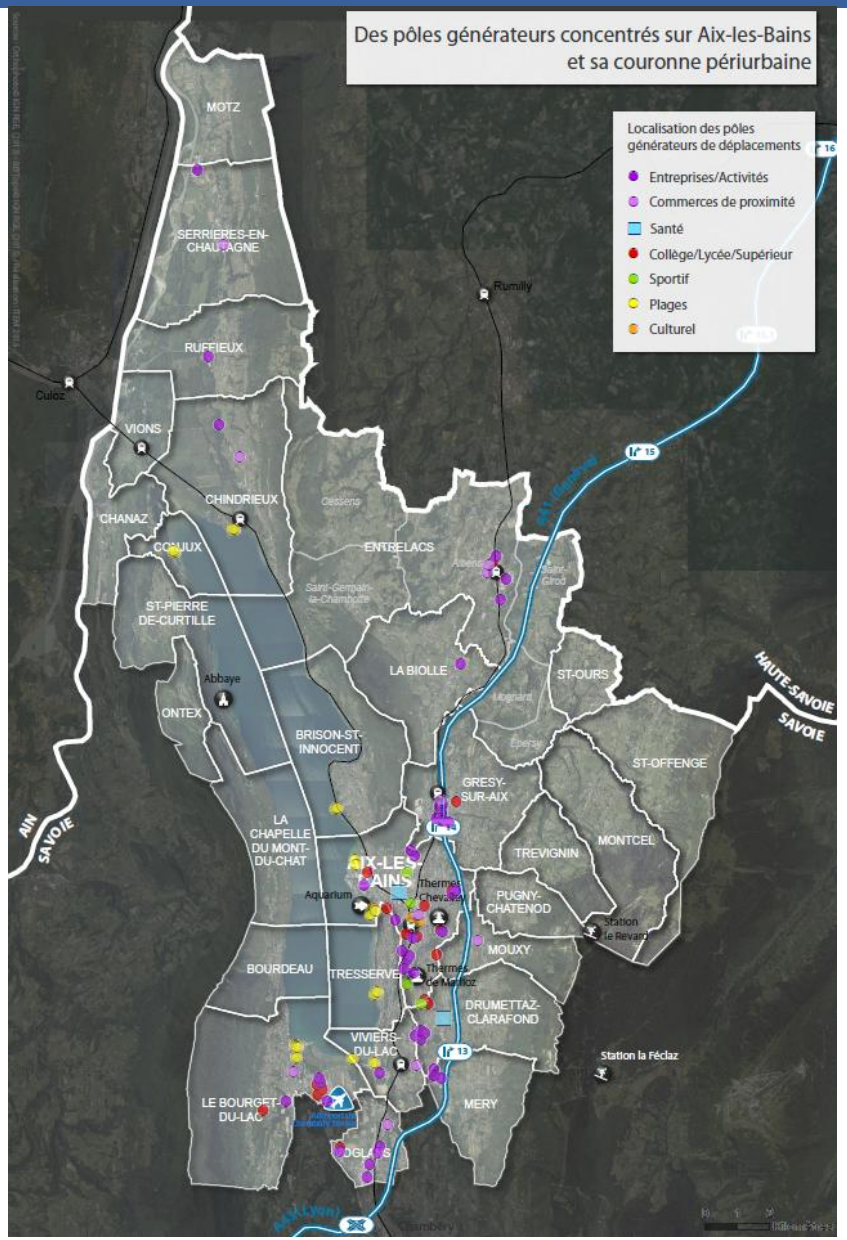
Aix-les-Bains concentre l'essentiel des **fonctions commerciales et de services** du territoire, avec les **principaux équipements commerciaux, de santé, sportifs, culturels** (centre-ville commerçant, hôpital, stade, cinéma…).

Les pôles d'emplois et les principales zones commerciales se répartissent entre Aix-les-Bains et sa couronne périurbaine, notamment les communes de **Grésy-sur-Aix, Drumettaz-Clarafond et Le Bourget-du-Lac qui constituent ainsi les pôles d'équilibre du territoire.** Des communes de plus petite taille ont également aménagé des zones artisanales comme à Albens, Ruffieux ou La Biolle et permettent une **offre d'emplois de proximité**.

Une offre en **commerces de proximité est présente sur une dizaine de communes** telles que Viviers-du-Lac, Mouxy, Albens ou encore Serrières-en-Chautagne.



Sensibilisation vélo – Collège Garibaldi – Crédit Grand Lac



↘ Aix-les-Bains et Le Bourget-du-Lac se partagent les fonctions éducatives

Deux principaux pôles scolaires sont présents sur le territoire :

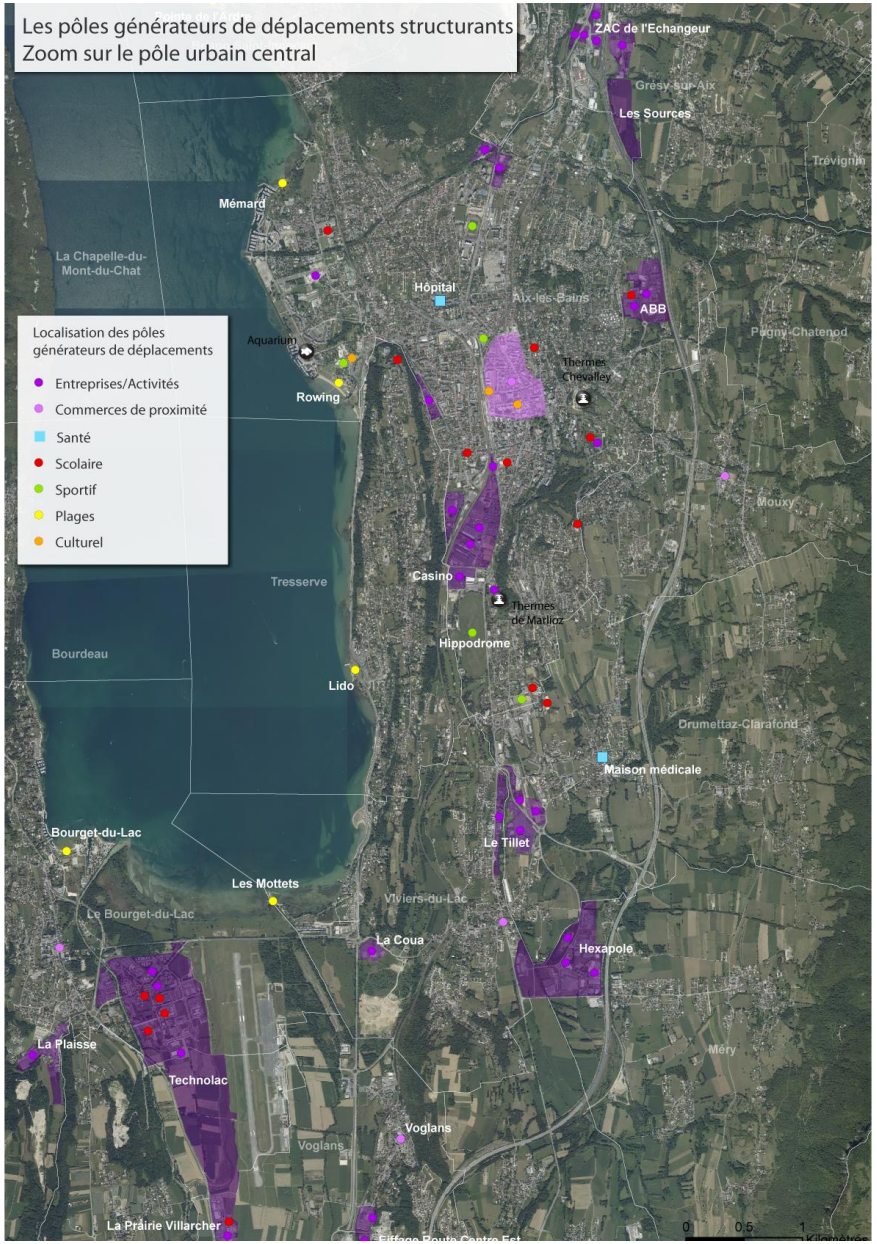
- ✓ **Aix-les-Bains** qui accueille 8 établissements du 2nd degré dont le plus important (lycée Marlioz) sur les 13 établissements du territoire ;
- ✓ **Le Bourget-du-Lac** qui constitue un pôle universitaire majeur à l'échelle de Métropole Savoie avec près de **5 000 étudiants**.

La distance du pôle universitaire à la ville centre induit des déplacements pendulaires entre les deux communes à assurer en TC ou mobilités actives car les étudiants forment une population potentiellement captive.

Principaux établissements	Commune	Effectif
Université Savoie Mont-Blanc	Le Bourget-du-Lac	Env. 5 000
Collège et lycée Marlioz	Aix-les-Bains	1 837
Collège Le Revard	Grésy-sur-Aix	559
Collège Garibaldi	Aix-les-Bains	558
Collège JJ Perret	Aix-les-Bains	490
Collège Jacques Prévert	Entrelacs	471
Collège privé Lamartine	Aix-les-Bains	458

Autres établissements : Collèges Talmudique, Ombrosa, Ribambelle ; Lycées Talmudique, Débora ; Ecole technique Carole

Source : ministère de l'éducation nationale, rentrée 2021



Le cas particulier de l'aéroport : *la mobilité générée par l'aéroport est très faible car seulement 30 personnes travaillent sur l'aéroport ce qui ne constitue pas un pôle générateur suffisant pour justifier la mise en place d'une ligne de TC régulière et ce, d'autant plus qu'aucune ligne n'est présente à proximité. La mobilité générée par l'aéroport est uniquement imputable au tourisme ou aux affairistes car aucune liaison régulière n'est active. Pour les touristes, une fois arrivées à l'aéroport ils peuvent soit prendre les cars qui sont affrétés pour rejoindre les stations de ski soit louer une voiture soit prendre un taxi ou navettes mais toutes les solutions proposées sont privatives et ne sont pas gérées par une AOM, la Région ou le Département. De plus, les touristes achètent une destination auprès d'un tour opérateur qui les transportent depuis l'étranger en combinant le vol charter et l'accès à la station.*

3.3 La hiérarchisation des pôles urbains

La localisation des pôles générateurs de déplacements permet à la fois :

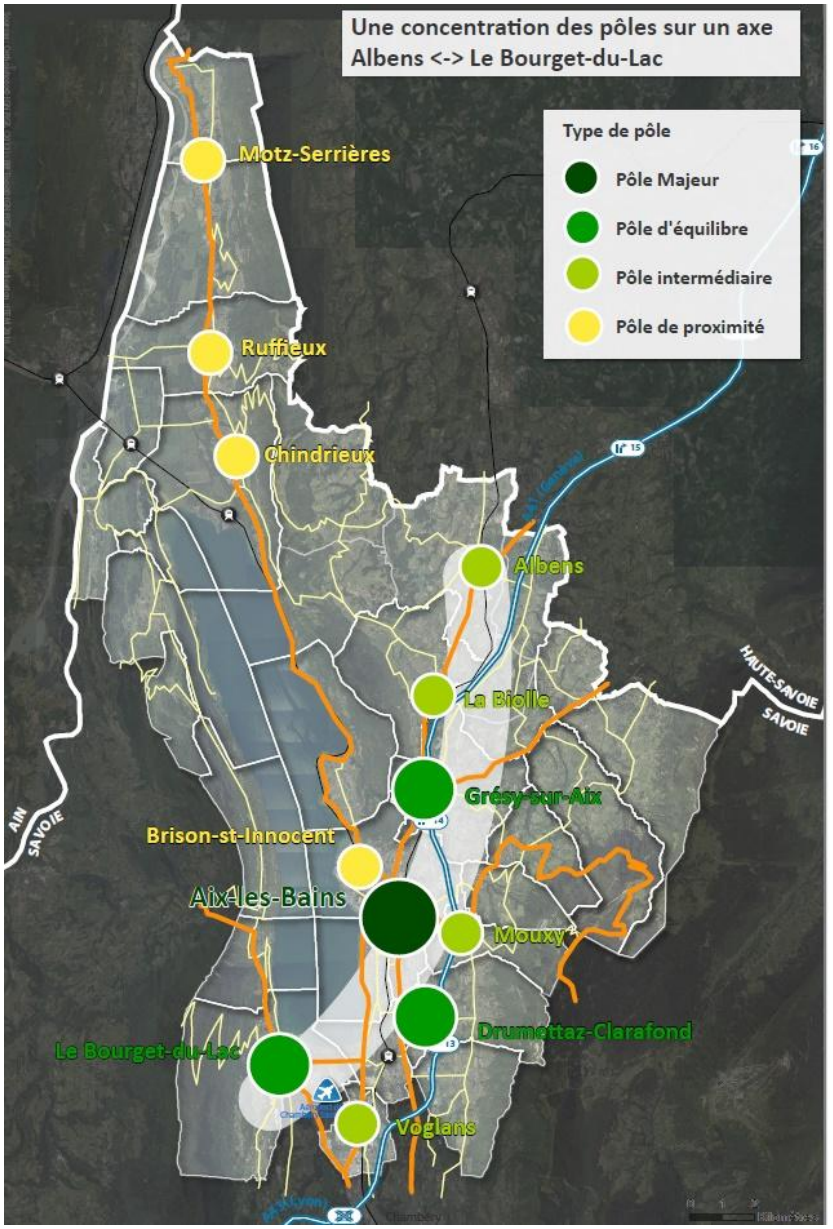
- ✓ De définir **une hiérarchisation des pôles urbains** ;
- ✓ D'identifier des **zones d'attraction qui répondront aux besoins des habitants, et inversement des zones de vides**, dans lesquelles les habitants devront réaliser des déplacements plus longs.

Outre les lieux d'emplois, les pôles générateurs de déplacements concernent : les établissements scolaires, les équipements de loisirs, les commerces, les établissements de santé, les services administratifs, les Pôles d'Echanges Multimodaux, les points touristiques…

Sur le territoire, une hiérarchisation de pôles urbains émerge avec :

1) Un **pôle majeur** : Aix-les-Bains, qui **comporte l'ensemble des équipements, services et commerces nécessaires** et dont le niveau d'offre proposé **attire les populations externes et limite les besoins de déplacements quotidiens vers l'extérieur** ;
2) Des **pôles d'équilibre** : Grésy-sur-Aix, Drumettaz-Clarafond et Le Bourget-du-Lac, principalement situés dans la couronne périurbaine aixoise, qui en concentrant à la fois des zones d'activités à vocation communautaire, des établissements scolaires et des équipements sportifs, **permettent de répondre à la plupart des besoins et peuvent également attirer les habitants des communes périphériques** ;
3) Des **pôles intermédiaires** : Albens, La Biolle, Voglans et Mouxy, qui regroupent un panel de commerces, d'équipements et de services, mais **insuffisants pour répondre à l'ensemble des besoins** ;
4) Des **pôles de proximité** (Motz-Serrières, Ruffieux, Chindrieux, La Biolle et Brison-Saint-Innocent), qui comptent quelques commerces de proximités ou des établissements d'enseignement primaire, mais n'apporteront qu'une réponse très insuffisante aux besoins des habitants.

Cette concentration des équipements sur un axe Albens <-> Le Bourget-du-Lac via Aix-les-Bains, induit par conséquent une concentration des besoins, pour tous motifs de déplacements. Cette situation démontre la nécessité de proposer une offre de transport à destination de la ville centre et de sa périphérie. En sachant que cet objectif est à la fois d'ordre géographique (faciliter l'accès à la ville centre depuis l'ensemble du territoire) mais aussi temporel.



4. Les pratiques de déplacements

Les **données de l'INSEE** sur les déplacements pendulaires offrent une vision, certes centrée sur les actifs et les scolaires, mais tout de même récente (données de 2019).

4.1 Les flux d'actifs

↘ 54 % des actifs résidents travaillent sur le territoire

- ✓ **33,5 % travaillent dans leur propre secteur de résidence** dont la **très grande majorité dans leur propre commune** (environ 88 %) et réalisent donc des **déplacements de courte distance** ;
- ✓ **20 % travaillent dans un autre secteur du périmètre PDM** ;

Ainsi **plus d'un actif occupé sur deux réside et travaille sur le territoire**.

- ✓ **46,5 % travaillent à l'extérieur du territoire**.

↘ Une concentration logique des flux sur Aix-les-Bains et sa couronne périurbaine

Dans le détail des flux internes au territoire du PDM :

- ✓ Près **d'un tiers des flux concerne des actifs qui résident et travaillent sur Aix-les-Bains** ;
- ✓ **70 % des flux se font à l'échelle de la ville-centre et de sa couronne périurbaine**.

L'analyse du lieu d'emploi des actifs souligne les faibles distances à parcourir pour se rendre sur leur lieu de travail :

- ✓ ***Via des déplacements internes, et donc sur des petites distances, qui peuvent être réalisés en modes actifs ;***
- ✓ ***En direction d'Aix-les-Bains, avec des flux prioritaires depuis la couronne périurbaine, pour la mise en place de liaisons en transports collectifs.***

Déplacements domicile-travail des actifs *(données INSEE 2019)*

FLUX D'ACTIFS INTERNES AU TERRITOIRE		SECTEUR DE TRAVAIL							
		Aix-les-Bains	Couronne périurbaine Sud	Couronne périurbaine Nord	L'Albanais	La Plaine de Chautagne	Les côteaux du Revard	Les côteaux de la Dent du Chat	Grand Lac
SECTEUR RESIDENTIEL	Aix-les-Bains	5 606	1121	325	164	38	60	4	7 318
	Couronne périurbaine Sud	1 493	2 541	171	20	0	40	5	4 270
	Couronne périurbaine Nord	769	267	576	90	10	20	0	1 732
	L'Albanais	563	180	140	1083	5	10	0	1 981
	La Plaine de la Chautagne	221	60	45	40	622	0	8	996
	Les côteaux du Revard	428	178	117	46	5	435	0	1 209
	Les côteaux du Revard	40	55	0	5	10	0	115	225
	Grand Lac	9 120	4 402	1 374	1 448	690	565	132	17 731

↘ Une forte attraction de Grand Chambéry pour les actifs sortants

Sur les **15 891 actifs qui vont travailler à l'extérieur** du territoire :
- ✓ **41 % travaillent sur Grand Chambéry** (environ 6 500 actifs) ;
- ✓ **19 % travaillent sur le Grand Annecy** (environ 3 000 actifs) ;
- ✓ **40 % travaillent sur d'autres territoires** et notamment dans la CC du Canton de Rumilly (env. 1 713 actifs dont 547 depuis Entrelacs), la CC du Bugey-Sud (env. 630 actifs).

L'analyse des flux vers l'extérieur illustre donc :
- ✓ ***La forte attractivité du pôle chambérien ;***
- ✓ ***L'influence des autres territoires voisins, en particulier sur l'Albanais et la Chautagne.***

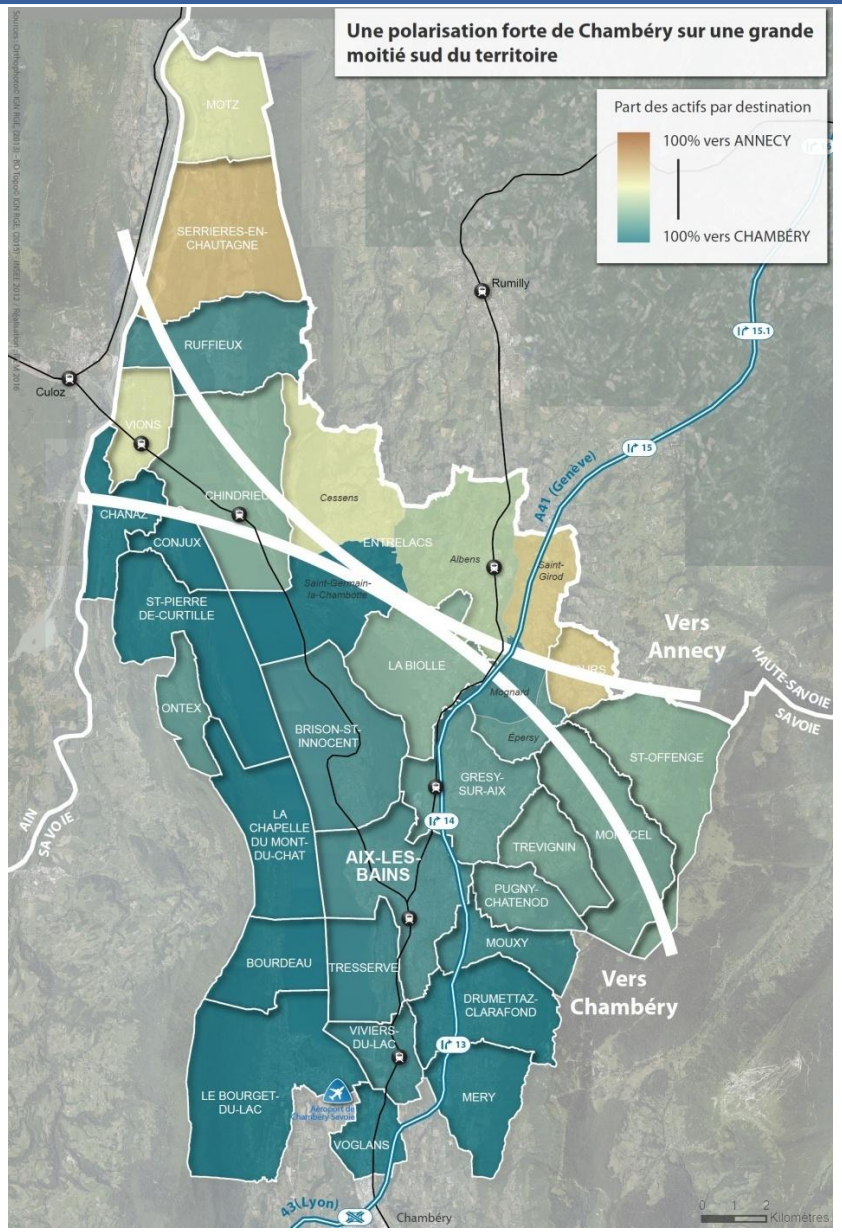
↘ Une concentration des flux venant de l'extérieur…

10 882 actifs résidant à l'extérieur viennent travailler sur le territoire. A l'instar des flux sortants, **Grand Chambéry est également le premier pôle émetteur d'actifs** vers le territoire (45 % des actifs entrants soit près de 5 000 actifs). La CC Rumilly Terre de Savoie constitue le second pôle d'émission (7 % - 802 actifs).

↘ … qui se diffuse sur le territoire

Si **Aix-les-Bains est évidemment le principal pôle d'attraction du territoire** (32 % des flux entrants soit près de 3 500 actifs), **il ne constitue pas le seul pôle**.
La localisation des zones d'activités explique évidemment l'émergence de pôles secondaires tel que **Le Bourget-du-Lac avec Savoie Technolac** (27 % des flux entrants soit 2 905 actifs), **Voglans** avec les ZAE le Françon et Pré Gault (10 % - 1 105 actifs) ou **Méry** avec Savoie Hexapôle (5 % - 590 actifs).

L'addition des flux d'actifs internes, entrants et sortants met en valeur plusieurs relations fortes d'actifs :
- ✓ ***Aix-les-Bains <> Chambéry (2 149 actifs)***
- ✓ ***Le Bourget-du-Lac <> Chambéry (1 238 actifs)***
- ✓ ***Aix-les-Bains <> Annecy (899 actifs)***
- ✓ ***Voglans <> Chambéry(477 actifs)***



4.2 Les flux scolaires

↘ 74 % des scolaires résidents étudient sur le territoire :

Sur les **16 556 scolaires** résidant sur le territoire :
- ✓ **60 % étudient dans leur propre secteur de résidence** (environ 9 900 scolaires) dont la très grande majorité dans leur propre commune (environ 9 200 scolaires) et réalisent donc des déplacements de courte distance ;
- ✓ **14 % étudient dans un autre secteur** du périmètre PDM (environ 2 400 scolaires).

Ainsi les trois quarts des scolaires résident et étudient sur le territoire (environ 12 000 scolaires).
- ✓ **26 % étudient à l'extérieur** du territoire (environ 4 300 scolaires).

↘ Une concentration logique des flux sur Aix-les-Bains et sa couronne périurbaine

Dans le détail des flux internes au territoire du PDM :
- ✓ Plus d'un **tiers des flux concerne des scolaires qui résident et étudient sur Aix-les-Bains** (3 830 scolaires) ;
- ✓ Près de 75 % des flux se font à l'échelle de la ville-centre et de sa couronne périurbaine.

Les grandes tendances de flux internes d'actifs se retrouvent donc pour les flux scolaires.

Déplacements domicile-études des scolaires *(données INSEE 2019)*

FLUX DE SCOLAIRES INTERNES AU TERRITOIRE		SECTEUR D'ETUDES							
		Aix-les-Bains	Couronne périurbaine Sud	Couronne périurbaine Nord	L'Albanais	La Plaine de la Chautagne	Les coteaux du Revard	Les côteaux de la Dent du Chat	Grand Lac
SECTEUR RESIDENTIEL	Aix-les-Bains	3 830	310	79	25	3			4 247
	Couronne périurbaine Sud	760	2 915	88	5				3 768
	Couronne périurbaine Nord	326	59	797			5		1 187
	L'Albanais	111	46	15	1378				1 550
	La Plaine de la Chautagne	101	5	20		493		8	627
	Les coteaux du Revard	90	30	170	56	0	424		770
	Les côteaux de la Dent du Chat	5	30	5	15	15	0	30	100
	Grand Lac	5 223	3 395	1 174	1 479	511	429	38	12 249

↘ Une forte attraction de Grand Chambéry pour les scolaires sortants

Sur les **4 300 scolaires qui étudient à l'extérieur** du territoire :
- ✓ **53 % vont à Grand Chambéry** (environ 2 300 scolaires) ;
- ✓ **7 % se rendent sur le Grand Annecy** (environ 320 scolaires) ;
- ✓ **37 % étudient sur d'autres territoires** et notamment dans la CC Rumilly Terre de Savoie (env. 420 scolaires), la CC du Bugey-Sud (env. 160 scolaires), Grenoble-Alpes-Métropole (env. 180 scolaires dont 84 depuis Aix-les-Bains).

Il est à noter que des communes de Grand Lac dépendent de collèges ou de Lycées extérieurs au territoire (collèges à Motte-Servolex, Seyssel, Culoz et Yenne ainsi que le lycée L. Armand à Chambéry).

↘ Une concentration des flux venant de l'extérieur…

Plus de **2 900 scolaires résidant à l'extérieur viennent étudier** sur le territoire. A l'instar des flux sortants, **Grand Chambéry est également le premier pôle émetteur de scolaires** vers le territoire (50 % des scolaires sortants soit environ 1 475 scolaires). La CC Rumilly Terre de Savoie constitue le second pôle d'émission des scolaires (5 % - 140 scolaires).

↘ … essentiellement en direction du Bourget-du-Lac et d'Aix-les-Bains

Avec la présence d'une partie du **Campus de l'université Savoie Mont-Blanc, Le Bourget-du-Lac constitue le principal pôle d'attraction des scolaires venant de l'extérieur** (66 % des flux entrants soit environ 1 930 scolaires). **Aix-les-Bains est le second pôle** avec 21 % des scolaires entrants (environ 625 scolaires).

L'addition des flux de scolaires internes, entrants et sortants met en valeur plusieurs relations fortes, notamment :
- ✓ ***Le Bourget-du-Lac <> Chambéry (950 scolaires) ;***
- ✓ ***Aix-les-Bains <> Chambéry (600 scolaires) ;***
- ✓ ***Le Bourget-du-Lac <> La Motte-Servolex (300 scolaires) ;***
- ✓ ***Aix-les-Bains <> Grésy-sur-Aix (215 scolaires) ;***
- ✓ ***Aix-les-Bains <> Brison-Saint-Innocent (190 scolaires).***

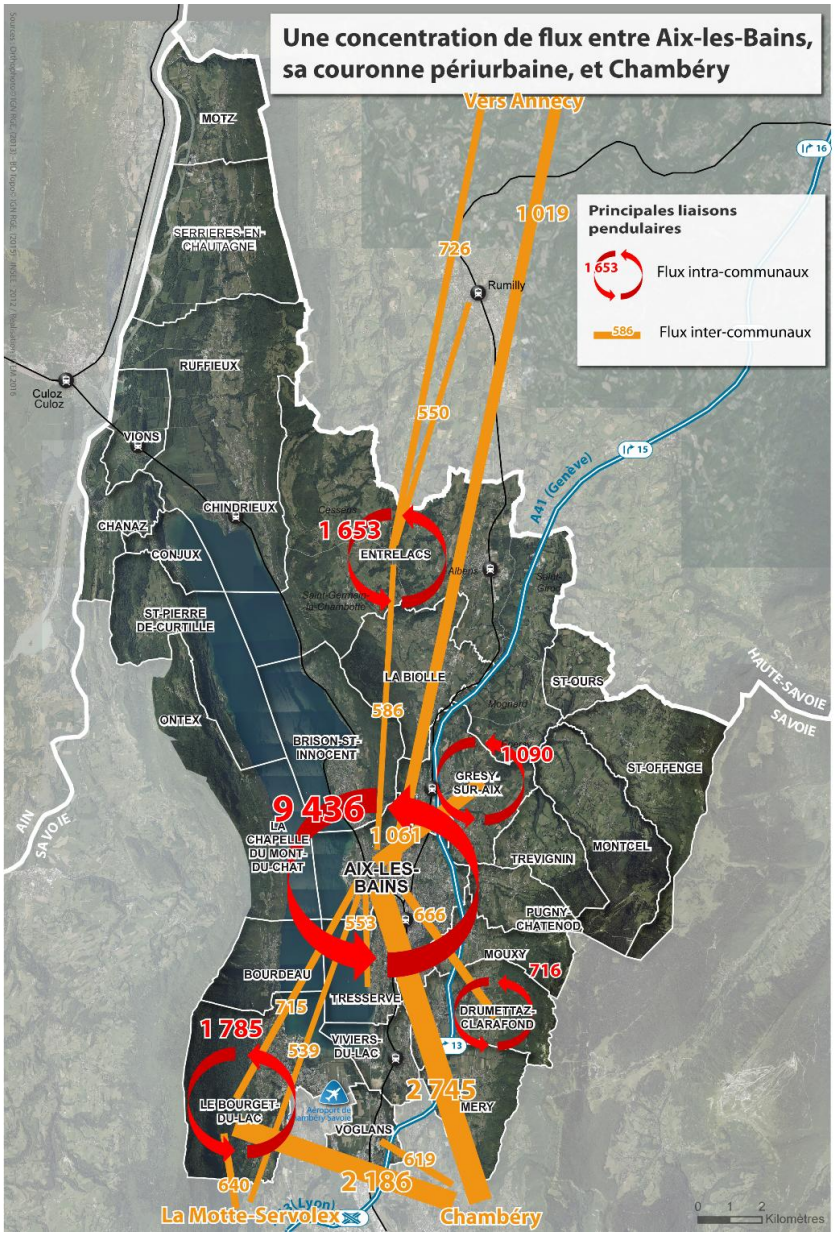


Savoir rouler en vélo école – Crédit Grand Lac

4.3 Des flux pendulaires à valoriser

L'addition des déplacements d'actifs et de scolaires permet de **faire émerger plusieurs liaisons structurantes et prioritaires en matière de mobilité durable**.
L'importance des flux internes aux communes, notamment à Aix-les-Bains, appelle à encourager l'usage des modes alternatifs, et plus **particulièrement des modes actifs**.
De même, les **deux principales communes d'échanges (Chambéry et la Motte-Servolex) ont l'avantage d'être proches**, et pour Chambéry d'être desservi actuellement en TC ferroviaire ou routier, depuis Aix-les-Bains et le Bourget-du-Lac.

Principaux déplacements pendulaires *(données INSEE 2019)*		
Liaisons pendulaires supérieures à 500		**Flux actifs + Scolaires**
Aix-les-Bains		9 436
Aix-les-Bains	Chambéry	2 745
Le Bourget-du-Lac	Chambéry	2 186
Le Bourget-du-Lac		1 785
Entrelacs		1 653
Grésy-sur-Aix		1 090
Grésy-sur-Aix	Aix-les-Bains	1 061
Aix-les-Bains	Annecy	1019
Drumettaz-Clarafond	Aix-les-Bains	666
Entrelacs	Annecy	726
Le Bourget-du-Lac	Aix-les-Bains	715
Drumettaz-Clarafond		716
Le Bourget-du-Lac	La Motte-Servolex	640,6
Voglans	Chambéry	619
Entrelacs	Aix-les-Bains	586
Tresserve	Aix-les-Bains	553
Entrelacs	Rumilly	550
Aix-les-Bains	La Motte-Servolex	539

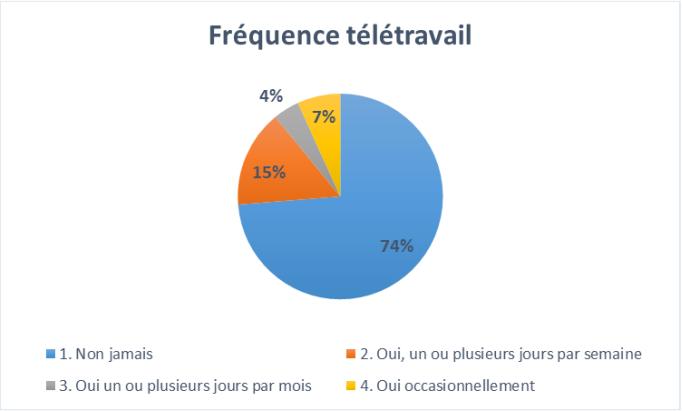


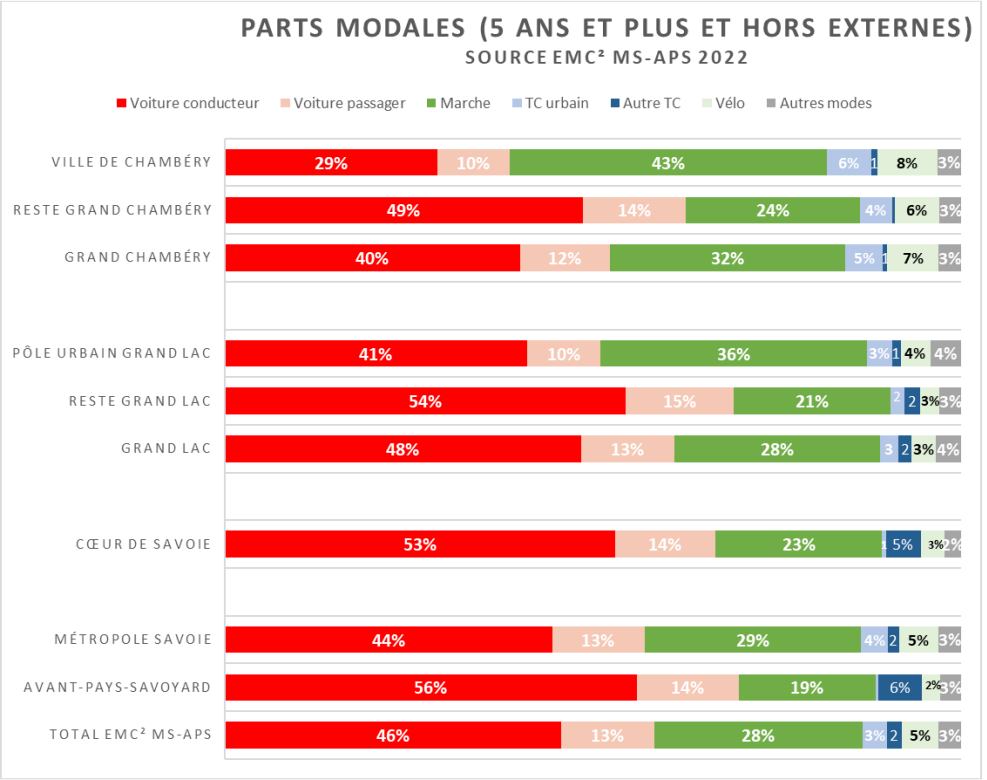
4.3 Etude EMC² Métropole Savoie – Avant Pays Savoyard

En 2022, la deuxième enquête EMC² du territoire a été conduite par le CEREMA, sur un périmètre large comprenant Grand Chambéry, l'Avant-Pays Savoyard, Cœur de Savoie et Grand Lac. 4 532 personnes de 5 ans et plus ont été interrogées sur leurs déplacements, au printemps 2022, par téléphone et en face à face.

↘ Les grands enseignements

- ✓ *15 % des actifs pratiquent le télétravail de manière régulière ;*
- ✓ *Confirmation des proportions issues de l'INSEE 2019 sur le taux de motorisation élevé des ménages et de possession de véhicules automobiles ;*
- ✓ *Les ménages du pôle urbain de Grand Lac sont les moins bien équipés en vélos par rapport à l'ensemble des ménages du périmètre d'étude : 56 % en possèdent au moins un, contre 62 % sur tout le périmètre EMC², les ménages des autres communes de Grand Lac sont en revanche mieux équipés (61 % en possèdent au moins un) ;*
- ✓ *89% des déplacements se font à l'intérieur du périmètre EMC², et 91% pour le pôle urbain de Grand Lac, ce qui illustre l'autonomie du territoire ;*
- ✓ *Les habitants de Grand Lac sont globalement plus mobiles comparé à la moyenne nationale, mais moins que ceux du reste du périmètre EMC² : 3,6 déplacements par jour et par personne sur le pôle urbain, pour une moyenne de 3,8, et 3,9 sur le Grand Chambéry ;*
- ✓ *Les déplacements pour le travail et les études représentent seulement 32% des déplacements sur le territoire de l'EMC², et 29% sur le pôle urbain de Grand Lac. Les autres motifs sont liés aux achats, aux accompagnements, aux visites et autres motifs ;*
- ✓ *L'usage de la voiture par rapport aux autres modes est supérieur à Grand Lac par rapport à la moyenne du périmètre ;*
- ✓ *On constate également sur Grand Lac une faiblesse relative des modes actifs : la part de la marche est dans la moyenne de l'EMC² mais celle du vélo y est inférieure, y compris dans le pôle urbain : 4 % de déplacements y sont réalisés à vélo contre 5% au global ;*
- ✓ *La part des transports collectifs est dans la moyenne, mais faible en comparaison du Grand Chambéry ;*
- ✓ *Par rapport à l'enquête EMC² de 2007, le CEREMA constate une baisse de la part de la voiture et la hausse relative des modes actifs ;*
- ✓ *Le taux d'occupation des véhicules automobiles est le plus faible pour les motifs domicile – travail comme pour beaucoup de territoires : seulement 1,04 personnes par voiture.*





Synthèse des polarités et des déplacements

↘ Une polarisation forte d'Aix-les-Bains mais incomplète…

La concentration de services, commerces et établissements scolaires à Aix-les-Bains fait de la ville un **pôle attractif à l'échelle du territoire**. Toutefois, la **polarisation d'Aix-les-Bains reste incomplète à l'échelle du PDM** :

- ✓ Les **caractéristiques topographiques du territoire** rendent son accès parfois difficile, notamment depuis les côteaux de la Dent du Chat ;
- ✓ La **localisation de zones d'activité importantes** dans la couronne périurbaine amène la formation de polarités secondaires (Le Bourget-du-Lac, Drumettaz-Clarafond, Grésy-sur-Aix) et la **diffusion des flux domicile-travail et des flux liés aux achats** ;
- ✓ Le territoire est sous l'influence de **deux polarités extérieures de niveau supérieur, Chambéry et dans une moindre mesure Annecy**.

↘ Un territoire multipolarisé

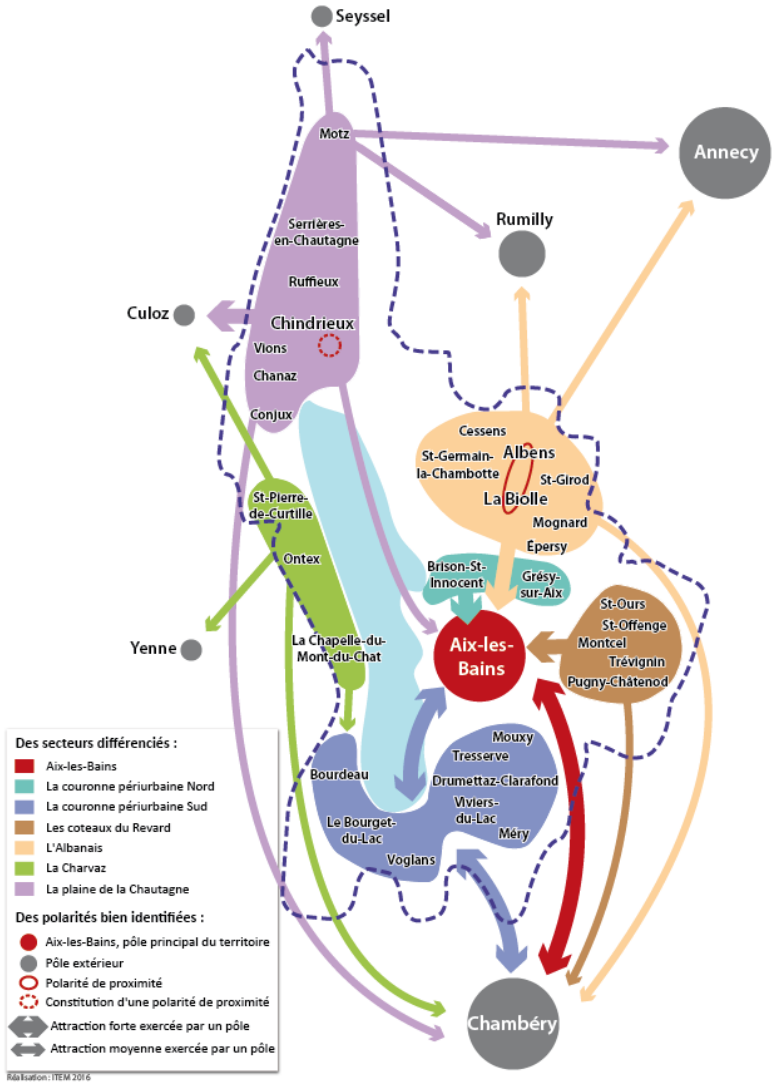
L'agglomération chambérienne exerce une forte attraction sur Grand Lac, notamment sur la **couronne périurbaine Sud où l'attractivité d'Aix-les-Bains est alors moins évidente aussi bien pour le travail que pour les achats et les loisirs**. Quant à l'agglomération d'Annecy, celle-ci est attractive pour le nord du territoire (Albanais et Chautagne).

La multipolarisation se fait donc fortement ressentir pour les secteurs nord et sud du territoire :

- ✓ **Le canton d'Albens est tiraillé entre la Savoie et la Haute-Savoie ;**
- ✓ **La Chautagne est aussi bien sous l'influence des grands pôles urbains du territoire que des pôles de proximité que forment Culoz, Seyssel et Rumilly ;**
- ✓ **L'axe Chambéry – Aix-les-Bains forme aujourd'hui un continuum urbain avec une attirance réciproque de Chambéry, d'Aix-les-Bains et des polarités secondaires de la couronne périurbaine Sud.**

Dans les secteurs ruraux, des pôles locaux prennent le relais des pôles de niveau supérieur :

- ✓ **Albens et La Biolle constituent une polarité forte à l'échelle de l'Albanais en raison de la présence de nombreux services du quotidien dans ces deux communes (supermarché à La Biolle et commerces, services et gare à Albens) ;**
- ✓ **Chindrieux, commune la plus peuplée de Chautagne, est un pôle local en cours de constitution ;**
- ✓ **Culoz, polarité extérieure, est attractive pour ses commerces, ses services et sa gare pour les côteaux de la Dent du Chat et la Chautagne.**



5. Le tourisme

De par son relief, son environnement, son patrimoine historique, et son offre culturelle le territoire connaît une très **forte fréquentation touristique, avec des niveaux d'affluence équivalents hiver comme été**. L'ensemble des données liées au tourisme sont issues de l'observatoire Savoie Mont-Blanc Tourisme.

↘ Les principaux pôles touristiques

Outre le **Lac du Bourget**, les plages et les ports qui le bordent, les **pôles urbains patrimoniaux** (Aix-les-Bains, Chanaz), **l'activité thermalisme**, et les **massifs** composant le territoire, d'autres pôles connaissent une fréquentation notable à l'image de :

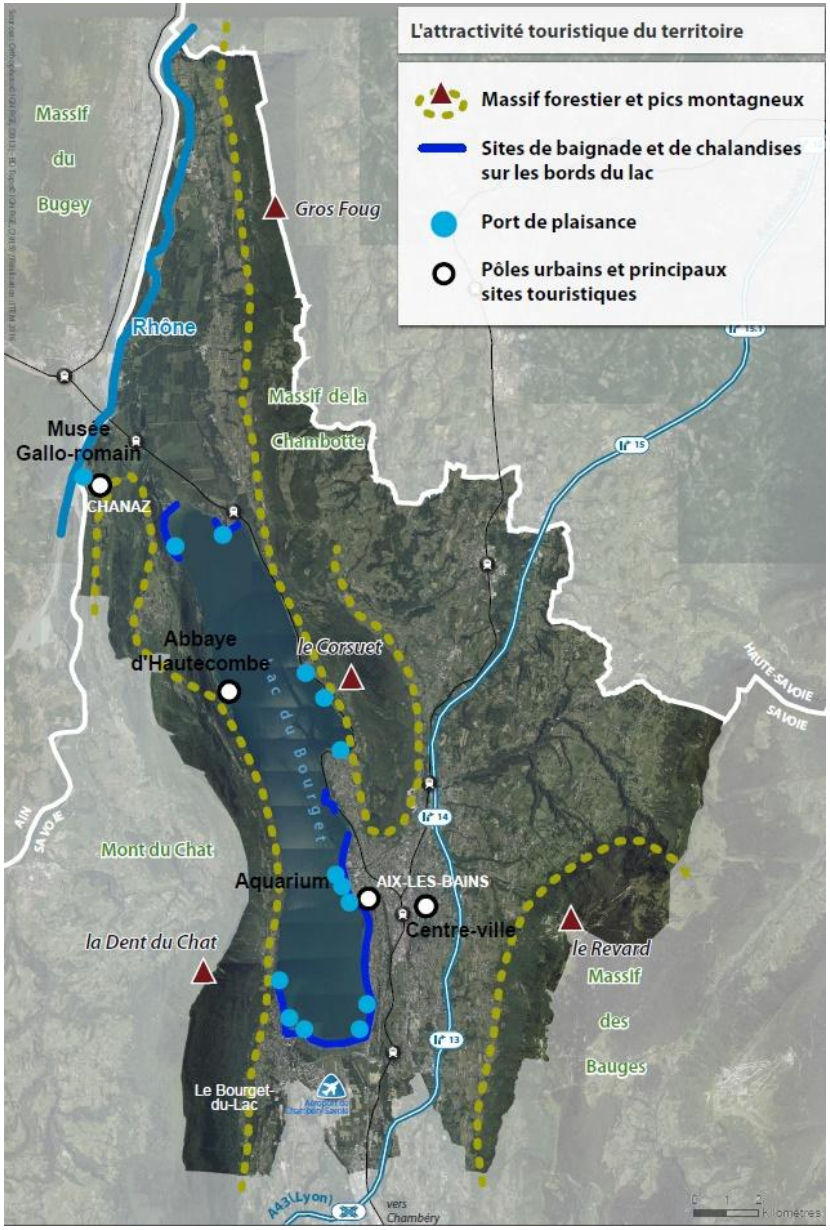
- ✓ **L'Abbaye d'Hautecombe** (59 597 entrées en 2019) à Saint-Pierre de Curtille ;
- ✓ **Le Musée Faure** (17 094) à Aix-les-Bains ;
- ✓ **Le Musée Gallo-Romain** (15 256 en 2019) à Chanaz…

De même, le **festival Musilac** (90 000 entrées en 2019) est également une manifestation qui induit une forte fréquentation touristique.

↘ Près de 15 000 lits marchands et 4 700 résidences secondaires

Les lits marchands (14 724 lits déclarés en mars 2024 dont 3 570 en hôtels, 7 082 en meublés de tourisme et 2 810 en campings) avec **59 % de cette offre d'hébergement située sur la commune d'Aix-les-Bains** et **6,5 % sur la commune du Bourget-du-Lac**.
L'hébergement non marchand offre **23 300 lits environ, dont la majorité est également située sur Aix-les-Bains** (2 600 résidences secondaires pour 14 000 lits). Si 100 % de l'offre d'hébergement venait à être occupée en même temps, **la population du territoire augmenterait de 50 % pour atteindre environ 108 000 habitants**.
Il convient également de prendre en compte les personnes séjournant moins d'une journée sur Grand Lac, notamment aux bords du Lac.

Les communes d'Aix-les-Bains et dans une moindre mesure Le Bourget-du-Lac concentrent la grande majorité de l'offre d'hébergement touristique du territoire. Une telle diversité de l'offre touristique, qui ne répond pas à des logiques de saisonnalité, et qui est étendue sur toute l'année implique des difficultés de circulation, durant les vacances scolaires et sur les périodes de week-ends prolongées. Il convient pour y remédier, mais également pour préserver l'environnement, en tant que richesse du territoire et donc vecteur d'attractivité, de proposer des solutions alternatives efficaces.



Les principaux éléments à retenir

ATOUTS

- Un territoire attractif d'un point de vue démographique, économique et touristique
- Des pôles structurants qui limitent les besoins de déplacements vers l'extérieur
- Des polarités adaptées à la pratique des modes doux
- Grand Chambéry en tant que pôle extérieur, situé à proximité immédiate du territoire

FAIBLESSES

- Une multimotorisation des ménages illustrant une forte dépendance à l'automobile
- Une concentration des pôles autour d'Aix-les-Bains qui met à l'écart la Chautagne ou les côteaux de la Dent du Chat
- 11 % des ménages non-motorisés qui peuvent connaître des difficultés de déplacement
- Forte utilisation de l'automobile dans les déplacements pendulaires

OPPORTUNITES

- Les principaux pôles d'emplois laissent envisager des potentialités de report vers les modes alternatifs
- Pour 30 % des flux pendulaires des distances parcourues limitées ➔ atout pour le développement des modes actifs

MENACES

- Un étalement urbain en cours pouvant figer la répartition modale actuelle voire conforter l'automobile
- Une ville-centre structurante, mais des pôles secondaires qui ne doivent pas être laissés de côté

PARTIE 2 :

LE RESEAU VIAIRE



Départementale D120 vu sur les montagnes– Crédit Grand Lac

L'un des objectifs du PDM est l'aménagement et l'exploitation du réseau principal de voirie d'agglomération, afin de rendre plus efficace son usage, notamment à travers une hiérarchisation plus claire et en améliorant la place attribuée à chaque mode de façon à mieux orienter, sécuriser et contenir le trafic. Si plus des deux tiers des déplacements sont réalisés en voiture sur le territoire, c'est d'abord parce que l'automobile propose des avantages que l'on ne retrouve pas chez les autres modes alternatifs à l'automobile.
Ainsi, il convient donc d'étudier l'usage et les caractéristiques des axes routiers du territoire.

1. Les caractéristiques globales du réseau viaire

De manière logique, le **réseau routier est tributaire des caractéristiques topographiques du territoire**. La situation de vallée que confère le relief explique un fonctionnement centré sur un axe Nord-Sud. Tandis que **les coupures, qu'elles soient artificielles et surtout naturelles contraindront l'organisation du réseau viaire** sur les axes Est-Ouest.

1.1 Un fonctionnement global orienté sur un axe nord-sud

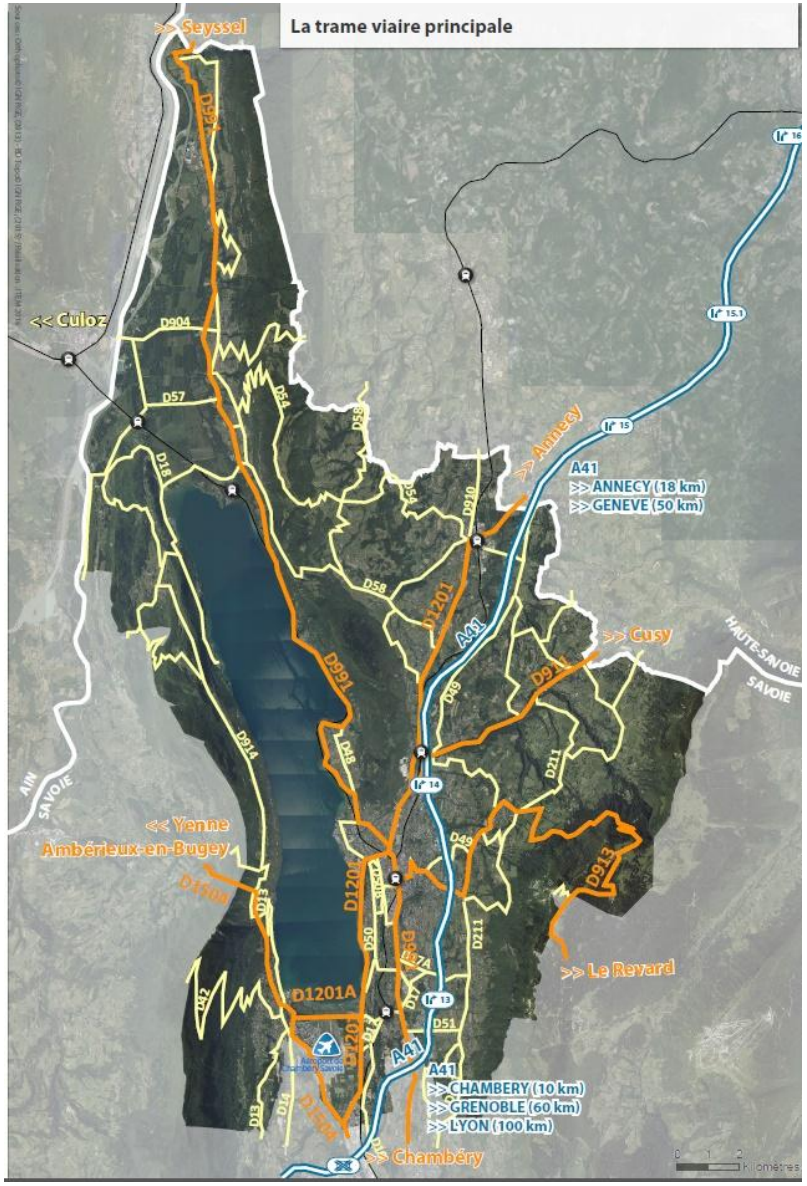
Les axes les plus structurants sont recensés sur un axe nord-sud, avec :
- ✓ **L'A41**, qui relie Annecy à Chambéry ;
- ✓ **La D1201**, depuis les agglomérations annécienne et chambérienne ;
- ✓ **La D991**, qui relie Seyssel à Chambéry ;
- ✓ **La D1504**, qui relie Ambérieu-en-Bugey à Chambéry, via le tunnel du Chat ;

Des voiries secondaires complètent ce fuseau nord-sud :
- ✓ **La D914**, entre la Plaine de la Chautagne et le Tunnel du Chat, via Conjux ;
- ✓ **La D211**, qui traverse les coteaux du Revard, via Méry, Drumettaz-Clarafond et Mouxy.

1.2 Des échanges Est-Ouest contraints par la topographie et des voiries entonnoirs

Sur un axe est-ouest sont concernés :

- ✓ **La D1201A** depuis Savoie Technolac jusqu'au carrefour des Mottets**, prolongée par la D17B et la D17,** dans la traversée de Viviers-du-Lac ;
- ✓ **La D904** entre Culoz et Ruffieux ;
- ✓ **La D911**, reliant Cusy à Grésy-sur-Aix, via la vallée du Sierroz ;
- ✓ **La D913**, depuis Aix-les-Bains jusqu'au Mont Revard, via les communes de Mouxy, Pugny-Chatenod et Trévignin ;
- ✓ **La D54** reliant la Plaine de la Chautagne à l'Albanais, via Cessens ou Chindrieux ;
- ✓ **Des voiries de liaison entre la plaine centrale et les coteaux du Revard**, comme la D51 à hauteur de Méry, ou la D49 d'Aix-les-Bains à Grésy-sur-Aix, via Pugny-Chatenod et Trévignin.



1.3 Une trame viaire et des logiques de shunt qui peuvent nuire aux zones urbaines ou créer des dysfonctionnements

L'analyse du réseau viaire et les observations mettent en lumière plusieurs problématiques :

- ✓ Pour la D904, reliant Culoz et Ruffieux.
  La traversée du Rhône via le Pont de la Loi en fait un **axe privilégié pour relier la Savoie au département de l'Ain**, les autres franchissements structurants étant situés en amont à 12 km (Seyssel) et en aval à 10 km (Massignieu-de-Rives).

- ✓ La D911, reliant Cusy à Grésy-sur-Aix, via la vallée du Sierroz.
  Axe reliant les communes du Plateau des Bauges, jusqu'à Grésy-sur-Aix et son échangeur autoroutier, et situé en **fond de vallée, il constitue un axe problématique en matière de trafic et de vitesse**. Des **aménagements d'apaisement des vitesses** jalonnent cet axe en milieu urbain pour remédier à ces points négatifs.

- ✓ La D913, depuis Aix-les-Bains jusqu'au Mont Revard, via les communes de Mouxy, Pugny-Chatenod et Trévignin.
  Le caractère structurant de cet axe pour **relier la ville-centre au Revard, induit donc un trafic de transit qui n'est pas forcément adapté aux zones urbaines traversées** ni aux routes en lacets.

- ✓ La D54 et la D991B reliant la Plaine de la Chautagne à l'Albanais, via Cessens ou Chindrieux.
  Ces axes peuvent être utilisés comme des **itinéraires de shunt pour relier la Chautagne à l'Albanais puis l'A41, et ainsi éviter le pôle urbain central**.
  De la même manière, le **Chemin des Corsuets entre Brison-Saint-Innocent et Grésy-sur-Aix**, est également identifié et utilisé comme un itinéraire de shunt, malgré un **gabarit totalement inadapté et une fonction de desserte résidentielle**.

- ✓ L'axe **D17 en particulier sur la traversée du Viviers-du-Lac**, fait l'objet d'une attention particulière pour ce PDM. Axe structurant pour les échanges est-ouest au sud du Viviers-du-Lac, la **situation ne peut rester en l'état, tant pour les déplacements communautaires, qu'internes à la commune**.



Aménagement apaisant (ralentisseur et priorité à droite) sur la D911 (Grésy-sur-Aix)



Chicanes et plateaux piétons sur la D913 en milieu urbain (Pugny-Chatenod, Trévignin)



Le Chemin des Corsuets : deux véhicules peuvent à peine se croiser (pour autant cela induit également des vitesses limitées)

1.4 L'A41, atouts et faiblesses

L'A41 constitue un atout indéniable pour le territoire, comme **vecteur de développement et comme intrant essentiel pour la stratégie d'implantation des activités et des populations**. Mise en service de 1977 à 1980, l'autoroute a accompagné la croissance démographique que connaît le territoire depuis plus de 60 ans. Néanmoins à des impacts bénéfiques pour le territoire s'ajoutent des **conséquences plus néfastes, pour les communes et pour les habitants dans leurs déplacements**.

↘ Le caractère payant de l'A41

Le caractère payant de l'A41 peut inciter les automobilistes **à se reporter sur les voies départementales, et notamment la D1201**. S'ensuit alors un trafic de transit. Ce constat est **problématique pour l'ensemble du territoire mais est amplifié sur des zones déjà fortement circulées** :

- ✓ Dans les **traversées des zones urbaines** (Aix-les-Bains, Grésy-sur-Aix, La Biolle, Albens) ;
- ✓ Sur les **bords du Lac, entre le secteur des Mottets et Aix-les-Bains**.

Malgré des efforts pour fidéliser la clientèle des autoroutes, à travers la **mise en place d'un abonnement (40 % sur les trajets réguliers et 60 % sur Grand Lac / Grand Chambéry)**, d'un point de vue financier **il est plus avantageux d'utiliser la D1201**. Le temps de parcours est évidemment plus élevé, mais **l'économie est notable pour des trajets de longue ou moyenne distance**, d'autant plus lorsque ce trajet est effectué régulièrement. En revanche, **sur un trajet quotidien de courte distance, par exemple entre les échangeurs de Drumettaz-Clarafond et Grésy-sur-Aix, l'économie réalisée par l'utilisation de la D1201 plutôt que l'autoroute est finalement faible (74 € / an)**.

Comparaison des coûts / distance / temps de parcours sur trois trajets possibles via l'A41 ou la D1201	Trajet unique						Coûts à l'année *(base : 230 jours / an)*		
	A41			D1201					
	Temps	Distance	Coût	Temps	Distance	Coût *(uniquement carburant)*	A41 *(avec prise en compte de l'abonnement AREA)*	D1201	Economie à l'année
Longue distance : Annecy-Chambéry	39 min	50 km	11,6 € *Péage : 5,2 €* *Carburant : 6,4 €*	66 min	48 km	7,2 €	**4 462 €**	**3 312 €**	**1 150 €**
Moyenne distance Alby-sur-Chéran – Voglans	24 min	30 km	6,1 € *2,3 € / 3,8 €*	32 min	27 km	3,8 €	**2 383 €**	**1 748 €**	**635 €**
Courte distance Grésy-sur-Aix – Drumettaz-Clarafond	9 min	11 km	2,3 € *0,9 € / 1,4 €*	16 min	9 km	1,6 €	**810 €**	**736 €**	**74 €**

↘ Un phénomène d'entonnoir sur les échangeurs

La localisation des échangeurs internes (Grésy-sur-Aix, Drumettaz-Clarafond) ou externes (La Motte-Servolex, Alby-sur-Chéran) permet à plus de **90 % de la population d'être à moins de 10 km d'une entrée d'autoroute**. Cette situation bénéficie au territoire dans sa globalité, mais nuit à l'organisation des déplacements sur les communes portes, qui subissent un **trafic de transit et des situations de congestion récurrentes aux heures de pointe**. L'aménagement d'une troisième file d'entrée au péage de Grésy-sur-Aix a été réalisé suite à ce constat.

↘ L'effet coupure de l'A41

Les déplacements entre les coteaux du Revard et la zone urbaine centrale, sont contraints par la **localisation des franchissements** (pont / tunnel). 20 franchissements sont présents sur le territoire, dont 11 entre Méry et Grésy-sur-Aix.

Si pour la majorité un **rebord permet de constituer un espace piéton insécure**, mais tout de même séparé de la voirie, seulement trois franchissements sont réellement adaptés puisqu'ils incluent à la fois un cheminement piéton et et/ou des bandes cyclables :

- ✓ Deux à Grésy-sur-Aix : croisement avec la D911 et croisement avec la rue de la gare, aménagée avec une bande cyclable ;
- ✓ Sur la D991 hors zone urbaine.

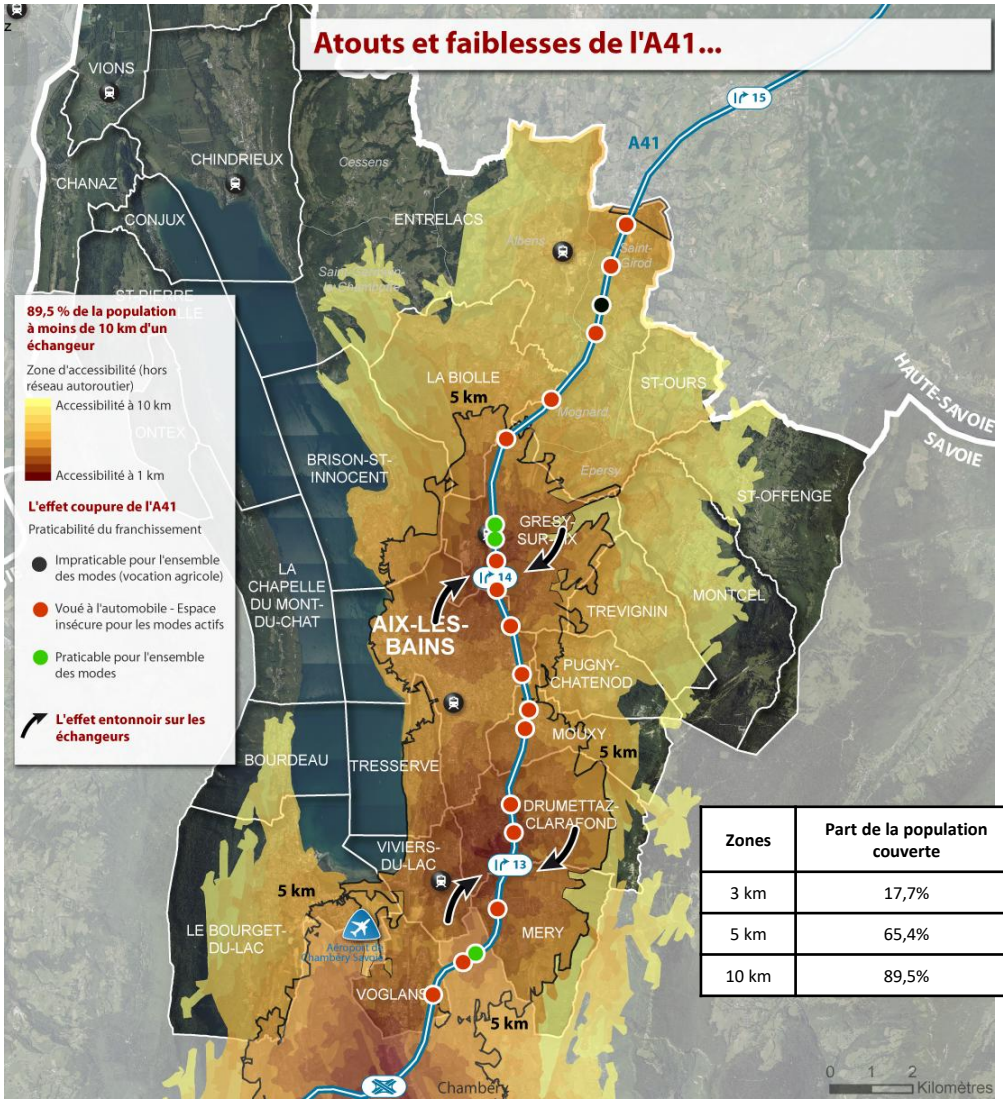
Pour les autres, le **manque d'éclairage dans les tunnels, la faible largeur des espaces piétons, et des discontinuités avec le reste des cheminements, en feront des espaces peu adaptés à une pratique sécurisée de modes actifs**.

↘ 89,5 % de la population à moins de 10 km d'un échangeur

En cumulant les échangeurs internes et externes (Alby-sur-Chéran et La Motte-Servolex), **89,5 % de la population du territoire réside à moins de 10 km d'un échangeur et 65,4 % à moins de 5 km**.

Cette aire de chalandise de 10 km concerne la plupart des communes de l'actuelle Grand Lac, ainsi que les principaux pôles de l'Albanais, Albens et La Biolle.

L'aire de chalandise de 5 km concerne à l'exception des communes de Brison-Saint-Innocent et du Bourget-du-Lac, l'ensemble du pôle urbain et de sa couronne. La majorité du territoire d'Aix-les-Bains est à moins de 5 km d'un échangeur.



Zones	Part de la population couverte
3 km	17,7%
5 km	65,4%
10 km	89,5%

2 Les flux routiers sur le territoire

L'analyse des flux automobiles sur le territoire suit plusieurs objectifs et échelles d'analyse. A travers une analyse globale à l'échelle du territoire, il s'agira de comprendre **comment s'organisent les flux entre les communes et depuis ou vers l'extérieur du périmètre**, et de vérifier la localisation des axes structurants. A travers une analyse plus fine, à l'échelle communale, l'objectif sera de vérifier si les niveaux de flux sont en adéquation avec les voiries et surtout les espaces urbains traversés.
Plusieurs sources de données seront utilisées pour ces analyses :

- ✓ Les données d'AREA spécifiques au trafic autoroutier ;
- ✓ Les données du Conseil Départemental de Savoie liées au réseau de voiries départementales ;
- ✓ Les données de la Ville d'Aix-les-Bains propres aux voiries de la commune.

L'analyse tiendra compte des derniers chiffres disponibles, en dehors de 2020 et 2021, années lourdement impactées par la crise sanitaire du Covid, et donc peu illustratives de la tendance générale sur les routes du secteur étudié.

2.1 L'évolution globale du trafic routier de 2014 à 2019

↘ Une croissance substantielle du trafic autoroutier

Selon les données de l'AREA, sur l'A41, les **charges de trafics sont supérieures à 40 000 véhicules par jour en moyenne en 2019**. Les niveaux de flux sont supérieurs sur la partie sud en direction de Chambéry que sur la partie nord en direction d'Annecy. Mais la croissance de trafic est similaire avec + 14 % depuis l'année 2014.

Ce niveau d'évolution est identique sur les autoroutes à proximité. Ainsi sur l'A43, si le niveau de trafic est supérieur à l'A41, les évolutions restent de 14 % du trafic depuis 2014 comme ce qui est constaté sur l'A41.

↘ Des évolutions contrastées sur les voiries départementales

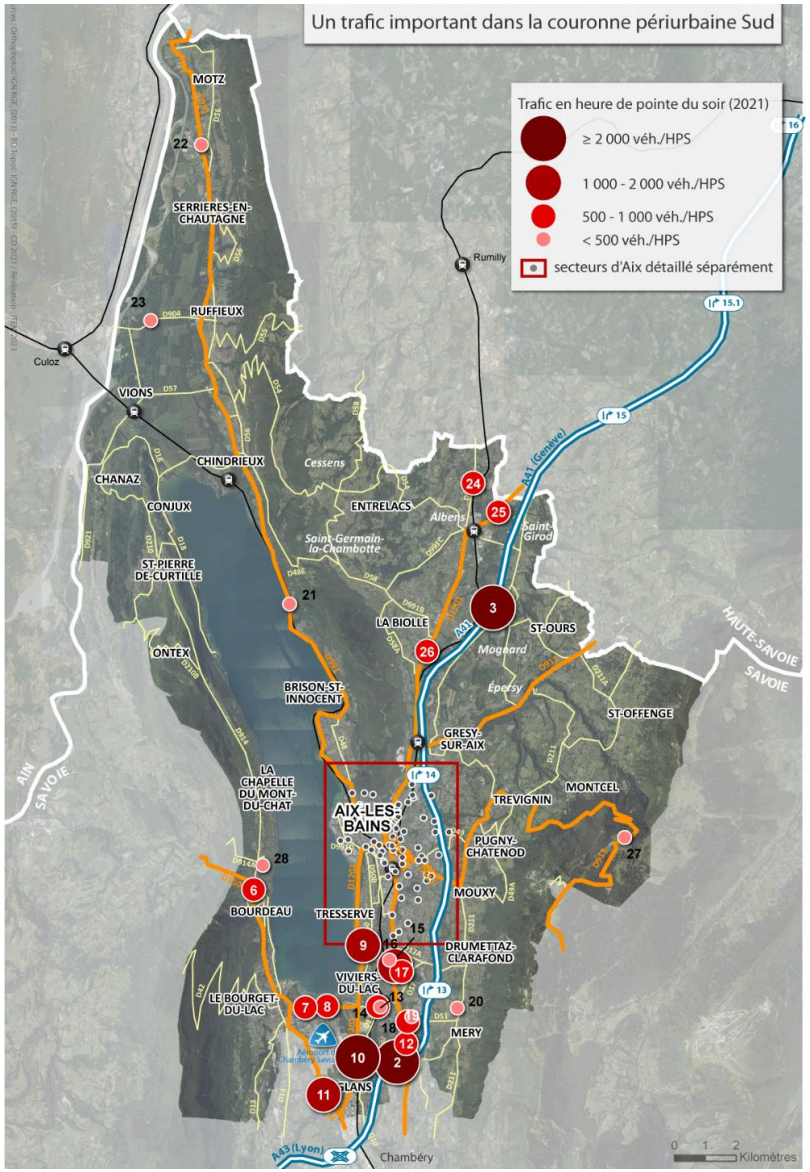
La D1201 et la D1504 sont les deux axes les plus empruntés. Pour autant ces axes ne connaissent pas les mêmes évolutions.
La D991 est en croissance de trafic plus ou moins marqué selon les secteurs, alors que des axes plus confidentiels en termes de circulation (D 904 / D 913) sont en croissance également.

Evolution du trafic moyen journalier sur les principaux axes du territoire
(données Département de la Savoie et AREA)

Axes et localisation du point de comptage	2014 (véh./j.)	2019 (véh./j.)	Evolution entre 2014 et 2019
A41 : Rumilly	38 521	43 956	+ 14 %
A41 : Aix-Sud	40 345	45 823	+ 14 %
A43 : Chambéry-Nord A43 : Chignin	*46 742* *47 614*	*53 863* *54 077*	*+ 15 %* *+ 14 %*
D1201 - La Biolle	11 741	12 216	+ 4 %
D1201 - Voglans	26 608	26 003	-2 %
D991 – Brison-Saint-Innocent	4 334	4 559	+ 5 %
D991 - Sonnaz	8 629	9 340	+ 8 %
D1504 - Tunnel	11 739	11 916	+ 2 %
D1504 - Villarcher	20 228	19 706	- 3 %
D991 - Serrières	3 818	3 801	0 %
D904 - La loi	3 433	3 639	+ 6 %
D913 - Maison Cantonnière	925	1 217	+ 32 %

2.2 Le détail des charges actuelles de trafic sur le territoire

N° point de comptage	Voirie	Nb moyen de véhicules par jour	Nb moyen de véhicules en heure de pointe du soir
1	A43 Aiguebelette / Chambéry-Nord	50 089	4 157
2	A41 Chambéry-Nord / Aix-Sud	42 653	3 540
3	A41 Aix-Nord / Rumilly	40 686	3 377
4	N201 A43 / La Boisse	71 407	5 927
5	N201 La Boisse Villarcher	94 949	7 881
6	D1504	11 664	9 68
7	D1201A	7 999	664
8	D1201A	11 596	962
9	D1201	19 781	1 642
10	D1201	24 972	2 073
11	D1504	17 323	1 438
12	D991	9 006	747
13	D17	3 493	290
14	D17B	8 762	727
15	D991	13 067	1 085
16	D50A	4 766	396
17	D127	11 202	930
18	D51	7 190	597
19	VC	5 953	494
20	D211	3 288	273
21	D991	4 324	359
22	D991	3 377	280
23	D904	3 397	282
24	D910	6 615	549
25	D1201	10 127	841
26	D1201	11 477	953
27	D913	1 359	113
28	D914	984	82

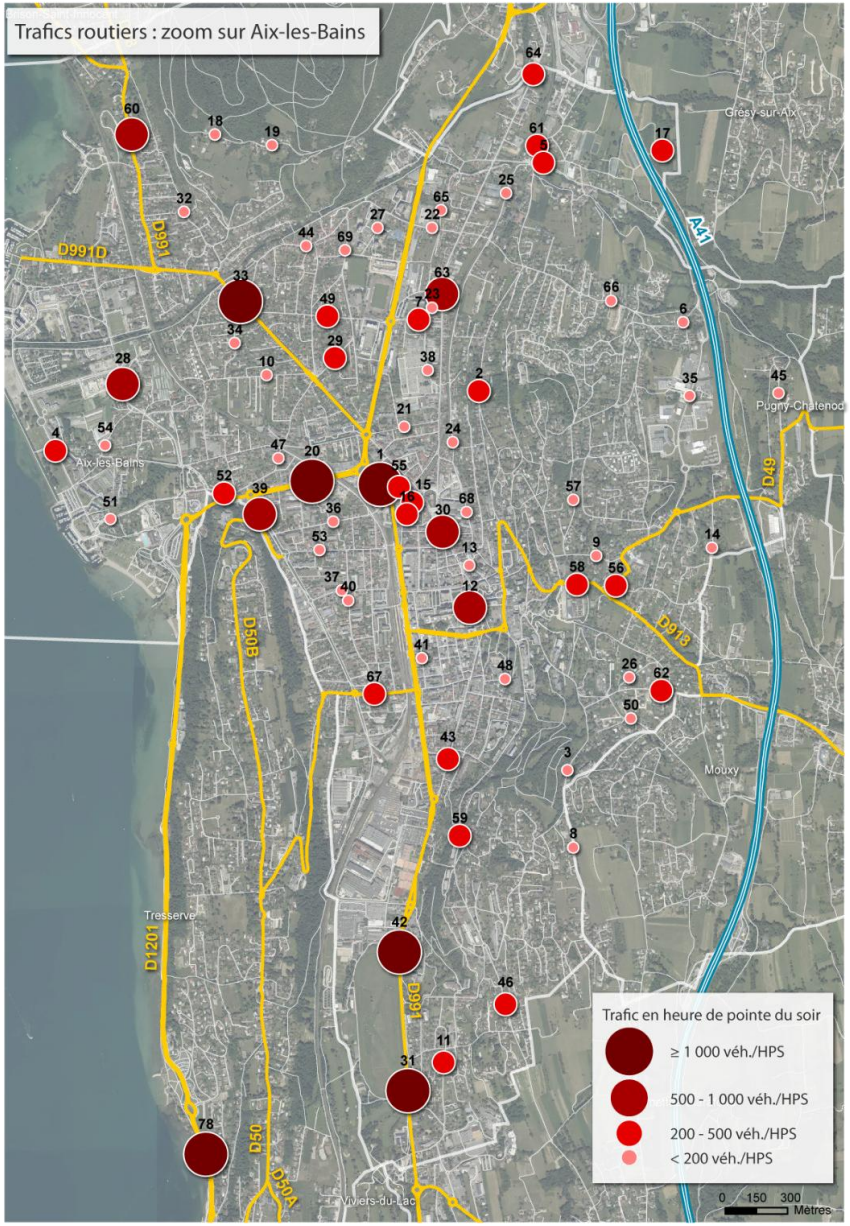


Diagnostic – PDM – Le réseau viaire

Sommaire

N° point de comptage	Trafic sur un JOB	Trafic en HPS
1	20 841	1 771
2	3 400	289
3	2 350	200
4	3 000	255
5	2 700	230
6	1 530	130
7	3 650	310
8	800	68
9	150	13
10	1 150	98
11	4 186	356
12	6 600	561
13	2 400	204
14	760	65
15	3 300	281
16	3 050	259
17	3 650	310
18	540	46
19	745	63
20	24 015	2 041
21	2 200	187
22	1 930	164
23	650	55
24	1 550	132
25	1 300	111
26	250	21
27	1 282	109
28	9 265	788
29	2 560	218
30	7 700	655
31	23 227	1 974
32	400	34
33	14 055	1 195
34	189	16
35	2 200	187

N° point de comptage	Trafic sur un JOB	Trafic en HPS
36	1 200	102
37	1 900	162
38	290	25
39	11 204	952
40	710	60
41	800	68
42	23 973	2 038
43	5 800	493
44	594	50
45	2 300	196
46	5 775	491
47	813	69
48	1 250	106
49	2 450	208
50	110	9
51	2 200	187
52	3 650	310
53	1 550	132
54	2 040	173
55	5 300	451
56	3 450	293
57	405	34
58	3 750	319
59	3 600	306
60	9 800	833
61	4 000	340
62	3 100	264
63	7 750	659
64	5 350	455
65	300	26
66	805	68
67	3 100	264
68	1 890	161
69	1 750	149
78	19 781	1 681



2.3 Le détail sur les secteurs à enjeux

Plusieurs secteurs ont été identifiés comme problématiques en matière d'organisation du trafic routier et peuvent faire l'objet d'une attention particulière. Pour ces analyses, les **données de trafic sont présentées à l'heure de pointe du soir**, les flux du matin pouvant être plus diffus et donc moins importants. Pour autant, les **zones de congestion et de dysfonctionnement, ainsi que les logiques de shunt issues de l'habitude et de la connaissance des automobilistes pour éviter les congestions resteront les mêmes**.

↘ Au sud des bords du Lac

Selon les comptages réalisés en 2019 par le Département de Savoie, trois axes conditionnent l'organisation des flux sur ce secteur :

- ✓ **La D1201** (Aix-les-Bains <> Chambéry) : de 1 500 à 2 158 véh./HPS ;
- ✓ **La D1504** (Avant-Pays Savoyard <> Chambéry) : de 989 à 1 635 véh./HPS ;
- ✓ **La D1201A** (desserte de Savoie Technolac depuis la D1201) : de 666 à 1 004 véh./HPS.

Le **caractère multipolaire du secteur induit une organisation des flux qui ne suit pas en soirée une logique classique de flux « centre vers périphérie »**. La situation excentrée de Savoie Technolac amène une **diffusion des flux** sur la D1504 vers Chambéry ou l'Avant-Pays Savoyard, ou sur la D1201 vers Aix-les-Bains et Viviers-du-Lac, via la D1201A puis l'intersection des Mottets. Il est à noter que ce giratoire a été aménagé avec des shunts depuis Chambéry vers Viviers-du-Lac et depuis Aix-les-Bains vers Technolac, qui ont pu y fluidifier les conditions de circulation.

Au Viviers-du-Lac, l'aménagement récent d'un passage sous les voies ferrées à la place du passage à niveau de la gare, a permis de fluidifier le trafic est-ouest et vers la D991.

Autre secteur de congestion et de dysfonctionnement, **l'intersection non sécurisée des D1504/D1201A**, la **vitesse excessive** (limitée à 70 km/h mais peu respectée), le **volume de trafic** (env. 1 000 véh./HPS, soit un véhicule toutes les 3,6 secondes) malgré une **traversée possible en deux temps**, engendrent un **itinéraire de shunt via Savoie Technolac pour éviter l'intersection, malgré une zone limitée à 30 km/h**.

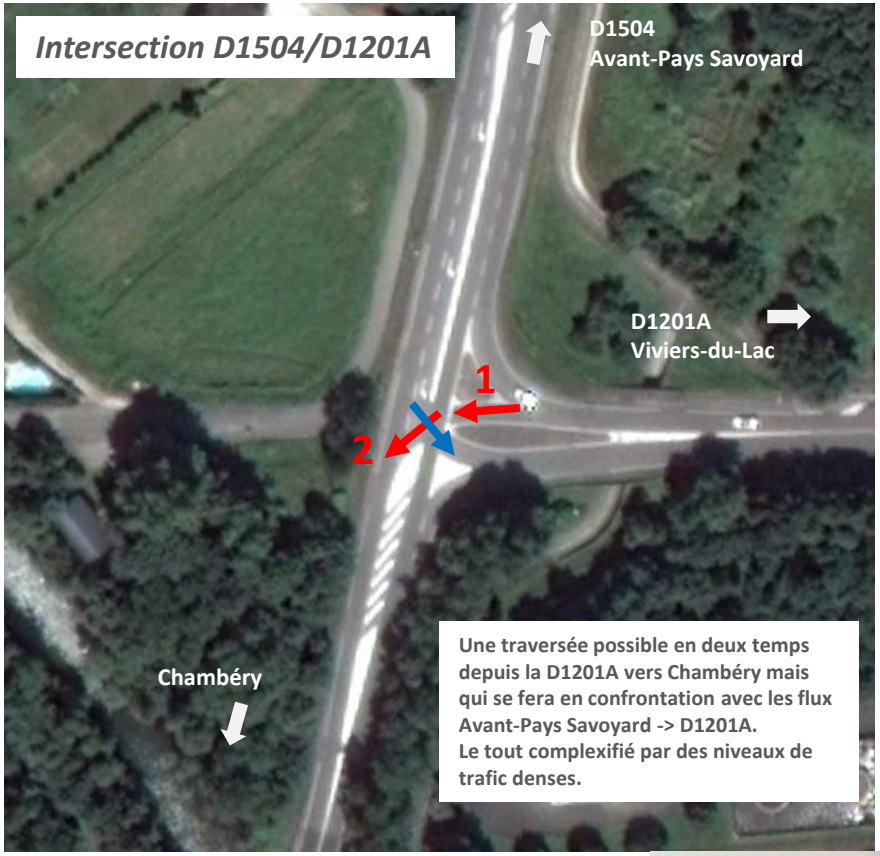
Sur la commune du Bourget du Lac, les niveaux de trafic de la D1504 sont importants au nord de la commune, et sont **inadéquats au regard du caractère résidentiel de la voirie** (ex : sorties de garages). Sur le centre-ville, les **deux intersections D14/D1504 limitent le trafic de transit**.

Un trafic moyen en HPS de :	C'est en moyenne 1 véhicule dans les deux sens, toutes les :
4 000 véhicules	0,9 secondes
3 000 véhicules	1,2 secondes
2 000 véhicules	1,8 secondes
1 500 véhicules	2,4 secondes
1 000 véhicules	3,6 secondes
750 véhicules	4,8 secondes
500 véhicules	7,2 secondes
250 véhicules	14,4 secondes

Diagnostic – PDM – Le réseau viaire

Sommaire

Intersection D1504/D1201A



Une traversée possible en deux temps depuis la D1201A vers Chambéry mais qui se fera en confrontation avec les flux Avant-Pays Savoyard -> D1201A.
Le tout complexifié par des niveaux de trafic denses.

Croisement D1504/D14



Un aménagement et un langage signalétique de type autoroutier, peu propice à l'apaisement des vitesses, sur un secteur pourtant limité à 50 km/h et urbain.

D1504 au Bourget du Lac



Des niveaux de trafic et de vitesses inadaptés pour le caractère résidentiel de l'entrée de ville

↘ Sur la traversée du Viviers-du-Lac

Selon les comptages réalisés en 2019 par le Département de Savoie, trois axes conditionnent l'organisation des flux sur ce secteur :
- ✓ **La D991** (Aix-les-Bains <> Chambéry) : plus de 1 000 véh./HPS ;
- ✓ **L'axe D17/D17b** (traversée du Viviers-du-Lac) : de 286 à 738 véh./HPS ;
- ✓ **La D1201A** (desserte de Savoie Technolac depuis la D1201) : de 666 à 1 004 véh./HPS.

La **traversée du Viviers-du-Lac constitue le seul point de passage structurant pour des déplacements est-ouest au sud d'Aix-les-Bains**. Ainsi plus de 1 000 véhicules sont recensés en HPS, soit une voiture toutes les 3,6 secondes, constituant un niveau trop important pour une traversée de village.

Cela engendre une difficulté d'organisation avec la D991. **Deux intersections des flux est-ouest et nord sont possibles** :
1) L'intersection **D991 / D17-Rue Antoine Montagnole** avec un **simple STOP pour les flux venant de l'Eglise**. En heure de congestion, **l'intersection devient problématique pour l'ensemble des flux ;**
2) L'intersection **D991 / Chemin de l'Alliu**, avec un carrefour à feux permettant une **insertion mieux organisée et plus sécurisée**.

En termes d'organisation, ni la Rue Montagnole (qui dessert les principaux pôles de Viviers-du-Lac et plus particulièrement le groupe scolaire), ni le Chemin de l'Alliu (faibles largeurs de voirie) **ne sont adaptés pour accueillir de tels trafics, essentiellement de transit**.

Cette situation engendre **deux itinéraires de shunt** :
1) **Via Tresserve** (Chemin de Belledonne, D50A) sur des **voiries à vocation résidentielle, plus que de transit ;**
2) Via Savoie Hexapôle (D51), via des axes plus adaptés, mais cet itinéraire n'apporte qu'une **solution limitée et une réponse aux flux entre le sud de ce secteur et l'échangeur de l'A41**.
Ce dernier itinéraire est d'ailleurs facilité par **l'aménagement récent de carrefours giratoires** (D991/D51 et D51 / Rue Louis Armand), ainsi que par le **jalonnement mis en place par le Département de la Savoie**, qui vient **officialiser l'usage de cet axe pour éviter la traversée de Viviers-du-Lac via la D991**.

↘ A l'ouest de Drumettaz-Clarafond

L'insertion sur la D991 depuis la D127 (zone commerciale et échangeur de l'A41) peut être **complexifiée par les niveaux de trafic** (de 1 021 véh./HPS). Pour y remédier, un itinéraire de shunt a été identifié via la **Route de la Peisse**.

1



2



Le réaménagement récent du croisement de la D991 avec la rue Montagnole (1) et avec le Chemin de l'Alliu (2) laisse plus de place aux modes actifs (trottoirs plus larges, stationnement vélo…) Mais la congestion est toujours forte, et le régime de gestion des croisements reste inchangé.



↘ Dans le centre-ville d'Aix-les-Bains

Les voiries utilisées pour traverser le secteur

Trois axes peuvent être utilisés pour transiter du nord au sud d'Aix-les-Bains (comptages fournis par la ville d'Aix-les-Bains) :
- ✓ Le **boulevard Lepic** (flux de transit d'environ 930 véh./HPS) ;
- ✓ La **D991** (de 800 à 1 990 véh./HPS) ;
- ✓ L'axe **Rue de Genève / Rue de Chambéry**, uniquement dans un sens de circulation (410 à 640 véh./HPS).

Le **plan de circulation, additionné à la généralisation de la zone apaisée, semble efficace** pour **faire de l'axe Genève / Chambéry un axe de desserte**. Néanmoins, des **niveaux de trafic de transit équivalents sont constatés sur les axes Lepic et D991**. Pour autant **ces deux axes n'ont pas forcément la même fonction, l'axe D991 desservant le site de la gare SNCF et l'hypercentre, il serait plus logique que le boulevard Lepic soit beaucoup plus chargé**.

Sur un **axe est-ouest, les niveaux de trafic sont moindres** : environ 260 véh./HPS sur la D50 en direction de Tresserve, 150 à 300 véh./HPS sur la D913, vers les communes du Revard. La **topographie, mais surtout les pôles desservis expliquent ces niveaux moindres**.

Les niveaux de trafics

Si les axes D991 / Lepic jouent leur rôle pour limiter le transit dans le centre-ville, les **niveaux de trafic restent tout de même élevés dans l'hypercentre** avec 640 à 760 véh./HPS sur la rue de Genève ou l'Avenue du Général de Gaulle, 550 véh./HPS rue Davat, à proximité des Thermes. La vocation routière peut alors nuire à l'ambiance urbaine du secteur.

Pour y remédier sans pour autant nuire à l'accessibilité du secteur, la généralisation de la zone 30 peut constituer un outil efficace.



Centre-ville d'Aix-les-Bains de nuit– Crédit Philippe Armanet

L'organisation des flux en fonction des sens de circulation

La **densité du bâti impose d'avoir recours au sens unique sur certaines voiries**. Dès lors un **plan de circulation réglementaire, mais surtout incitatif, émerge**.

Pour rappel, l'organisation du réseau viaire est orientée sur un **sens nord-sud**, et s'appuie sur deux axes majeurs :

- ✓ **L'axe Boulevard du Président Wilson / Boulevard de Russie**, qui dessert la gare SNCF ;
- ✓ **L'axe Rue de Genève / Avenue de Marlioz** : avec la mise en sens unique de la Rue de Chambéry, et la présence de la traversée ferroviaire, cet **axe peut être considéré comme secondaire**.

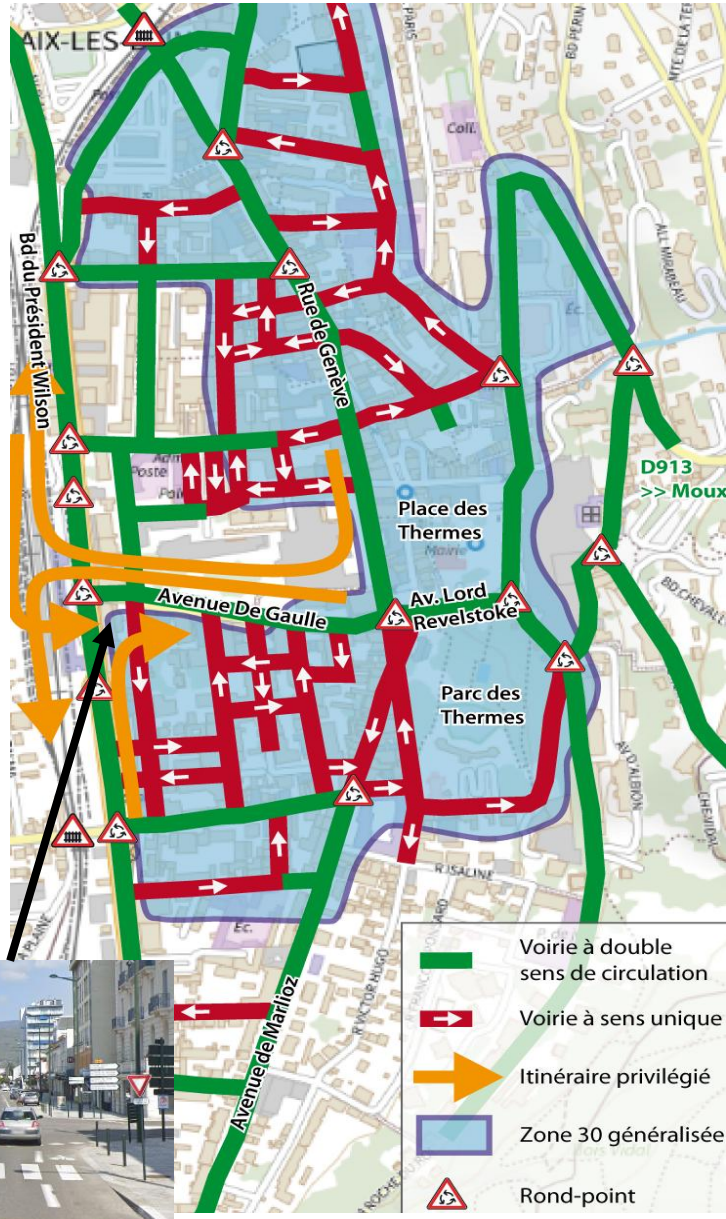
Depuis le sud, emprunter l'Avenue Marlioz pour se rendre dans l'hypercentre et l'Avenue Lord Revelstoke, nécessite de contourner le Parc des Thermes, engendrant de fait une augmentation du temps de parcours. Il est alors **plus pertinent d'utiliser l'Avenue De Gaulle, via le Boulevard de Russie**.

En direction du sud, les aménagements réalisés pour accroître la fonction commerciale (ex : arrêt minute) de la rue de Chambéry, limitent sa fonction de transit. Il est alors également plus intéressant de quitter l'Avenue Revelstoke via l'Avenue de Gaulle.

Dans le même temps, **pour quitter le centre vers le nord** la présence de la traversée ferroviaire sur la rue de Genève peut **inciter les automobilistes à utiliser le Boulevard du Président Wilson**, et inversement pour se rendre dans l'hypercentre **depuis le nord**.

Plus globalement, la **zone 30 généralisée**, à l'exception des axes Avenue De Gaulle et Boulevard Wilson / Russie vise également une **priorisation de ces axes**. Ces deux axes deviennent alors **majeurs pour l'organisation du réseau viaire et plus particulièrement le carrefour giratoire** située à l'intersection, au niveau de la gare ferroviaire. Les **problématiques se cumulent** :

- ✓ **Pour l'automobile**, les volumes de trafic sont importants et **aucun flux n'est finalement prioritaire, puisqu'ils le sont tous !**
- ✓ Pour les **Transports collectifs en tant que point névralgique lié au Pôle d'Echange Multimodal** que constitue la gare SNCF (difficultés d'insertion des TC à cette intersection) ;
- ✓ Pour les **modes actifs**, en tant que **point de passage entre la gare et le secteur Mairie / Thermes et en tant qu'axe cyclable structurant et privilégié** (faible pente) pour les déplacements en hypercentre.





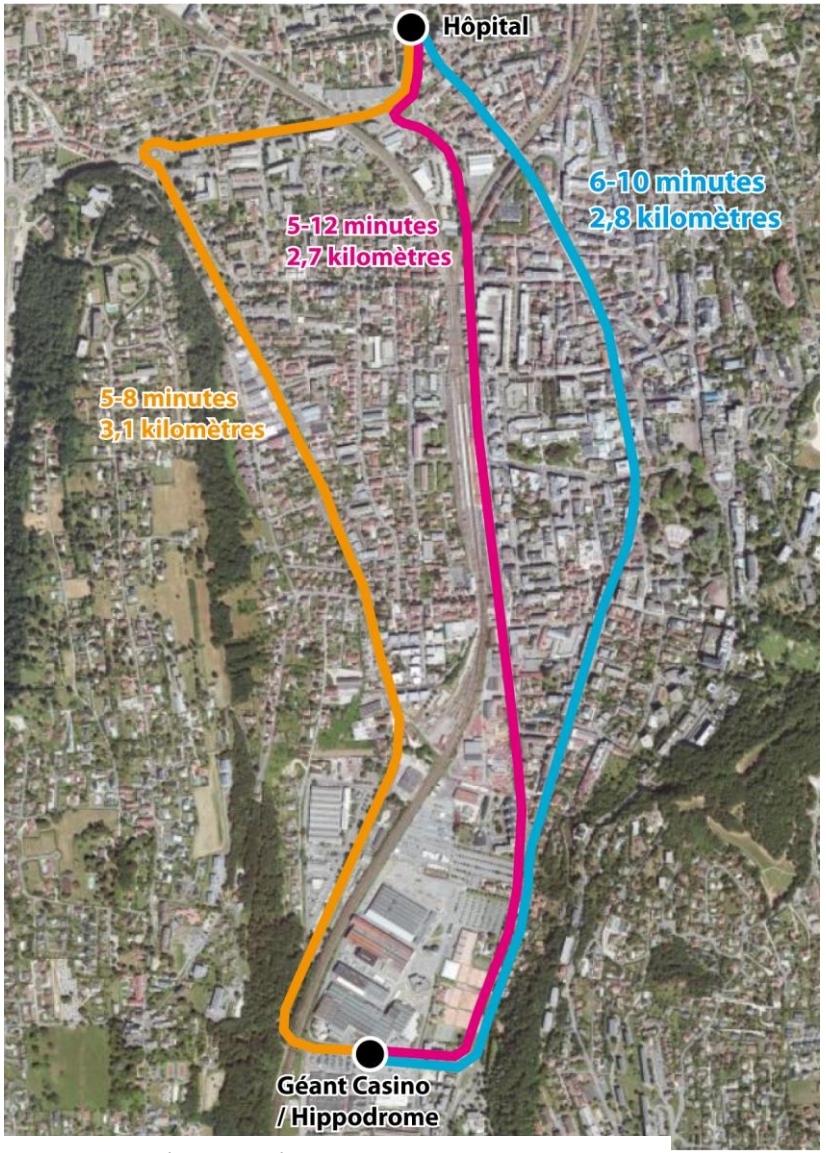
Les temps de parcours pour traverser le centre-ville

Afin d'évaluer la **pertinence des aménagements et de comprendre les logiques préférentielles des automobilistes** pour relier le nord au sud du centre-ville, **trois parcours ont été étudiés**, dans un sens nord -> sud, avec comme point de départ le carrefour giratoire du centre hospitalier, et le carrefour giratoire de l'Hippodrome en point d'arrivée.

Réalisé entre 6 et 10 minutes sur 2,8 kilomètres, **l'itinéraire via l'hypercentre est le plus long en temps normal**. La **zone 30 généralisée, la cohabitation avec les modes doux** (exemple traversée de piétons), et le **trafic lié au stationnemen**t (recherche d'une place, manœuvres…) expliquent ce temps de parcours.

A l'inverse, **les itinéraires via les boulevards Lepic ou du Président Wilson sont semblables** (minimum 5 minutes), mais le parcours par le Boulevard du Président Wilson connaît un plus fort aléa d'allongement des temps de parcours, en particulier aux heures de pointes. Cela s'explique par la proximité de l'hypercentre, les nombreux carrefours et ronds-points qui ralentissent le trafic et peuvent rapidement créer de la congestion. **L'itinéraire par le Boulevard Lepic est plus long (3,1 kilomètres contre 2,7 kilomètres), mais les vitesses y sont plus élevées et le nombre de croisement plus limités**.

Le **différentiel de ces temps de parcours est intéressant,** il démontre entre autres la réussite des mesures prises pour **faire de l'hypercentre et la rue de Genève, un secteur à éviter**. De même, il est également **plus pertinent pour l'automobiliste d'emprunter le boulevard Lepic**, puisque malgré une distance supérieure (env. 900 mètres) les temps de parcours sont moindres que via la gare SNCF.



Comparaison des temps de parcours en voiture entre l'Hôpital et l'Hippodrome – source Google Maps

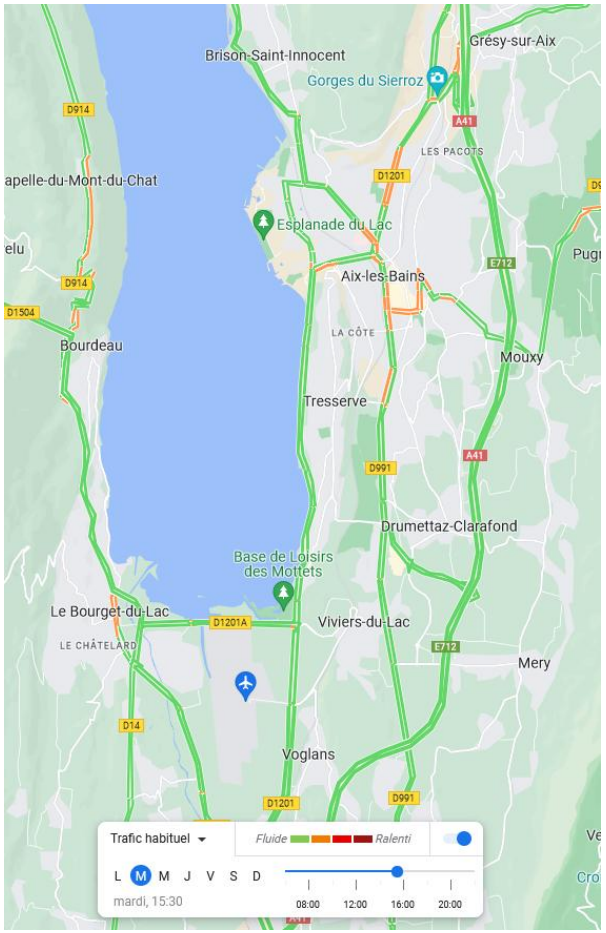
2.4 Une congestion routière localisée sur quelques secteurs

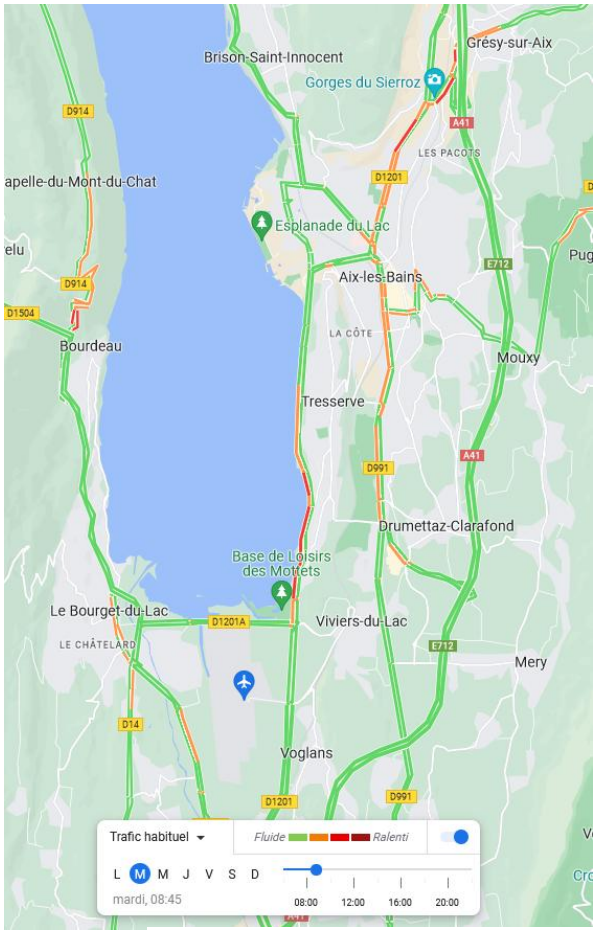
↘ Les conditions de circulation hors saison

Au regard de la congestion constatée via les relevés effectués avec Google Maps, plusieurs secteurs à enjeux apparaissent en heure de pointe :

- ✓ **La D1201 en bord de lac sur la commune de Tresserve :** malgré le shunt aménagé au niveau du rond-point des Mottets, la congestion reste importante en heure de pointe, en direction du sud, vers Chambéry et Le Bourget-du-Lac (secteur Technolac).
- ✓ **La traversée du Viviers du Lac** reste problématique en raison des retenues de file engendrées par le passage à niveaux, pouvant atteindre la D991. Malgré le remplacement du PN par un passage sous les voies comme cet axe constitue un des rares passages entre l'ouest et l'est, le trafic reste dense et la congestion se reporte sur la rue Antoine Montagnole et le rond-point des Mottets.
- ✓ **A Grésy-sur-Aix**, pour l'accès à l'échangeur autoroutier et les flux vers le nord d'Aix-les-Bains, via la D1201.

Sur la zone urbaine d'Aix-les-Bains, des phénomènes de congestion moindres mais récurrents en heure de pointe sont constatés :





Source : Données de trafic Google Maps

- ✓ **Sur le Boulevard du Président Wilson et le Boulevard de Russie, en particulier autour de la gare ferroviaire** ;
- ✓ **A l'intersection de l'avenue Marlioz et de la Rue Général Ferrié** ;
- ✓ **A l'intersection de la D991 et de la D127** (liée à la zone commerciale et l'échangeur de Drumettaz-Clarafond.

D'une manière générale, à l'exception du secteur des Mottets, les conditions de circulation restent globalement bonnes et cela même en heure de pointe. Les niveaux atteints sont cohérents au regard d'un pôle urbain de près de 50 000 habitants. En heure creuse, les quelques secteurs de congestion sont beaucoup plus fluides. Dans le centre-ville d'Aix-les-Bains, les flux sont toujours denses, y compris en heures creuses.

2.5 Les vitesses constatées durant les enquêtes de comptage

En partant des relevés réalisés en 2016, et étant donné que le plan de circulation et la configuration de la voirie n'ont pas ou très peu évolué depuis, nous pouvons nous appuyer sur les **dispositifs qui mesuraient les vitesses des véhicules motorisés et les analyser dans le cadre de la présente démarche**.

D'une manière générale, les **vitesses moyennes relevées sont en deçà de la réglementation** : qu'il s'agisse des axes structurants et entrées de ville (boulevard Franklin Roosevelt, Avenue Marlioz…) ou des axes de l'hypercentre (Boulevard de Russie, rue Davat). A noter tout de même que **près d'un tiers des automobilistes empruntant le boulevard Franklin Roosevelt ne respectent pas les vitesses**, malgré les aménagements en vue notamment d'un meilleur partage de la voirie via l'aménagement de bandes cyclables.

Rue Davat, la **réglementation en zone 30 semble fonctionner** : si un **cinquième des automobilistes ne respecte pas la réglementation, la vitesse moyenne relevée est à peine de 20 km/h**.

Pour autant quelques pratiques inciviques d'automobilistes demeurent. A titre d'exemple, **plus de 350 véhicules ont été recensés à une vitesse supérieure à 80 km/h sur l'Avenue Franklin Roosevelt, majoritairement sur des périodes nocturnes**. La proximité de l'hôpital explique le passage de véhicules d'urgence… Mais une ligne droite de plus de 500 mètres peut également inciter les automobilistes à élever leurs vitesses.



Voirie	Réglementation	Vitesse moyenne relevé (deux sens)	Part des automobilistes ne respectant pas la vitesse
1) Boulevard Franklin Roosevelt	50 km/h	45,8 à 47,1 km/h	30,8%
2) Avenue de Marlioz	50 km/h	43,6 à 44,4 km/h	21,6%
3) Boulevard Jean Charcot	50 km/h	38 à 40,3 km/h	10,1%
4) Boulevard de Russie	50 km/h	38,8 à 39,6 km/h	6,7%
5) Rue Davat	30 km/h	18,9 à 19,8 km/h	20,9%

2.6 La gestion des intersections sur quelques axes structurants du territoire

Il a été relevé les types d'intersections et leur gestion sur quatre axes structurants de l'actuelle Grand Lac :

- ✓ La D1504, depuis le Tunnel du Chat jusqu'à Villarcher ;
- ✓ La D1201, depuis Grésy-sur-Aix, jusqu'à Voglans ;
- ✓ La D991, depuis Brison-saint-Innocent jusqu'à Sonnaz ;
- ✓ La D211, depuis Montcel jusqu'à Mery.

Ce recensement permet d'identifier que la gestion des intersections ne priorise pas tout le temps la route du Revard sur la RD 211. En effet, la partie Nord est souvent traitée avec des priorités à droite et au niveau de Mouxy et Méry ce sont des cédez-le-passage qui ont pour objectif de prioriser les voies reliant Aix-les-Bains.

Pour la RD 1201, l'objectif des carrefours à feux au Nord d'Aix-les-Bains permet de gérer les flux. L'aménagement récent d'un giratoire au niveau de l'échangeur avec l'A41 à Grésy-sur-Aix, a permis de lever l'effet « vagues de trafic » généré précédemment par le carrefour à feux.

De manière générale, les intersections sur les axes principaux du territoire ne sont pas traitées de manière uniforme, ce qui peut nuire à la lisibilité de celles-ci, impliquer certains risques en termes d'accidentologie (priorité à droite, cédez-le-passage…), et nuire à la fluidité qui peut être recherchée sur les axes devant accueillir le transit (RD 1201 notamment).



2.7 La question du jalonnement dans le centre-ville d'Aix-les-Bains

La **gestion du trafic routier peut être améliorée en agissant sur le jalonnement des itinéraires**. En effet, même si la majeure partie des automobilistes sont des usagers du quotidien, **une partie peut être des visiteurs auxquels s'adressent le jalonnement**. Cette thématique est d'autant plus importante **qu'en agissant sur l'outil jalonnement, il est possible d'accroître ou de diminuer les niveaux de trafic sur certains axes** (de manière certes limitée mais tout de même notable).

Ici l'objectif n'est pas d'effectuer une analyse complète des points de jalonnement, mais plutôt **d'illustrer au travers de quelques exemples, les dysfonctionnements constatés**.

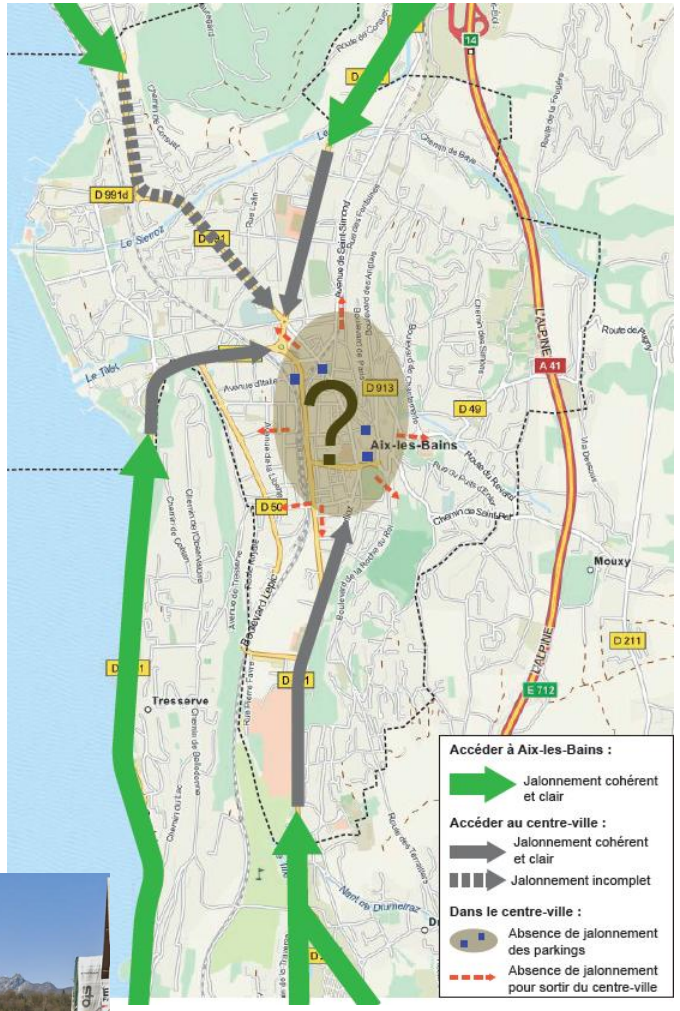
↘ Accéder au centre-ville d'Aix-les-Bains : d'un jalonnement clair à un jalonnement absent

Sur **les pénétrantes urbaines, un jalonnement « Aix-les-Bains » est présent, disposé en continu, cohérent et clair**. Mais une fois dans la zone urbaine, le **jalonnement « centre-ville » n'est pas toujours lisible** :

- ✓ Depuis Brison-Saint-Innocent, via la D991, puis l'Avenue du Grand Port, le **jalonnement du centre-ville n'est pas disposé sur toutes les intersections**. Il est à noter que **malgré la fonction de transit de cet axe aucun panneau de jalonnement ne précise de destinations extérieures** (ex : Chambéry, A41) ;

↘ Un jalonnement absent pour sortir du centre-ville et rejoindre rapidement les pénétrantes.

Inversement sur les **principaux axes de l'hypercentre** (Rue de Genève, Avenue Lord Revelstoke, Avenue De Gaulle), **aucun jalonnement n'est présent pour signifier des grandes destinations vers l'extérieur.**





Au sud, aucun jalonnement ne met en valeur les potentialités de contournement via la Rue du Général Ferrié puis le Boulevard Lepic

3. Les poids-lourds

↘ Le trafic PL facilité par la présence de l'A41…

Du fait de sa situation à l'intersection des deux axes de circulation alpins et de sa proximité à des pôles européens majeurs, le **territoire est traversé par un flux important de poids lourds**. L'autoroute A41 est le support de ces circulations et permet, en théorie, **de ne laisser circuler dans les espaces urbains que les véhicules en desserte locale**.

La **majorité des pôles générateurs sont situés en périphérie des centres urbains** et sont accessibles par des **voiries adaptées à la circulation des poids lourds**. Néanmoins, les conditions de desserte du centre-ville d'Aix-les-Bains, de la **zone industrielle des Combaruches et de la forêt du Revard sont difficiles en raison de voiries inadaptées**.

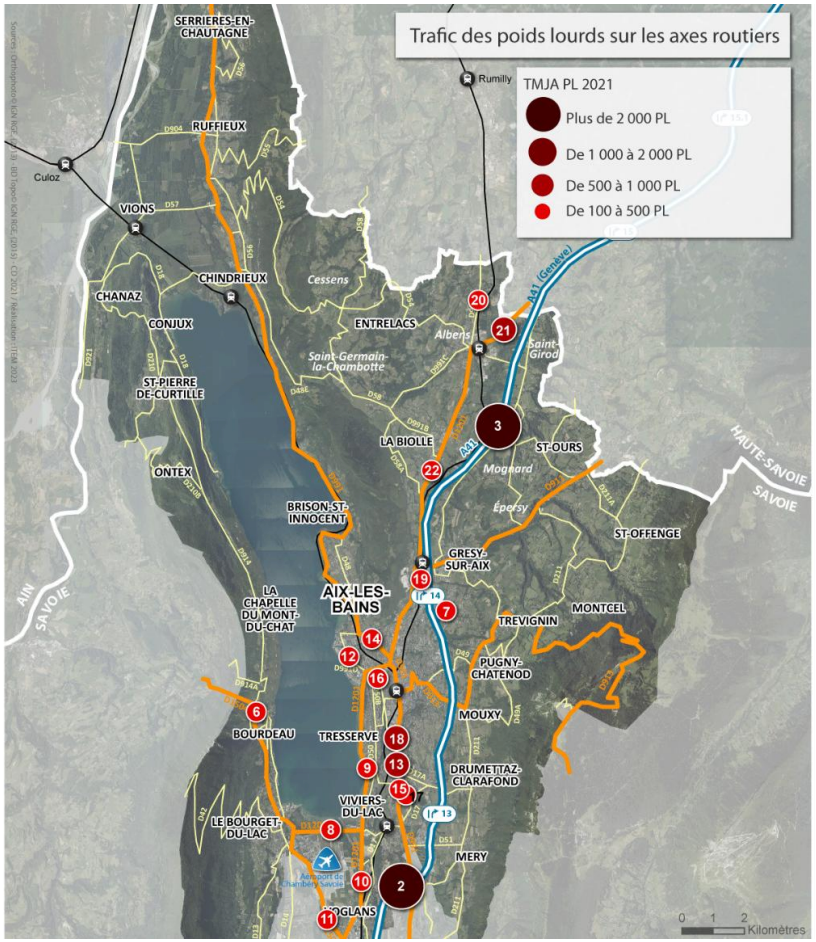
En termes de trafic, sur les voiries départementales, le volume le plus important est enregistré sur la D1201 avec 300 à 600 PL/JOB.

↘ … Mais complexifié par des restrictions

Des restrictions de circulation sont en vigueur sur certains axes :

- ✓ **D1504 (tunnel du Chat)** : poids limité à 7,5 tonnes, largeur limitée à 2,6 m, hauteur limitée à 4,3 m ;
- ✓ **D914 (col du Chat)** : poids limité à 12 tonnes, largeur limitée à 2,35 m, hauteur limitée à 3,5 m ;
- ✓ **D991** : de Aix à Ruffieux poids limité à 7,5 tonnes et interdit aux véhicules transportant des matières dangereuses ; de Chindrieux à Brison-Saint-Innocent : hauteur limitée à 3,9 m ;
- ✓ **D991B (col de la Chambotte)** : poids limité à 3,5 tonnes, longueur limitée à 6 m ;
- ✓ **D54 (col du Sapenay)** : poids limité à 12 tonnes ;
- ✓ **D53 (Epersy)** : poids limité à 19 tonnes ;
- ✓ Le **passage Victoria à Aix-les-Bains** : hauteur limitée à 2,60 m.

N° pt de comptage	Voirie	Trafic PL / jour
1	A43 Aiguebelette / Chambéry-Nord	**5 903**
2	A41 Chambéry-Nord / Aix-Sud	**3 338**
3	A41 Aix-Nord / Rumilly	**2 809**
4	N201 A43 / La Boisse	**7 473**
5	N201 La Boisse Villarcher	**7 461**
6	D1504	**114**
7	COMBARUCHES	**300**
8	D1201A	**107**
9	D1201	**313**
10	D1201	**315**
11	D1504	**459**
12	GARIBALDI	**260**
13	GOLF	**551**
14	GRAND PORT	**422**
15	D991	**128**
16	LEPIC	**290**
17	D127	**186**
18	MARLIOZ	**593**
19	ST SIMOND	**195**
20	D910	**273**
21	D1201	**689**
22	D1201	**455**



4. L'accidentologie

Les données présentées sont extraites du **fichier BAAC, administré par l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière**, qui regroupe l'intégralité des accidents corporels de circulation. Si ces données ne permettent pas de disposer d'une vision fine, en excluant les accidents dits matériels, elles permettent tout de même de dégager des grandes tendances.

4.1 Les données globales en matière d'accidentologie

↘ Une hausse du nombre d'accidents

Le nombre d'accidents sur le territoire est en **hausse sur la période 2015-2019** :

✓ Il est passé de **23 accidents en 2015 à 41 en 2019, soit un quasi doublement**, après avoir connu une baisse de 43 % (de 39 à 22 accidents) sur la période précédente (2009-2014).

Le nombre de blessés, hospitalisés ou légers, suit la même courbe : si au début de la période il restait dans la tendance des années précédentes (autour de 28 blessés), **il a fortement augmenté depuis 2017, et atteint plus de 50 blessés en 2018 et 2019**. Les « indemnes » sont eux aussi en augmentation, tandis que **le nombre de tués reste relativement stable par rapport à la période précédente (2 à 7 morts par an)**.

↘ Tous les modes sont vulnérables

Entre **2015 et 2019, on compte 18 tués sur le territoire dont : 8 automobilistes, 4 motocyclistes, 2 cyclistes, 3 piétons**.

Les modes dits vulnérables comme les piétons et cyclistes, ne sont donc pas forcément ceux les plus concernés par la mortalité. Les enjeux en matière d'accidentologie concernent à la fois la cohabitation entre les différents modes, mais également des enjeux propres aux aménagement routiers, et la conduite automobile à risque (vitesse…).

Détail des accidents entre 2015 et 2019	Nombre d'accidents	Indemnes	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers
Global	**169**	**150**	**18**	**139**	**72**
dont cycles	30	3	2	25	4
dont 2 roues motorisées	57	5	4	51	13
dont piétons	33	2	3	25	6

4.2 Les zones accidentogènes

↘ Une concentration sur Aix-les-Bains

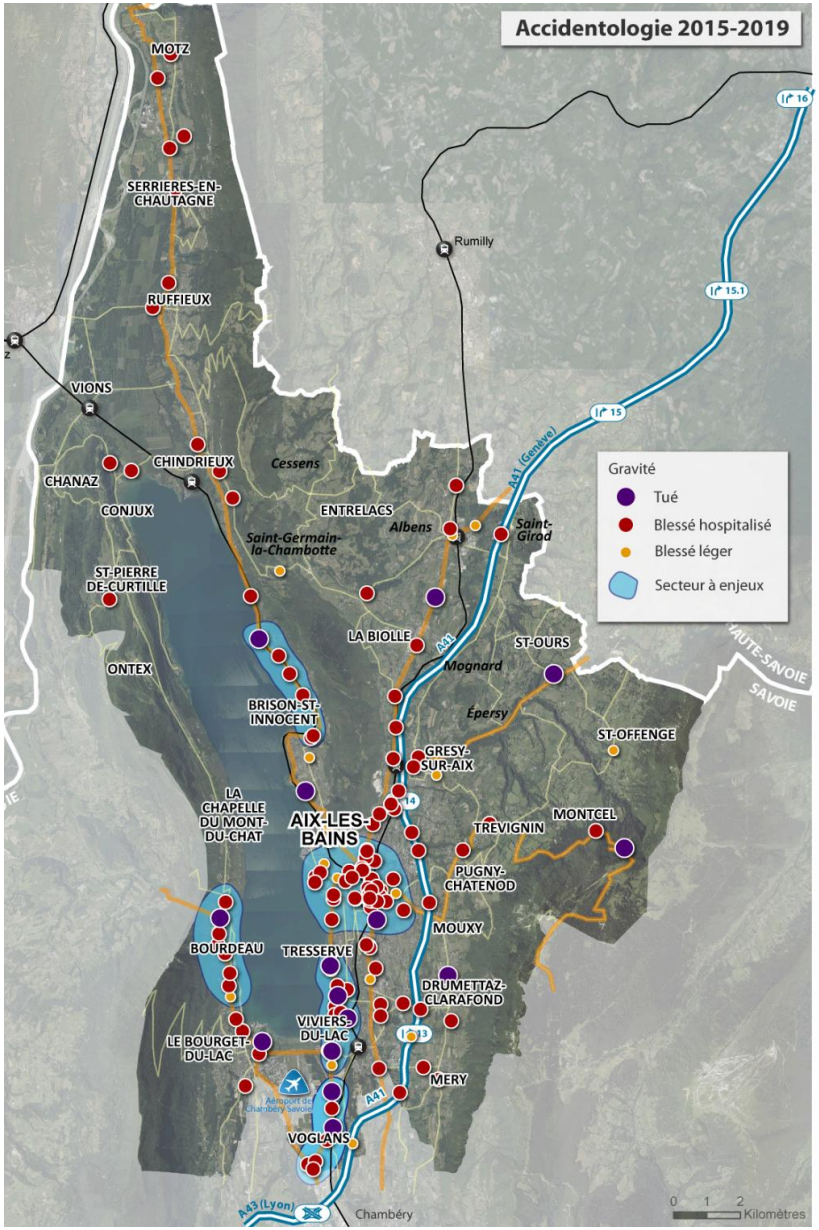
La localisation des accidents sera fonction de la taille des communes, du fait d'une **concentration des déplacements sur les secteurs les plus denses et de l'organisation du réseau viaire**. Ainsi entre 2015 et 2019, la **commune d'Aix-les-Bains recense le plus grand nombre d'accidents du territoire (37 %) et 33 % des blessés.** En termes de localisation, les accidents se **concentrent surtout dans le centre-ville et autour de la gare SNCF**. Viennent ensuite les communes du Grésy-sur-Aix, Tresserve et Voglans (10 accidents), de Brison-Saint-Innocent, de Bourdeau, d'Entrelacs et de Viviers-du-Lac.

En dehors d'Aix-les-Bains, les **accidents les plus nombreux et les plus graves se concentrent sur les principaux axes structurants :**

- ✓ La D991 entre Brison-Saint-Innocent et Chindrieux ;
- ✓ La D1504 à hauteur de Bourdeau ;
- ✓ La D1201 sur la traversée de La Biolle, sur Grésy-sur-Aix, et le long des bords du Lac au niveau d'Aix-les-Bains et de Tresserve, et enfin plus au sud à Voglans, en particulier au niveau de Villarcher.

Certaines communes comme Conjux, La Chapelle-du-Mont-du-Chat, Ontex, ou Vions, éloignées des axes principaux, n'ont pas connu d'accidents corporels sur cette période 2015-2019.

Communes	Nombre d'accidents	Indemnes	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers
Aix-les-Bains	63	68	3	47	23
Grésy-sur-Aix	10	8	0	9	5
Tresserve	10	4	2	9	1
Voglans	10	5	3	6	5
Brison-Saint-Innocent	9	5	2	9	3
Bourdeau	8	5	1	7	5
Entrelacs	8	9	1	5	8
Viviers-du-Lac	8	9	2	5	1
Drumettaz-Clarafond	7	7	1	7	2
Méry	7	4	0	5	6



4.3 Des zones particulièrement sensibles autour des Passages à Niveaux

↘ 50 traversées ferroviaires sur le territoire

A l'image des infrastructures autoroutières, la desserte ferroviaire d'un territoire constitue un atout, mais induit également des inconvénients en termes de coupures.
Le territoire compte 50 traversées ferroviaires dont :

- ✓ **28 franchissements dénivelés**, en l'occurrence ou des ponts ou des tunnels dont 8 sont exclusivement réservés aux modes doux ;
- ✓ **21 passages à niveaux**.

↘ 3 passages à niveaux particulièrement problématiques

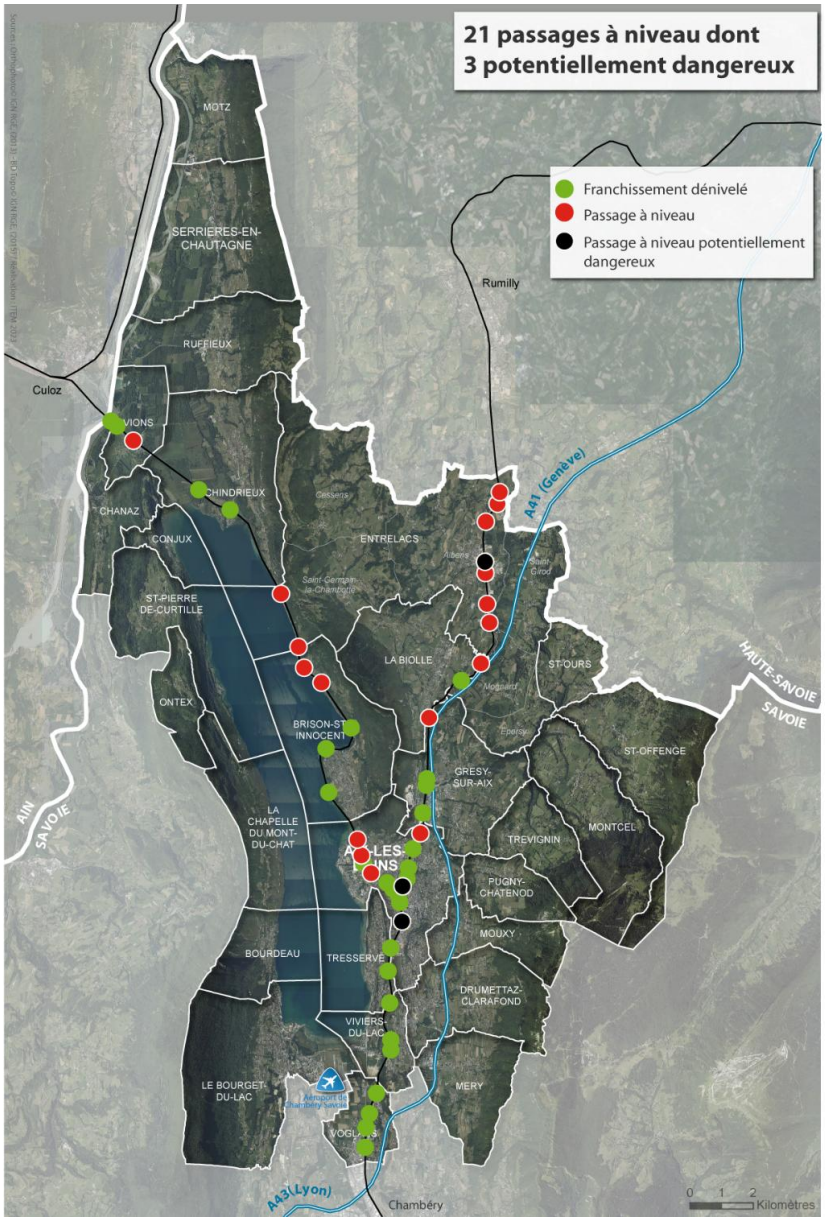
Sur les 21 passages à niveaux présents sur le territoire :

- ✓ **7 sont situés en zone rurale**, dont 5 sur la commune d'Entrelacs et ne constituent pas un danger particulier ;
- ✓ **4 sont situés sur la D991**, leur positionnement peuvent nuire à la circulation routière ;
- ✓ **10 sont situés en zone urbaine**, dont :
  - ✓ **6 à Aix-les-Bains** ;
  - ✓ **2 à Albens** ;
  - ✓ **1 dans les communes de Voglans et Vions**. A noter que le PN situé à la gare de Voglans semble barré depuis plusieurs années, il est cependant toujours référencé par SNCF Réseau.

Sur ces 10 PN, **3 d'entre eux ont été jugés comme particulièrement problématiques** :

- ✓ A Albens, le **passage à niveaux sur la D1201** est à moins de 180 mètres du feu tricolore qui régit l'intersection de la D1201 et de la D910. Avec l'intensité du trafic, en particulier en heures de pointe, des **remontées de files se produisent régulièrement et peuvent atteindre le Passage à Niveau**.
- ✓ A Aix-les-Bains, la problématique concerne à la fois la **congestion engendrée par les PN situés sur l'avenue du Grand Port et de Tresserve**, mais également les **conditions de traversée des modes actifs**.

Le PN de la gare de Viviers-du-Lac, était un passage dangereux et générateur de congestion qui a été récemment aménagé… Mais cet aménagement facilite dans le même temps la traversée automobile du bourg ! Un autre Passage à Niveau, rue Pierpont Morgan, à Aix-les-Bains a lui aussi été supprimé, mais conserve un passage pour les modes actifs.



5. Partage et pacification de la voirie

La pacification de la voirie a pour objectif **d'adapter les conditions de circulation aux espaces urbains traversés**. Une vitesse uniformisée à 50 km/h sur l'ensemble d'une zone urbaine n'est pas pertinente, tant les secteurs et équipements desservis (commerces, groupes scolaires), les usagers et publics attendus (piétons, cyclistes, enfants…) sont distincts.
Ainsi le développement de ces zones apaisées doit permettre :

- ✓ **D'obliger les automobilistes à réduire leur vitesse ;**
- ✓ **De favoriser et sécuriser la pratique de la marche et du vélo ;**
- ✓ **D'améliorer le cadre et l'ambiance urbaine des communes.**

↘ Un recours systématique aux zones pacification, présents dans la majorité des communes

Le territoire compte trois types de voies pacifiées :

- ✓ Les voiries limitées à 30 km/h ;
- ✓ Les Zones 30 ;
- ✓ Une zone de rencontre dans l'hypercentre d'Aix-les-Bains.

Présentes dans la majorité des communes du périmètre, ces **zones pacifiées manquent parfois d'efficacité**. En effet, la simple pose de panneaux n'est pas réellement incitative pour les automobilistes. Pour y remédier, des **aménagements ralentisseurs** (de type coussins berlinois, dos d'âne, chicanes ou écluses…), un **traitement particulier des intersections** (mini giratoires, priorités à droite) ou de la voirie en elle-même (revêtement, largeur) sont utilisés pour réellement impacter sur les vitesses automobiles. De même, **l'installation d'un radar à vocation pédagogique** (ex : Viviers-du-Lac) peut également être utile pour inciter à une réduction des vitesses.

D'une manière générale, lorsqu'elles existent, les zones pacifiées apportent une réelle plus-value et permettent de répondre à leurs objectifs initiaux d'apaisement des vitesses.



Zone 30 en amont de la gare de Chindrieux

Voirie limitée à 30 km/h dans le centre-ville de Viviers-du-Lac avec ralentisseur puis radar pédagogique



Cette notion de pacification se distingue du **concept de partage de voirie qui traduit l'emprise accordée aux différents modes sur la voirie**. Cela concerne évidemment l'emprise automobile (files de circulation et de stationnement), mais également piétonne (trottoirs), cyclable (piste ou bande cyclable) et les transports collectifs (voie bus).

↘ Un partage de la voirie de plus en plus favorable aux modes actifs

Si la voiture occupe à l'heure actuelle une place prépondérante, **l'aménagement des cheminements actifs permet d'accorder une plus grande place aux piétons et cyclistes**.
A l'image des **entrées de ville d'Aix-les-Bains** (Avenue du Golf, Bords du Lac, Boulevard Franklin Roosevelt…), des **axes structurants** (Boulevard Maréchal de Lattre de Tassigny, Boulevard du Président Wilson, Boulevard de Russie), les a**ménagements plus ou moins récents accordent une place croissante aux modes actifs**. Dans l'hypercentre d'Aix-les-Bains, où le bâti est plus dense et les largeurs de voirie limitées, mais également dans les zones résidentielles, les **aménagements sont moins confortables même si des efforts sont réalisés**.

Les cheminements sont également de **qualités disparates dans les secteurs périurbains**. Tandis que dans les secteurs ruraux, **l'absence même de trottoir, même dans les centres bourgs, est palliée par le développement de zones pacifiées**. Pour autant, au travers des aménagements récents, la volonté d'améliorer les conditions de déplacements actifs est de plus prégnante.

↘ Peu d'aménagements en faveur des transports collectifs

Les aménagements en faveur des transports collectifs sont **limités et privilégient l'arrêt et le stationnement, plus que la rapidité de circulation**. La Gare d'Aix-les-Bains dispose de **bornes escamotables pour accéder à la zone de stationnement réservée aux TC et taxis**. A **Voglans** est installée une borne à proximité du groupe scolaire, réservant un espace pour le stationnement des bus, et qui assure une certaine sécurité des enfants aux horaires d'entrée et de sortie scolaire. Un aménagement d'une centaine de mètres, dans les deux sens, est également répertorié Avenue Lord Revelstoke, au niveau de l'arrêt Hôtel de Ville.

L'aménagement **d'arrêts en ligne**, comme par exemple réalisé à l'arrêt Alliu dans le centre de Viviers-du-Lac et dans le cadre de la pacification de la D991, favorise également les transports collectifs puisque le temps d'arrêt du véhicule n'est pas tributaire du niveau de trafic, et sa réinsertion dans la circulation est immédiate, contrairement aux arrêts en encoche.
A l'exception de ces quelques aménagements destinés au stationnement de courte ou moyenne durée, **aucun aménagement de type site propre ou de voie d'insertion aux intersections n'est présent**. Ces aménagements permettent pourtant de **favoriser la circulation des transports collectifs et de les rendre plus rapides, moins sujets aux retards dus à la congestion, et donc plus concurrentiels face à l'automobile**.



Voirie du centre ancien de Serrières en Chautagne, l'absence de trottoir est préjudiciable mais peut être palliée par la mise en place d'une zone pacifiée



Les aménagements du Boulevard de Russie dans le centre-ville d'Aix-les-Bains, intègrent un partage équilibré de la voirie avec files de circulation et de stationnement, arrêts en ligne, espaces piétons et bandes cyclables

6. Les projets routiers

Les conditions de déplacements devraient être amenées à évoluer à plus ou moins long terme. En plus de projets propres aux communes, plusieurs projets structurants à l'échelle communautaire sont en effet envisagés, et sont notamment listés dans le SCOT Métropole Savoie.

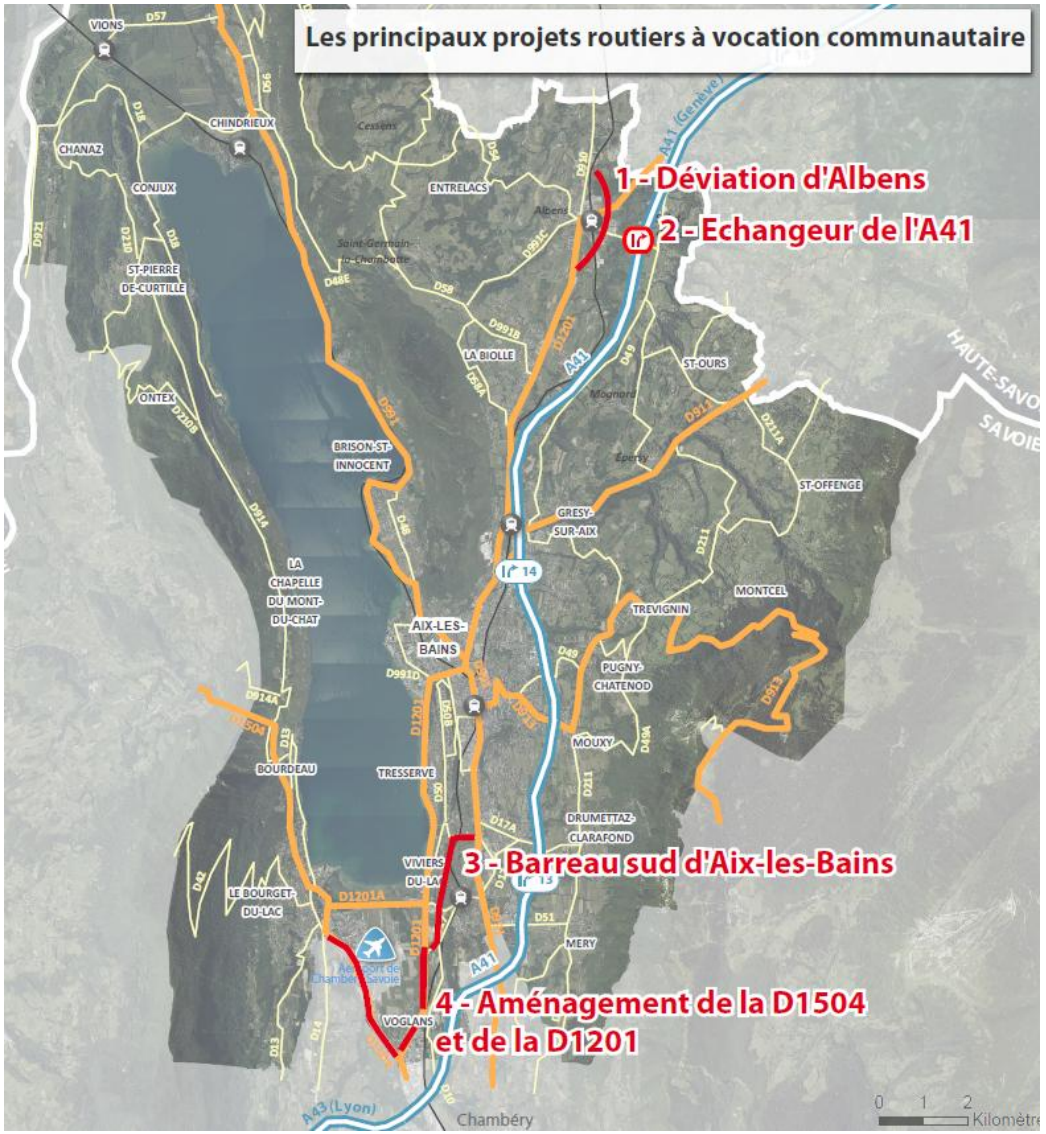
↘ Des projets purement routiers

1) La déviation d'Albens – Reliant la D1201 au sud de la commune, à la D910 au nord – Ce contournement limiterait le trafic de transit dans la zone urbaine et améliorerait de fait les conditions de déplacements piétons et cyclistes, et apporterait une réponse pertinente à la dangerosité du passage à niveau. Une étude de faisabilité du contournement Nord-Est d'Albens a été réalisée par la commune en 2021. L'étude globale des mobilités menée par la commune en 2022-23 a montré que le contournement d'Albens peut avoir un intérêt surtout sur sa partie Sud-Est, et si son linéaire peut être réduit pour maximiser son attractivité. Les coûts d'études et de travaux et les procédures réglementaires complexes à engager doivent cependant inscrire ce contournement Sud-Est dans une stratégie d'investissement à long terme.

2) La création d'un échangeur sur l'A41 à hauteur d'Albens – Ce projet permettrait de limiter les flux d'accès à l'échangeur de Grésy-sur-Aix, depuis l'Albanais ou le Massif des Bauges. Une étude de faisabilité menée par le concessionnaire de l'autoroute Aréa est à engager.

3) Le Barreau Sud d'Aix-les-Bains – En parallèle de la suppression du passage à niveau situé au Viviers-du-Lac, un projet de barreau est envisagé pour limiter le trafic de transit sur la commune, et améliorer plus globalement la circulation sur la D1201, au sud des bords du Lac.

4) Aménagement de la D 1504 – Le Département de la Savoie va conduire une étude pour l'aménagement en site propre bus de la desserte de Technolac qui sera élargie à la RD 1201 et à la desserte de Technolac via la future halte ferroviaire de Voglans.



Synthèse : LA HIERARCHISATION DU RESEAU VIAIRE

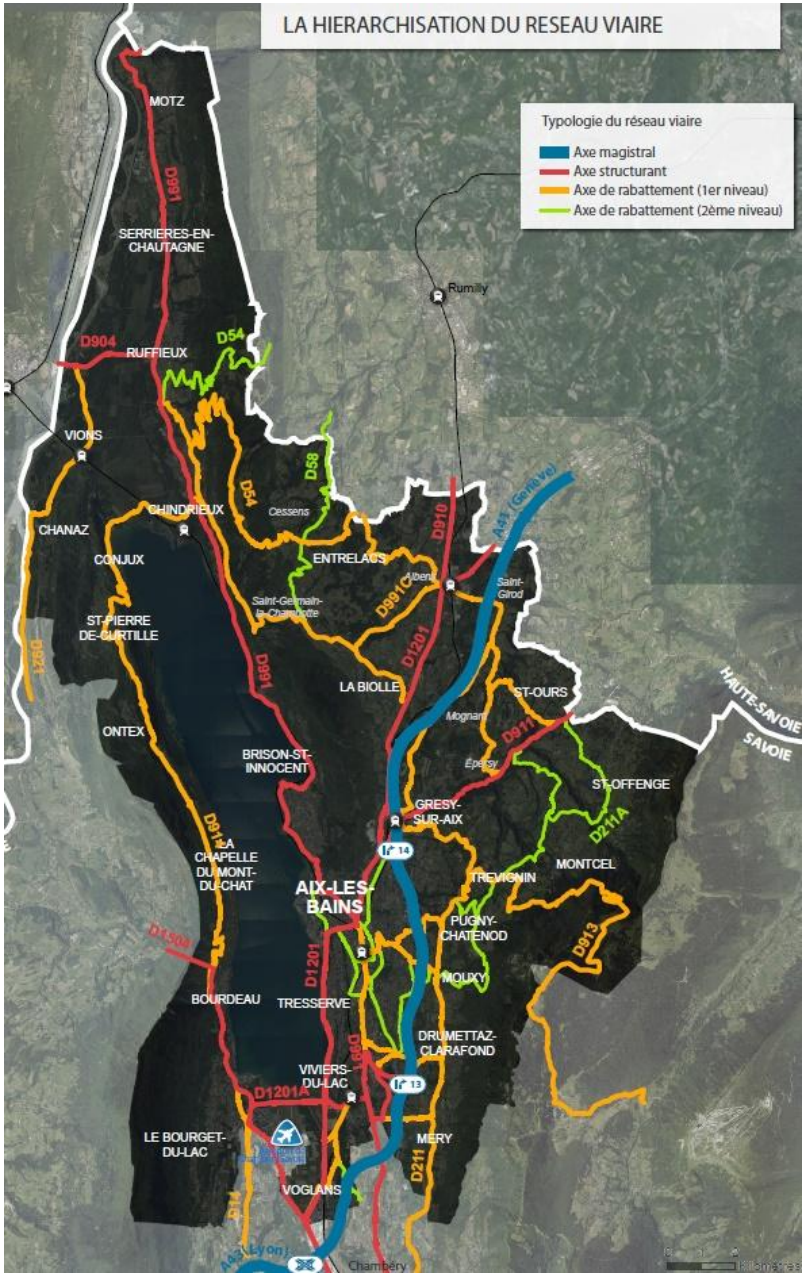
Une hiérarchisation du réseau viaire se définit à partir des niveaux de trafic et des fonctions qu'elles assurent.

A l'échelle du territoire, **quatre niveaux se distinguent** :

- ✓ **L'axe magistral que constitue l'A41**, à vocation internationale et cumulant à la fois les fonctions de **transit et d'échanges, mais également de desserte**, via les 4 échangeurs (internes ou externes).
- ✓ **Les axes structurants** (D1201, D911, D991, D1504, D1201A/D17, D49E), à vocation **supracommunautaire**, où l'on retrouve les mêmes fonctions globales. Ces axes permettent d'assurer des **échanges avec les territoires limitrophes et entre les pôles urbains**, du **transit (qui n'est pas forcément souhaitable)** en particulier en direction de Chambéry. Ces voiries assurent également un **rabattement en direction des échangeurs**.
- ✓ Les **axes de rabattement**. Un premier niveau (D211 / D913) concernera les axes qui assureront un rabattement **vers les pôles et axes structurants**. Un second niveau (D54 / D58 / D211) se distingue du premier **en fonction du gabarit des voiries et/ou des niveaux de trafics**. Outre une fonction de rabattement, ces axes assureront une **desserte fine des pôles urbains**.

Cette hiérarchisation, **contrainte par la topographie**, n'est pas sans conséquences pour les espaces urbains traversés. Les axes structurants connaissent un trafic dense et inadapté **face à l'urbanité et au fonctionnement des communes**. Sont ainsi particulièrement concernées la **D991, sur la Chautagne (Serrières-en-Chautagne, Ruffieux, Chindrieux), la D1201 sur l'Albanais (Albens et La Biolle), et le cumul de ces deux axes sur le pôle urbain central, et la D211 sur Grésy-sur-Aix**. De même **l'axe D1201A/D17**, axe structurant pour des échanges Est-Ouest dans la partie sud du territoire, induit des situations de congestion, d'une part sur le **secteur des Mottets**, d'autre part dans la **traversée du Viviers-du-Lac**.

Les communes ont alors recours à des **aménagements de pacification et de partage de voirie** pour ne pas entraver l'organisation des autres modes et en particulier les piétons et cyclistes. Lorsque cela est possible (**présence de voiries parallèles sur le même fuseau**) le trafic peut être reporté sur d'autres axes (par exemple : report de trafic de la D991 dans l'hypercentre d'Aix-les-Bains, vers le Boulevard Lepic). Néanmoins, ces mesures **atténueront les effets néfastes du trafic** sans pour autant s'attaquer à la racine du problème et apporter des **solutions de diminution de trafic, et en particulier le transit**.



Diagnostic – PDM – Le réseau viaire

Sommaire

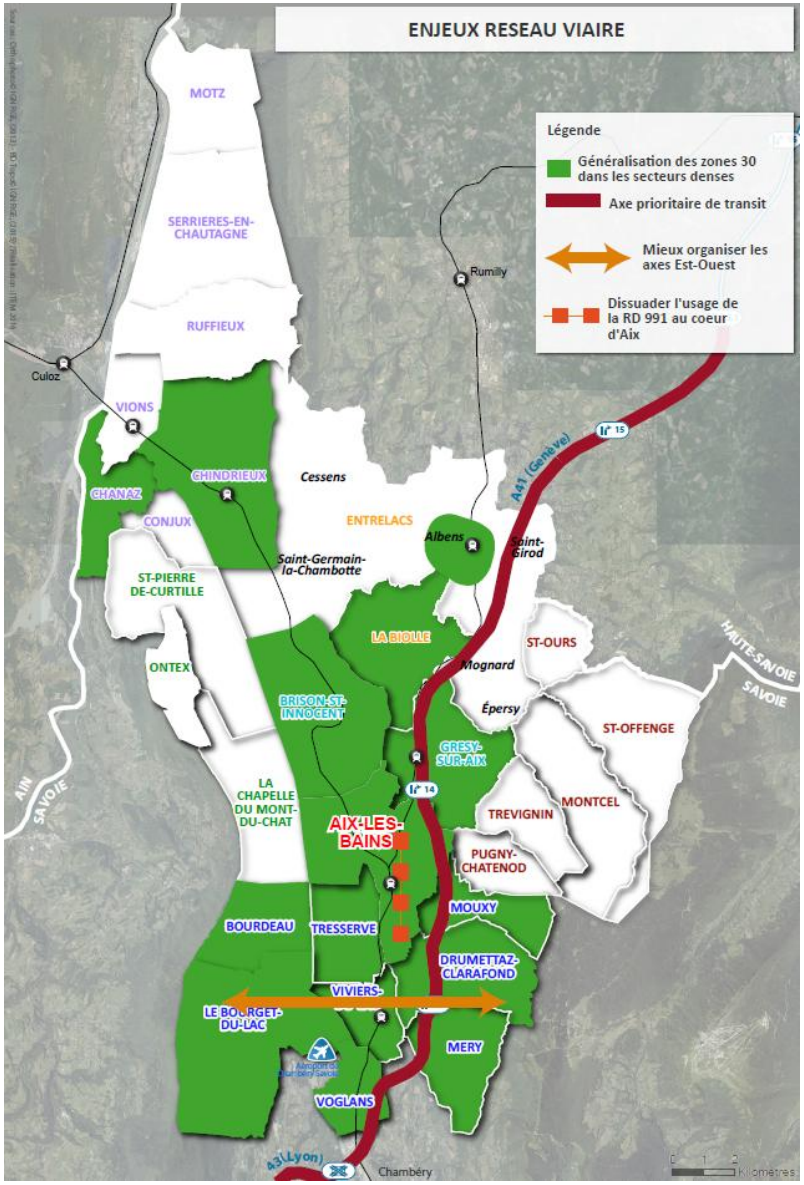


LES ENJEUX LIES AU RESEAU VIAIRE

Plusieurs grands enjeux en matière de réseau viaire et de circulation émergent au regard des constats et problématiques identifiées :

- ✓ **Favoriser l'utilisation de l'A41** pour rejoindre Aix-les-Bains et le sud du territoire, depuis le Nord et Annecy/Genève. Il s'agit en effet de limiter le trafic de transit, en particulier sur la D1201 ;
- ✓ Dans le pôle urbain central, **limiter la traversée d'Aix-les-Bains par la RD 991**, en particulier aux abords de la Gare SNCF, et favoriser les déplacements automobiles Nord / Sud par la RD 1201, voire l'A41 ;
- ✓ **Mieux utiliser l'outil jalonnement** ;
- ✓ **Mieux organiser les axes Est / Ouest**, et plus particulièrement en ce qui concerne la traversée du Viviers-du-Lac ;
- ✓ **Aller vers une généralisation des zones 30 dans les secteurs denses**, en s'appuyant sur des aménagements d'apaisement des vitesses. Il s'agit en effet de favoriser les déplacements de courte distance, tout en diminuant les effets néfastes de l'automobile sur l'ambiance urbaine ;
- ✓ **Travailler sur une meilleure cohabitation modale et tendre vers un meilleur partage de la voirie**, avec des profils de voie qui prennent en compte l'ensemble des modes.

Un travail concerté autour de ces enjeux sera effectué durant la suite de la réflexion afin de les affiner et/ou modifier.



Les principaux éléments à retenir

ATOUTS

- L'autoroute, facilement accessible pour une majorité de la population, et qui permet de limiter le trafic de transit
- Une bonne prise en compte des modes dans les aménagements de voirie à travers des mesures de pacification et / ou de partage de voirie dans la plupart des communes
- Une politique efficace et à poursuivre pour l'organisation des flux dans le centre-ville d'Aix-les-Bains
- Un trafic PL facilité par la présence de l'A41

FAIBLESSES

- Un réseau viaire contraint par la topographie et effets entonnoirs sur certaines voiries et pôles urbains
- Des flux de transit notables, notamment liés au caractère payant de l'A41
- Des secteurs de congestion et de dysfonctionnements récurrents en heure de pointe
- Une hiérarchisation du réseau viaire qui nuit à certains pôles urbains
- Une hausse de l'accidentologie sur le territoire

OPPORTUNITES

- L'A41 en tant qu'axe de transit à valoriser
- Une culture liée aux enjeux de pacification et partage de la voirie déjà effective et à poursuivre

MENACES

- Un risque d'augmentation des flux routiers avec l'accroissement démographique (en termes de volume et de part) induisant un accroissement des phénomènes de congestion

PARTIE 3

LE STATIONNEMENT



La gestion du stationnement peut être utilisée comme un levier en matière de régulation de la circulation automobile. Il est reconnu comme un outil en matière de mobilité car :

- ✓ **Il peut permettre de gérer la concurrence entre les différents usagers (actifs, résidents, visiteurs) ;**
- ✓ **Il peut offrir une augmentation des taux de rotation et ainsi influer sur l'attractivité commerciale de certains lieux ;**
- ✓ **Il peut également avoir un impact fort en matière d'urbanisme et de gestion de l'espace public (Cf. règle U12 des PLU).**

Mais avant d'utiliser cet « outil » de manière optimale, il convient de bien connaître l'offre et la demande de stationnement sur l'ensemble du territoire et de vérifier si les réglementations actuelles sont bien adaptées.

1. Le cadre général du stationnement

1.1 Une demande en matière de stationnement qui s'organise autour de quatre grands types d'usagers

LES QUATRE GRANDES CATEGORIES D'USAGERS DU STATIONNEMENT

- Les résidents

Le stationnement résidentiel est ***un stationnement de longue durée***, généralement nocturne mais aussi diurne pour les gens qui n'utilisent pas leur voiture pour se rendre au travail. La demande de stationnement résidentiel peut prendre des formes variées, imposées principalement par la morphologie du tissu urbain existant : stationnement sous immeuble, sur voirie, en ouvrage, en surface sur emprises privées, etc.

- Les actifs automobilistes

Le stationnement des actifs s'effectue sur le lieu de travail. Il est souvent le fait d'automobilistes qui résident dans un autre quartier ou une autre commune. Il s'agit d'un **stationnement de longue durée**, généralement diurne (8h-12h et 14h-18h), jugé « ***inutile*** » dans le sens où les actifs pourraient **libérer les places pour les résidents et les visiteurs** s'ils utilisaient un **mode alternatif** à la voiture. Pour ces raisons, les PDM portent généralement leurs efforts sur ce type de stationnement.

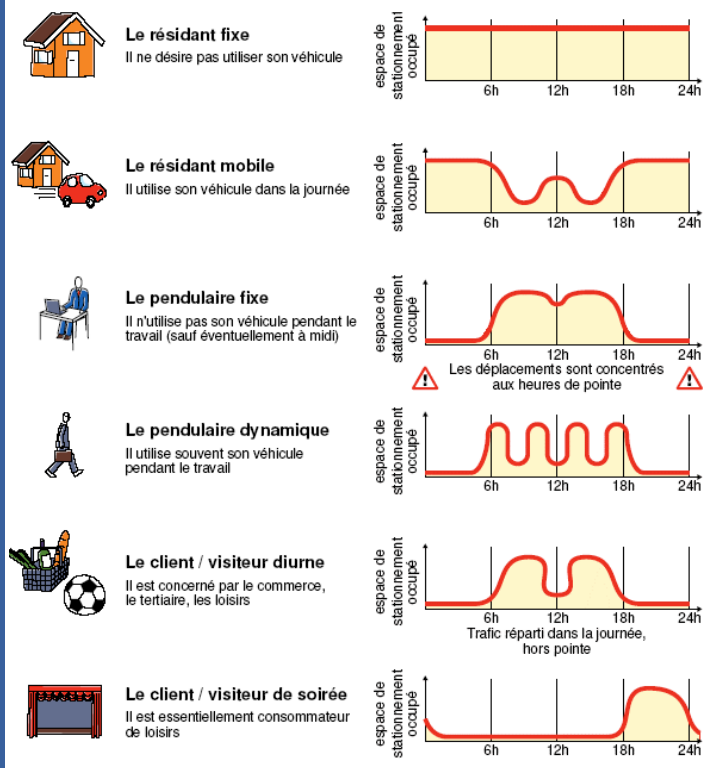
- Les actifs effectuant un report modal de l'automobile vers les TC

Ces actifs **utilisent leur voiture pour se rendre à leur travail sur une partie de leur trajet**. Ils effectuent un **report modal vers les TC pour terminer leur déplacement pendulaire**. Mais leurs véhicules doivent **stationner aux abords d'un pôle d'échange en longue durée**. Selon le type d'infrastructures, **le stationnement peut être assuré au sein d'un parc-relais** qui est spécialement conçu pour accueillir les véhicules de ce type d'actifs. **Mais dans certains cas, l'infrastructure est inexistante ou inadaptée, ce qui entraîne un stationnement sur l'espace public de manière licite ou non**. Ainsi, **ce type de stationnement** de longue durée **peut, selon les cas, fortement limiter la rotation d'un secteur.** Contrairement aux stationnements des actifs automobilistes, il convient de **favoriser ce type d'usagers car ils ont opté, sur une partie de leur trajet, pour les TC.**

- Les visiteurs

Les visiteurs sont une catégorie de population **primordiale pour la vie d'un centre-ville**. Il peut s'agir de gens qui se rendent dans ce type de quartier pour des achats, des démarches administratives, du tourisme… Il peut également s'agir de visiteurs « professionnels » : VRP, etc. Le stationnement des visiteurs est souvent **plus court** et les politiques de stationnement essaient généralement de favoriser l'accès à ce type d'automobilistes par des mesures qui permettent l'accélération de la rotation de véhicules (tarification, stationnement minute…).

C'est la concurrence entre ces usagers et l'offre de stationnement disponible qui peut créer des difficultés.



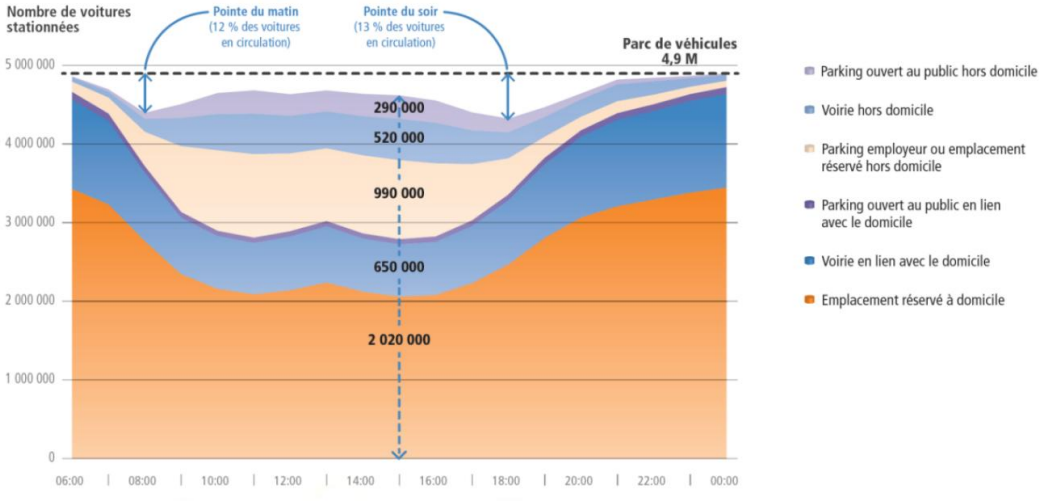
1.2 L'impact d'une règlementation ou non du stationnement

Selon les espaces, la **concurrence peut s'opérer de nuit** (activités nocturnes, habitats résidentiels), **de jour** (établissements scolaires, abords des gares…), et **peut toucher des zones de centres-villes comme celles abritant des centres commerciaux par exemple**.
Les problèmes liés au stationnement sont bien évidemment amplifiés dans certains lieux. De plus, le phénomène de motorisation des ménages dans les années 60-70, amplifié depuis, par l'effet sur les foyers de la multi-motorisation, a accru encore le « besoin d'espace public » pour **l'automobile, qui passe en moyenne 95 % de son temps en stationnement**.

Les enjeux en termes de stationnement sont donc multiples :

- ✓ **Garantir une accessibilité optimale pour faciliter l'activité économique ;**
- ✓ **Limiter les nuisances dues au stationnement gênant ;**
- ✓ **Permettre un meilleur partage de la voirie ;**
- ✓ **Favoriser le report modal de l'automobile vers les modes dits durables lorsque cela est possible.**

Un jour de semaine, où stationnent les voitures au cours de la journée ?



Une voiture est garée 95 % du temps (source EGT 2010 - STIF - OMNIL – DRIEA)

1.3 Une politique de stationnement adaptée favorise le report modal

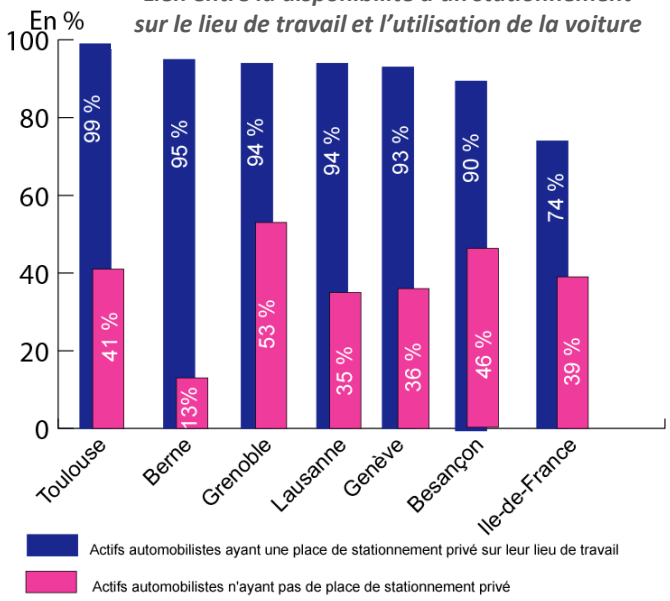
La facilité de stationnement sur son lieu de destination conditionne le choix modal, et incite à l'utilisation de l'automobile.
Comme le montre le graphique ci-contre, et indépendamment de l'offre alternative existante, il existe un **lien indéniable entre le stationnement des actifs sur le lieu de travail, et le choix modal** qu'ils effectuent pour leurs déplacements domicile/travail.

A titre d'exemple, pour l'Île-de-France, il apparaît que la part de la voiture particulière dans les migrations alternantes s'élève à :

- ✓ 74 % pour les actifs disposant d'un emplacement de stationnement au lieu de travail ;
- ✓ Contre 39 % pour ceux qui n'en disposent pas.

Ce phénomène s'amplifie lorsqu'il est comparé à des agglomérations ne dépassant pas le million d'habitants. Ainsi, le rapport est généralement de 90% à 45% d'actifs automobilistes selon la disponibilité ou non d'un emplacement sur le lieu de travail.

Lien entre la disponibilité d'un stationnement sur le lieu de travail et l'utilisation de la voiture



1.4 Les risques en matière de réglementation du stationnement

Le choix modal de l'automobilité est grandement **conditionné par les facilités/difficultés de stationnement** à destination du déplacement. La mise en place d'une **politique de réglementation adaptée favorise ainsi le report modal** en faveur des transports en commun, des modes actifs, ou encore des pratiques alternatives à l'autosolisme (covoiturage par exemple).

Le stationnement gratuit sur voirie ou en parc a tendance **à faciliter l'usage de l'automobile**, pouvant ainsi nuire aux résidents. **L'attractivité des secteurs commerçants peut également être réduite à cause de pratiques de stationnement inadaptées**. Par exemple, des actifs stationnant sur l'espace public restent généralement toute la journée. Ainsi, leur véhicule fait l'effet d'une ventouse sur les places de stationnement, qui auraient intérêt à connaître une rotation plus importante pour entretenir l'activité des commerçants exerçant à proximité.

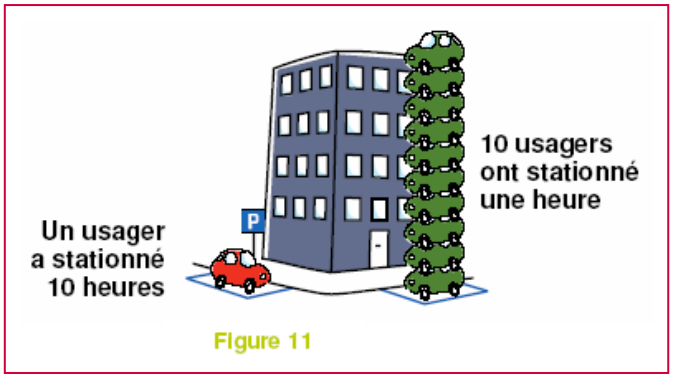


Figure 11

L'impact de la réglementation du stationnement – exemple Besançon

En effet, **la rotation des véhicules en stationnement peut avoir une véritable influence sur l'attractivité économique et sur l'activité commerciale** : plus un taux de rotation est élevé, plus le nombre de véhicules pouvant stationner sur une journée, et donc le nombre de « clients » potentiels, est important. Il convient donc de **déterminer une certaine rotation souhaitée au regard de l'offre de stationnement disponible**.

Par ailleurs, une **bonne rotation des véhicules en stationnement peut conduire à limiter la part d'espace public occupé par la voiture.** L'espace acquis peut être consacré à des **aménagements en faveur de la pratique piétonne ou cyclable**, voire en faveur des transports en commun.



↘ Synthèse de l'impact des réglementations

Sans politique de stationnement

CONSTAT
- *Les actifs stationnent au plus près*
- *Les visiteurs ne peuvent trouver une place en journée*
- *Les résidents ont des difficultés à stationner*
- *Le stationnement illicite est important*

PROBLEMES
- *Baisse de l'attractivité des commerces*
- *Fort taux d'utilisation de l'automobile chez les actifs*
- *Insatisfaction des résidents*



Avec politique de stationnement

CONSTAT
- *Les actifs stationnent à l'extérieur*
- *Les visiteurs peuvent trouver une place en journée*
- *Les résidents ont plus de chances de stationner*
- *Le stationnement illicite est moins important*

PROBLEMES
- *Insatisfaction des commerçants à la tarification/verbalisation*
- *Insatisfaction des actifs*

GAINS
- *Les actifs sont incités à utiliser des modes alternatifs à l'automobile*
- *Attractivité accrue des commerces*

2. L'offre de stationnement

2.1 Une problématique du stationnement différente à l'échelle des communes

La mise en place d'une politique en matière de stationnement est la résultante de problèmes rencontrés en la matière.

Sur le territoire, 4 choix ont été opérés par les communes :

- ✓ **Mise en place de stationnement payant toute l'année ;**
- ✓ **Mise en place de zone bleue (stationnement limité dans le temps ;**
- ✓ **Mise en place de stationnement payant uniquement en période estivale ;**
- ✓ **Pas de réglementations particulières en dehors éventuellement de places minutes.**

↘ 2 communes ont mis en place une réglementation du stationnement payant toute l'année…

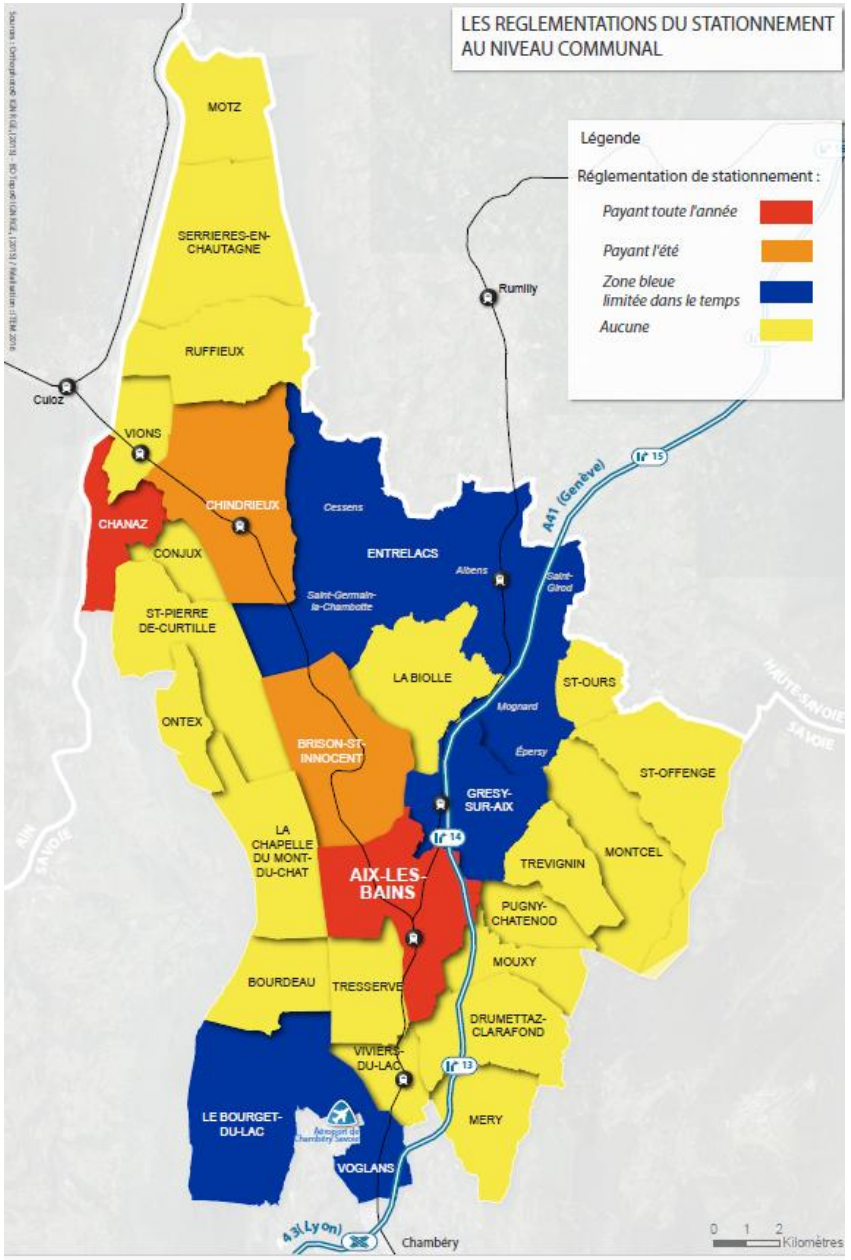
- ✓ **Aix-les-Bains :** cette réglementation a pour objectif de **favoriser la rotation dans les secteurs les plus concurrentiels** et notamment au niveau du centre-ville.
- ✓ **Chanaz :** cette réglementation, même si elle est en place toute l'année, a surtout pour objectif de **juguler les flux automobiles en période estivale où 150 000 touristes viennent chaque été dans ce petit village**.

↘ 4 communes ont mis en place une réglementation en zone bleue

- ✓ **Albens :** cette réglementation est à proximité immédiate de la gare et a pour objectif **d'éviter l'utilisation de ces places par les actifs pendulaires en rabattement sur la gare** et ainsi de les inciter à utiliser le parking prévu à cet effet. Dans le reste de la commune, le stationnement est gratuit et sans règlementation particulière, à part quelques places en « arrêt minute ».
- ✓ **Le Bourget-du-Lac :** dans le centre-ville, des **places en zone bleue sont présentes pour favoriser la rotation au niveau des commerces**. Les autres places de stationnement sont gratuites et sans limitation de temps.
- ✓ **Grésy-sur-Aix** au niveau de la place Paulette Besson
- ✓ **Voglans**

↘ 2 communes ont mis en place une réglementation payante en été

- ✓ **Brison-Saint-Innocent :** Le parking au niveau de la plage est payant sur la période estivale. Le reste de la commune ne dispose d'aucune règlementation particulière.
- ✓ **Chindrieux :** Le parking au niveau de la plage de Chatillon est payant sur la période estivale. Le reste de la commune ne dispose d'aucune règlementation particulière.



2.2 La réglementation en place sur Aix-les-Bains

2 900 places sont réglementées sur Aix, dont :

- ✓ **2 000 en voirie ;**
- ✓ **900 places en parking public (Hôtel de Ville, Chaudanne, Prés-riants, Cimetière).**

↘ 4 parkings publics – 3 tarifications différentes :

- ✓ **Parking Hôtel de Ville et Parking Chaudanne :** respectivement de 246 et 244 places ces deux parkings constituent la **principale offre en centre-ville**. Il existe à la fois une tarification horaire et des abonnements possibles, avec des prix différents entre les deux parkings.
- ✓ **Parking Prés-riants :** ce parking de 130 places a pour **objectif d'accueillir les résidents/actifs** avec des abonnements trimestriels et annuels mais permet également l'accueil des visiteurs avec une tarification unique à la demi-journée.
- ✓ **Parking du cimetière :** inversement, ce parking est plutôt **destiné aux visiteurs et chalands**, avec une tarification au ¼ d'heure, mais il existe tout de même des abonnements semestriels et annuels.

↘ 2 réglementations sur voirie

- ✓ **La zone orange centrale :** limitée à 2h30, visant à **favoriser la rotation des véhicules** sur des secteurs à enjeux (environ 580 places). **Les 30 premières minutes sont gratuites (déclenchable une seule fois par jour), puis la tarification augmente très vite (1€ pour 1h, 5€ pour 2h), l'objectif étant d'inciter à des durées de stationnement courtes, pour assurer la bonne rotation du parc**.
- ✓ **La zone verte périphérique :** limitée à 8h, pour **limiter le stationnement ventouse** (environ 1 450 places). **Les 30 premières minutes sont gratuites (déclenchable une seule fois par jour)**, puis chaque heure coûte 1€ supplémentaire, et augmente fortement à partir de 7h de stationnement (10€) et jusqu'à 30€ pour 8 heures. L'objectif est là aussi de limiter le nombre de voitures ventouses.

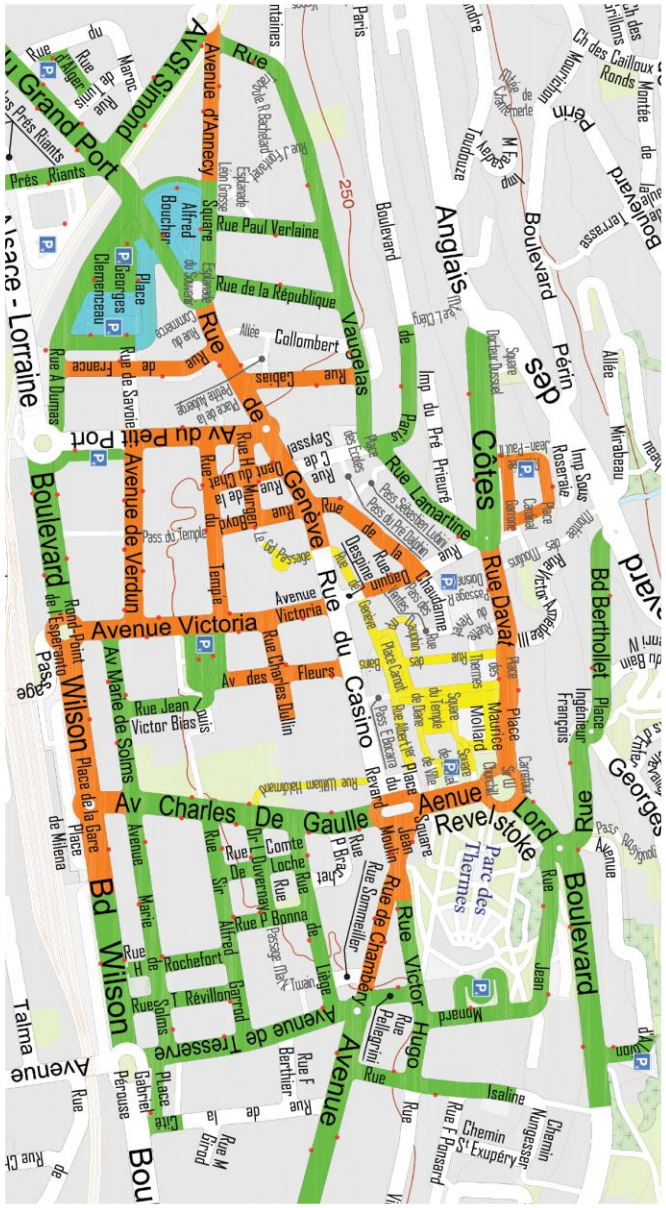
↘ L'abonnement Aix'Pass pour le stationnement sur voirie

Moyennant une adhésion de 10€ / an, l'abonnement Aix'Pass permet d'accéder à des abonnements :

- ✓ **Pour les résidents :** pour 15 € / mois, la possibilité de se garer en zone verte, au maximum 7 jours d'affilé sur le même emplacement.
- ✓ **Pour les actifs :** une tarification à la semaine de 10 € ou au mois 40 € permet de la même façon d'accéder aux places de stationnement de la zone verte.

Sur les places de la zone orange, il n'y a pas d'avantage spécifique, les tarifs généraux s'appliquent.

Les abonnements pour les actifs plus onéreux que pour les résidents vont dans le bon sens pour éviter de trop favoriser l'automobile. Néanmoins, le **coût mensuel du stationnement pour un actif n'est pas encore suffisamment dissuasif pour favoriser l'usage des TC**, marche ou vélo car ce dernier est **proche de l'abonnement mensuel de TC** (40 € contre 38 € pour le réseau Ondéa).



	Règlementation sur voirie				Règlementation en parcs							
	Zone orange (max 2h30)		Zone verte (max 8h)		Hôtel de Ville		Chaudanne		Pré-Riants		Cimetière	
Durée	**Coût**	*Coût moyen pour 30 minutes*	**Coût**	*Coût moyen pour 30 minutes*	**Coût**	*Coût moyen pour 30 minutes*	**Coût**	*Coût moyen pour 30 minutes*	**Coût**	*Coût moyen pour 30 minutes*	**Coût**	*Coût moyen pour 30 minutes*
30 minutes	**Gratuit**	-	**Gratuit**	-	**Gratuit**	-	**Gratuit**	-			**Gratuit**	-
1 h	**1,0 €**	*0,5 €*	**0,5 €**	*0,3 €*	**1,0 €**	*0,5 €*	**0,6 €**	*0,3 €*			**Gratuit**	-
2 h	**5,0 €**	*1,3 €*	**1,5 €**	*0,4 €*	**2,2 €**	*0,6 €*	**1,4 €**	*0,4 €*			**3,0 €**	*0,8 €*
2 h 30	**35,0 €**	*7,0 €*		*- €*	**2,6 €**	*0,5 €*	**1,8 €**	*0,4 €*			**4,0 €**	*0,8 €*
4 h			**3,5 €**	*0,4 €*	**5,0 €**	*0,6 €*	**3,0 €**	*0,4 €*	**2,0 €**	*0,3 €*	**7,0 €**	*0,9 €*
7 h			**10,0 €**	*0,7 €*	**9,8 €**	*0,7 €*	**5,4 €**	*0,4 €*			**13,0 €**	*0,9 €*
8 h			**30,0 €**	*1,9 €*	**11,4 €**	*0,7 €*	**6,2 €**	*0,4 €*			**15,0 €**	*0,9 €*

↘ Une politique tarifaire très disparate et manquant de cohérence

La règlementation du tarif en voirie, qui augmente rapidement vise clairement à **favoriser l'utilisation des parkings publics payants**. Cependant **la tarification est également forte sur les parkings en ouvrage, notamment pour celui de l'hôtel de ville et du cimetière**, nouvellement mis en place, et sur ces parcs, **le coût du stationnement rapporté à la demi-heure ne devient plus intéressant qu'un stationnement en zone verte qu'à partir de la 7ème et de la 8ème heure**. Les parkings de Chaudanne et de Pré-Riants sont en revanche plus avantageux que le stationnement sur voirie dès la première heure pour la zone orange et la deuxième heure pour la zone verte.

Les tarifs pratiqués en zone verte ne sont peut-être pas suffisamment désincitatifs pour faire basculer les automobilistes vers les parcs en ouvrage et libérer des places sur l'espace public.



2.3 La réglementation en place sur Chanaz

Environ 200 places en voirie sont payantes :
- ✓ **15 au niveau du centre du village ;**
- ✓ **185 au niveau du port de plaisance.**

↘ 3 secteurs de stationnement payant pour une double logique

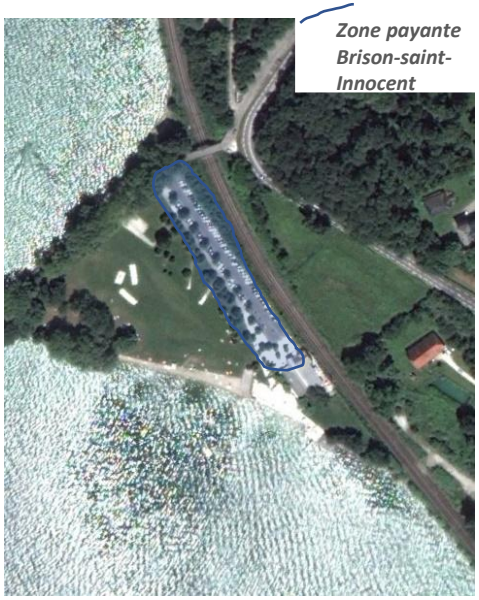
- ✓ **Secteur central : de la rotation pour ne pas saturer les places en cœur de bourg**. Stationnement payant tous les jours de 9h à 19h (1,20€ /h). 8 places gratuites disponibles avec limitation de temps (arrêt minute).
- ✓ **Base de loisirs et stade : offrir de la capacité pour les usages de loisir courts**. Stationnement payant (1€ /h) en proximité des lieux de loisirs.
- ✓ **Stationnement éloigné : Inciter les visiteurs à stationner loin du bourg et s'appuyer sur la passerelle piétonne pour en faciliter l'accès**. Stationnement payant (1€ /h).

Un pass à la journée est proposé pour 5€.



Stationnement réglementé à Chanaz

2.4 Les réglementations pour Chindrieux et Brison-Saint-Innocent



Zone payante Brison-saint-Innocent



↘ Mieux gérer le stationnement estival au niveau des plages

- ✓ **Brison-St-Innocent** : Le stationnement est payant à hauteur d'un **tarif unique de 3 € la journée**. Ce sont des jeunes qui sont employés l'été pour collecter les recettes, ils ne sont pas assermentés, et ne peuvent donc pas délivrer de PV pour non-paiement.

- ✓ **Chindrieux : Un parking payant en été de plus de 200 places est aménagé en amont de la plage de Châtillon.** Le stationnement est payant à **3 € la journée** durant juillet et août et les derniers week-end de juin.

Exemple de réglementation sur les bords du Lac			
Secteur	**Volume de places**	**Tarification du stationnement**	**Tarification d'accès à la plage**
Chindrieux – Châtillon	+ 250	Gratuit	Gratuit
Conjux	Env. 50	Gratuit	Gratuit
Brison-St-Innocent – Pointe de l'Ardre	Env. 120	3 € / véhicule	Gratuit
Aix-les-Bains **Depuis Rowing jusqu'à Mémard**	Env. 2 300 places	Gratuit	Gratuit
Parking des Suisses – Aix-les-Bains	Env. 200 places	Payant / 1€ par h. de 9 à 12h et de 14 à 19h 7j/7 du 1er juin au 30 septembre	Gratuit
Tresserve – Lido	220	Gratuit	Gratuit
Viviers-du-Lac – Mottets	230	Gratuit	2,60 €

Le Bourget-du-Lac	P1 // P2 // P3 = 242 places
	P4 = 220 places
		P1 // P2 // P3 = Gratuit jusqu'à 30 min. puis 1 € de l'heure jusqu'à 5h et 2 € par heure au-delà
		P4 = Arrivée entre 9 et 17h forfait de 5 € et arrivée à partir de 17h forfait de 3 €.
			Gratuit

TOTAL GENERAL	**PLUS DE 3 600 places**		
Chanaz	*Plus de 200*	*1 € / heure*	-

↘ **Un stationnement majoritairement gratuit, et 1 accès de plage payant**

- ✓ **La majorité des places du lac du Bourget et une partie de celles d'Aix-les-Bains** : Le stationnement est payant et l'accès aux plages également.
- ✓ **Viviers-du-Lac :** le stationnement est gratuit et l'accès aux plages est lui payant.



Plage du Lido – Crédit Philippe Armanet

2.5 La réglementation en place sur le Bourget-du-Lac

106 places réglementées avec :
- ✓ 50 places en zone bleue limitée à 2h ;
- ✓ 56 places minutes.

↘ Une réglementation difficilement lisible

Les places minutes sont souvent sur les mêmes espaces que les places en zone bleue ce qui ne facilite pas la compréhension de la réglementation. Ces emplacements réglementés se situent tous au cœur de la commune, et sont là pour améliorer la rotation au niveau des commerces.



Stationnement réglementé au Bourget





2.6 La réglementation en place sur Albens

17 places en zone bleue

↘ Une réglementation liée à la gare

A Albens, les places de parking à proximité de la RD 1201 sont en zone bleue, pour ne pas être occupées par des automobilistes prenant le train. Et pour inciter à l'usage d'un parking aménagé récemment à une centaine de mètres. Cela permet ainsi de **favoriser l'accueil de visiteurs pour les commerces**.



2.7 La demande en période estivale

↘ Un taux de congestion moyen de 101 %

Lors de l'enquête réalisée en 2016 un après-midi de fin août, **4 351 voitures ont été comptabilisées, soit un taux de congestion de 101 %, induisant une pratique de stationnement illicite**. Les **parkings de Chanaz et Chindrieux n'étaient pas saturés** (environ 55 % de congestion), pouvant s'expliquer par :

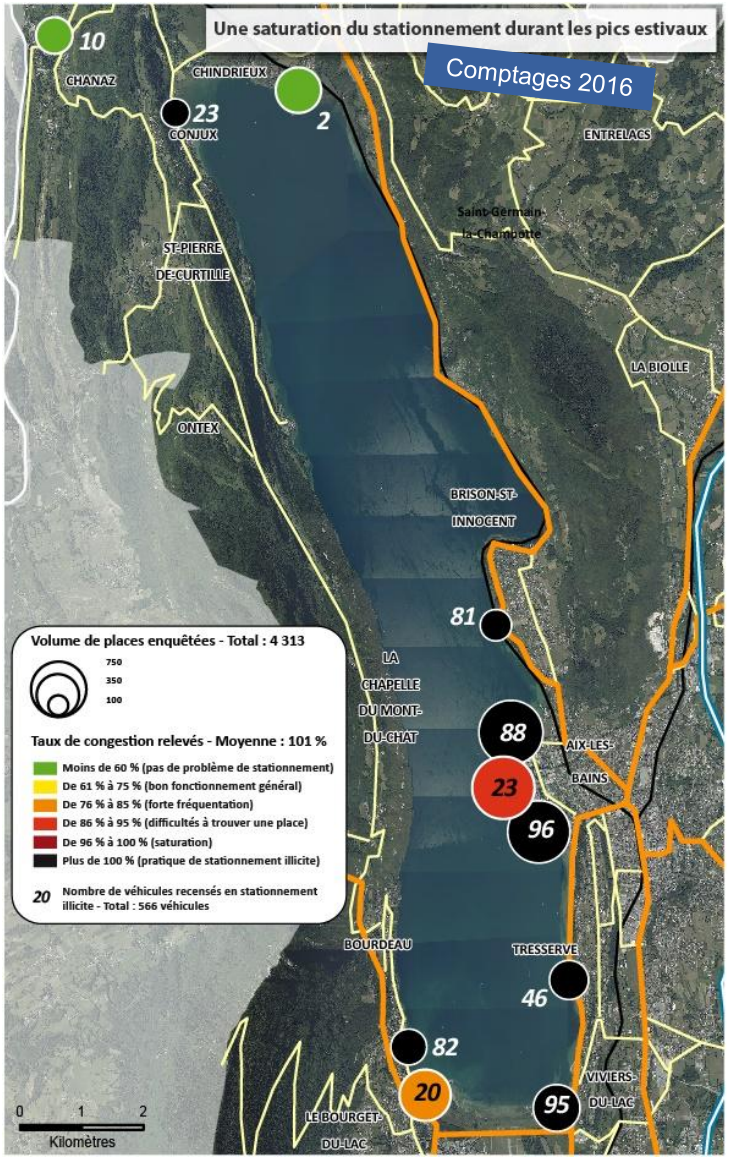
- ✓ L'offre importante ;
- ✓ Le caractère payant du stationnement ;
- ✓ Une fréquentation plus faible due à l'éloignement des principaux pôles du territoire (Aix-les-Bains et Chambéry) et à l'absence de plage à Chanaz.

↘ 110 % de congestion sur certains secteurs

Inversement, sur les autres secteurs à l'exception des pourtours de la plage du Bourget-du-Lac, ou de l'Esplanade des bords du Lac à Aix-les-Bains, les **taux de congestion dépassaient 110 %**. Les cas les plus extrêmes avaient été relevés autour de la **pointe de l'Ardre à Brison-Saint-Innocent (152 % de congestion - soit 1 véhicule sur 3 stationné en illicite), ou autour du port du Bourget-du-Lac**.

↘ Des pratiques qui ont peu évolué

Depuis ces comptages réalisés en 2016, les pratiques et l'offre ont peu évolué, et on peut considérer que la congestion en proximité des plages et espaces de loisirs estivaux n'a pas baissé. La principale évolution est l'aménagement d'un nouveau parking gratuit pouvant recevoir plus de 200 véhicules à Chindrieux, en proximité de la plage de Châtillon. Cependant le taux de congestion autour de cette plage était déjà en-dessous de 60 %, ce secteur ne constituait pas le principal enjeu en matière de stationnement en proximité des plages.



↘ Une situation qui se normalise mais des pratiques anarchiques qui mettent la pression sur les autres modes

Si sur certains espaces, le stationnement anarchique peut être sans grandes conséquences sur les autres modes (ex : parking du LIDO), d'une manière générale **les pratiques constatées peuvent être d'une grande dangerosité**.

A Aix-les-Bains et Tresserve, sur la D1201, le **stationnement illicite longitudinal qui empiétait sur la bande cyclable et posait la question des conditions d'accès des automobilistes (en tant que piétons) vers les plages**, a été très fortement limité par des aménagements en 2018, permettant de mieux délimiter l'espace dévolu à chaque mode, et de désinciter le stationnement illicite.

Ce type de problème reste cependant d'actualité à **Brison-Saint-Innocent sur la D991, aux abords de la Pointe de l'Ardre**, où les voitures stationnées peuvent empiéter sur la chaussée et empêcher le croisement des véhicules, ou à Conjux sur la D914.

A Aix-les-Bains, certains véhicules peuvent également entraver la circulation des véhicules TC Ondéa et plus particulièrement de la ligne 1, qui emprunte l'avenue Grand Port ou le Boulevard Robert Barrier.

A noter que l'absence de matérialisation des places de stationnement sur certains parkings ne permet pas l'optimisation de l'espace.



D1201 entre Aix-les-Bains et Tresserve


D991 – Brison-Saint-Innocent


Parking du LIDO


D914 - Conjux

3. Le contrôle du stationnement

3.1 Le stationnement illicite

Le tableau ci-contre décrit trois types de stationnement illicite souvent rencontrés. Ce stationnement courant peut réellement poser problèmes aux autres modes.

Dans les faits, la circulation des bus peut par exemple être bloquée par ce comportement gênant. Cela dégrade les temps de parcours des usagers des TC, donc rend cette solution moins compétitive, et alourdit les coûts d'exploitation des TC (des vitesses plus faibles = besoin de plus de bus pour transporter le même nombre de personnes).

↘ En courte durée

On constate un **nombre important d'arrêts de courte durée**, notamment en double file ou sur des arrêts de bus en encoche, qui gênent la circulation des bus et notamment la descente des passagers ainsi que les piétons.

En revanche, les **places GIG-GIC sont plutôt bien respectées, ce qui n'est pas le cas des aires de livraison**. **La verbalisation** de ces pratiques de stationnement illicite **semble très limitée**. Ce phénomène est bien ancré dans les mentalités et semble accepté par tous.

3.2 Le contrôle du stationnement

Seul Aix-les-Bains dispose d'un réel contrôle en matière de stationnement. Pour les autres communes le contrôle n'est pas réalisé *(exemple à Brison-Saint-Innocent où les jeunes collectant le stationnement payant ne sont pas assermentés)* **ou très sporadiques.**

1/ L'achat « baguette »	*2/ Je travaille*	*3/ J'habite à côté*
Durée : très courte	**Durée : courte à moyenne**	**Durée : moyenne à longue**
Motif : achat (visiteur), arrêt rapide au domicile (résidents)	**Motif** : stationnement avec véhicule personnel ou professionnel au plus près du commerce, ou du lieu d'activité	**Motif** : stationnement résidentiel
CONSEQUENCES : *stationnement sur voirie qui gêne les autres usagers : automobilistes, bus, cyclistes, piétons…*	***CONSEQUENCES :*** *stationnement sur voirie qui gêne les autres usagers : automobilistes, bus, cyclistes, piétons…*	***CONSEQUENCES :*** *habitués des lieux, les résidents pratiquent généralement un stationnement moins « gênant », mais de plus longue durée. Les véhicules illicites sont garés au plus près des résidences, soit en voirie peu passante, soit dans les parkings.* *Ce stationnement illicite perdure la nuit, et même s'il peut être la résultante d'une saturation des espaces de stationnement, c'est souvent un choix qui consiste à vouloir stationner au plus près du domicile.*

4. Le stationnement spécifique des GIG-GIC

Ce stationnement spécifique, destiné aux personnes handicapées est **présent en nombre sur le territoire, mais il n'est pas toujours conforme à la législation**.
Dans les **petites communes**, les centres disposent en grande majorité de ces espaces de stationnement, **devant les commerces ou à proximité de la mairie**.
Les Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE) étudient ces places et permettent de repérer les irrégularités.
Ces places de stationnement sont généralement bien respectées.

Le volume de places de stationnement accessibles aux Personnes à Mobilité Réduite semble globalement correct, et doit atteindre la norme de deux places PMR pour un volume de 50 places de stationnement.

Par exemple au Bourget-du-Lac, la commune indique disposer de plus de **800 places de stationnement public, ce qui impose la création de 32 places PMR**.

Sur l'ensemble du territoire, certaines places sont en non-conformité. Par exemple, sur des places GIG-GIC qui ont été aménagées de longue date le dimensionnement est insuffisant ou le marquage incorrect.

Normes pour le dimensionnement et la signalisation des places GIG GIC



Exemple de panneau non conforme à Viviers



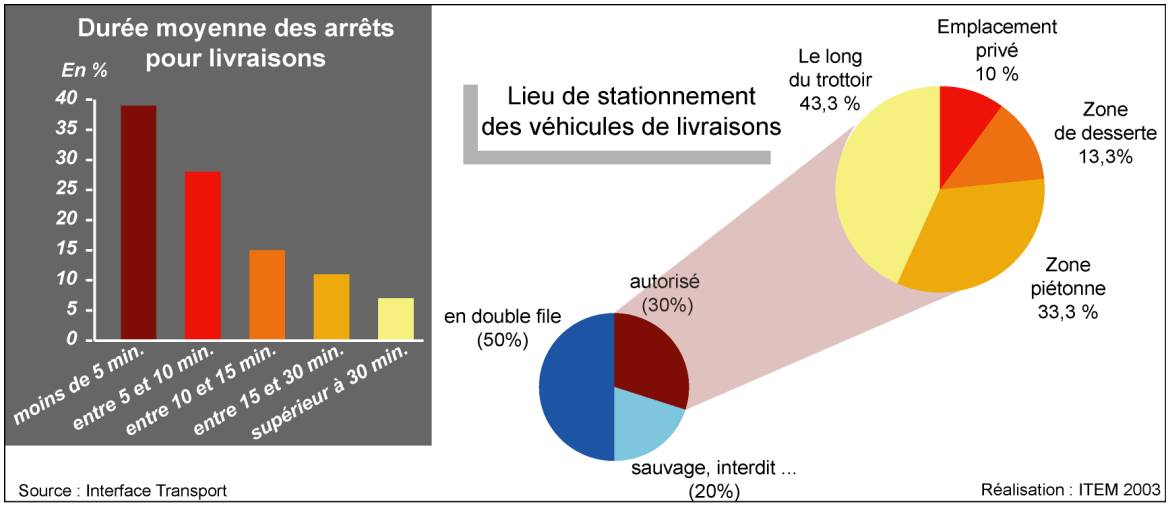
Rappel du cadre législatif :
Le panneau B6a1 « Interdit de stationner » antérieur au 24 avril 2008, doit être changé d'ici le 24 avril 2018 par le panneau B6d (article 12 de l'arrêté modifié du 24 novembre 1967 relatif à la signalisation des routes et des autoroutes). Le panonceau M6h « Interdit sauf GIG-GIC » doit être remplacé par la nouvelle version du panonceau M6h « Sauf » avant le 31 décembre 2014 (arrêté du 26 juillet 2011).

5. Le stationnement sur les aires réservées

↘ Les difficultés qu'impliquent habituellement les livraisons

Généralement, les **heures durant lesquelles les livraisons sont les plus nombreuses ne correspondent pas aux heures de pointe traditionnelles, mais coïncident avec la fin de matinée**. Pourtant, les livraisons causent des problèmes de circulation et de stationnement car elles entrent en **conflit avec les autres véhicules et activités qui nécessitent l'utilisation de la voirie** (bus, voitures particulières, véhicules postaux…).

Les **heures de livraison sont liées aux exigences des clients** (commerçants, restaurateurs…) qui souhaitent être livrés dès l'ouverture de leur magasin. Concernant les **enlèvements au sein des entreprises, une grande partie est organisée en début d'après-midi**, entre 13h et 16h, en dehors des heures de pointe.



Plus de **la moitié des livraisons est effectuée avec des véhicules utilitaires légers (< 3,5 t.) alors que toutes les réglementations en ville concernent essentiellement les plus de 3,5 t**. En particulier, les **commerces de détail et les artisans font de multiples déplacements avec de petits véhicules, en trace directe avec un trajet au moins à vide**.

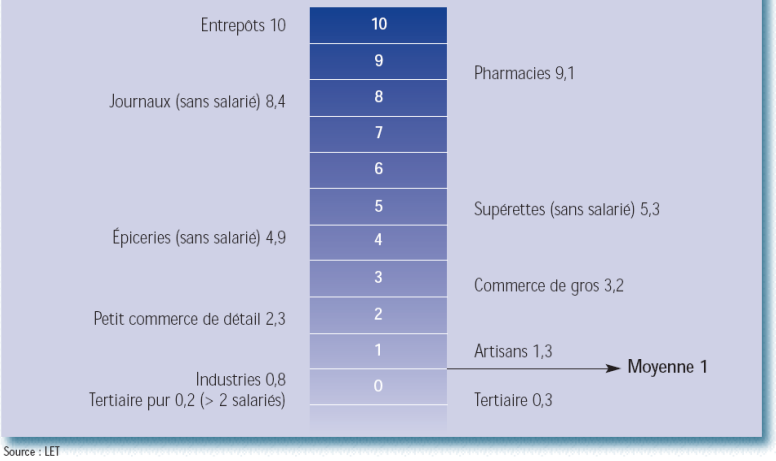
En règle générale, le **stationnement des véhicules de livraisons s'effectue sur de courtes périodes** (67 % durent moins de 10 min.) et sur des **zones interdites** (70 %), en particulier en double file.
L'utilisation des aires de livraisons ne concerne en moyenne que 4 % des livraisons car elles sont souvent localisées trop loin du lieu de destination. Sur le territoire, on notera une présence assez faible des aires de livraisons. Plusieurs communes n'en sont pas dotées.

↘ Les réglementations en matière de livraisons

Généralement, les collectivités s'intéressent peu aux marchandises, censées relever de la **seule sphère privée**. Leur préoccupation était de rejeter les camions hors de la ville, ne pensant qu'aux nuisances que ces derniers créent.
Les **pratiques réglementaires les plus courantes portent sur des interdictions** (taille, surface,…) ou **des restrictions** (horaires de livraisons) et sont fréquemment **prises au cas par cas, sans cohérence territoriale d'ensemble**.

Sur le territoire, les livraisons sont réglementées uniquement à Aix-les-Bains au niveau de la rue de Genève.
Sur les autres communes, il n'y a pas de réglementation globale à l'échelle d'une commune, mais on peut trouver certains arrêtés de circulation qui limitent les accès ou le gabarit sur certaines voies. Ces décisions d'**interdictions de circulation PL dans certaines communes sont liées au plan de circulation poids lourds** et afin de répondre aux nuisances apportées par le transit, mais n'ont pas spécifiquement pour but de répondre à un problème lié aux livraisons de marchandises.

Nombre de livraisons et enlèvements généré par personne employée et par semaine suivant la nature de l'activité



Source : LET

Zoom sur la réglementation relative aux aires de livraison
1/ *les aires de livraison* ne sont pas réservées aux seuls véhicules de commerce mais à toutes les activités de livraison. Selon l'arrêt de la Cour de Cassation N91-82.457 du 27 novembre 1991, ***n'importe quel véhicule*** peut se garer sur les aires de livraison, même une voiture particulière, pourvu que son propriétaire ***transporte des marchandises en vue de les livrer***.
2/ *les aires de livraison* sont réservées ***à l'arrêt*** et non au stationnement des véhicules de transport de marchandises, conformément à l'article R1 du Code de la route. La distinction entre arrêt et stationnement repose sur deux critères fondamentaux : ***la durée d'immobilisation du véhicule et la présence d'une personne autorisée à déplacer celui-ci***. L'arrêt désigne ***"l'immobilisation momentanée"*** du véhicule sur une voie : ce laps de temps doit permettre la montée ou la descente de passagers, le chargement ou le déchargement du véhicule. De plus, la notion d'arrêt implique que le conducteur soit aux commandes ou ***"à proximité"*** du véhicule de manière à pouvoir le déplacer le cas échéant.

↘ Les quelques problèmes rencontrés sur le territoire

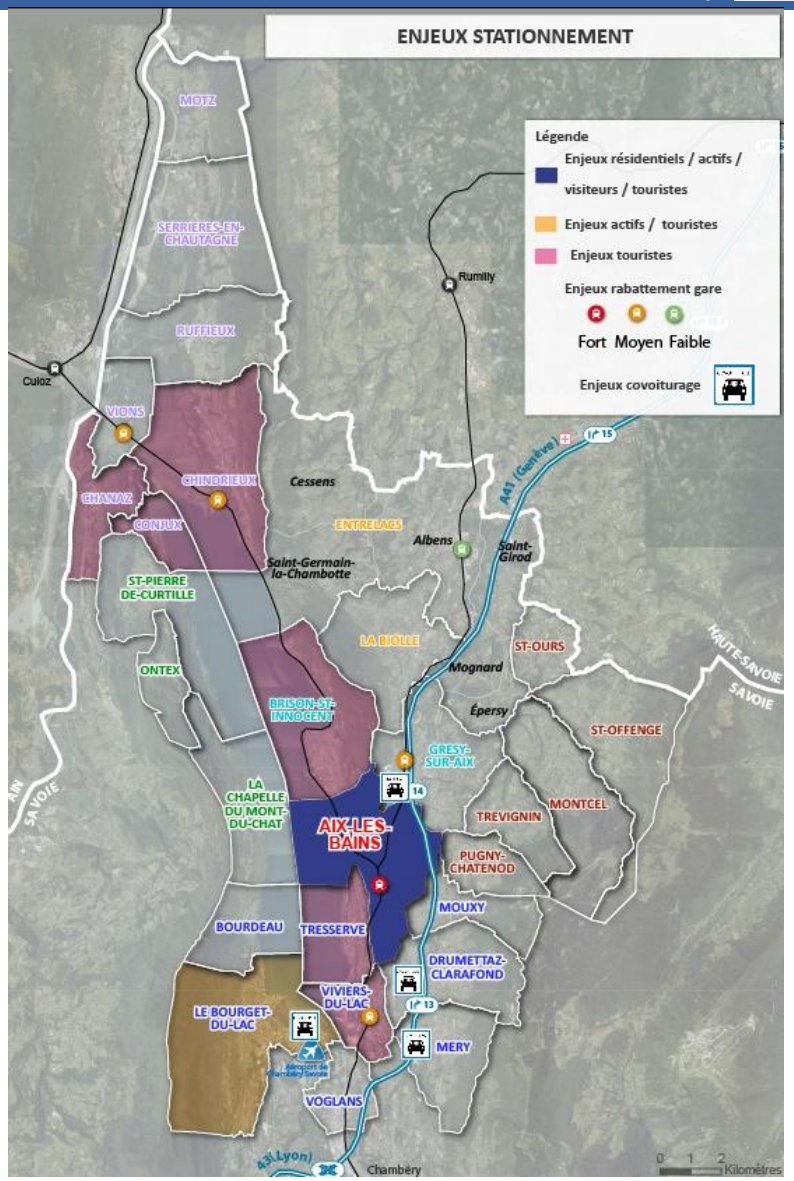
Si les livraisons sur les grandes zones commerciales et les PAE ne posent généralement pas de problème, chaque enseigne étant généralement dotée d'aires de livraisons en propre, des problèmes ponctuels sont observés sur les centres bourg et sur la ville centre, du fait notamment des aires de livraisons pas toujours présentes ou parfois non utilisées et donc d'une **cohabitation difficile entre les véhicules de livraisons et le trafic général**.

Enjeux du stationnement

A partir des constats, diagnostic et analyses du diagnostic, plusieurs enjeux émergent :

- ✓ Seul Aix-les-Bains regroupe des enjeux multiples en matière de stationnement avec des **difficultés de stationnement en rabattement de la gare** mais également une **meilleure gestion à réaliser selon les différents usagers** (actifs, résidents, visiteurs) ;
- ✓ Le **stationnement des touristes est à optimiser** que ce soit en termes de jalonnement (pour les thermes) et de capacité / réglementation pour les plages ;
- ✓ Le **Bourget-du-Lac avec Technolac et l'attractivité touristique cumulent ces 2 enjeux** ;
- ✓ L'attractivité touristique doit également être mieux gérée au niveau des communes **en lien avec des plages** (Viviers-du-Lac, Tresserve et Brison-Saint-Innocent pour Grand Lac) ;
- ✓ Le **covoiturage** est un enjeu à la fois **au niveau des échangeurs autoroutiers et au niveau des principaux pôles d'emplois.**

Un travail concerté autour de ces enjeux sera effectué durant la suite de la réflexion afin de les affiner et/ou modifier.



Les principaux éléments à retenir

ATOUTS

- Une offre globalement suffisante pour répondre aux besoins
- Une bonne prise en compte des enjeux en matière de rotation des véhicules aux abords des commerces
- Une réglementation et une politique tarifaire cohérente dans le centre-ville d'Aix-les-Bains
- Une organisation du réseau viaire comme support de développement de la pratique du covoiturage

FAIBLESSES

- Des effets de bord sur le quartier Liberté, liés à la réglementation dans le centre-ville d'Aix-les-Bains
- Des pratiques de stationnement illicite et une volonté de se stationner au plus près de son lieu de destination (résidents vers leur domicile, parents à l'école…)
- Des réglementations liées au stationnement aux abords des plages incohérentes à l'échelle du territoire

OPPORTUNITES

- Le stationnement en tant qu'outil de report modal en lien avec l'offre de Transport Collectif
- Le covoiturage pour diminuer l'autosolisme
- Le développement de l'autopartage pour diminuer le taux de motorisation des ménages et la pression du stationnement sur l'espace public.

MENACES

- Une augmentation des besoins en stationnement, liée aux évolutions démographiques et à l'augmentation des flux routiers
- Un accroissement de l'usage des gares, et des conditions et offres de stationnement à anticiper

PARTIE 4

LES TRANSPORTS EN COMMUN ET L'INTERMODALITE



Bus Ondéa – Crédit Grand Lac

Parmi les objectifs des PDM se trouvent la diminution du trafic automobile et le développement des Transports Collectifs (TC). Or, pour que les TC constituent une réelle alternative à l'automobile, ils doivent être, au regard d'un déplacement automobile :

- ✓ **Rapides ;**
- ✓ **Confortables ;**
- ✓ **Pratiques ;**
- ✓ **Peu coûteux.**

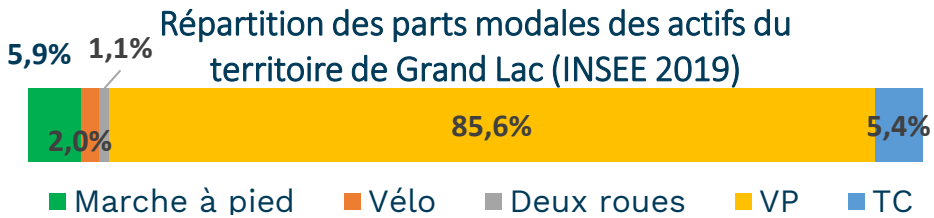
Mais l'attrait des TC fluctue selon le type de trajet réalisé. Ainsi, il convient de bien distinguer les offres selon la fonction qu'elles assurent.

1. Fréquentation & potentiel d'usage des TC dans les trajets quotidiens

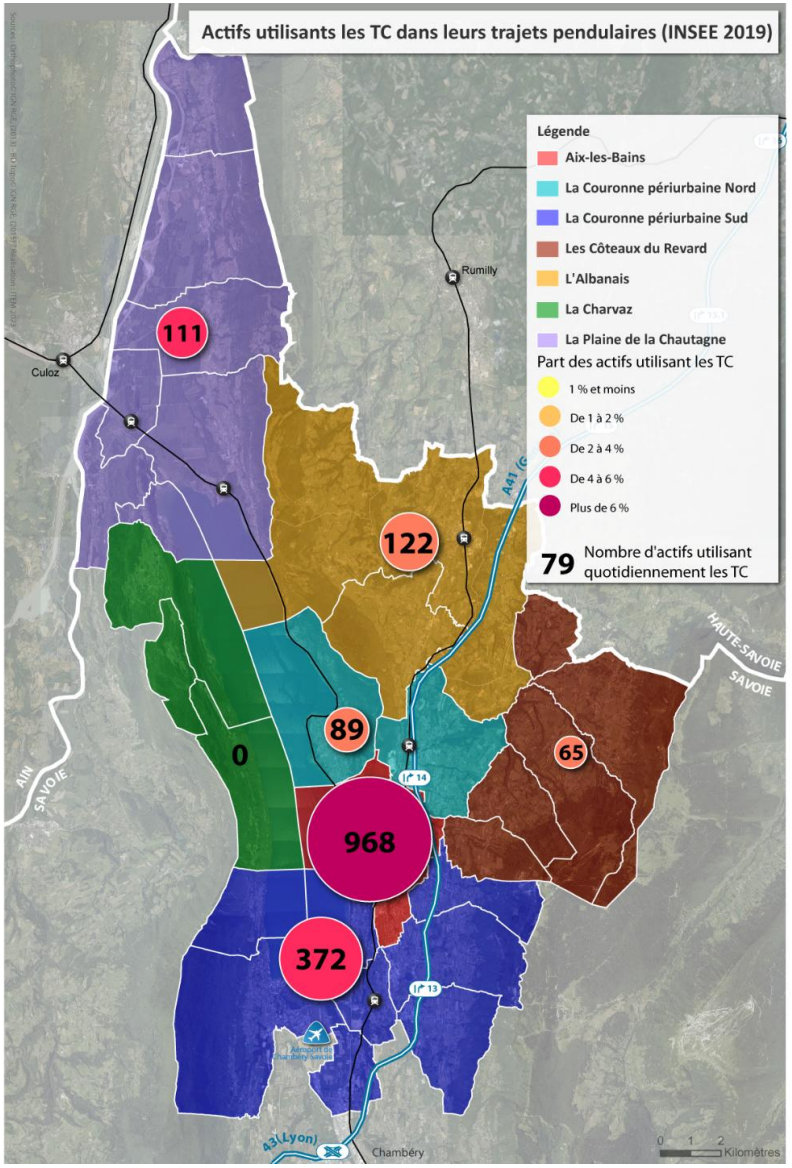
1.1 Une utilisation relativement faible des TC

Pour les trajets pendulaires des actifs, seuls 5,4 % utilisent les TC. Leur utilisation est fortement corrélée à la destination de travail puisque dans près de **40 % des cas c'est pour rejoindre Annecy, Aix-les-Bains ou Chambéry**, et dans **56 % des cas cela concerne un déplacement interne à Aix-les-Bains en TC**.

Sur ce point, l'utilisation vers Chambéry est plus forte (7,9 % des trajets quotidiens pour les actifs du territoire en direction de Chambéry). Les déplacements intra-communaux en transports en commun sont assez peu développés, y compris en interne d'Aix-les-Bains, avec une part modale de 6 %. Cette pratique est **en retrait par rapport à la moyenne en Rhône-Alpes-Auvergne des villes de strates comparables** (de 20 000 à 35 000 hab.) où la part d'utilisation des TC pour les actifs est de 11,3 %.



Origine	Destination	Part des actifs en TC	Nombre d'actifs tous modes
28 communes du PDM	Chambéry	7,9 %	4 406
27 communes du PDM (hors Aix)	Aix-les-Bains	2,6 %	3 515
28 communes du PDM	Annecy	7,7 %	2 361
Aix-les-Bains	Aix-les-Bains	6 %	11 767



1.2 Peu d'actifs se rendent en TC sur Aix-les-Bains depuis le territoire

90 actifs se rendent quotidiennement à Aix-les-Bains en TC, soit **3 % de l'ensemble des actifs effectuant un trajet quotidien vers Aix**. Ce taux faible peut être interprété de deux façons :

1) Des conditions de circulation et de stationnement qui n'incitent pas à l'utilisation des modes alternatifs à l'automobile ;

2) Une offre TC peu adaptée et peu concurrentielle de l'usage automobile.

Pour le premier point, il a été démontré dans les parties thématiques consacrées au réseau viaire et au stationnement, que les **conditions de « saturation » ne sont pas atteintes ici**. Ainsi, **l'utilisation des TC relève plus d'un choix raisonné que d'un choix qui s'impose**.

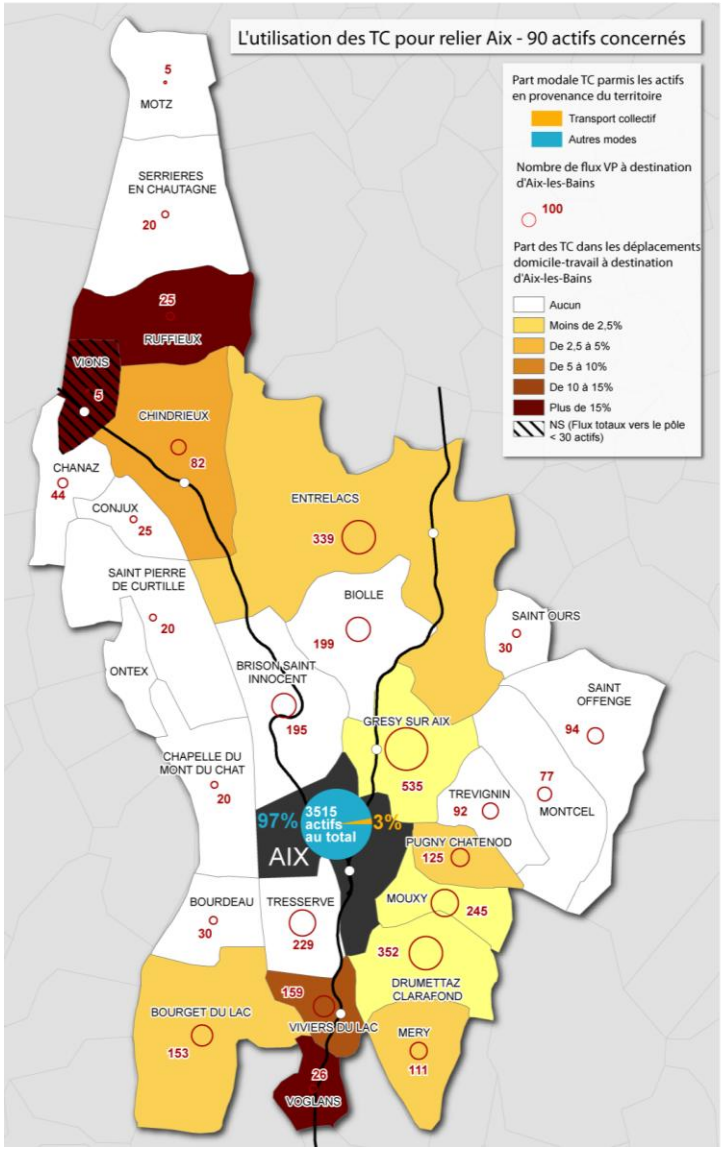
Pour le deuxième point, il convient de **nuancer la qualité de l'offre de TC**. Celle-ci varie fortement **selon les secteurs**. En effet, **5 communes disposent de gares ferroviaires** permettant de rejoindre Aix-les-Bains (entre 16 et 43 services sur un JOB), avec des temps de parcours concurrentiels face à l'automobile. Néanmoins, **l'addition du temps pour aller à la gare « locale » et du temps pour rejoindre le lieu de travail depuis la gare d'Aix-les-Bains,** n'offre **pas forcément un gain de temps au global**.

Pour les **autres communes, l'offre pour rejoindre Aix-les-Bains est plus limitée**. Seules les communes disposant de l'offre régulière du réseau Ondéa, disposent d'une **alternative crédible mais, qui ne permet pas de gagner du temps par rapport à un trajet automobile** *(nombre limité de couloirs bus ou de priorités aux feux).*

Ainsi, la **part d'utilisation des TC sur le territoire à destination d'Aix-les-Bains correspond bien aux potentialités actuelles**.

Il est à noter qu'un **vrai potentiel** existe avec :
- ✓ *1 119 actifs automobilistes qui habitent une commune desservie par une gare ;*
- ✓ *1 309 actifs automobilistes qui habitent une commune desservie par une ligne régulière du réseau Ondéa (dont 694 également desservis par une gare ferroviaire).*

Au total, **1 735 actifs automobilistes ont une offre de TC** *(bus Ondéa ou TER)* **qui peut d'ores et déjà leur permettre une alternative pour leurs déplacements pendulaires**.



1.3 Une bonne utilisation des TC par les actifs pour se rendre sur Annecy

180 actifs **se rendent quotidiennement à Annecy en TC,** soit **7,7 % du total des actifs se rendant quotidiennement à Annecy**. Ce taux important montre que :

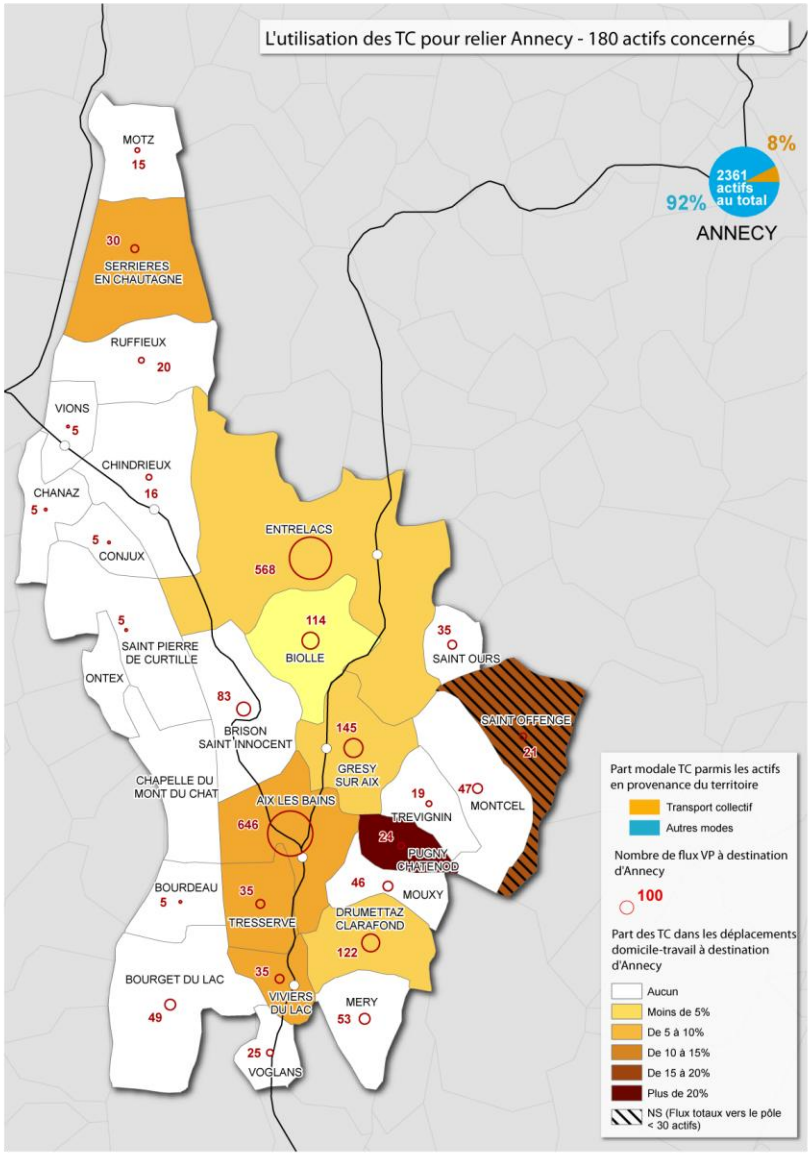
1) Les conditions de circulation et de stationnement au niveau d'Annecy peuvent jouer un rôle dans la recherche d'une solution alternative à l'automobile ;
2) L'offre de TC est présente sur le territoire et doit être concurrentielle face à l'automobile pour rejoindre Annecy.

Pour le premier point, les **conditions de circulation et de stationnement sur Annecy sont beaucoup plus délicates que sur Aix-les-Bains.** De plus, les distances à parcourir sont déjà importantes (30 km par trajet en moyenne), ce qui peut également avoir un **impact financier qui favorise l'utilisation des TC**, toujours plus économes que l'automobile.

Pour le deuxième point, l'offre de TC entre les deux agglomérations consiste principalement dans des services **TER, donc avec une attractivité forte autour des gares ferroviaires**.

Ainsi, 3 communes disposent d'une gare desservant Annecy (Aix-les-Bains, Albens et Grésy-sur-Aix) et les seules communes qui voient des actifs relier Annecy en TC habitent dans une commune située le long de cet axe, ou en proximité immédiate. **La part d'utilisation des TC sur le territoire à destination d'Annecy est liée à l'offre TER au départ de ces 3 gares**. Le choix résidentiel semble fortement corrélé aux possibilités de déplacements vers le lieu de travail pour une destination comme Annecy, puisque plus de **50 % des actifs travaillant sur Annecy habitent une des 3 communes desservies par un TER**.

Compte tenu de l'utilisation déjà plutôt correcte des TC, et de la présence d'une offre TER déjà existante dans les communes les plus fortement peuplées, le potentiel est limité en termes de nouveaux actifs automobilistes pouvant utiliser les TC.



1.4 Une utilisation correcte des TC par les actifs pour se rendre sur Chambéry mais qui peut être améliorée

347 actifs **se rendent quotidiennement à Chambéry en TC,** soit **7,9 % du total des actifs se rendant quotidiennement à Chambéry**. Ce taux plus élevé que sur les déplacements internes montre que :

1) Les conditions de circulation et de stationnement à Chambéry peuvent jouer un rôle dans la recherche d'une solution alternative à l'automobile ;
2) L'offre de TC est présente sur le territoire et doit être concurrentielle face à l'automobile pour rejoindre Chambéry.

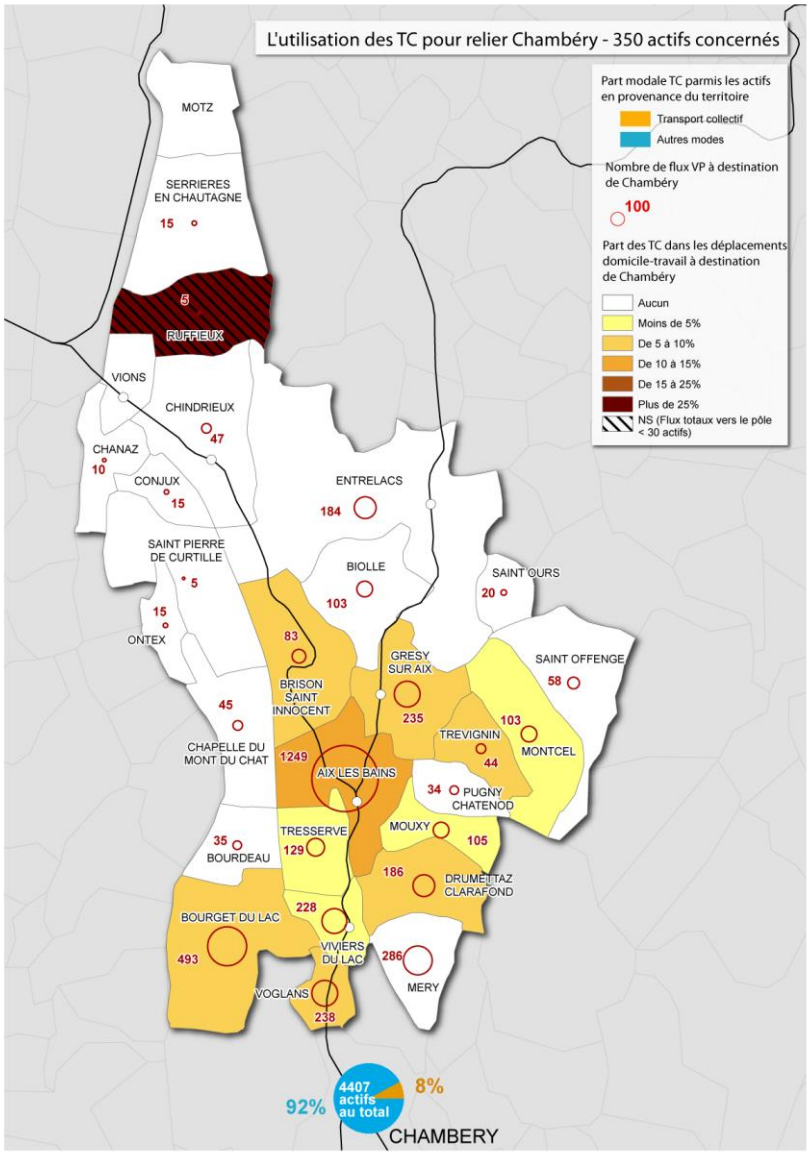
Pour le premier point, les **conditions de circulation et de stationnement sur Chambéry sont beaucoup plus délicates que sur Aix-les-Bains**.

Pour le deuxième point, **l'offre de TC se caractérise avec l'offre TER au départ des 6 gares** mais également avec **l'offre de TC urbain de Chambéry (Réseau Synchro) au niveau des communes du Bourget-du-Lac et de Voglans**, qui disposent d'une ligne régulière (Ligne A). Logiquement, ces communes ont des parts d'utilisation des TC élevées pour les actifs travaillant à Chambéry.

Enfin, les 3 communes disposant d'une gare ferroviaire desservant Chambéry, et dont les actifs se rendent à Chambéry pour travailler, ont des **bons taux d'utilisation des TC :**

- ✓ **14,4 % des actifs** résidant à **Aix-les-Bains** et travaillant à Chambéry ;
- ✓ **9,4 % des actifs** résidant à **Grésy-sur-Aix** et travaillant à Chambéry ;
- ✓ **Et 4,1 % à Viviers-du-Lac**, un taux plus faible qui peut s'expliquer par la proximité immédiate de la commune avec Grand Chambéry, qui favorise d'autres modes (vélo, TC de Chambéry, …).

Le potentiel de développement de l'usage des TC pour les actifs reliant Chambéry reste important. En effet, dans chaque commune comprenant une gare ferroviaire, en dehors d'Aix-les-Bains, il peut être visé une part TC supérieure à 10 %, au global c'est un potentiel atteignable de 11 à 12 % de part modale des TC pour les déplacements vers Chambéry.



Suite à la loi LOM (Loi d'Orientation des Mobilités) de 2020 , la politique de transports est gérée par différentes Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) :

- **La Région Auvergne-Rhône-Alpes est chef de file de la mobilité sur son territoire. En matière de transports collectifs, elle a pour mission d'organiser l'offre de transport ferroviaire régional (TER) et les transports routiers interurbains (anciennement sous la responsabilité du Département) ;**
- **La Communauté d'Agglomération de Grand Lac est Autorité Organisatrice de la Mobilité sur son territoire, avec des compétences qui couvrent par exemple la mobilité active, la mobilité partagée (covoiturage), et l'organisation d'un transport collectif urbain régulier, Ondéa, dont l'exploitation est déléguée à RATP DEV ;**
- **Les opérateurs ferroviaires en open-access pour les trains grandes lignes et les TGV s'arrêtant en gare d'Aix-les-Bains.**

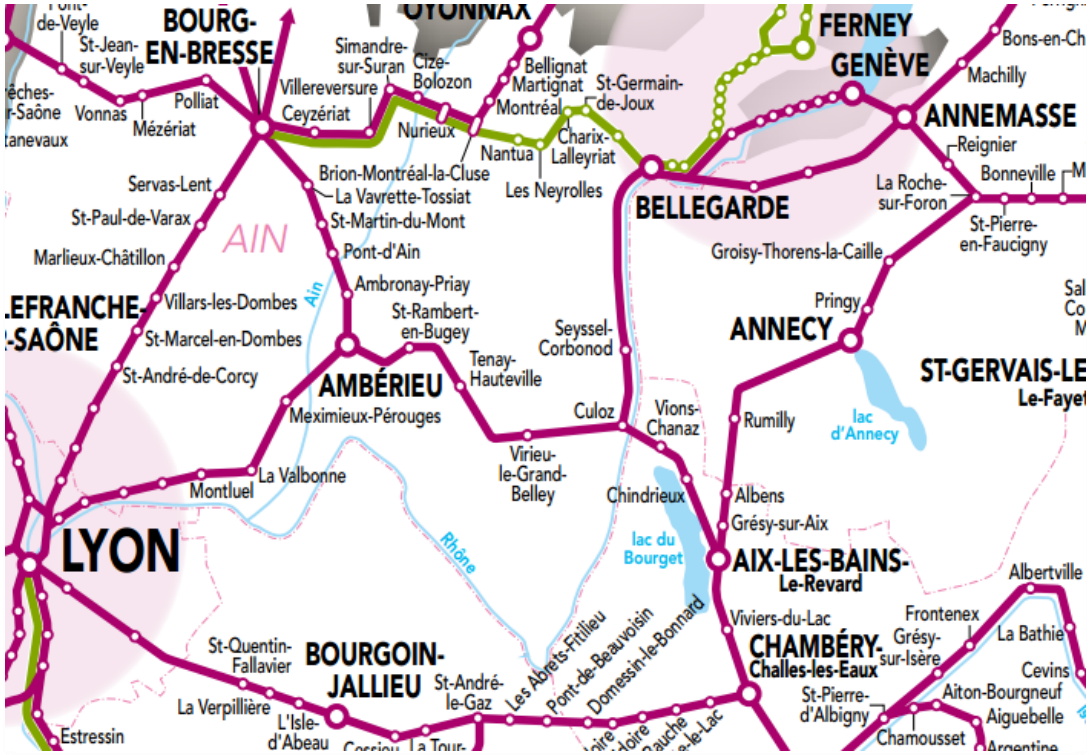
2. *L'offre ferrée sur Grand Lac autour de 6 gares*

En matière ferroviaire, le **territoire dispose de 6 gares**. La gare d'Aix-les-Bains est le **principal lieu d'intermodalité** ferroviaire de Grand Lac, avec également une dimension nationale de par l'offre TGV qui y est proposée.
Les gares d'Albens, Chindrieux, Grésy-sur-Aix, Vions/Chanaz et Viviers-du-Lac, **offrent un nombre de services plus limité**, tant en termes de destinations proposées que de niveau de service.

2.1 L'offre TGV organisée depuis Paris

La gare SNCF d'Aix-les-Bains est la seule du territoire à disposer d'une offre de ce type. **5 A/R quotidiens directs sur un JOB permettent de relier Grand Lac avec Paris**. Une dizaine de trajets supplémentaires sont possibles avec une correspondance à Chambéry ou Lyon. L'offre Intercités de nuit entre Paris et Saint-Gervais-les-Bains et qui desservait Aix-les-Bains a quant à elle été supprimée.

Cette offre compétitive en temps est un **atout non négligeable pour favoriser l'arrivée des touristes notamment depuis l'Ile-de-France**. Toutefois, les prix pratiqués peuvent rebuter certains publics, en particulier ceux qui voyagent à plusieurs : à partir de deux passagers par voiture, les prix du train ne sont plus compétitifs.



Les passages à niveaux (PN) dangereux sur Grand Lac : *dans la cadre du projet du Lyon Turin, il est prévu d'augmenter le trafic fret sur la ligne historique Dijon Modane, ligne traversant le territoire de Grand lac en passant par la Chautagne. Ainsi la SNCF prévoit une étude de sécurisation des PN sur cette ligne, seront donc concernés tous les PN de Grand lac sur la ligne Chautagne / Brison-St-innocent / Aix-les-Bains/ Viviers-du-Lac / Voglans. De plus la commune d'Entrelacs à demandé une étude de sécurisation des 2 PN présents sur cette commune..*

2.2 L'offre du réseau régional autour d'un axe Annecy / Chambéry via Aix

Des TER centralisés depuis Aix

Tous les TER circulant sur Grand Lac desservent la gare d'Aix-les-Bains. C'est le nœud ferroviaire du territoire : 179 trains par jour ouvré. Pour les autres gares :

- ✓ **Albens** bénéficie du plus grand nombre de services quotidiens (48), suivie de Grésy-sur-Aix (41), toutes deux sur la ligne entre Annecy et Chambéry ;
- ✓ **Vions-Chanaz** et **Chindrieux**, sur l'axe Chambéry <> Culoz <> Genève, situées dans une des zones les moins denses de Grand Lac, sont parmi les moins bien desservies (14) ;
- ✓ **Viviers-du-Lac** est la gare la moins bien desservie (13). Elle est pourtant située sur l'axe entre Aix-les-Bains et Chambéry, le plus densément circulé, et au cœur du péri-urbain sud, dans une zone dense en emplois et en habitat. **Le très récent aménagement d'un nouveau pôle multimodal et la connexion avec la ligne 1 du réseau Ondéa justifieraient une desserte ferroviaire beaucoup plus dense**. Les TER réalisant un arrêt à Viviers-du-Lac ajoutent seulement 2 minutes au trajet par rapport aux directs entre Chambéry et Aix-les-Bains.

Certains services ferroviaires sont remplacés par des cars, dont les temps de parcours sont rallongés. On constate également des trous de desserte de plus de 5 heures sans trains. Un niveau d'offre faible qui explique en partie la plus faible fréquentation de ces gares.

Des temps de parcours en train compétitifs par rapport à l'automobile

Pour la plupart des trajets entre les quartiers de gare de Grand Lac ou vers les pôles urbains proches, **le train est le transport le plus rapide. 11 minutes seulement sont nécessaires pour relier Aix-les-Bains à Chambéry, contre 18 à 30 minutes en voiture**, avec un temps de trajet très volatile selon les conditions de circulation et la congestion routière. Vers Annecy, les temps de trajet sont proches, en raison d'un tracé sur autoroute sur la majorité du parcours.

Pour les trajets intérieurs, **le train est désavantagé sur les liaisons transverses nécessitant un changement**, comme entre Viviers-du-Lac et Grésy-sur-Aix : 34 minutes de trajet, dont 26 minutes de correspondance à Aix-les-Bains… Contre 12 à 20 minutes en voiture. **La voiture est aussi voire plus compétitive que le train pour les trajets de moyenne distance**, par exemple vers Grenoble ou Genève.

Enfin, **l'avantage compétitif du train sera plus fort pour les gares ferroviaires qui sont au cœur d'un quartier dense, et facilement accessibles à pied ou à vélo depuis plusieurs pôles générateurs de déplacements** (établissements scolaires, zones d'activités, habitat dense…). Pour les gares les plus isolées des densités (démographiques ou économiques), comme **Chindrieux**, l'intérêt du train par rapport à la voiture décroît avec l'éloignement de la gare. D'où la nécessité de penser l'aménagement du territoire selon la proximité de modes de transports collectifs efficients.

GARE	Nb trajets un JOB	Nb trajets après 20h (JOB)	Nb trajets un samedi	Nb trajets un dimanche
Aix-les-Bains	179	24	146	133
Albens	48	6	33	28
Chindrieux	14	2	11	10
Grésy-sur-Aix	41	5	27	26
Vions-Chanaz	14	2	11	10
Viviers-du-Lac	13	3	10	10

Temps de parcours (en minutes, à l'heure de pointe du matin sur un jour ouvré)

Parcours	Train	Voiture *(de gare à gare, selon conditions)*
Aix-les-Bains <=> Annecy	40	30-50
Aix-les-Bains <=> Chambéry	11	18-30
Aix-les-Bains <=> Albens	12	14-22
Aix-lesBains <=> Chindrieux	9	20-28
Aix-les-Bains <=> Viviers-du-Lac	4	9-16
Chindrieux <=> Chambéry	25	35-50
Viviers-du-Lac <=> Chambéry	7	10-16
Aix-les-Bains <=> Bellegarde	38	60-85
Aix-les-Bains <=> Lyon	71	70-110
Aix-les-Bains <=> Genève	67	55-85
Viviers-du-Lac <=> Grésy-sur-Aix	34	12-20
Aix-les-Bains <=> Grenoble	56	55-85
Aix-les-Bains <=> Paris	3h19	5h-7h40
Albens <=> Chindrieux	33	18-22

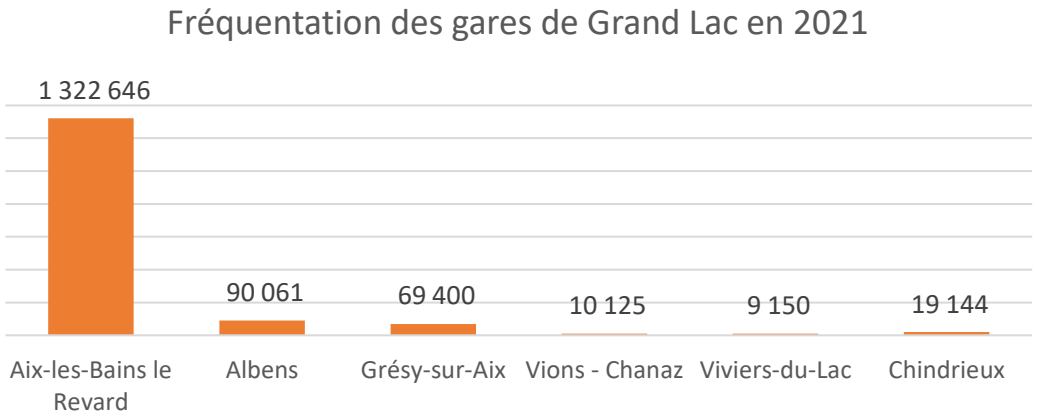
2.3 Une fréquentation des gares ferroviaires de 1,5 M de voyageurs en 2021

La fréquentation des 6 gares ferroviaires en 2021 montre que **la gare d'Aix-les-Bains centralise les flux, avec 87 % du trafic voyageur qui se concentre dans cette gare, soit plus de 1,3 millions de voyageurs. Deux gares secondaires suivent, Albens et Grésy-sur-Aix, qui totalisent 10 % de la fréquentation**. Les 3 autres gares (Vions-Chanaz, Viviers-du-Lac et Chindrieux) sont en revanche beaucoup moins fréquentées.

↘ Reprise forte des fréquentations

En 2021, la **fréquentation des 6 gares s'établissait à plus de 1,5 millions de voyageurs, en diminution par rapport à 2019, dernière année avant la pandémie de Covid et les restrictions de circulation qui en ont découlé**. Cependant, et malgré les restrictions encore en place début 2021, les gares ferroviaires ont rapidement retrouvé ou dépassé les chiffres de fréquentation d'avant la pandémie.

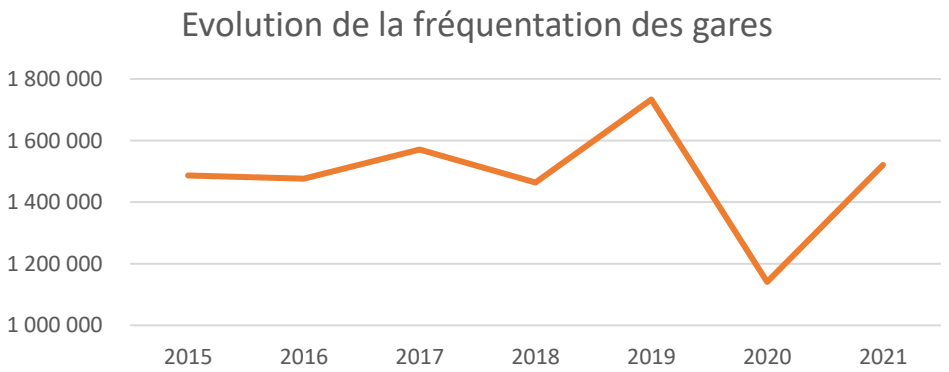
Dans le détail, toutes les gares ont connu une forte progression en 2019. En revanche, depuis 2015 la fréquentation semble stagner pour les gares d'Albens et de Grésy-sur-Aix. A l'inverse, les gares de Vions-Chanaz, Viviers-du-Lac et Chindrieux, après une période 2015-2018 en baisse, connaissent une bonne croissance de fréquentation.



2.4 Modes de déplacement pour arriver et partir des gares

En 2022, la Région Auvergne-Rhône-Alpes a fait réaliser des enquêtes sur les modes de déplacement empruntés pour accéder aux gares (accès) et pour en repartir (diffusion). Les 6 gares du territoire de Grand Lac ont été enquêtées, avec plus de 8 300 interfaces (accès & diffusion) qui en sont ressorties. La principale gare enquêtée est la plus fréquentée, Aix-les-Bains (7 290 flux) puis Albens (608).

Cette enquête a relevé les pratiques sur l'ensemble des trains et cars réalisant un arrêt dans la gare, chaque circulation a été enquêtée une fois, sur un JOB. Cette enquête est donc une photo à un instant T (sur un JOB) dans chaque gare, et non pas d'une moyenne sur l'année. Il est donc nécessaire de faire preuve de prudence sur la représentativité des flux, notamment lorsqu'ils sont faibles. C'est pourquoi, en dehors d'Aix-les-Bains et d'Albens, les autres gares ne pourront être étudiées individuellement, car ayant un nombre de flux enquêté faible.



↘ Les modes actifs sont les principaux modes d'accès et de diffusion

34 % des flux d'accès et de diffusion autour des gares de Grand Lac sont réalisés en marche à pied, c'est est le principal mode. Ces usagers en interface avec le train ont donc une origine ou destination proche de la gare : le temps de trajet idéal à pied vers une gare pour une majorité d'usagers se situe en-dessous de 15 minutes, soit environ 1 km. Avec le vélo, qui permet de couvrir une distance plus grande autour de la gare, les modes actifs comptent pour 44% des flux. Pour le vélo, l'embarquement dans le train représente la pratique la plus répandue, devant le stationnement en gare et les vélos en libre-service.

Les transports collectifs sont le deuxième mode d'accès et de diffusion aux gares, qu'il s'agisse d'une correspondance avec un transport routier (bus urbain, car interurbain…) **ou ferroviaire** (TER, TGV…)**, ils représentent 27 % des flux d'accès et de diffusion.** Dans cette catégorie, le bus urbain est le principal mode, juste devant les trains régionaux.

Enfin, 26 % des flux se font via l'automobile, la pratique la plus courante étant le dépose minute : l'usager en direction ou au sortir de la gare se fait déposer ou récupérer en voiture en tant que passager devant la gare. Au final, seuls 17,60% des flux nécessitent un stationnement automobile à proximité de la gare (comme conducteur ou comme passager).

↘ Hors d'Aix-les-Bains, les TC reculent au profit de la voiture et des modes actifs

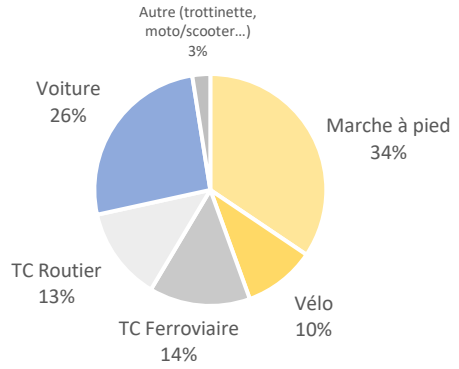
A Aix-les-Bains, qui représente un poids majoritaire dans les flux enquêtés, ces tendances se confirment. Les flux d'accès et de diffusion des autres gares du territoire donnent une place encore plus forte aux modes actifs (plus de 50 %) et une proportion importante pour les flux liés à l'automobile (plus de 30%). Dans ces gares, les TC ne représentent plus que 13% des flux, notamment en raison de la faiblesse des correspondances avec les transports collectifs urbains et d'une offre TER limitée.

↘ Conforter et encourager les pratiques actuelles

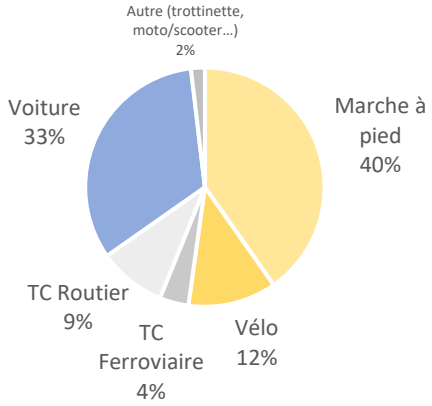
Près des ¾ des flux (74%) ne recourent à aucun mode individuel motorisé, et privilégient les modes actifs ou les transports collectifs. D'où l'importance, pour conforter, encourager et développer ces pratiques, de :

- ✓ Densifier les quartiers de gare (en résidentiel et en pôles générateurs de déplacements) ;
- ✓ Améliorer les accès (trottoirs confortables, traversées piétonnes et accès cyclables sécurisés, jalonnement…) ;
- ✓ Fluidifier les accès à la gare en bus (correspondances de quai à quai, abonnements combinés, couloirs de circulation réservés sur les axes congestionnés, information voyageur multimodale…) ;
- ✓ Développer l'usage du réseau ferroviaire (cadencement, correspondances, information multimodale…).

Part des modes de déplacement dans l'accès/diffusion des gares de Grand Lac



Part des modes de déplacement dans l'accès/diffusion des gares - Hors Aix-les-Bains



3. Les transports collectifs routiers

Le réseau de transports collectifs urbains organisé par Grand Lac est Ondéa, opéré en Délégation de Service Public par RATP Dev depuis 2015. Le réseau a connu une refonte importante en 2022 qui a représenté un saut qualitatif important avec une volonté de conquérir les actifs (desserte d'Héxapôle, calage de la ligne 2 sur le TER, ajout de 2h d'amplitude pour se caler sur les horaires de l'hôpital). L'objectif étant de couvrir tout le territoire avec une solution de transport : lignes principales, lignes de proximité et mobilité à la demande sont l'armature des transports collectifs sur Grand Lac. La refonte de 2022 s'est accompagnée d'une forte hausse de l'offre (exemple avec la ligne avec + 42 % d'offre supplémentaire).

Les interactions avec le réseau Synchro de Grand Chambéry sont importantes : ligne A (Synchro) à Technolac et Le Bourget-du-Lac, et Transport à la demande (Ondéa) en rabattement vers le P+R de Maison Brûlée du réseau Synchro.

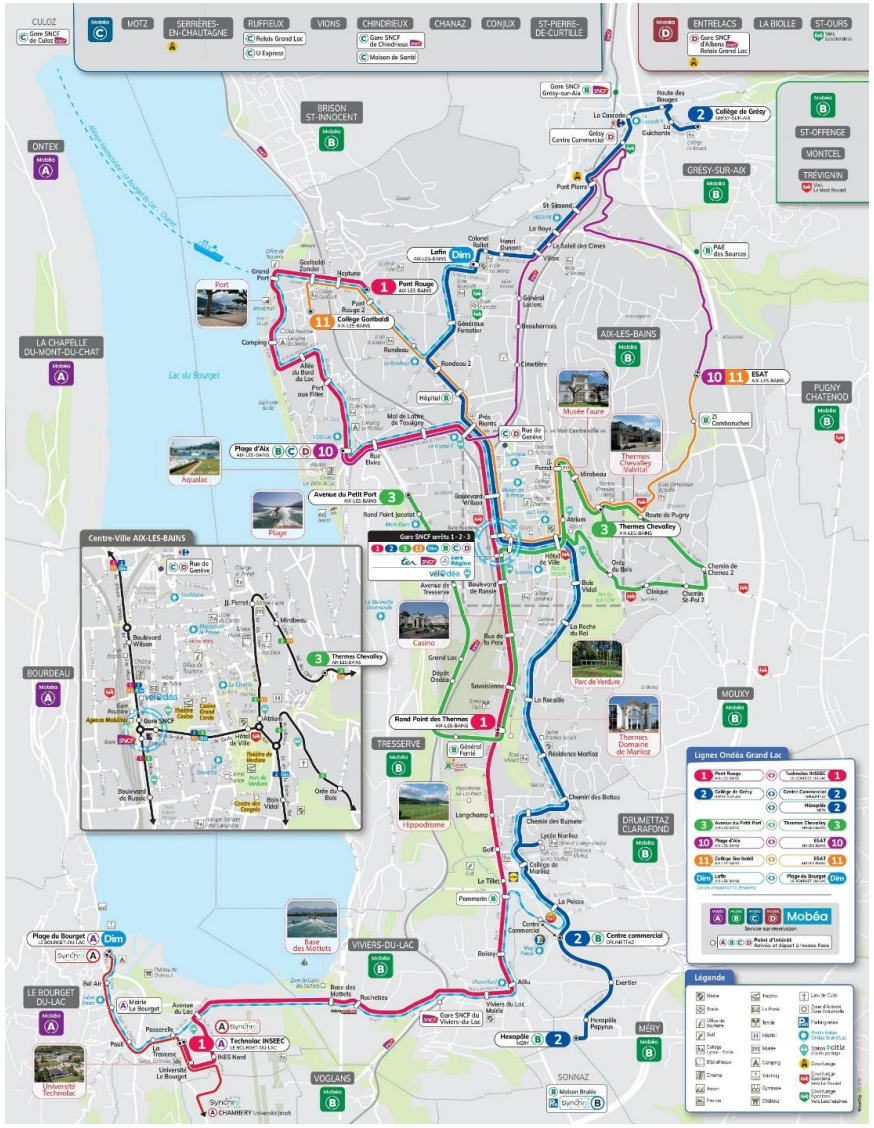
La Région Auvergne-Rhône-Alpes organise également des TC routiers réguliers, des lignes de cars interurbains traversant une partie du territoire.

3.1 Lignes principales Ondéa & Synchro

Le réseau des lignes principales couvre **les 5 communes les plus urbaines de Grand Lac** : Grésy-sur-Aix, Aix-les-Bains, Drumettaz, Méry, Viviers-du-Lac et le Bourget-du-Lac. 5 lignes sont classifiées comme « principales » :

- ✓ **Ligne 1 :** Pont-Rouge (Aix-les-Bains) <> Technolac (Le Bourget-du-Lac)
- ✓ **Ligne 2** : Collège (Grésy-sur-Aix) <> Hexapôle (Méry)
- ✓ **Ligne 3** : interne à Aix-les-Bains, Avenue du Petit Port <> Thermes Chevalley
- ✓ **Ligne A (Synchro)** : Le Bourget-du-Lac <> Université Jacob (Grand Chambéry), deux communes concernées (Le Bourget-du-Lac et Voglans) ;
- ✓ **Ligne B (Synchro)** : P+R Maison Brûlée <> Roc Noir, intégralement sur Grand Chambéry, le TAD Mobéa (zone B) est en rabattement pour les usagers du quart sud-est de Grand Lac ;

Bien que catégorisées comme « principales », les **lignes 10 (Plage d'Aix <> ESAT Papillons Blancs) et 11 (collège Garibaldi <> ESAT Papillons Blancs)** ne disposent que de 2 services quotidiens, soit un aller et un retour par jour, sur les heures de pointe et en lien avec les horaires de l'ESAT. Elles ne répondent pas totalement aux besoins de déplacement des actifs ou pour motifs achats ou loisirs.



Plan actuel du réseau Ondéa

3.2 Lignes de proximité Ondéa

Numérotées de 100 à 511, 56 lignes sont dites « **de proximité** ». Elles sont d'abord à destination des **publics scolaires** : les terminus sont quasi-systématiquement des établissements scolaires, et circulent les jours de la semaine, en période scolaire. L'ensemble des communes de Grand Lac est couvert par un service de ligne de proximité. Ces lignes centralisent les flux sur la centralité d'Aix-les-Bains, et notamment le lycée Marlioz.

Si elles ne sont pas réservées aux usagers scolaires, **leur intérêt pour des publics non-scolaires s'avère limité**, en raison d'un nombre faible de services, concentrés sur les horaires des établissements scolaires. Près des 2/3 de ces lignes ont seulement 2 services dans la journée, soit un aller un retour par jour. Seules 4 lignes ont un niveau de desserte supérieur à 10 services quotidiens (**lignes 100, 101, 102 et 107**) car elles desservent plusieurs établissements (Marlioz et Garibaldi). L'amplitude horaire est également faible, notamment en fin de journée, avec un dernier service effectué entre 17h et 18h. Ce qui ne permet pas de répondre aux besoins de déplacement de loisirs en soirée, ou à ceux des actifs ayant des horaires décalés.

3.3 Les cars interurbains de la Région Auvergne-Rhône-Alpes et SIBRA

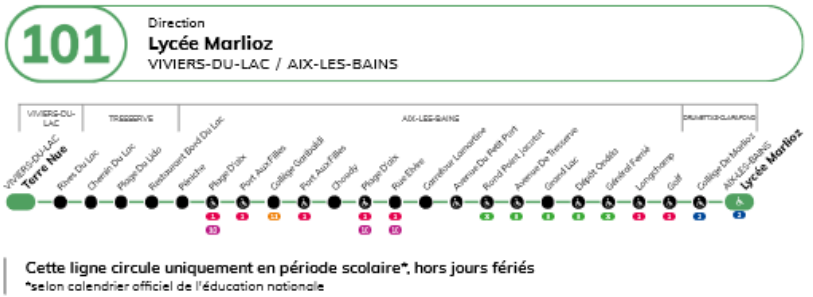
Deux lignes régulières du réseau de Cars Région Savoie (anciennement Belle-Savoie Express) desservent Grand Lac :

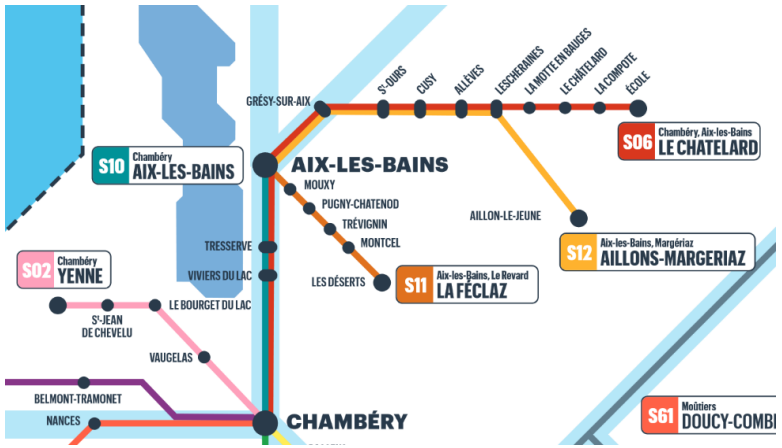
- ✓ **Ligne S02/A73 :** Chambéry <> Belley, elle dessert deux communes de Grand Lac, Voglans et Le Bourget-du-Lac. Elle circule toute l'année et concentre ses services en heures de pointe, elle est plutôt destinée aux actifs. Avec 24 services par jour en JOB, elle fait partie des lignes structurantes de Grand Lac ;
- ✓ **Ligne S06 :** Chambéry <> Le Châtelard, quatre communes sont traversées par cette ligne : Viviers-du-Lac, Aix-les-Bains, Grésy-sur-Aix et Saint-Ours. Bien qu'elle circule toute l'année, ses quatre services en JOB sont plutôt à destination des scolaires, avec un nombre important d'établissements scolaires desservis.

Trois autres lignes, traversent Grand Lac (S10, S11 et S12), elles sont plutôt à destination des touristes et usagers loisirs.

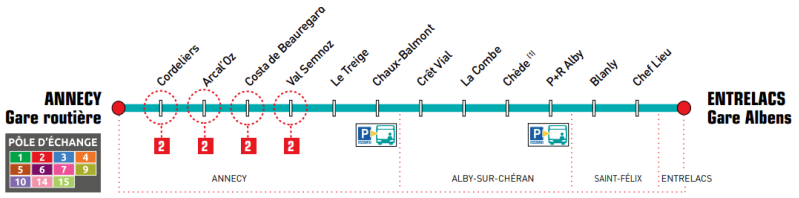
Le réseau SIBRA du Grand Annecy dessert Grand Lac avec la **ligne 40 Express** de la Gare Routière d'Annecy à Entrelacs (un seul arrêt à la gare d'Albens) avec 20 services par jour du lundi au samedi.

Liste des arrêts desservies par la ligne 101 du réseau Ondéa





Réseau des cars Région Savoie – zoom sur le secteur Grand Lac



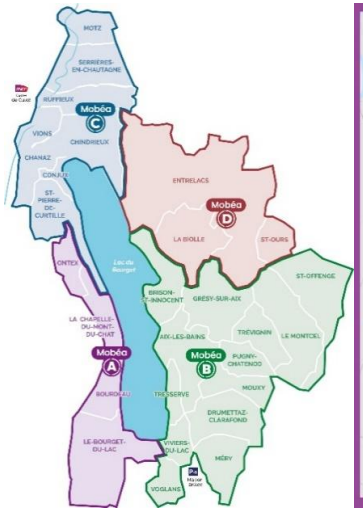
Liste des arrêts de la ligne 40 Express du réseau qui dessert Grand Lac

3.4 Les autres lignes de Transports Collectifs routiers

↘ Le Transport à la demande (TAD) Mobéa

L'offre de transports réguliers est complétée par un service de TAD qui permet, depuis des zones qui ne sont pas desservies par une ligne régulière, de rabattre les voyageurs vers des « points d'intérêts » (gares, zones d'activités, arrêts de lignes régulières Ondéa…) sur le territoire de Grand Lac ou voisins (Gare de Culoz, et P+R de Maison Brûlée).

4 grandes zones de couverture sont définies (A, B, C et D), les usagers réservent jusqu'à 20 minutes avant le départ (dans le cas d'une réservation par internet). La tarification est la même que sur le réseau urbain. Un départ par heure est planifié (les horaires aux points d'intérêt sont définis en avance, et toujours les mêmes), de 7h à 19h, la course ne se déclenche que si une réservation est effectuée.





Cartes de zonage du TAD Mobéa

↘ L'offre TAD pour les PMR : Mobéa pour tous

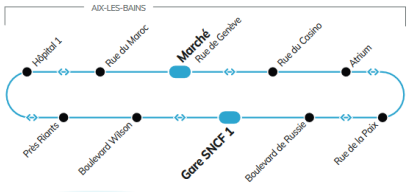
Un service TAD en porte-à-porte, à destination des PMR pour limiter les difficultés de déplacements d'un public de personnes présentant un handicap reconnu à 80% d'invalidité (handicap moteur, visuel…) et réservable par téléphone ou par internet. Le service fonctionne du lundi au samedi, de 7h à 19h. La tarification est identique à celle des lignes régulières.

↘ Ligne du marché Mobi'Aix

En 2023, Ondéa met en place une ligne circulant en boucle dans l'hypercentre d'Aix-les-Bains, entre la gare et la rue de Genève. Cette navette circule une fois par heure et par sens, uniquement les jours de marché (mercredis et samedis), toute l'année hors jours férié. Elle effectue notamment un arrêt au parc relais Prés Riants. Elle est clairement destinée aux chalands du marché d'Aix-les-Bains.



Fiche horaire ligne Mobi'Aix



↘ Les lignes touristiques

Afin de répondre aux **besoins de déplacements des touristes et déplacements pour des motifs de loisirs**, venant sur Aix-les-Bains pour le thermalisme ou pour les activités de sports d'hiver ou de montagne en été, différents services organisés par la Région Auvergne-Rhône-Alpes sont en place.

En été : Ligne S10, dite « Des plages » - tous les jours d'été, à une fréquence de 1 bus toutes les heures ou 2 heures, de Chambéry à Aix-les-Bains par les plages et bords du lac du Bourget / **Ligne S11, vers La Féclaz -** tous les jours d'été, au départ d'Aix-les-Bains, avec 3 A/R en semaine et 4 le week-end pour une desserte des zones de loisirs de montagne du Revard ;

En hiver : Ligne S11, vers La Féclaz - tous les jours en hiver, au départ d'Aix-les-Bains, avec 4 A/R par jour pour une desserte des zones de loisirs de montagne du Revard / **Ligne S12, vers Les Aillons -** sur les week-ends et les jours de semaine des vacances d'hiver, 1 A/R par jour pour desservir la station de ski d'Aillons-Margériaz.







Horaires des lignes touristiques régionales

4. Niveau d'offre des lignes routières structurantes

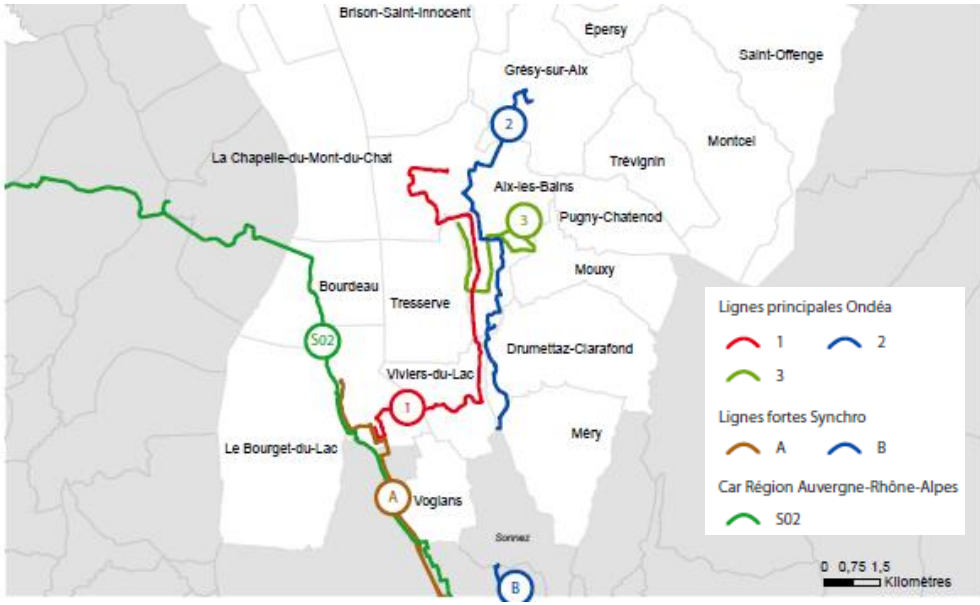
4.1 Nombre de services

Les lignes structurantes étudiées ici offrent un nombre de services supérieur à 10 par JOB. 10 lignes routières (hors ligne « Dim ») sont dans ce cas, et traversent 11 communes. Les deux lignes Synchro A et B sont celles disposant du niveau de service le plus dense : environ 180 services /jour et une bonne fréquence maintenue en heures creuses et après 20h. Cependant, 2/3 des services de la ligne A ont pour terminus Technolac. Seul 1 bus sur 3 est prolongé jusqu'au centre du Bourget-du-Lac. Ces lignes desservent partiellement ou indirectement Grand Lac, leur impact est limité.

Les lignes principales Ondéa 1, 2 et 3 offrent un niveau de desserte 50% inférieur en comparaison : entre 82 et 118 services en JOB. La ligne 2 est la plus fournie du réseau. Pour ces trois lignes, le niveau de service est constant entre l'heure de pointe du matin et les heures creuses, et le niveau de service les samedis se maintient à un niveau correct (50-90 services). En revanche, la ligne 2 se distingue avec le meilleur niveau d'offre après 20h (12), tandis que la ligne 3 propose seulement 3 services après 20h en semaine.

Ces lignes circulent toute l'année, hors dimanches et jours fériés. Pour ces jours la ligne unique « Dim » reprend les principaux arrêts des lignes 1, 2 et 3 (22 services dans la journée). La ligne Synchro A circule avec des horaires réduits : 21 services, Grand Lac n'étant desservi que dans la deuxième moitié de journée (à partir de 13h).

Lignes structurantes traversant le terrtitoire de Grand Lac



		Nombre de services					
Ligne	Catégorie	JOB	HPM (7h30-8h30)	HC (14h30-15h30)	Après 20h	Samedi	Dimanche
1	Principale	82	6	6	5	54	0
2	Principale	118	7	7	12	90	0
3	Principale	82	6	6	3	56	0
A	Synchro	184	21	8	11	53	21
B	Synchro	178	12	12	13	161	48
S02/A73	Interurbain	24	4	0	0	11	0

4.2 Amplitude horaire et temps d'attente

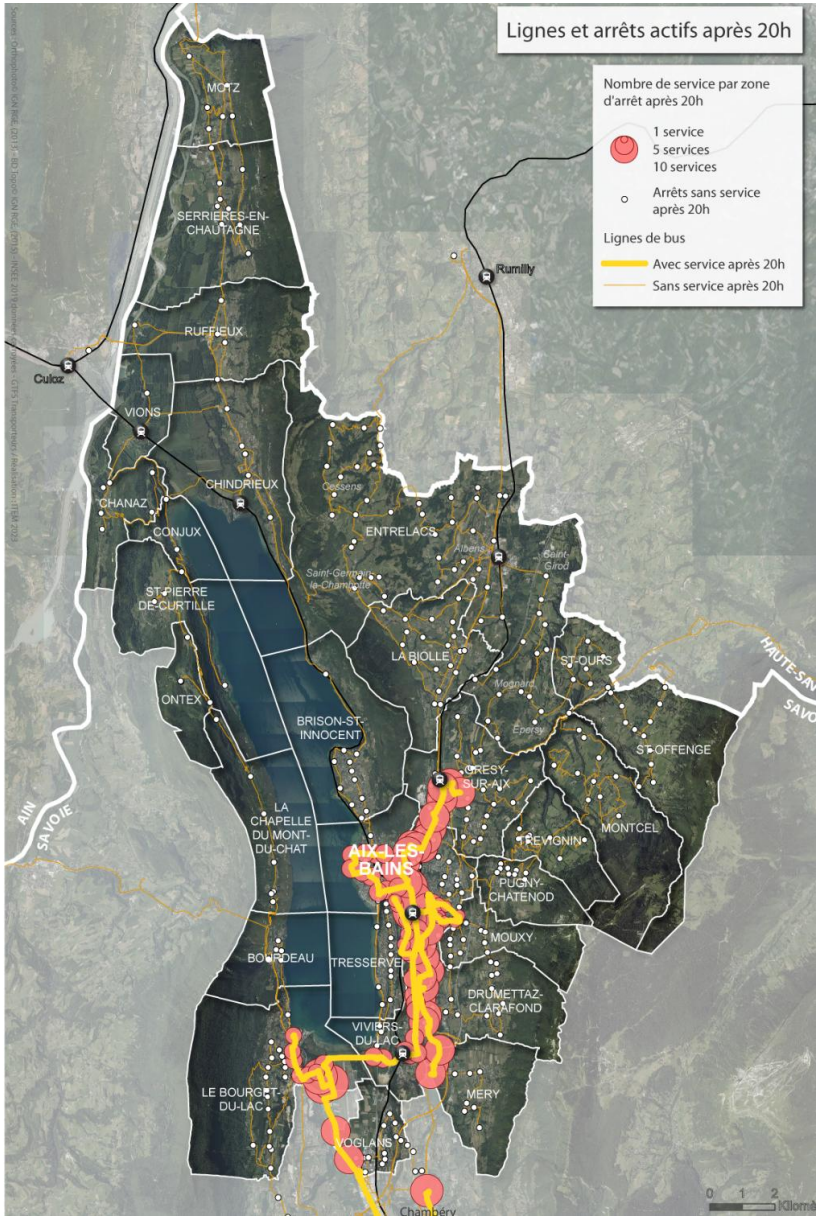
Globalement, l'amplitude horaire et les temps d'attente moyens sur les lignes structurantes sont très variables selon la catégorie de la ligne :

- ✓ **Les lignes « principales » Ondéa** débutent autour de 6h du matin et terminent autour de 21h, une amplitude d'environ 15-16 heures. C'est correct mais ne répond pas à certains besoins de déplacements comme ceux des actifs en horaires décalés ou bien les déplacements de loisirs en soirée, qui sont pénalisés par une fin de service avant 22h. Le temps d'attente moyen ne varie pas entre les heures pleines et les heures creuses, il est de 20 minutes pour les lignes 1 et 3 et descend à 15 minutes pour la ligne 2.

La refonte du réseau en 2022 a permis de faire un saut qualitatif en termes d'amplitude horaire (+ 2h) avec une fréquence de passage pour les 3 lignes principales de 20 minutes maximum et un maintien de l'offre lors des petites vacances. Ainsi, l'offre à l'échelle d'une ville centre comme celle d'Aix-les-Bains apparaît comme importante comparée à des réseaux dans strates démographiques comparables (Mâcon // Montluçon // Nevers // Roanne, …).

- ✓ **Les lignes A et B Synchro** débutent avant 5h30 et terminent après 22h du lundi au mercredi et après minuit du jeudi au samedi, une amplitude horaire de plus de 19 heures. Le temps d'attente moyen entre deux bus est de 6 à 10 minutes en heures de pointe et de 10 à 15 minutes en heures creuses. Ce niveau d'offre est plus à même de répondre aux besoins de déplacements de soirée en fin de semaine.
- ✓ **La ligne Régionale interurbaine S02** a une amplitude horaire se rapprochant des lignes principales Ondéa (près de 13 heures) mais 30 minutes entre 2 bus en heures de pointe, une cadence limitative pour les besoins de déplacement du quotidien.

		Nombre de services				
Ligne	**Catégorie**	**Premier départ**	**Dernier départ**	**Amplitude horaire**	**En HPM, un bus toutes les… (minutes)**	**En HC, un bus toutes les… (minutes)**
1	Principale	06:18	21:06	14:48	20	20
2	Principale	05:54	21:49	15:55	17	17
3	Principale	05:46	20:21	14:35	20	20
DIM	Principale	09:05	20:14	11:09	-	-
A	Synchro	05:05	00:37	19:32	6	15
B	Synchro	05:30	00:43	19:13	10	10
S02/A73	Interurbain	06:40	19:38	12:58	30	-



4.3 Niveau de service sur le TAD

Quatre zones de TAD (Mobéa A, B, C et D) couvrent toutes les communes, et rabattent vers des points d'intérêt. Cette offre répond aux besoins de déplacement dans les zones peu denses, en complément des lignes de proximité du réseau Ondéa.

23 points d'intérêts sont desservis, la gare SNCF d'Aix-les-Bains et l'Hôpital sont les destinations offrant la plus forte desserte.

Mobéa dessert 5 gares ferroviaires, dont 1 hors du territoire (Culoz). Sur Grand Lac, seules les gares de Vions-Chanaz et Viviers-du-Lac ne sont pas desservies.

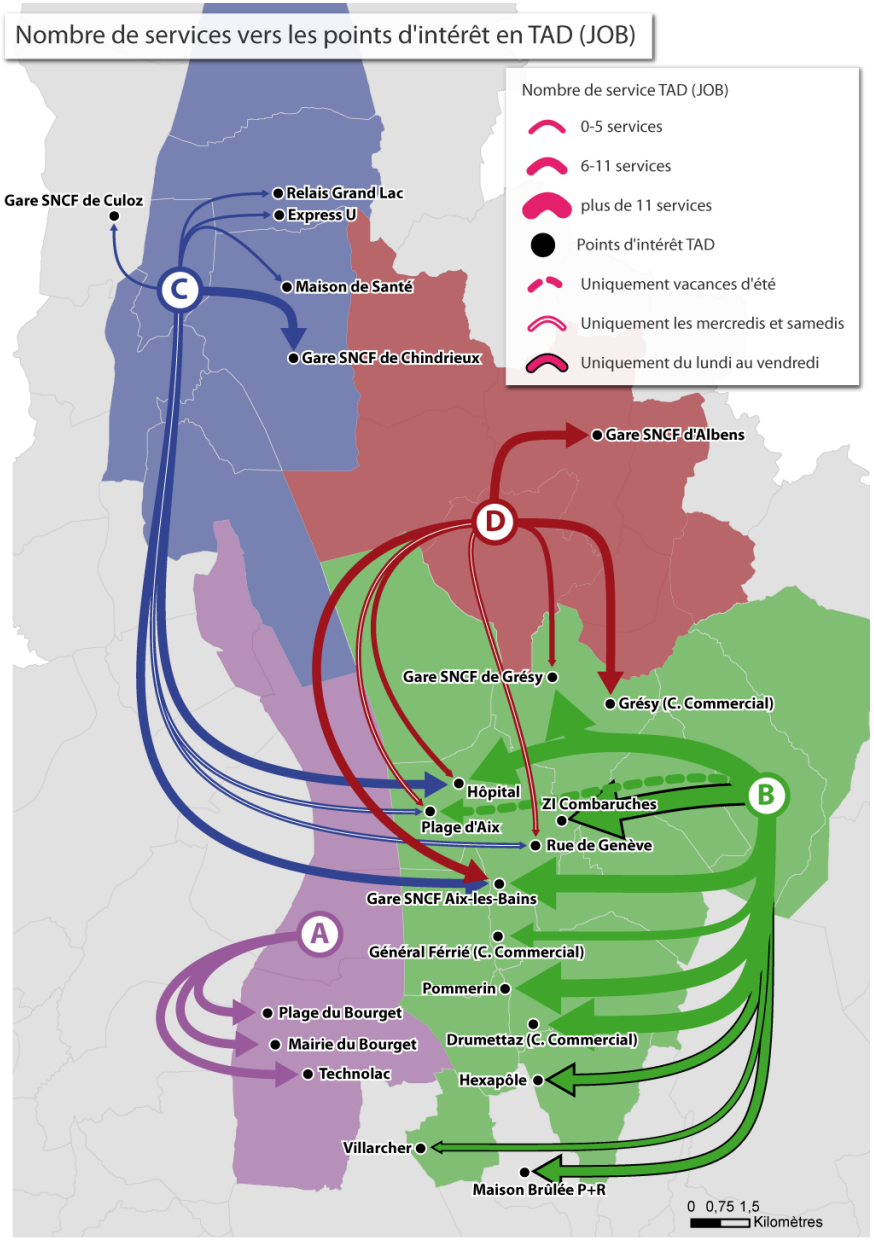
Les autres points d'intérêts sont des zones d'activité, centres commerciaux, l'hôpital d'Aix-les-Bains et pôles de loisirs. Le P+R de Maison Brûlée, sur Grand Chambéry, est le principal pôle d'échange non ferroviaire desservi.

La zone centrale Mobéa B est la mieux dotée en nombre de services et en points d'intérêts. Les zones C et D sont plus faiblement dotées en nombre de points d'intérêts et en nombre de services. La zone A ne propose pas de trajet vers d'autres zones du fait notamment de la présence de lignes fortes du réseau Ondéa et Synchro au Bourget-du-Lac.

Les premières déposes se font entre 7h et 8h, et les derniers départs entre 18h et 19h. L'amplitude horaire proposé permet aux actifs / étudiants ayant des horaires en journée, de réaliser leurs trajets quotidiens.

Mobéa AIX-LES-BAINS ET PROCHES COMMUNES

POINTS D'INTÉRÊTS	CORRESPONDANCES	HORAIRES d'arrivée ou de retour vers les arrêts de la zone B — Du lundi au samedi												
Gare SNCF d'Aix-les-Bains Le Revard AIX-LES-BAINS	1 2 3 11 SNCF ter cars Région	7:15	8:15	9:15	10:15	11:15	12:15	13:15	14:45	15:45	16:45	17:45	18:45	19:45
Gare SNCF de Grésy GRÉSY-SUR-AIX	SNCF ter	6:55	7:55	8:55	9:55	10:55	11:55	12:55	15:10	-	16:10	17:10	18:10	19:10
Hôpital AIX-LES-BAINS	2 11	7:30	8:30	9:30	10:30	11:30	12:30	13:30	14:30	15:30	16:30	17:30	18:30	19:30
ZI Combaruches AIX-LES-BAINS	10 11	7:12 A	8:12 A	9:12 A	10:12 A	11:12 A	12:12 A	13:12 A	14:53 A	15:53 A	16:53 A	17:53 A	18:53 A	-
Pommerin AIX-LES-BAINS	1	7:14	8:14	9:14	10:14	11:14	12:14	13:14	14:14	15:14	16:14	17:14	18:14	-
Hexapôle MERY	2	7:19 A	8:19 A	9:19 A	10:19 A	-	12:19 A	-	14:19 A	-	16:19 A	17:19 A	18:19 A	19:19 A
Général Ferrié (C.Cial Géant Casino) AIX-LES-BAINS	3	-	-	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00
Drumettaz Centre Commercial DRUMETTAZ	2	7:15	8:15	9:15	10:15	11:15	12:15	13:15	14:15	15:15	16:15	17:15	18:15	19:15
P+R Maison Brulée SONNAZ	Synchro B	7:30 A	8:30 A	9:30 A	-	11:30 A	-	13:30 A	-	15:30 A	16:30 A	17:30 A	-	-
Villarcher VOGLANS	Synchro A	-	-	9:45 A	-	11:45 A	-	13:45 A	-	15:45 A	-	-	-	-
Plage d'Aix AIX-LES-BAINS	1 10	9:37 B	-	-	10:37 B	11:37 B	12:37 B	13:37 B	14:20 B	15:20 B	16:20 B	17:20 B	18:20 B	19:20 B



4.4 Le niveau de service par arrêts

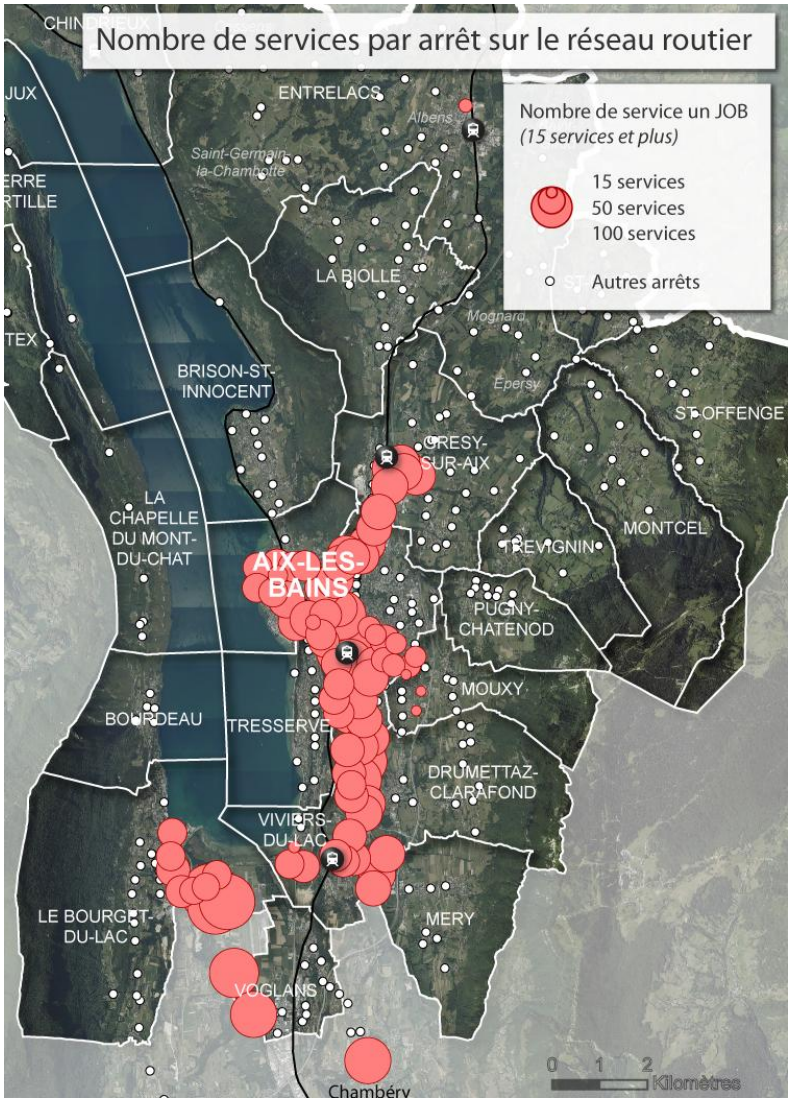
445 arrêts de bus reçoivent au moins un service routier par JOB. Parmi eux, 80% reçoivent moins de 15 services par jour, et près de 40% moins de 4 services par jour. Les 10 arrêts les plus desservis concentrent 20% de l'offre, et 80% des arrêts sont desservis uniquement par des lignes de proximité.

L'arrêt bénéficiant de la meilleure desserte est la gare SNCF d'Aix-les-Bains, assurant le rôle de pôle intermodal pour les correspondances avec des bus, trains ou mobilités actives… Et un accès rapide à l'hypercentre d'Aix-les-Bains. 322 services par jours y sont assurés, dont une majorité (284) réalisés par des lignes « principales » du réseau Ondéa.

Le top 10 des arrêts les plus desservis est très marqué par les services Synchro : les arrêts communs avec Ondéa à Technolac affichent un niveau de desserte supérieur à 250 services par jour, et 2 arrêts exclusivement desservis par Synchro, à Voglans sont également visibles dans ce top 10. Le sud de Grand Lac connaît un fort écart de niveau de desserte, y compris par rapport à certains secteurs très centraux d'Aix-les-Bains. Ce déséquilibre se renforce aves les lignes régionales, le principal arrêt se situant à Voglans, les suivants au Bourget-du-Lac (zone de Technolac).

Enfin **sur les lignes de proximité, l'arrêt du Lycée Marlioz est le mieux desservi**, c'est le point de convergence d'un grand nombre de lignes. 42% des arrêts y sont effectués par des lignes de proximité. Ces arrêts sont réalisés par 20 lignes différentes, tandis qu'une seule ligne principale (ligne 2) dessert le lycée Marlioz. Les 42% des arrêts effectués par des lignes de proximité sont donc très éclatés sur plusieurs lignes aux origines-destinations différentes, et n'offrent pas la même consistance d'offre que les 118 arrêts de la ligne principale.

		Top 10 arrêts les plus desservis (JOB)				
Nom de l'arrêt	**Commune**	**Principale (Ondéa)**	**Principale (Synchro)**	**De proximité**	**Régionale**	**Total**
Gare SNCF Aix-les-Bains	Aix-les-Bains	284	0	34	4	**322**
Technolac INSEEC	Le Bourget-du-Lac	82	184	0	21	**287**
INES Nord	Le Bourget-du-Lac	82	184	0	0	**266**
Université Le Bourget	Le Bourget-du-Lac	82	184	0	0	**266**
Boulevard Wilson	Aix-les-Bains	202	0	22	0	**224**
Hôtel de Ville	Aix-les-Bains	202	0	19	0	**221**
Près Riants	Aix-les-Bains	202	0	10	0	**212**
Voglans Tremblay	Voglans	0	184	0	24	**208**
Lycée Marlioz	Aix-les-Bains	118	0	85	0	**203**
Villarcher	Voglans	0	184	8	0	**192**



4.5 Couverture du territoire

↘ L'accessibilité des habitants aux arrêts de bus

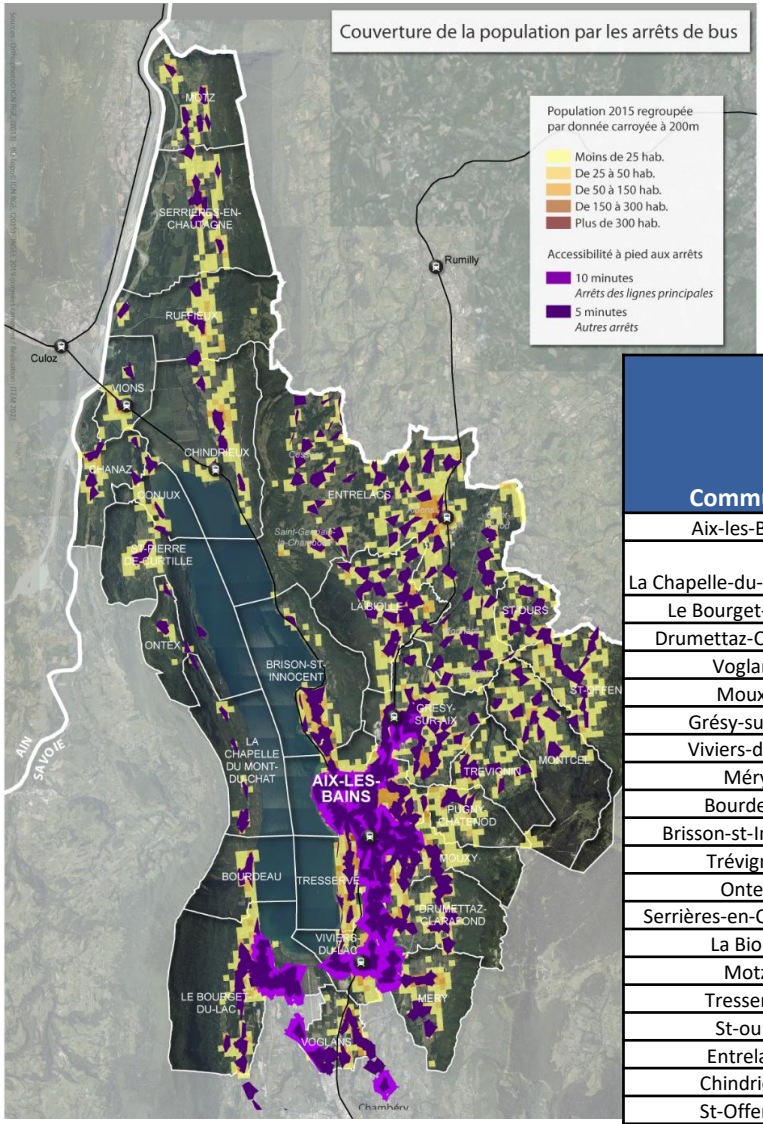
Les lignes principales (Ondéa 1, 2 et 3, et Synchro A et B) étant les plus attractives, on considère que les usagers accepteront majoritairement des trajets à pied de jusqu'à 10 minutes pour rejoindre un arrêt desservi par ces lignes. Pour les arrêts desservis par des lignes à la fréquence moins forte et donc moins attractives, on considère des trajets à pied de 5 minutes et moins.

Partant de ce principe, 74 % des habitants de Grand Lac résident à proximité d'un arrêt de bus, toutes lignes confondues. Aix-les-Bains est la commune la mieux couverte : 94% des habitants se trouvent dans ce périmètre à pied autour d'un arrêt de bus. Un déficit de desserte apparaît sur le quartier Chantemerle, au regard de sa densité de population, autour du boulevard des Anglais : un quartier à dominante résidentielle et pavillonnaire mais comportant des densités. Ensuite, 17 communes sont couvertes correctement, entre 50 et 80% de leur population, et 9 communes ont une couverture moins complète de 38 à 46%. Conjux a le taux de couverture le plus bas, 19% des habitants sont à proximité d'un arrêt de bus, deux arrêts sont installés sur le territoire, leur positionnement et la configuration du bourg contribuent à limiter la couverture des arrêts de bus.

En adoptant une vision intercommunale, les corridors entre Entrelacs (en particulier Albens) et La Biolle (près de 9 000 habitants au total) et la plaine de la Chautagne (près de 4 000) semblent être les axes le plus en déficit de couverture en transports routiers structurant au regard de leur population. Sur la Chautagne par exemple, les habitants sont regroupés autour de la ligne droite que constitue la D991, permettant d'envisager un service routier rapide et accessible, par exemple vers la gare de Chindrieux au sud, et vers le territoire voisin de Seyssel au nord. Le secteur des côteaux du Revard apparaît également en déficit de couverture au regard de sa population, mais l'habitat diffus et la difficulté de circulation liée aux reliefs notamment, rendent difficile le développement de la desserte en transport routier.

↘ Une couverture des pôles générateurs de déplacement quasi-complète

De la même façon que pour la population, 83% des pôles générateurs de déplacements de Grand Lac sont situés à moins de 5 minutes à pied d'un arrêt bus ou à moins de 10 minutes d'un arrêt d'une ligne principale. Une minorité se trouve au-delà, 17% sont en dehors du périmètre de couverture.



Commune	Population couverte par un arrêt de bus *(5 et 10 minutes)*
Aix-les-Bains	94%
La Chapelle-du-Mt-du-Chat	80%
Le Bourget-du-Lac	79%
Drumettaz-Clarafond	77%
Voglans	76%
Mouxy	73%
Grésy-sur-Aix	72%
Viviers-du-lac	71%
Méry	69%
Bourdeau	63%
Brisson-st-Innocent	62%
Trévignin	60%
Ontex	55%
Serrières-en-Chautagne	53%
La Biolle	51%
Motz	50%
Tresserve	50%
St-ours	50%
Entrelacs	46%
Chindrieux	43%
St-Offenge	43%
Ruffieux	43%
Montcel	42%
St-Pierre-de-Curtille	41%
Chanaz	41%
Pugny-Chatenod	38%
Vions	38%
Conjux	19%

5. L'intermodalité en gares

Les gares ferroviaires sont des pôles où se rejoignent plusieurs réseaux et modes de transports (trains, TC urbains et interurbains, taxis, vélos, aires de covoiturage…). **Elles constituent des nœuds stratégiques pour l'intermodalité, c'est-à-dire le fait de chaîner différents modes de déplacement pour réaliser un déplacement d'un point A à un point B**. Ces nœuds sont d'une importance cruciale pour constituer un système de mobilités indépendant de la voiture individuelle, qui réponde à un maximum de besoins de déplacements. **6 lieux d'intermodalité sont répartis sur le territoire de Grand Lac** :

- ✓ Le principal, la gare ferroviaire d'Aix-les-Bains ;
- ✓ 1 gare ferroviaire sur le secteur péri-urbain sud, au Viviers-du-Lac ;
- ✓ 1 gare ferroviaire sur le secteur péri-urbain nord, à Grésy-sur-Aix ;
- ✓ 1 gare sur le secteur de l'Albanais, à Albens ;
- ✓ Et 2 gares sur le secteur de la Chautagne, à Vions-Chanaz et Chindrieux.

Mais le niveau d'intermodalité, c'est-à-dire la diversité des offres de transport disponibles dans ces lieux, diffère fortement selon ces gares et leur fréquentation.

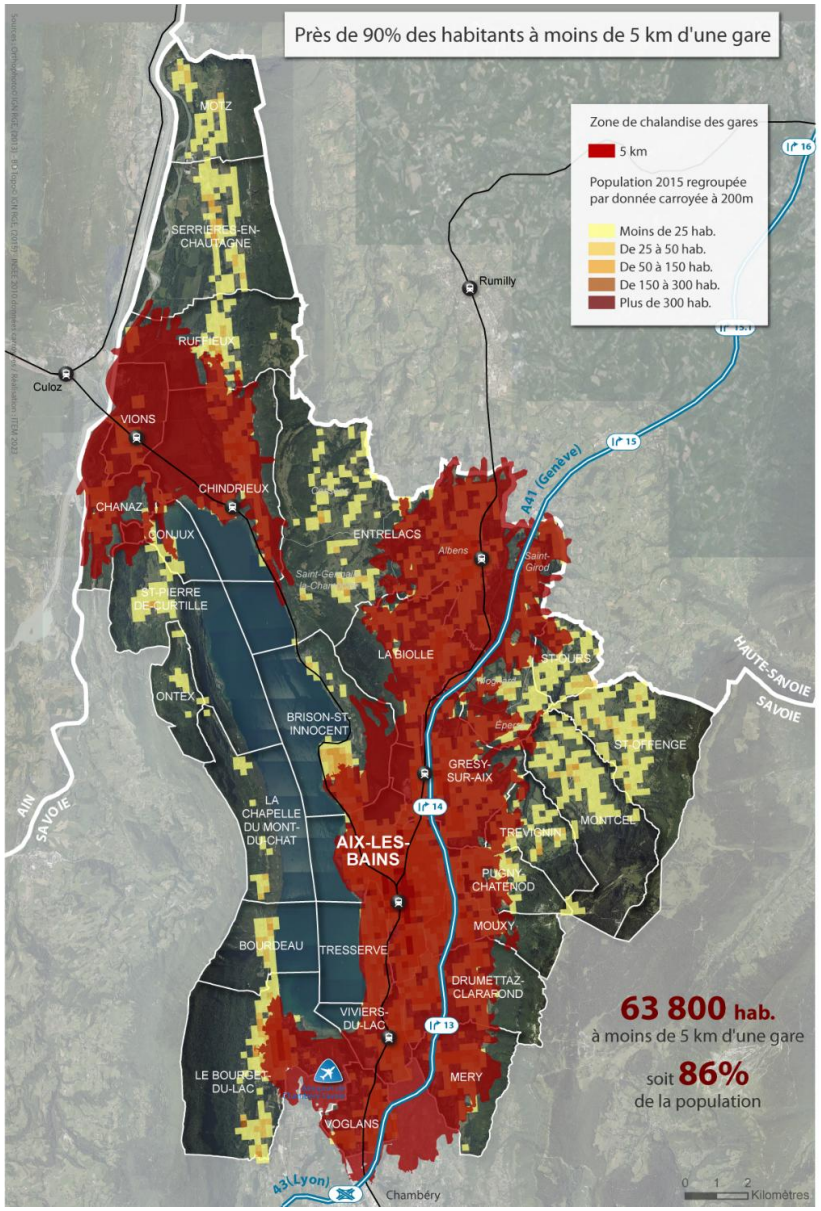
5.1 Un potentiel de rabattement important

En prenant en compte une aire de chalandise de 5 km autour de ces gares, **86 % de la population du territoire se trouve incluse dans ce périmètre**. Or, 5 km c'est la limite maximum pour un déplacement quotidien en vélo (15 à 20 min.), et cela reste tout à fait envisageable en voiture et éventuellement en TC (de l'ordre de 5 à 10 minutes).

Via des usages en intermodalité (marche à pied + train, vélo + train, TC + train,…), la répartition des gares sur le territoire offre une réelle alternative « théorique » aux déplacements automobiles pour la très grande majorité des habitants.

↘ Aéroport de Savoie Chambéry Mont-Blanc

Cet aéroport a connu une fréquentation de plus de 200 000 passagers jusqu'à 2019, dernière année avant la crise liée au COVID, et n'a pas retrouvé ces niveaux depuis, avec 120 000 passagers en 2022. Les liaisons sont d'abord d'ordre touristiques, en lien avec les îles britanniques. L'aviation d'affaire y tient également une place importante. Il ne peut être considéré comme un lieu d'intermodalité à prendre en compte dans le cadre du PDM. Les vols étant soit générés pour un tourisme d'affaires, soit liés aux tours opérateurs, il n'y a pas d'impacts pour les déplacements quotidiens des habitants de Grand Lac.



5.2 Caractéristiques générales en matière d'intermodalité

Les gares : six lieux d'intermodalité aux capacités différentes que ce soit en termes de capacité d'accueil multimodal, qualité de l'offre de train, qualité du rabattement en TC et qualité du rabattement en modes actifs.

↘ Une offre de stationnement vélo proposée dans chaque gare

Le **stationnement pour les vélos est proposé au sein de toutes les gares**, ce qui montre un **réel effort** en la matière matérialisé par les box mis en place par la **Région, et par la vélostation VélOdéa** à la gare d'Aix-les-Bains (*voir partie 5, 2.4*).

À noter que les cyclistes en rabattement vers les gares peuvent également monter dans les TER avec leurs vélos, gratuitement et sans réservation. **Le stationnement en gare est cependant la solution à privilégier pour les déplacements du quotidien, afin de préserver la capacité d'emport des trains, le confort des voyageurs et la qualité d'exploitation**.

Au regard des fréquentations actuelles, **l'offre de stationnement vélo est conforme à la fréquentation et peut permettre d'accueillir l'augmentation souhaitée de la pratique cyclable**. C'est au niveau des deux gares les plus fréquentées par les cyclistes (Aix-les-Bains et Albens) que les besoins en stationnement sont les plus importants. Avec une offre insuffisante du fait de stationnement ventouse par des résidents alentours.

↘ Des places de stationnement automobile insuffisantes au regard des fréquentations observées

Le stationnement automobile en rabattement vers les gares de Grand Lac est un enjeu particulièrement fort et générateur de nuisances autour de la gare d'Aix-les-Bains. Pour la **ville-centre, le stationnement en gare est insuffisant au regard des pratiques et il semble nécessaire d'aller vers une offre plus importante**, tout en **évitant le stationnement anarchique au sein du quartier Liberté** notamment. Le stationnement automobile étant cependant particulièrement consommateur d'espace, dans des zones au foncier rare et précieux, il sera cependant nécessaire de bien équilibrer les aménagements pour encourager au maximum les pratiques les plus vertueuses, notamment TC et mobilités actives.

Pour les autres gares, **l'offre de stationnement automobile est suffisante**.



Box vélo individuel en gare

GARE	Places en P+R	Places Vélo
Grésy-sur-Aix	> 50	8
Viviers-du-Lac	> 50	4
Albens	60	12
Chindrieux	15	4
Vions	10	4
Aix-les-Bains	~90	>100



Parking P+R - gare d'Aix-les-Bains



Parking saturé en gare de Grésy-sur-Aix… Mais aménagement récent d'un parking sur la route des Gorges du Sierroz



Parking P+R - gare de Viviers-du-Lac

5.3 La gare d'Aix-les-Bains

↘ Un rabattement de qualité mais uniquement sur la moitié de la ville

Que ce soit en termes d'aménagement cyclable, qualité des espaces piétonniers, rabattement en TC, parc relais, stationnement cycle… **L'ensemble des aménagements se concentre le long du Boulevard du Président Wilson (RD 991)**. La gare n'est pas ouverte sur l'ouest, avec le quartier Liberté qui en est pourtant contigu. L'accès à la gare depuis ce quartier oblige à emprunter l'un des deux passages au nord (passage Victoria qui est en dénivelé) ou au sud (Avenue de Tresserve qui est insécure pour les modes actifs), distants respectivement de 180 et 240 mètres de l'entrée principale de la gare, côté est.

La modération de vitesse le long de l'avenue du Général De Gaulle (RD 913) et la piste cyclable aménagée avenue Lord Revelstoke permettent une connexion plus efficace pour les cycles et les piétons. Depuis le centre-ville et l'est d'Aix-les-Bains.

↘ Synthèse des qualités de rabattement

14 /20

Globalement, l'intermodalité en gare d'Aix-les-Bains est plutôt bonne, en particulier sur le volet TC et les cheminements piétons, ainsi que la bonne intégration urbaine (proximité du centre-ville et des pôles générateurs de déplacements).

En revanche, la gare pâtit d'un accès difficile, tous modes confondus, depuis l'ouest de la ville, et d'une offre de stationnement automobile ou vélo, peu claire ou insuffisante.

Rabattement automobile	*P+R insuffisant en termes de places offertes : génère un stationnement longue durée dans le quartier Liberté*.*	**3** /5
Rabattement cyclable	*Cheminement cyclable de bonne qualité sur la partie est, mais accès difficile depuis le quartier Liberté. Stationnement vélo présent, mais les offres sont confuses et en concurrence et le volume offert est insuffisant.*	**3** /5
Rabattement piéton	*De très bonne qualité côté centre-ville (est) et une bonne proximité des densités. Les accès depuis le quartier Liberté sont éloignés et peu confortables (détour par souterrain ou passage à niveau).*	**4** /5
Rabattement TC	*322 services de bus / cars en rabattement (1,8 par train) avec un calage des horaires de la ligne 2 avec les TER et un accès rapide entre les quais de bus et la gare. Mais pas de couloirs bus dans un secteur très congestionné par le trafic routier.*	**4** /5



Gare d'Aix-les-Bains

5.4 La gare d'Albens

↘ Au cœur de la commune, aménagements de qualité

Le secteur gare est en zone 30, les cheminements sont agréables et sécurisés pour les piétons et vélos, du fait de l'abaissement des vitesses des véhicules motorisés. Au-delà du quartier de gare et vers le centre-bourg, les aménagements piétons sont de qualité correcte, mais il n'y a pas d'aménagement cyclable. Le projet d'aménagement de la RD 1201 et le long de la voie permettront d'offrir un maillage de meilleure qualité.

Le parc de stationnement automobile répond aux besoins de rabattement, un parking covoiturage est également situé en proximité. Pour les cycles, le nombre d'emplacements de stationnement est faible au regard de la fréquentation de la gare.

Aucun transport collectif routier régulier ne dessert la gare, malgré son intérêt pour tout l'Albanais. Une ligne de transport à la demande sur réservation (Mobéa D) est toutefois mise en place pour Entrelacs, La Biolle et Saint-Ours, en rabattement vers les lignes structurantes du réseau Ondéa, à Grésy-sous-Aix et Aix-les-Bains.

↘ Synthèse des qualités de rabattement

Rabattement automobile	*Le volume de places est suffisant mais un meilleur jalonnement du parc pourrait être envisagé.*	**4** /5
Rabattement cyclable	*Actuellement le cheminement à vélo vers la gare est globalement délicat, il devrait s'améliorer à terme. Le stationnement est de bonne qualité mais insuffisant en quantité.*	**2** /5
Rabattement piéton	*Cheminement de bonne qualité, qualité des surfaces correcte depuis le centre-ville. Jalonnement limité.*	**3** /5
Rabattement TC	*TAD disponible, mais pas de correspondance en TC routier régulier. La bonne desserte ferroviaire et l'accès rapide à Annecy sont pourtant un potentiel de développement intéressant.*	**1** /5

10 /20

Globalement, l'intermodalité en gare d'Albens est à améliorer en particulier pour les modes actifs et les TC. La qualité et le jalonnement des cheminements piétons et vélos sera un levier particulièrement fort pour inciter au changement de pratiques.

Le potentiel est d'autant plus important que la gare est proche des densités, elle est bien desservie en trains et donne accès à des polarités pourvoyeuses d'emplois.



Gare d'Albens

5.5 La gare de Chindrieux

↘ Une gare isolée du cœur de bourg

Le site de la gare est aménagé de façon qualitative, et le secteur est en zone 30, ce qui permet une bonne cohabitation modale. Mais l'absence de continuité des aménagements nuit actuellement au rabattement modes actifs. Enfin, la gare est éloignée du centre-ville (2 km) et des principaux pôles générateurs de déplacement de la commune, ce qui nuit à son attractivité générale.

La piste cyclable sur la D914 et son projet de prolongement jusqu'à la gare d'un côté, et jusqu'au bourg de l'autre, vont faciliter et améliorer grandement l'intérêt des rabattements à vélo. Le stationnement des cycles est présent en nombre suffisant au regard des pratiques actuelles, mais limité au regard du potentiel, et manquant de diversité (absence d'arceaux simples).

Pour le stationnement automobile, le parking peut être rapidement en limite de capacité mais il est bien aménagé.

↘ Synthèse des qualités de rabattement

8 /20

Globalement, l'intermodalité en gare de Chindrieux est plutôt faible, en raison des aménagements limités et de l'absence de service régulier en TC. Un problème intrinsèque est celui de l'éloignement de la gare, il appelle un effort supplémentaire notamment sur les aménagements cyclables.

Ici aussi, les rabattements automobiles sont ceux qui sont les plus facilités, en raison d'un espace largement aménagé en leur faveur.

Rabattement automobile	*Le P+R est de qualité mais sa capacité peut rapidement être limitée si une augmentation de l'utilisation du train advenait.*	**3** /5
Rabattement cyclable	*Actuellement limité (zone 30) mais les projets permettront d'arriver à un rabattement de qualité. Le stationnement vélo est insuffisant.*	**2** /5
Rabattement piéton	*Cheminement correct aux abords immédiats de la gare mais il est délicat de rejoindre à pied la gare : absence de cheminements dédiés. Les distances, notamment vers le centre-bourg sont un frein.*	**2** /5
Rabattement TC	*TAD disponible, mais pas de correspondance en TC routier régulier. Le faible nombre de services ferroviaires limite le potentiel pour une telle ligne.*	**1** /5



Gare de Chindrieux

5.6 La gare de Grésy-sur-Aix

↘ Fort potentiel, intermodalité en voie d'amélioration

Le parc de stationnement est constitué d'un petit parking aux abords de la gare (façade est), et d'un parking relais d'une cinquantaine de places, récemment aménagé (façade ouest) de façon qualitative et avec un accès rapide aux quais.

Le rabattement vélo, un enjeu fort du Schéma Directeur Cyclable, est en amélioration : un aménagement spécifique autour de la route des Gorges du Sierroz a été récemment mis en place : voirie partagé (pictogrammes au sol), traversée protégée… En revanche côté ouest, les cheminements sont pour le moment inexistants. Le stationnement vélo est insuffisant au regard du potentiel, et non pris en compte dans l'aménagement du nouveau parc de la façade ouest. Les cheminements piétons sont également en amélioration : trottoirs abaissés et plus larges autour de la route des Gorges du Sierroz, passage piéton et cheminement partagé avec les vélos vers le sud... L'ambiance reste très routière sur cette route, dégradant le confort de déplacement, mais les surfaces de marche sont qualitatives. Côté est, la place du piéton reste limitée et les trottoirs étroits.

Le rabattement en bus existe par des lignes de proximité et le TAD, mais pas de ligne structurante.

↘ Synthèse des qualités de rabattement

Rabattement automobile	*Un P+R en limite de capacité malgré un nouvel aménagement qualitatif sur la façade ouest de la gare.*	**4** /5
Rabattement cyclable	*En amélioration, notamment côté est, et les projets permettront de lever les freins à l'usage du vélo autour de la gare. Le stationnement vélo doit continuer à se développer.*	**4** /5
Rabattement piéton	*En amélioration vers le sud et façade ouest, malgré l'ambiance routière de la RD49E. A améliorer côté est.*	**4** /5
Rabattement TC	*Mobéa B, service de transport à la demande sur réservation, et des arrêts de lignes régulières Ondéa à 100 mètres et indiqués depuis le bâtiment gare. Mais pas de ligne structurante, la ligne 2 passant à 300 mètres de la gare.*	**3** /5

15 /20

Globalement, la qualité de l'intermodalité s'améliore en lien notamment avec le projet cœur de Ville qui traite notamment les questions de mobilité. Quelques points sont à faire progresser pour libérer le potentiel de la gare : meilleure intégration dans le réseau de transports urbains, développement du stationnement vélo et pacification des abords de la gare.



Gare de Grésy-sur-Aix

5.7 La gare de Vions-Chanaz

↘ Gare centrale, mais intermodalité peu développée

Des portions de route sont aménagées en zone 30, mais les alentours de la gare ne sont pas en zone 30. Au nord, une bande sur un côté de la D921 semble destinée aux modes actifs mais elle est étroite et aucun marquage ni jalonnement ne l'indique. Au sud, un cheminement piéton est marqué au sol d'un côté de la route, mais des interruptions (plateau surélevé, panneaux…) brouillent la délimitation des espaces de chaque mode. Les cheminements actifs insécurisent les usagers. Un jalonnement (panneaux) indique la direction vers la ViaRhôna à vélo en direction de Culoz, mais aucune solution n'est proposée pour rejoindre Chanaz, pourtant proche (2,4 Km) et dont la gare porte le nom. Le Schéma Cyclable ne prévoit pas de solution sur cet aspect.

Côté stationnement, le parking automobile et les box vélo sont à proximité immédiate des quais. La capacité est modeste mais adaptée au regard de l'offre TER. En revanche le box vélo est peu accessible et masqué par un abri, et des arceaux simples pourraient être utiles.

8 lignes de proximité et le TAD desservent l'arrêt Vions Ecole (moins de 100 mètres à pied). Mais la gare n'est pas identifiée comme un point d'intérêt pour le rabattement, et aucune ligne structurante ne la dessert.

↘ Synthèse des qualités de rabattement

9 /20

Globalement, l'intermodalité pourrait être améliorée, en particulier sur les modes actifs, notamment vers Chanaz, ainsi qu'une meilleure intégration avec les TC routiers. Cependant la faible desserte ferroviaire actuelle limiterait l'impact de ces améliorations.

Rabattement automobile	*Un P+R suffisant.*	**5** /5
Rabattement cyclable	*Aménagements existants faibles, bande non marquée et absence de projet visant à améliorer les rabattements à vélo. Stationnement vélo à améliorer en qualité.*	**1** /5
Rabattement piéton	*Aménagements insécurisants, trottoirs absents ou trop étroits et encombrés d'obstacles, pas de jalonnement piétons.*	**1** /5
Rabattement TC	*Mobéa C (TAD) et lignes de proximité (scolaires) proches de la gare (Vions Ecole, < 100 mètres). Mais pas de ligne structurante, pas d'arrêt de bus de la gare, malgré proximité de la RD921.*	**2** /5



Gare de Vions-Chanaz

5.8 La gare de Viviers-du-Lac

↘ Réel potentiel à déverrouiller par l'intermodalité

A la suite des travaux de suppression du passage à niveau de la gare de Viviers-du-Lac pour le remplacer par un passage sous les voies, un travail important sur l'intermodalité a été réalisée : des trottoirs et cheminements piétons ont été aménagés tout autour de la gare, de même qu'un cheminement pour les vélos dans le sens montant. Certaines portions sont partagées avec les piétons, ce qui peut amener des conflits d'usages en cas de flux importants, en particulier sur les itinéraires les plus étroits. Deux parkings relais d'un total de plus de 50 places sont aménagés autour de la gare, et les arrêts de bus de la ligne 1, desservant les principaux pôles de l'agglomération sont accessibles et bien visibles.

Seuls quatre box individuels sont installés, ce qui est faible au regard du potentiel de la gare.

La ligne 1 du réseau Ondéa offre une bonne desserte (82 services par JOB) et connexions possibles aux pôles d'emploi de Grand Lac. 3 lignes de proximité (scolaires) desservent également la gare, cependant elle n'est pas identifiée comme un point d'intérêt pour le TAD.

↘ Synthèse des qualités de rabattement

Rabattement automobile	*Des parkings relais bien aménagés et reliés à la gare, emplacements bien délimités et en nombre important.*	**5** /5
Rabattement cyclable	*Cheminements et jalonnements cyclables existant, mais le stationnement vélo est insuffisant.*	**4** /5
Rabattement piéton	*Cheminements piétons sécurisants et confortables, bien séparés de la route. Des portions de trottoirs restent cependant trop étroites et en cohabitation avec les cyclistes.*	**4** /5
Rabattement TC	*Desserte de la ligne 1 Ondéa, arrêts bien identifiés, mais aménagés légèrement (absence de banc ou abri).*	**4** /5



Gare de Viviers-du-Lac

17 /20

Globalement, l'intermodalité s'améliore fortement suite au nouvel aménagement des abords et accès de la gare. La proximité du bourg, la connexion avec des pôles d'emploi et la qualité des aménagements contribueront à une forte hausse de la fréquentation. A condition que l'offre ferroviaire suive également une courbe ascendante

6. Synthèse de l'offre de Transports Collectifs routiers et ferroviaires

Les 28 communes de Grand Lac sont couvertes par une offre de transport régulière. Cependant, **19 communes disposent uniquement de lignes dites « de proximité » aux niveaux de service faibles**, qui couvrent bien les besoins des scolaires mais sont moins adaptés aux autres usagers. Les arrêts de ces communes les mieux desservis reçoivent souvent peu de bus, **7 de ces arrêts reçoivent 4 services ou moins par jour. C'est-à-dire que même les arrêts les mieux desservis de Ontex ou Trévignin par exemple, assurent 2 aller-retours journaliers ou moins**. Le TAD vient suppléer les services réguliers pour limiter ce déficit d'offre, mais avec une souplesse et une amplitude horaire là aussi limités.

Globalement, trois communes se détachent :

- ✓ **Aix-les-Bains** qui dispose de l'offre la plus importante en termes de services offerts et de lignes différentes ;
- ✓ **Le Bourget-du-Lac** qui bénéficie de la ligne forte du réseau Synchro, y compris les dimanches ;
- ✓ **Drumettaz-Clarafond** qui accueille les deux principales lignes Ondéa (1 et 2), et un nombre élevé de lignes de proximité.

		Nb de lignes					Nb de services									
Commune	Nb d'arrêts de bus	Principale	Synchro	Proximité	Régionale	Total	JOB	HPM (7h30-8h30)	HC (14h30-15h30)	Après 20h	Samedi	Dimanche	TER (JOB)	TAD (JOB)	Arrêt le plus desservi	Nb de services à l'arrêt
AIX-LES-BAINS	92	6	-	20	1	27	397	48	19	20	204	22	179	13	Gare SNCF d'Aix-les-Bains	322
BOURDEAU	6	-	-	3	-	3	8	3	-	-	-	-	-	11	La Fosse	6
BRISON-ST-INNOCENT	12	-	-	1	-	1	10	3	-	-	-	-	-	13	Saintinaix	9
CHANAZ	7	-	-	6	-	6	13	6	-	-	-	-	-	11	CHANAZ ECOLE	8
CHINDRIEUX	7	-	-	3	-	3	6	3	-	-	-	-	14	11	PRAZ	4
CONJUX	2	-	-	1	-	1	3	1	-	-	-	-	-	11	CONJUX ECOLE	5
DRUMETTAZ-CLARAFOND	16	3	-	10	-	13	278	29	13	17	144	22	-	13	Drumettaz Centre Commercial	126
ENTRELACS	59	-	-	19	-	19	41	14	-	-	-	-	48	10	Collège Jacques Prévert	20
GRÉSY-SUR-AIX	35	2	-	9	1	12	158	19	7	12	94	-	41	13	Collège de Grésy	138
LA BIOLLE	19	-	-	9	-	9	19	6	-	-	-	-	-	10	SAVIGNY	9
LA CHAPELLE-DU-MONT-DU-CHAT	7	-	-	2	-	2	4	2	-	-	-	-	-	11	Communal	4
LE BOURGET-DU-LAC	29	2	1	6	1	10	317	39	14	16	118	43	-	11	Technolac INSEEC	287
MÉRY	9	1	-	1	-	2	130	8	7	12	90	-	-	13	Hexapôle Papyrus	126
MONTCEL	10	-	-	2	-	2	4	2	-	-	-	-	-	13	Montcel La Chapelle	4
MOTZ	6	-	-	3	-	3	6	3	-	-	-	-	-	11	MOTZ CHEF-LIEU MAIRIE	10
MOUXY	11	1	-	5	-	6	29	6	-	-	-	-	-	13	Chemin des Maïs	15
ONTEX	4	-	-	2	-	2	5	2	-	-	-	-	-	11	Village	2
PUGNY-CHATENOD	9	-	-	3	-	3	8	3	-	-	-	-	-	13	Les Balcons du Revard	8
RUFFIEUX	4	-	-	4	-	4	10	4	-	-	-	-	-	11	RUFFIEUX CHEF-LIEU	8
SERRIERES-EN-CHAUTAGNE	9	-	-	4	-	4	10	4	-	-	-	-	-	11	MATHY	8
ST-OFFENGE	13	-	-	2	-	2	4	2	-	-	-	-	-	13	Les Gonnards	4
ST-OURS	7	-	-	3	1	4	10	3	-	-	4	-	-	10	LA FORET	6
ST-PIERRE-DE-CURTILLE	4	-	-	1	-	1	3	1	-	-	-	-	-	11	St-Pierre Ecole	4
TRESSERVE	12	-	-	2	-	2	27	7	-	-	-	-	-	13	Montée Reine Victoria	13
TRÉVIGNIN	8	-	-	5	-	5	14	6	-	-	-	-	-	13	Trévignin Véniper	4
VIONS	2	-	-	3	-	3	6	3	-	-	-	-	14	11	VIONS ECOLE	8
VIVIERS-DU-LAC	10	2	-	5	1	8	127	16	6	5	58	22	13	13	Alliu	111
VOGLANS	16	-	1	1	1	3	216	26	8	11	64	21	-	13	Voglans Tremblay	208

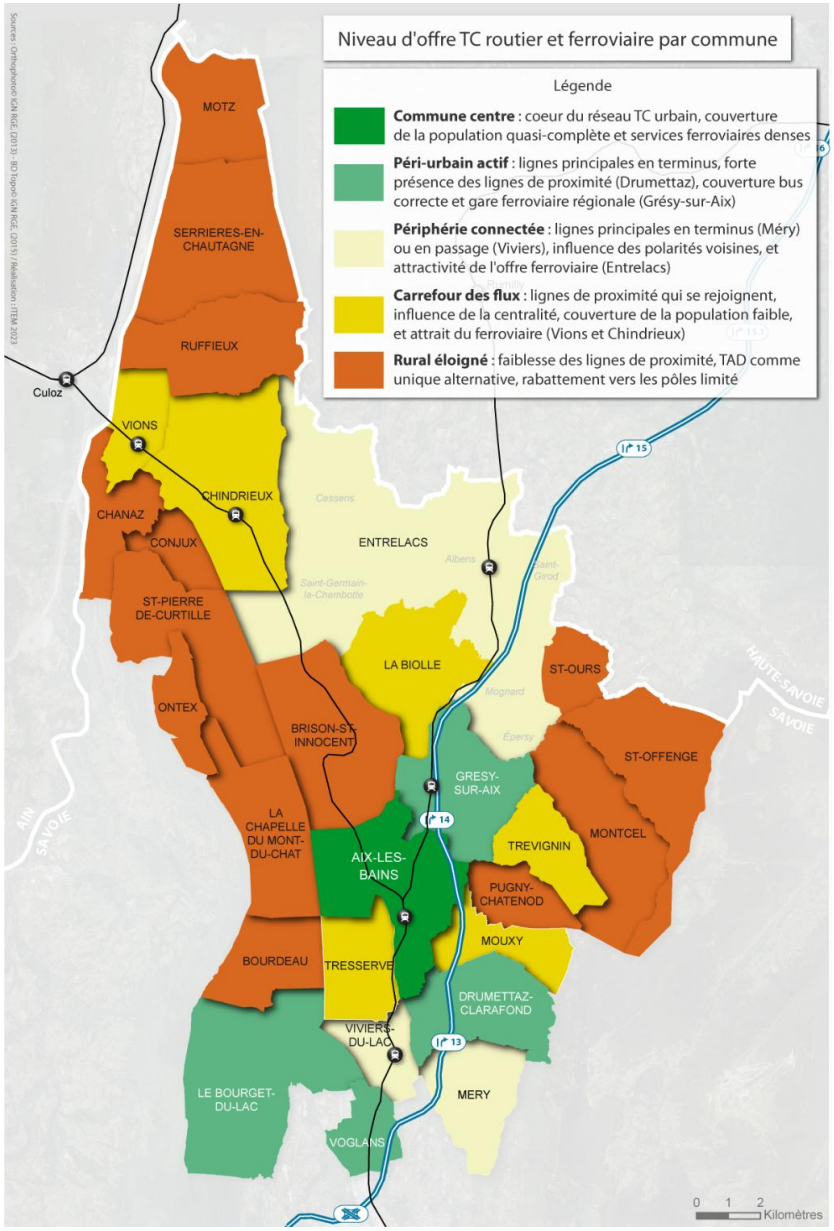
↘ Calcul du « score TC » par commune

Pour synthétiser une vision de l'offre de transports collectifs sur Grand Lac, un « score TC » est calculé. Il est composé d'un score ferroviaire et d'un score routier. Le score ferroviaire valorise chaque train comme deux fois plus attractif qu'un service de bus régulier, une pondération qui se retrouve dans les usages et dans la recherche en mobilités. Le score routier valorise les services principaux (Ondéa et Synchro) à 100%, tandis que les lignes de proximité, de par leur orientation scolaire, sont valorisées à 40%, les lignes régionales à 60%, et les lignes TAD à 20%. Un malus est appliqué sur 50% du score routier avec le taux de couverture de la population à 5 et 10 minutes à pied des arrêts de bus.

↘ Evaluation du niveau d'offre de TC routiers et ferroviaires par commune

Le calcul du score fait émerger 5 groupes de communes :

- ✓ **Groupe « Commune centre » :** Aix-les-Bains dispose à la fois de la meilleure accessibilité (taux de couverture de la population) au réseau de TC urbains, la plus forte densité de services routiers et ferroviaires (centralisation des flux et pôle d'échange de la gare) et la présence d'établissements scolaires qui sont la destination des lignes de proximité.
- ✓ **Groupe « Péri-urbain actif » :** 4 communes bénéficiant de services de lignes à forte fréquence, notamment du fait de la présence de pôles d'activité (Technolac, Hexapôle), de zones commerciales ou d'établissements scolaires (Lycée et collège Marlioz), et présence d'une gare située sur un axe régional de première importance (Grésy-sur-Aix).
- ✓ **Groupe « Périphérie connectée » :** 3 communes bénéficiant également du passage de lignes fortes et de l'influence proche des pôles d'activité, et pour Entrelacs, d'une bonne desserte ferroviaire sur l'axe Chambéry-Annecy, qui compense l'absence de ligne principale et le taux de couverture faible (46%) des TC routier. A l'inverse de Viviers-du-Lac, dont le niveau de desserte ferroviaire est plus faible et en dessous de son potentiel.
- ✓ **Groupe « Carrefour des flux » :** 6 communes hors des lignes principales, qui se trouvent à la jonction de lignes de proximité, et bénéficient donc d'une desserte régulière aux heures de pointe. La couverture de population est faible mais supérieure à 50%. Vions et Chindrieux bénéficient de la présence des gares ferroviaires, malgré un taux de couverture et un nombre de services de proximité inférieur à la moyenne du groupe.
- ✓ **Groupe « Rural éloigné » :** 14 communes avec un faible nombre de services de proximité, le TAD est la solution de transport la plus consistante. Les pôles d'emploi et scolaires sont éloignés difficiles d'accès, et les arrêts de bus couvrent moins de la moitié des habitants. A noter la situation paradoxale de Brison-Saint-Innocent qui est frontalière d'Aix-les-Bains mais faiblement connectée par des lignes de proximité et sans accès ferroviaire malgré le passage de la ligne vers Culoz.



7. Les conditions de circulation des TC routiers

7.1 Les aménagements routiers

Aucun aménagement de priorisation pour la circulation des bus ou cars n'est en place à l'échelle du territoire. Seules des réservations ponctuelles de voie sont affectées pour des arrêts : C'est notamment le cas à la gare SNCF d'Aix-les-Bains, près de l'école primaire à Voglans ou sur l'avenue Lord Revelstoke à l'arrêt **Hôtel de Ville** (voie mixte vélo et bus sur 100 mètres dans les 2 sens).

Les voies réservées aux bus et cars, aménagées sur les axes où la congestion routière est la plus forte ont pour objectif de fluidifier leur circulation. Impact recherché :

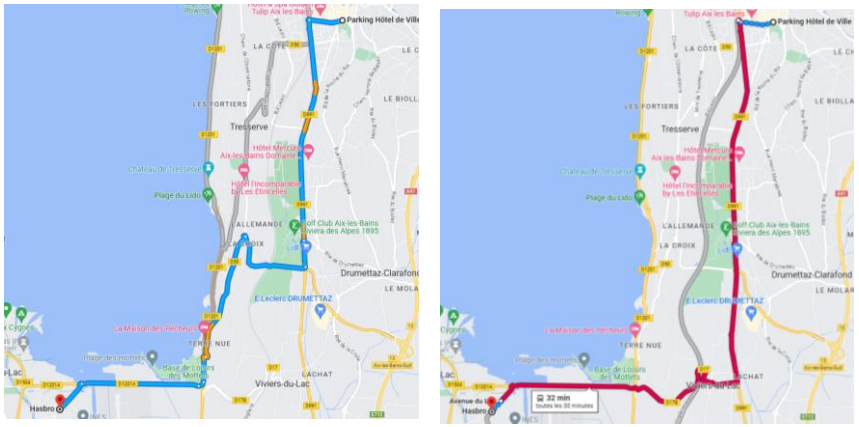
- ✓ **Améliorer les temps de parcours** : augmentation des vitesses commerciales = meilleure compétitivité de temps en comparaison des modes motorisés individuels. Et donc augmentation de la fréquentation des usagers des TC ;
- ✓ **Fiabilisation des horaires** : les horaires planifiés sont moins soumis aux aléas de la circulation générale, les temps de trajets en TC sont plus stables et prévisibles. Les usagers sont sécurisés dans la planification de leurs trajets ;
- ✓ **Limitation des coûts d'exploitation** : des bus bloqués par la congestion sont moins productifs. Une meilleure vitesse commerciale mobilise moins de matériel roulant et de conducteurs, pour un même niveau de service.



Voie réservée aux TC et taxis au niveau de la gare d'Aix

7.2 Les temps de parcours

Pour les trajets avec Aix-les-Bains pour origine ou destination, les TC routiers présentent une alternative peu éloignée des temps de parcours de l'automobile : pour un trajet entre le centre d'Aix-les-Bains et Technolac, en heure de pointe et sur un JOB, le trajet en bus dure **32 minutes (dont 8 de marche) et celui en automobile 20-25 minutes, dont 5-10 pour stationnement et derniers mètres à pied.**



Comparaison temps de parcours TC / VP via google entre le centre d'Aix-les-Bains et Technolac

Concernant les 3 lignes principales du réseau Ondéa, leurs tracés sont assez directs et seuls des aménagements favorables aux bus pourront les rendre plus compétitifs vis-à-vis d'un trajet en automobile.

En revanche pour les trajets transverses de périphérie à périphérie, les écarts se creusent en faveur de l'automobile individuelle. Les trajets en TC sont pénalisés par la desserte de nombreux arrêts, les détours réalisés pour desservir différentes zones et les correspondances imposées pour changer de ligne. Pour un trajet entre Grésy-sur-Aix et Technolac en heure de pointe du matin et sur un JOB :

- ✓ **Bus : 59 minutes (dont 9 de marche)**
- ✓ **Voiture : 20-30 minutes, dont 5-10 pour stationnement et derniers mètres à pied**

En dehors de certains trajets vers ou depuis le centre d'Aix ou les principales polarités, les TC routiers restent destinés à un public captif, contraint d'utiliser ce mode pour des économiques ou sociales.

8. Les tarifications des TC

Actuellement, trois collectivités ont une responsabilité d'organisation des transports collectifs sur tout ou partie du territoire de Grand Lac : Grand Lac, Grand Chambéry (Ligne A au Bourget-du-Lac et à Voglans, en collaboration avec Grand Lac), et la Région Auvergne-Rhône-Alpes. Si la réorganisation des responsabilités actée par la loi NOTRe (2015) a diminué le nombre d'Autorités Organisatrices de la Mobilité, les conditions tarifaires et les modalités restent disparates selon le service utilisé. Par exemple, les abonnements des cars de la Région et ceux des TER, pourtant tous les deux organisés par la Région, ne suivent pas la même politique tarifaire.

8.1 Les modalités tarifaires

↘ Ondéa et Synchro

Une tarification combinée est possible pour les voyageurs empruntant les deux réseaux de TC qui permet ainsi la réalisation de trajets en TC sur les deux agglomérations et ce même avec un ticket unitaire.

↘ Cars Région Savoie

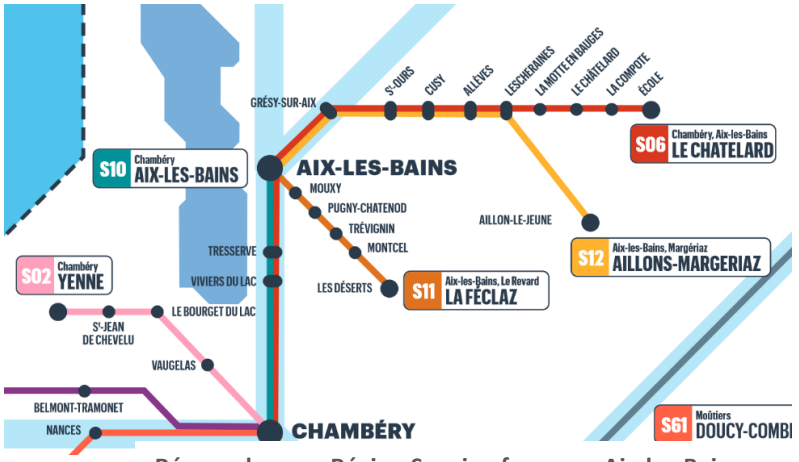
Pour ce service qui remplace les cars Belle Savoie Express depuis la réorganisation territoriale instituée par la loi NOTRe, le ticket unitaire varie en fonction de la ligne empruntée :

- ✓ **La ligne S10**, ou « Ligne des Plages » entre Aix-les-Bains et Chambéry par les bords du lac est proposée à 1,5 € et 2 € en aller-retour ;
- ✓ **La ligne S11**, qui relie Aix-les-Bains à La Féclaz est fixée à 4,50 € et 8 € aller-retour.

Les abonnements mensuels sont fixés à 44 €. Mais sur les lignes desservant le territoire, ils ne sont proposés que sur les lignes S02 et S06. Les lignes S10, S11 et S12, à vocation plus touristique, ne semblent pas proposer d'abonnement mensuel ou annuel. Aucun tarif réduit pour les moins de 26 ans ou autres publics précaires n'est proposé.

↘ Les trains et cars TER

Pour le réseau TER, également organisé par la Région Auvergne-Rhône-Alpes et délégué à la SNCF, les coûts varient selon la gare d'origine et la gare de destination. Par exemple, un abonnement annuel entre la gare d'Albens et la gare de Chambéry revient à 59,70 € par mois. Des abonnements pour les scolaires, les moins de 26 ans et les entreprises sont également proposés.



Réseau des cars Région Savoie– focus sur Aix-les-Bains

	Synchro	Ondéa	Synchro +Ondéa
Ticket unitaire	1,40 €	1,60 €	1,80 €
Abonnement mensuel - 26 ans	22 €	25 €	30 €
Abonnement mensuel 26-64 ans	36 €	38 €	40 €
Ticket journée	4,50 €	3,50 €	-

	Cars Région Savoie
Ticket unitaire	De 1,5 à 4,5 €*
Ticket aller-retour	De 2 à 8 €*
Abonnement mensuel	44 €

** Selon les lignes*

8.2 Les tarifs combinés

↘ Synchro & Ondéa

Les deux réseaux d'Aix-les-Bains et de Chambéry ont mis en place une **tarification combinée qui commence avec le ticket unitaire** (vendu uniquement à bord des bus). Puis des **abonnements mensuels** avec un tarif différencié entre les moins de 26 ans des plus de 26 ans. Les **abonnements annuels introduisent également la catégorie des plus de 65 ans, dont le tarif est le même que l'abonnement annuel des moins de 26 ans : 212 € par an**. C'est le tarif le plus attractif, avec un coût ramené au mois inférieur à 18 €, soit -41 % sur le tarif mensuel pour les moins de 26 ans.

↘ Cars Région Savoie + Ondéa

La Région Auvergne-Rhône-Alpes propose un **abonnement mensuel commun avec le réseau Ondéa, pour 54 € par mois** (contre 44 € pour l'abonnement Régional seul). La même grille tarifaire est proposée pour une combinaison des cars de la Région avec le réseau Synchro de Chambéry.

↘ Train TER + bus urbains (Synchro ou Ondéa)

Des abonnements bus urbains sont proposés en combinaison avec les trains TER. Il n'existe **pas d'abonnement combinant les 3 réseaux** (TER + Ondéa + Synchro). Pour **Ondéa**, le coût d'un abonnement, ajouté à celui du TER, est le suivant :

- ✓ Moins de 26 ans : **18 € + coût abonnement TER** (-7€ sur l'abonnement Ondéa) ;
- ✓ Plus de 26 ans : **28 € + coût abonnement TER** (-10€ sur l'abonnement Ondéa).

Ces grilles tarifaires sont souvent peu lisibles et l'information difficile à trouver, en particulier pour les transports régionaux. Ce qui **introduit de la confusion et un manque de lisibilité pour l'usager actuel et potentiel, et qui réduit d'autant l'attractivité des TC, en particulier pour les personnes qui ont le choix de continuer à prendre leur voiture.**

Titres mensuels Ondea - offres réservées aux abonnés TER

Abonnement mensuel Ondea - offre réservée aux abonnés TER -26 ans

18 €

Permet de voyager sans limitation sur les réseaux Ondéa Grand Lac du 1er au 30 ou 31 du mois et est soumis à la présentation d'un justificatif abonnement TER valide.

Abonnement mensuel Ondea - Offre réservée aux abonnés TER +26 ans

28 €

Permet de voyager sans limitation sur les réseaux Ondéa Grand Lac du 1er au 30 ou 31 du mois et est soumis à la présentation d'un justificatif abonnement TER valide.

	TC			Voiture	
	Offre	Avec un titre unitaire (plein tarif)	Avec un abo. (plein tarif, 20 A/R / mois)	Coût essence	PRK
Albens ⇔ Annecy	TER	6,60 €	1,66 €	2,38 €	7,70 €
Le Bourget-du-Lac ⇔ Chambéry	Synchro	1,40 €	0,90 €	1,19 €	3,85 €
Chindrieux ⇔ Chambéry	Synchro + Ondéa	1,80 €	1,80 €	4 €	12,95 €
Aix-les-Bains ⇔ Chambéry	Synchro + Ondéa	1,80 €	1 €	1,94 €	6,30 €
Grésy-sur-Aix ⇔ Aix-les-Bains	Ondéa	1,60 €	0,95 €	0,65 €	2,10 €

8.3 Une offre tarifaire concurrentielle de l'automobile

En prenant le coût unitaire le plus élevé pour les TC et le coût en essence d'un trajet en voiture (base Peugeot 208, 0,11€ par km), **les trajets en TC sont compétitifs dans le périmètre du réseau combiné Synchro+Ondéa**. En revanche sur les courtes distances et le TER, les prix sont supérieurs à ceux des trajets en voiture.
L'utilisation d'un abonnement, sur la base de 20 A/R par mois pour une personne active, permet en revanche de gagner en compétitivité sur la quasi-totalité des trajets. **L'avantage compétitif des TC en termes de tarifs est encore plus important** en prenant en compte le prix de revient kilométrique de l'automobile (PRK), qui tient compte de tous les frais supplémentaires en plus de l'essence (entretien, assurance…).
De plus, pour les salariés, il convient également de prendre en compte la prise en charge de 50 % à minima de l'abonnement de TC par les employeurs.

9. Le développement du covoiturage

Le développement de solutions alternatives à l'automobile passe aussi par un **meilleur usage de la voiture**. Dans cet objectif, le développement du covoiturage est un levier pertinent et durable, notamment dans les communes périurbaines et rurales. Le covoiturage désigne **l'utilisation conjointe et organisée d'un véhicule par un conducteur et un ou plusieurs passagers**, dans le but d'effectuer un trajet commun. Cette pratique qui permet des **avantages individuels** (diminution du coût du déplacements) **et collectifs** (diminution du trafic routier) est en plein essor sur le territoire.

↘ Un niveau de connaissances limité

La pratique du covoiturage est difficilement mesurable, son usage n'est pas forcément intégré dans les enquêtes déplacements, ni dans les données de flux domicile-travail de l'INSEE. Il s'organise le plus souvent de façon informelle, c'est-à-dire entre amis ou collègues, sans l'intermédiaire de plateformes de mise en relation en ligne. Pour autant, cette pratique est jugée comme importante, en particulier sur les parcs d'activités Savoie Technolac et Savoie Hexapôle. D'autre part la structuration du réseau viaire donne au covoiturage un potentiel de développement important : nombre d'axes structurants limité et qui condense les flux sur deux à trois fuseaux nord-sud, ou présence de l'A41 et de ses deux échangeurs.

9.1 Les aménagements favorisant le covoiturage

↘ Un seul espace de stationnement dédié

Le covoiturage nécessite l'aménagement d'aires de covoiturage, idéalement situées sur les principaux axes de communication. 5 aires de covoiturage sont recensées par Grand Lac et ont été aménagées récemment. Leur objectif est de fournir une solution de stationnement pour les automobilistes qui rejoindraient une autre voiture en tant que covoitureur passager. Elles sont situées :

- ✓ A **Albens** (près de la gare SNCF) ;
- ✓ A la gare SNCF de **Grésy-sur-Aix** ;
- ✓ Au niveau des gorges du Sierroz à **Grésy-sur-Aix** (croisement D911 – D1201) ;
- ✓ A **Serrières-en-Chautagne** ;
- ✓ Et à **Voglans** (Villarcher).

D'autres pratiques sur des emplacements non officiels sont également constatées, par exemple à Drumettaz-Clarafond, à **proximité immédiate de la barrière de péage** (parc d'environ 30 places). Outres des aires informelles connues des usagers réguliers, **plusieurs micro-aires peuvent exister sur le territoire.**



Inauguration bornes de covoiturage – Crédit Grand Lac

↘ Une intermodalité autour du covoiturage à approfondir

Ces aires de covoiturages peuvent également être équipées de stationnement vélo ou desservies par des lignes de bus urbaines. L'aire de covoiturage des gorges du Serrioz est par exemple desservie par la ligne 2 à l'arrêt Pont Pierre, et indiquée sur les plans du réseau Ondéa. Tout comme les aires de Serrières-en-Chautagne et Albens, qui sont reliées au arrêts « Mobéa » (Transport à la Demande). Elles devront être en revanche mieux intégrées au système des mobilités actives, avec le travail sur les accès piétons et vélo, et des stationnements sécurisés et diversifiés, à l'image du parc relais « Maison Brûlée » à Sonnaz, sur le réseau Synchro de Chambéry.

9.2 La mise en relation

Pour mettre en relation les conducteurs et les passagers, il existe les plateformes privées, la plus connue étant Blablacar. Ces plateformes sont utilisées pour des déplacements occasionnels de longue distance. Pour les déplacements du quotidien de courte distance, Grand Lac offre deux solutions complémentaires aux TC.

↘ Covoiturage spontané

Sur le principe des transports collectifs, Grand Lac et l'agence Ecomobilité Savoie-Mont-Blanc ont défini deux « lignes » de covoiturage jalonnées d'arrêts équipés de poteaux lumineux. Les passagers affichent leur destination désirée en appuyant sur un bouton. Les automobilistes passant à proximité ont ensuite le choix de prendre en charge le passager jusqu'à cette destination.

- ✓ Entre **Aix-les-Bains, quartier Franklin Roosevelt et Lescheraines** ;
- ✓ Entre **Aix-les-Bains, gare SNCF, et Le Mont Revard**.

Les covoitureurs s'organisent de façon informelle pour le partage des frais. **Le passager comme le conducteur doivent signer une charte d'engagement et s'inscrire en ligne pour recevoir un kit de covoitureur**.

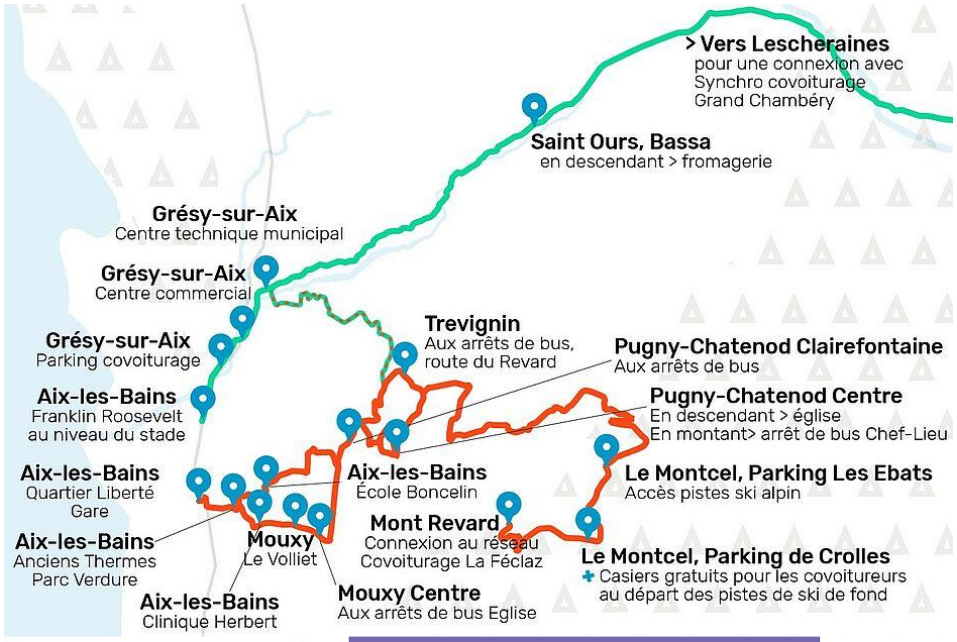
↘ Covoiturage organisé

En 2023, Grand Lac, le Département de Savoie, Grand Chambéry et la CC Cœur de Savoie, ont lancé un service de mise en relation de covoiturage organisé. Via l'application **Blablacar Daily**, les usagers conducteurs ou passagers renseignent leurs horaires de trajets pour chaque jour de la semaine, et l'application leur propose de les mettre en relation avec des personnes effectuant le même trajet à des horaires similaires.

L'application gère également la **gratification incitative financée par les collectivités partenaires** :

- ✓ Pour le conducteur, 0,10€ par km et par passager sont crédités ;
- ✓ Pour les passagers, les trajets sont offerts, sans avance de frais.

Les trajets pris en charge par cette gratification doivent être supérieurs à 5 kilomètres et se faire à l'intérieur du territoire couvert (Grand Chambéry, Grand Lac et Cœur de Savoie). Depuis, le 16 octobre 2023, le dispositif a été étendu à l'ensemble du Département de la Savoie.







Enjeux des TC

A partir des constats et diagnostic et analyses du diagnostic, plusieurs enjeux émergent :

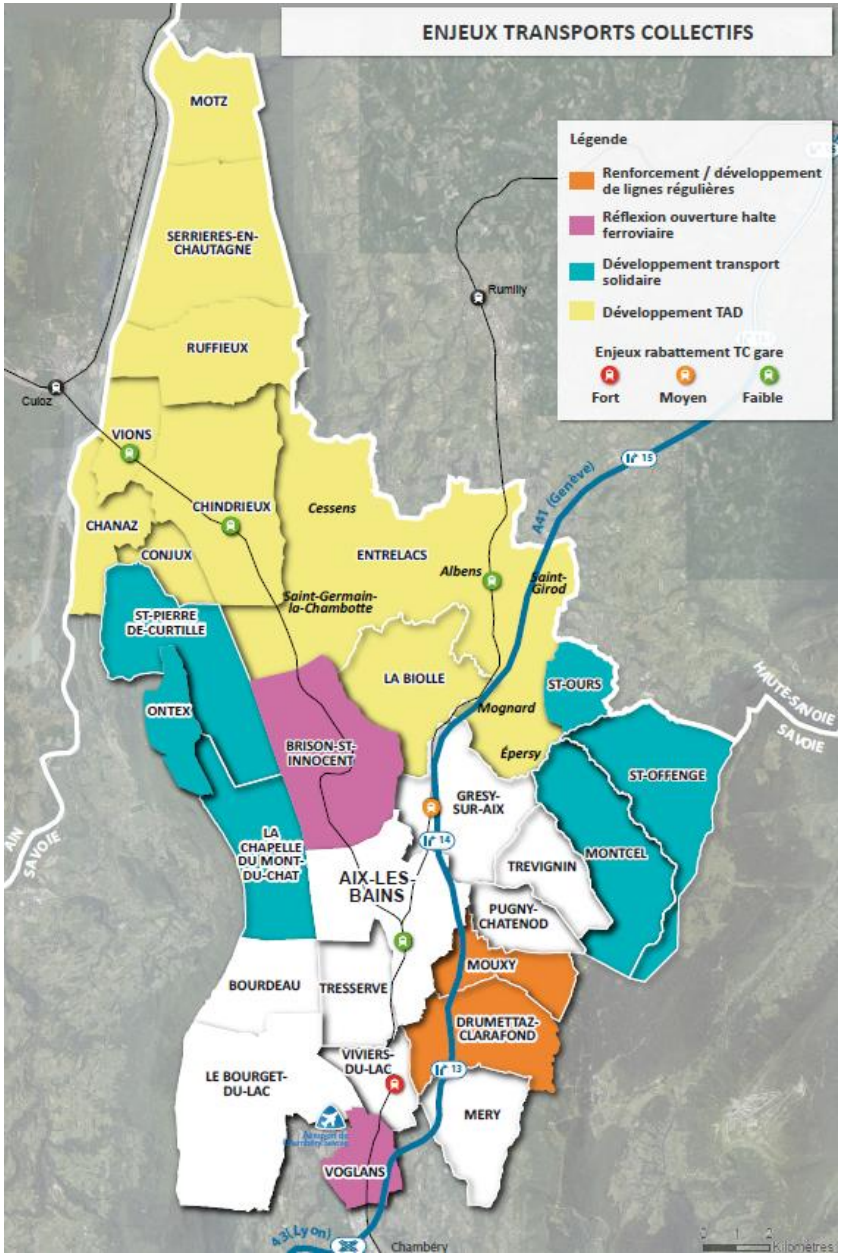
✓ Sur le territoire de Grand Lac, les **TC doivent être améliorés sur la thématique des conditions de rabattement notamment au niveau de la gare de Viviers-du-Lac et dans une moindre mesure à Grésy-sur-Aix** ;

✓ Développer l'offre de TC à **Mouxy et Drumettaz-Clarafond** (desserte / offre / amplitude horaire) en objectivant les besoins en fonction des caractéristiques des secteurs à desservir (motorisation, densité de population, potentiel pour les TC,…) ;

✓ Une réflexion sur de nouvelles **haltes potentielles qui pourraient s'ouvrir à Voglans** (en lien avec la gare de Viviers-du-Lac).

✓ Le développement de l'**autostop solidaire participatif pourrait être incité dans les communes les plus « enclavées » des TC**, au potentiel trop limité pour un développement attendu de l'offre ;

Un travail concerté autour de ces enjeux sera effectué durant la suite de la réflexion afin de les affiner et/ou modifier.



Les principaux éléments à retenir

ATOUTS

- Six gares sur le territoire toutes connectées à Aix-les-Bains
- Deux réseaux urbains, Synchro et Ondéa qui sont connectés et interopérables
- Les principaux pôles générateurs de déplacements desservis par les lignes régulières
- La mise en place d'un TAD zonal permet d'offrir une offre de transport à toutes les communes, tout en évitant des doublons coûteux
- Une utilisation forte des TC en direction d'Annecy et de Chambéry

FAIBLESSES

- Une faible utilisation interne des TC et notamment vers Aix-les-Bains ou dans Aix-les-Bains même
- Une desserte de Technolac et Hexapôle dont la poursuite de l'amélioration est souhaitable depuis Aix-les-Bains et/ou depuis Chambéry
- Une trop faible utilisation du potentiel des gares en dehors de celle d'Aix-les-Bains
- Des conditions de circulation et de stationnement automobiles trop aisées pour favoriser un report modal vers les TC
- La majeure partie des communes ne disposent que d'une offre de TC dite « scolaire ».

OPPORTUNITES

- Le développement de Technolac et d'Hexapôle donc plus d'actifs et d'étudiants
- Une évolution des PLUi qui prenne en compte le développement des mobilités alternatives

MENACES

- Certaines gares sont très peu utilisées
- La coexistence de deux réseaux urbains peut nuire à une nécessaire complémentarité
- L'étalement urbain peut entraîner un afflux de population dans des secteurs qui seront délicats à desservir

PARTIE 5 :

LES MODES ACTIFS et le MANAGEMENT DE LA MOBILITE

Le développement de moyens de déplacement économes et peu polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied constitue un objectif fondamental d'un PDM. Ainsi, dans cette phase de diagnostic, il convient d'étudier le réseau actuel et les pratiques de modes actifs du territoire d'Aix-les-Bains et de ses environs.



Inauguration Véloroute des 5 Lacs – Crédit Grand Lac

1. Les enjeux du développement des modes actifs

Les **pôles urbains du territoire sont à l'échelle des modes actifs**. Toutefois, pour encourager ce mode, il importe d'agir sur le confort offert par les cheminements et la qualité des espaces qui leurs sont dédiés : revêtements, pente, intersections, surlargeurs... Aix-les-Bains doit profiter de son statut de ville moyenne où tout est à portée, en vélo ou à pied.

↘ Une pratique disparate selon les modes et les secteurs

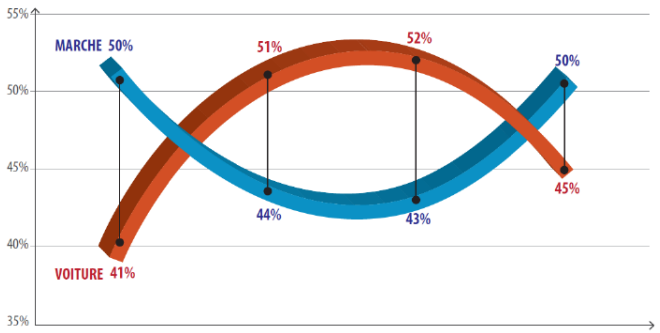
Pour rappel, selon l'enquête EMC² de 2022, tous motifs confondus **le vélo représente seulement 3 % des déplacements, et 4% sur le pôle urbain**. La part de la marche est beaucoup plus importante, puisque **28 % des déplacements y sont effectués par ce moyen**.

Des chiffres supérieurs à ceux de l'INSEE de 2019 : selon ces calculs **22 % des déplacements domicile-travail internes aux communes sont réalisés à pied ou à vélo**. Ce chiffre révèle à la fois une **pratique déjà bien ancrée, mais également des potentialités de développement de la pratique, puisque près de 70 % de ces déplacements sont encore effectués en voiture.**

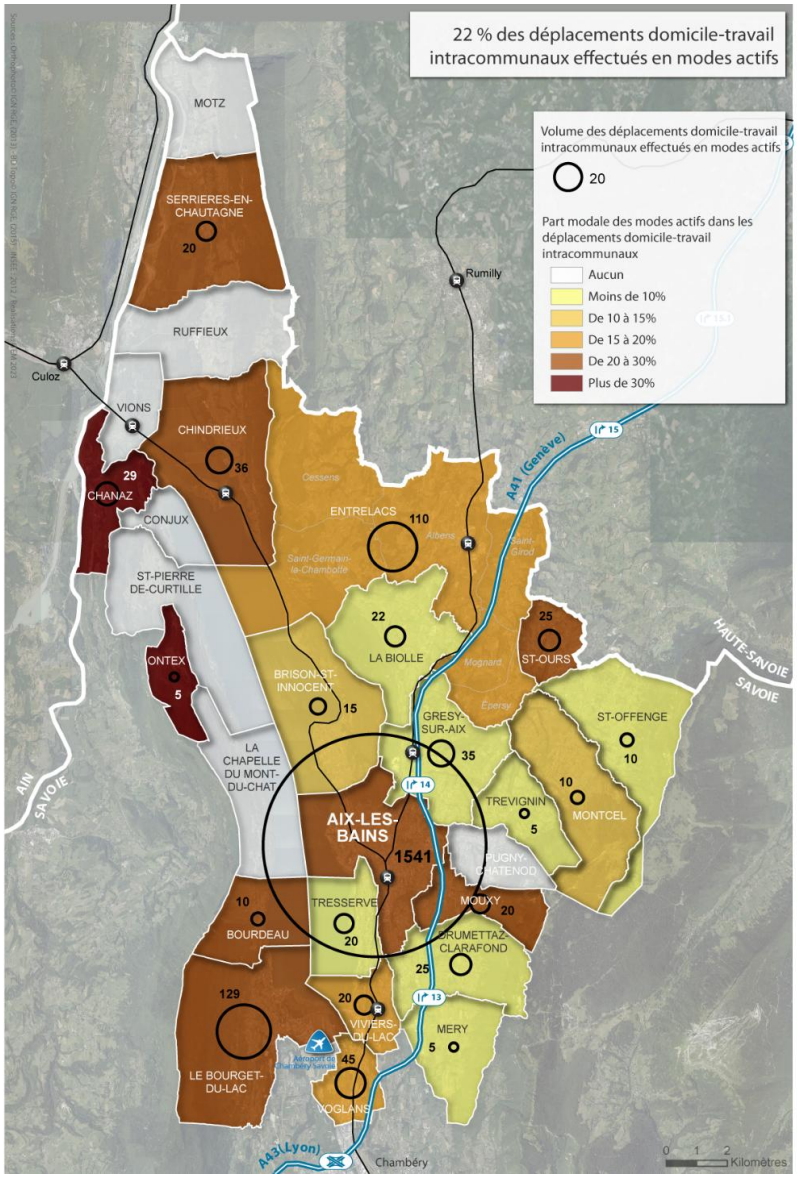
La forte pratique de la marche démontre donc que la faible part modale du vélo ne doit pas être vue comme une fatalité. En effet, même si la marche peut revêtir un caractère subi, pratiquée par des captifs, ce mode semble possible pour des déplacements de courte distance. Dès lors, si le vélo ne l'est pas, ce n'est pas tant pour des raisons trop souvent avancées de sécurité, mais peut-être pour des raisons de commodité.

Des constats similaires sur le territoire comme partout en France :
La marche est plus fréquente dans les grands pôles urbains et les communes rurales. A l'inverse, même pour des déplacements de moins de 2 km, la voiture est plus utilisée dans le périurbain.

Parts modales des déplacements de moins de 2 km en fonction de la commune de destination



Source : Base Unifiée des ED, 2015 – 40 enquêtes Standard Certu – personnes de 11 ans et plus – Zonage Insee 2010



1. Les enjeux du développement des modes actifs

↘ Qu'entend-on par modes actifs ?

Les modes actifs regroupent le vélo et la marche, mais aussi des modes non motorisés plus « confidentiels » (ex : trottinette, roller, skate…). Adaptés pour des **déplacements de courte distance**, ces modes doivent être intégrés à la chaîne globale des déplacements et aux politiques en matière de mobilité.

La promotion et le développement des modes actifs répondent ainsi aux enjeux :

✓ **De limitation de la place et de l'usage de l'automobile et d'une amélioration de la qualité des espaces urbains et ruraux ;**
✓ **De diminution de la part des budgets consacrés aux déplacements, pour les ménages et les collectivités ;**
✓ **De diminution de l'impact environnemental de nos déplacements et des émissions de polluants ;**
✓ **D'amélioration de la santé publique, du fait d'une activité physique régulière.**



Source : Département de la Savoie

2. La pratique cyclable

L'article 20 de la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE, 1996), qui s'applique à toutes les agglomérations quelle que soit leur taille, édicte **l'obligation de « la mise au point d'itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides »**. Le plan national vélo de 2019 vise un objectif de 9 % de part modale du vélo dans les déplacements quotidiens en 2024, une ambition renforcée dans sa dernière version sur 2023-2027, avec un accent particulier sur la formation et les infrastructures cyclables.

2.1 Les aménagements cyclables

↘ L'inscription du territoire dans le réseau de véloroutes et voies vertes

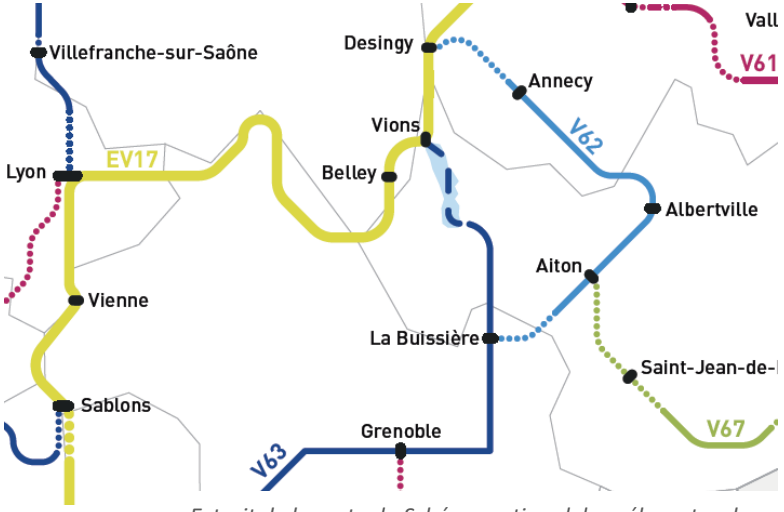
Le territoire est à **l'intersection de deux axes cyclables structurants du secteur Alpin** :

- ✓ **L'Eurovélo EV17 ViaRhôna**, d'une longueur totale 1 187 km qui relie le Lac Léman à la Méditerranée, en suivant le Rhône, s'appuyant sur les **deux tiers de son parcours sur des voies en site propre**, et sur le tiers restant sur des voiries partagées. Cette véloroute dessert le territoire sur la Plaine de la Chautagne, par Motz jusqu'à Chanaz. Sur les 21 km de parcours, un tiers est aménagé sous forme de voie verte ou de piste en site propre, et le reste est en voie partagée sur des routes à faible trafic ;

- ✓ La **Bellavia** (anciennement V63), qui relie Châteauneuf-sur-Isère à Chanaz, via **Grenoble, Chambéry et le Lac du Bourget**. Elle est **intégralement en site propre sur sa partie sud entre Voglans et le Grand Port d'Aix-les-Bains, via Savoie Technolac**. Sur la partie nord, entre la Grand Port et Chanaz, des **difficultés d'aménagements demeurent, en particulier le long de la D991 entre Brison-Saint-Innocent et Chindrieux**. Une **navette lacustre estivale relie directement Chanaz et Aix-les-Bains via le canal de Savières. Pour le long terme, un aménagement plus sécurisant que l'actuel le long de la RD 991 est à l'étude**.

Le Schéma Cyclable de Grand Lac (2022) met l'accent sur la **Véloroute des 5 Lacs**, reliant les 5 lacs alpins de la région (Léman, Lacs d'Annecy, du Bourget, d'Aiguebelette et de Paladru), que viendront renforcer **17 km de nouveaux aménagements cyclables**.

Ces itinéraires, conjugués à l'attractivité touristique, constituent un atout majeur pour le territoire, en tant que portes d'entrées cyclables. En effet, l'impact du tourisme cyclable est majeur, tant d'un point de vue écologique qu'économique. Les retombées de ce type de tourisme ne sont pas négligeables, les cyclotouristes consacrent un budget important pour leurs vacances, puisqu'ils dépensent en moyenne 68 € par jour, contre 55 € pour un touriste « classique » selon une étude de 2020.



Extrait de la carte du Schéma national des véloroutes de 2023 – source : Vélo & Territoires



Piste en site propre sur l'Eurovélo EV17 – source : Google Maps



Aménagement V63 au Bourget-du-Lac – source : Google Maps

2.2 Les aménagements cyclables

↘ Un maillage existant incomplet pour développer la pratique

Le territoire compte près de **84 km d'aménagements cyclables dont** :

- ✓ **31,6 km de voies vertes et pistes cyclables** situées essentiellement sur les bords du Lac, le long du Rhône, et entre le Bourget-du-Lac et Voglans, via Savoie Technolac) ;
- ✓ **36,8 km de bandes cyclables,** principalement situées sur la D991 entre Aix-les-Bains et Viviers-du-Lac prolongées ensuite en direction de Sonnaz, sur la D1201 entre les Mottets et Grésy-sur-Aix ;
- ✓ Le linéaire restant (15,6 km) est composé de divers aménagements en voie partagée : **double-sens cyclable, aménagement sur trottoir, Chaussée à Voie Centrale Banalisée…**
- ✓ A ces infrastructures cyclables s'ajoute **l'ensemble des zones de modération des vitesses** (zone 30, zone de rencontre ou voirie limitée à 30 km/h).

A l'échelle globale, le **maillage existant est surtout concentré sur Aix-les-Bains et le secteur sud de sa couronne périurbaine**. Il peut permettre des déplacements intercommunaux (ex : Aix-les-Bains ⇔ Le Bourget-du-Lac, Aix-les-Bains ⇔ Viviers-du-Lac…) ou des déplacements intracommunaux, en s'appuyant sur des zones apaisées présentes dans la majorité des communes.

↘ La validation d'un Schéma Directeur Cyclable pour développer le réseau

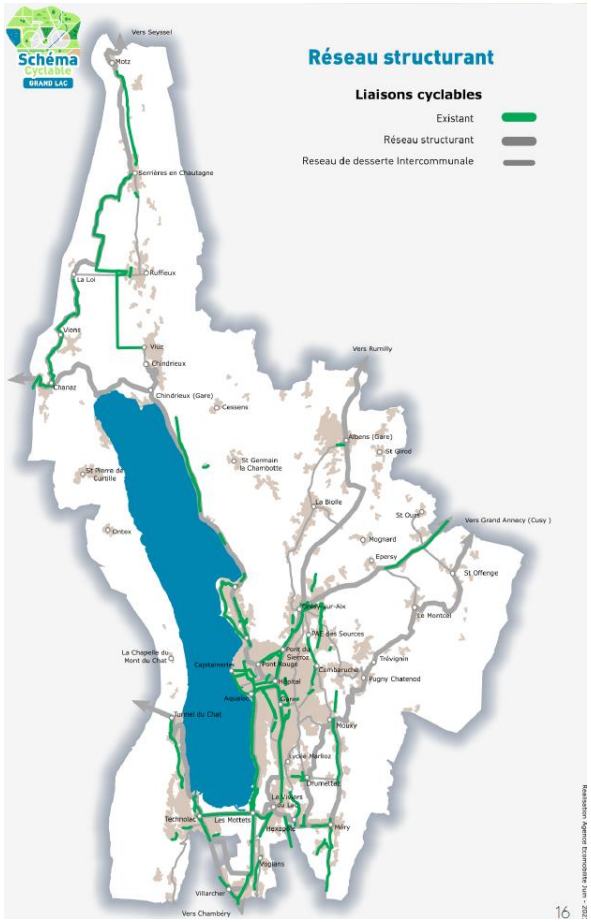
Validé en 2022, le nouveau Schéma Directeur Cyclable définit **158 km de nouveaux aménagements**. Le SDC portera ainsi à près de **242 km le linéaire d'aménagements cyclables**, en plus des aménagements favorisant un apaisement des vitesses et du trafic. Son objectif est notamment de **favoriser les déplacements utilitaires du quotidien** (trajets vers le travail ou les études) et de **hiérarchiser un réseau en 3 niveaux :** structurant, secondaire et communal.

Le réseau structurant représente le plus grand linéaire, avec à terme **89 kilomètres ajoutés sur les 158**, dont 32 doivent être réalisés à court terme (mi-mandat). **Le budget global pour le développement des itinéraires cyclables est fixé à près de 20 M€**, dont plus de 6 M€ pour des opérations de court terme, le plus grand effort financier étant planifié pour le long terme, plus de 7,5 M€ après l'actuel mandat.

L'addition des aménagements doit assurer une pratique cyclable sécurisée pour tous les déplacements :

- ✓ Internes aux communes, sur le pôle urbain central, et au sein des communes périurbaines ou rurales ;
- ✓ Entre les communes et vers les principaux pôles, en particulier sur le pôle central et depuis l'Albanais ;
- ✓ Depuis et vers l'extérieur en s'appuyant sur les aménagements structurants (EV17 et V63) ;
- ✓ Pour des déplacements quotidiens, pendulaires et cyclo-touristiques.

Extraits du Schéma Directeur Cyclable de 2022



Hiérarchie	Échéance	Estimation	Distance en km
Structurant	Court	5 393 278 €	32
	Moyen	4 793 187 €	42
	Long	6 051 238 €	16
Total 1		16 237 703 €	89
Secondaire	Court	591 381 €	15
	Moyen	1 118 334 €	35
	Long	1 510 628 €	13
Total 2		3 220 343 €	62
Communal	Court	281 000 €	3
	Moyen	38 100 €	4
Total 3		319 100 €	7
Total général		19 777 146 €	158

2.3 La qualité des aménagements proposés

↘ Une qualité globalement satisfaisante

D'une manière générale, les **aménagements cyclables présents sur le territoire sont de bonne qualité**, malgré quelques dysfonctionnements. Les **largeurs des bandes cyclables sont suffisantes** pour assurer des déplacements sécurisés, les **marquages au sol** (pictogramme vélos) et **panneaux de signalisation assurent une bonne lisibilité**, la **présence de sas vélos aux carrefours tricolores sur les pénétrantes d'Aix-les-Bains** (ex : boulevard Franklin Roosevelt…), ou la **sécurisation des voies d'insertion dans les carrefours giratoires**, démontrent une **forte volonté de proposer des aménagements cyclables de qualité sur le territoire.**



Trottoir partagé à Chindrieux

↘ Quelques dysfonctionnements recensés

Deux principales problématiques peuvent tout de même être recensées.

✓ **La cohabitation vélos / piétons**

Des **trottoirs partagés** sont présents sur le territoire (ex : Chindrieux), pour autant ces aménagements posent des **questions de sécurité du fait d'un différentiel de vitesse entre piétons et vélos**. De même, sur les bords du Lac, la **voie verte est jugée comme problématique en période de forte affluence**, lorsque se cumule à la fois piétons et cyclistes, chalands comme sportifs. A noter la **présence d'une bande cyclable de qualité sur la D1201 qui est en mesure d'accueillir une partie des cyclistes non chalands**. Cette bande cyclable ne sera en revanche pas en mesure d'accueillir les usagers les plus fragiles et les plus sensibles au fort trafic motorisé.



Absence de traversée sur la D991 pour relier l'itinéraire cyclable vers Savoie Hexapôle – Source : Google Maps

Cette problématique de cohabitation revêt un **caractère plus « philosophique » de mobilité**. En effet, la **principale cause de dangerosité est à mettre sur le compte de la vitesse des cyclistes**. On retrouve alors la même problématique que sur la voirie routière, où la cohabitation est difficile du fait d'une vitesse inadaptée des automobilistes. Il s'agit donc de choisir entre une **sectorisation des flux** (voie de circulation automobile / voie cyclable / voie piétonne…) qui **peut parfois être poussée à l'extrême** (voie trottinette / rollers… voie piétons avec un smartphone !), ou une **sensibilisation accrue et adaptée en fonction des différents modes**.



Piste cyclable sur la D1201 en parallèle de la voie verte en bord de lac – Source : Google Maps

✓ **Les discontinuités**

Outre les discontinuités globales auxquelles s'attache à répondre le SDC, des discontinuités plus fines, à l'échelle **des intersections ou des traversées sont également recensées** (ex : Viviers-du-Lac) et doivent être résorbées.

2.4 La qualité des aménagements complémentaires

↘ Une offre de stationnement qui s'étoffe

Le stationnement des cycles peut être vu comme un outil de report modal. Comme pour l'automobile, le stationnement sécurisé des vélos est une **préoccupation des usagers** (crainte du vol et des dégradations…). Une offre de stationnement avec un certain niveau de sécurité assuré pourra lever des freins à l'usage.

L'offre de stationnement est de **qualité autour des gares**, avec une bonne diversité d'offre : arceaux et box-vélos individuels. Par contre, elle n'est pas suffisamment dimensionnée pour accueillir l'augmentation souhaitée de la pratique cyclable et, déjà sur la gare d'Aix-les-Bains, les places disponibles sont insuffisantes pour répondre aux attentes des cyclistes en rabattement sur la gare. En gare d'Aix-les-Bains, en plus des arceaux, deux systèmes de stationnement sécurisés distincts sont même disponibles :

- ✓ **Box TER + Vélo** mis en place par la SNCF pour la Région AURA, pour les titulaires d'une carte Oùra, abonnement de 1€ / jour à 35€ / an ;
- ✓ **Consigne Vélodéa** mise en place par Grand Lac, dans le bâtiment de la gare, abonnement de 1€ / jour à 35€ / an, possibilité d'ajouter un forfait entretien du vélo.

La diversité de l'offre est une manière de répondre à différents besoins. **Cependant les deux systèmes de consigne ayant un niveau de service assez proche, ils se font *in fine* concurrence**, et créent de la confusion dans l'esprit des usagers. Les modalités d'abonnement et les conditions d'accès sont variables selon le prestataire du service.

Autour des autres pôles générateurs de déplacements, **l'offre de stationnement s'améliore** : on note l'installation récente de solutions de stationnement à Technolac (abris individuels fermés et arceaux) ou sur le Grand Port d'Aix-les-Bains.

↘ Un jalonnement efficace sur certains itinéraires mais orienté sur le loisir

Deux types de jalonnement sont présents sur le territoire :

- ✓ Le **jalonnement sur les voies vertes** (ex : bords du Lac, ViaRhôna) précisant les villes, pôles et/ou zones desservies ainsi que les distances à parcourir ;
- ✓ Le **jalonnement des itinéraires sportifs** (ex : Circuit de la Chambotte, Balcon du Bourget…) proposé par Savoie Mont Blanc.

Ces différents points de jalonnement ont le mérite d'exister mais sont **orientés sur une pratique cyclable de loisirs**, et moins pour des déplacements quotidiens. Même si les habitants connaissent leur territoire, le développement du jalonnement pour ce type de déplacements, est **utile pour orienter les usagers sur des itinéraires sécurisés.**

Le stationnement et le jalonnement, constituent des aménagements efficaces qui doivent viser l'ensemble de déplacements, pour, en complément des aménagements linéaires, favoriser la pratique cyclable.


Box-vélo sécurisés



Arceaux vélo Boulevard Robert


Abris individuels au Bourget du Lac – source : Vélodéa


Box TER + Vélo en gare d'Aix-les-Bains



Jalonnement de l'EV17



Jalonnement d'un itinéraire sportif

2.5 La fréquentation des aménagements

Le Conseil Départemental de Savoie mène une politique de connaissance accrue des niveaux de pratique à travers **l'implantation de points de comptage vélo**. 3 points de comptage sont présents sur le territoire, **sur les véloroutes et voies vertes :**

- ✓ Sur le chemin lacustre du Lido, à Tresserve (Véloroute V63) ;
- ✓ A l'extrême sud de la CA, sur la zone de Villarcher à Voglans (Véloroute V63), avec une dimension touristique mais également sur les déplacements du quotidien vers et depuis Grand Chambéry ;
- ✓ A Ruffieux à hauteur du Pont de la Loi (Eurovélo 17 – ViaRhôna).

↘ Un niveau de fréquentation minimale déjà notable sur certains axes

D'après les chiffres 2022 fournis par la Plateforme Nationale des Fréquentations (PNF), **la fréquentation aux points de comptage du territoire est notable**, d'autant que l'usage des voies étudiées est plutôt tourné vers les loisirs. Le point de comptage sur la ViaRhôna enregistre une **moyenne journalière de 201 passages**, avec des pics s'approchant des 1 000 passages par jour sur les week-ends de mai ou pendant les grandes vacances estivales. Le point de comptage près du Lido enregistre quant à lui **une moyenne de 990 passages par jour, avec des journées à plus de 2 000 passages en période estivale**. Enfin, le point de comptage de Villarcher enregistre les plus fortes fréquentations, avec une **moyenne de 1 248 passages par jour et des pointes approchant des 3 000 passages**. Il semble enregistrer une volatilité saisonnière moins forte que les autres points de comptage, ce qui pourrait être lié à l'existence de flux quotidiens entre la zone de Technolac au Bourget-du-Lac, et le nord de Grand Chambéry.

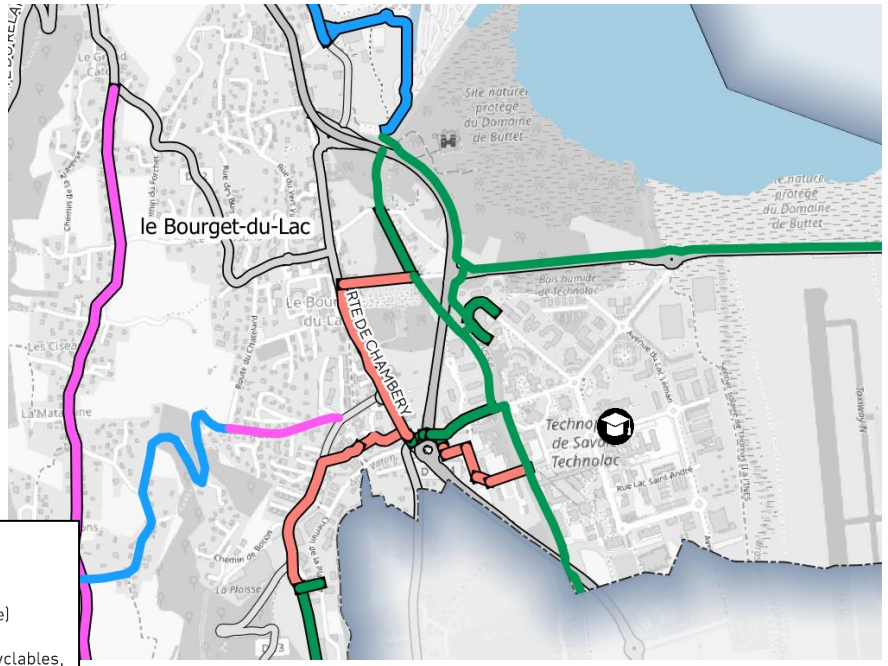


2.6 La qualité du rabattement cyclable vers les principales centralités

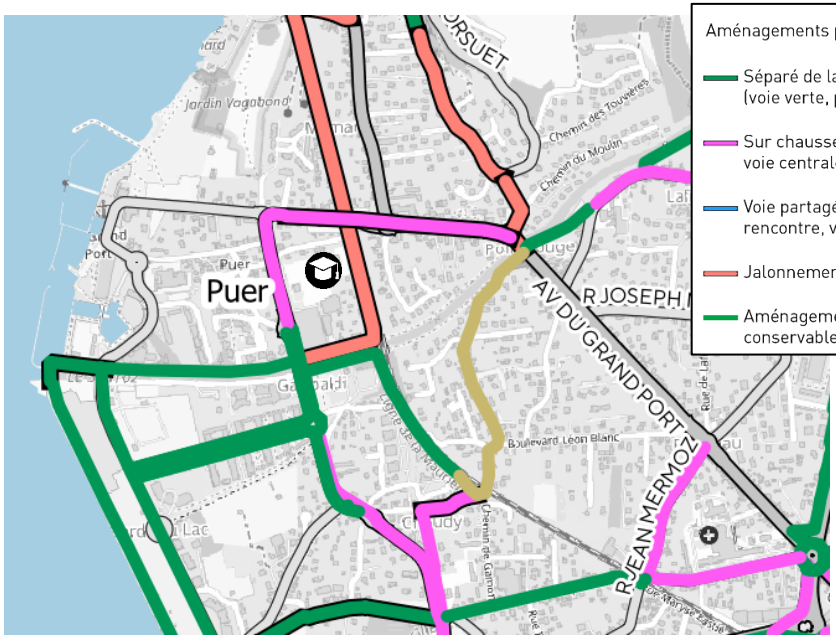
↘ Une qualité optimale vers Savoie Technolac et l'Université Savoie Mont Blanc

L'aménagement de la V63, depuis Chambéry et depuis Aix-les-Bains, cumulée à la **généralisation de la vitesse automobile limitée à 30 km/h** sur l'ensemble du parc d'activités permet des **déplacements cyclables sécurisés depuis l'extérieur et à l'intérieur du site**. Une offre de stationnement attractive complète les aménagements linéaires. Cette qualité des aménagements explique ainsi la forte fréquentation de l'aménagement, notamment pour des déplacements pendulaires, été comme hiver.

Un **aménagement sécurisé est tout de même absent sur l'entrée de ville du Bourget-du-Lac** (D14 / Route de Chambéry), le Schéma Directeur Cyclable y prévoit un jalonnement ainsi que le maillage en voie verte autour de Technolac.



SDC Zoom Le Bourget du Lac – source : Agence Ecomobilité Savoie-Mont-Blanc



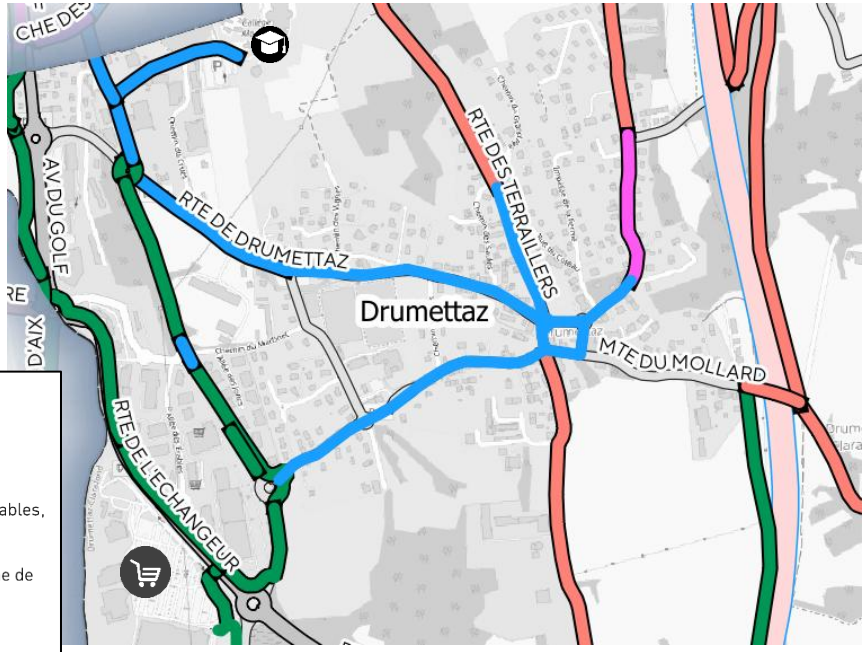
SDC Zoom Le Grand Port – source : Agence Ecomobilité Savoie-Mont-Blanc

↘ Une limitation des discontinuités sur les bords du lac et le collège Garibaldi

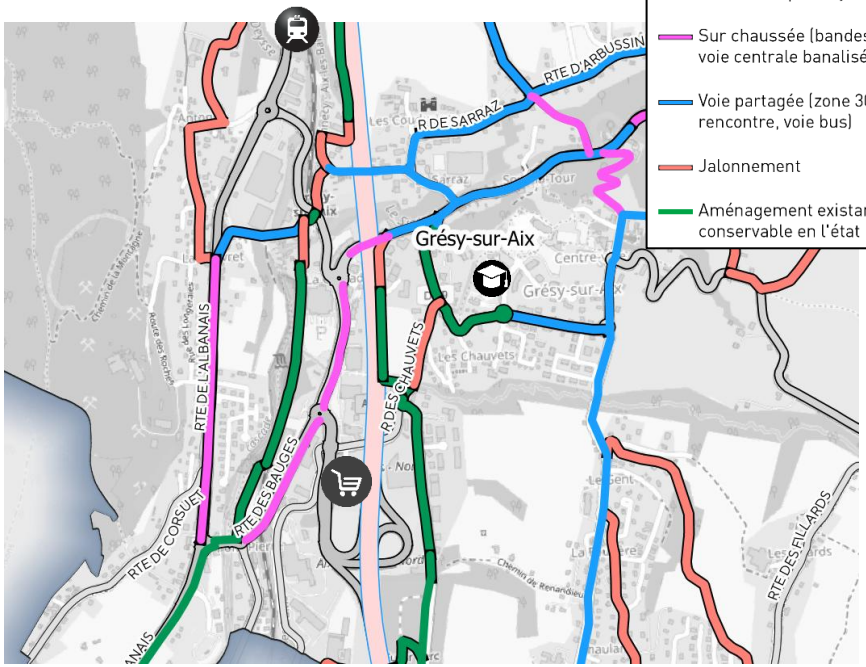
Le Collège Garibaldi et plus globalement le nord-ouest d'Aix-les-Bains profitent de la présence des plages et espaces portuaires vecteurs de déplacements de loisirs, notamment à pied ou à vélo. Sur ce secteur, le **SDC aura surtout vocation à limiter les discontinuités**. En complément des aménagements existants, des pistes et bandes cyclables sont notamment prévus.

↘ Des aménagements à poursuivre sur Drumettaz-Clarafond

Le Complexe Scolaire Marlioz, ainsi que la zone commerciale Drumettaz-Clarafond sont deux **secteurs générant des déplacements pendulaires**, en particulier scolaires. Si les abords du Lycée Marlioz (Chemin du Lycée) sont équipés d'une piste cyclable, le secteur est assez peu dense en aménagements cyclables sécurisant. Le Schéma Directeur Cyclable envisage un maillage continu entre le centre de Drumettaz et le Lycée et la zone commerciale. L'apaisement des vitesses, par des zones 30 ou zones de rencontres, est privilégié, avec en complément des pistes cyclables, notamment en liaison sud-nord vers Aix-les-Bains.



SDC Zoom Drumettaz – source : Agence Ecomobilité Savoie-Mont-Blanc



SDC Zoom Grésy-sur-Aix – source : Agence Ecomobilité Savoie-Mont-Blanc

↘ Une qualité disparate entre l'est et l'ouest de Grésy-sur-Aix

Le **secteur commercial est traversé par une bande cyclable nord-sud (D911) et des zones apaisées.** Une piste cyclable sur la D1201 sécurise les trajets vers Aix-les-Bains, le SDC prévoit de mieux la connecter avec l'ouest de Grésy-sur-Aix, avec une bande cyclable sur la route de l'Albanais et un projet de voie verte le long du Sierroz. A l'est, le collège du Revard est assez peu concerné par des aménagements cyclables, même si quelques zones 30 sont présentes à proximité. Le SDC prévoit un développement important des liaisons autour du collège, notamment pistes cyclables et zones d'apaisement des vitesses.

Les déplacements entre ces deux zones sont complexifiés par l'A41 et par un important trafic de transit.

↘ Un réseau modes doux cohérent sur le centre-ville d'Aix-les-Bains

Le centre-ville d'Aix-les-Bains profite d'un **réseau de bonne qualité** :

- ✓ Des **aménagements cyclables sont présents sur les axes structurants** (Boulevard du Président Wilson, Boulevard Lepic, Avenue Maréchal de Lattre de Tassigny) et sur les **pénétrantes** (Avenue de Marlioz, Avenue Roosevelt…) ;
- ✓ La **généralisation des zones apaisées dans l'hypercentre** permet de pallier des potentielles difficultés d'aménagements cyclables, liées à la densité du bâti et aux faibles largeurs de voirie.

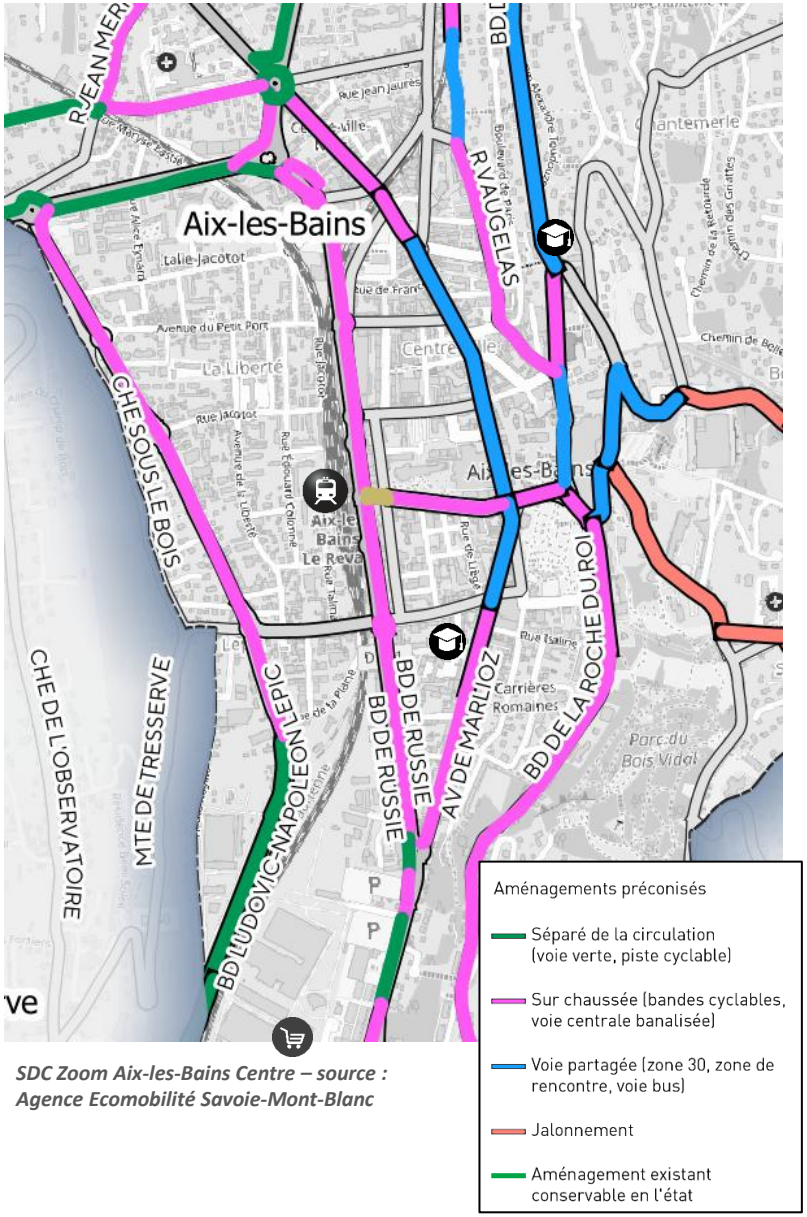
Les principaux projets prévus dans le SDC ont pour **objectif d'assurer une continuité des aménagements** avec :

- ✓ L'apaisement de la rue de Genève et de l'avenue de Marlioz pour la traversée nord-sud ;
- ✓ Le prolongement de la bande cyclable et transformation en piste cyclable sur le sud du Boulevard Lepic ;
- ✓ L'aménagement d'une piste cyclable sur l'avenue Charles De Gaulle, en prolongement de celle réalisée durant la pandémie de Covid, au niveau du Parc Floral, pour ainsi finaliser l'apaisement de l'hypercentre et constituer un **axe de haute qualité depuis la gare jusqu'au Thermes**.

Si l'organisation globale et projetée du réseau est cohérente, quelques améliorations peuvent tout de même être envisagées :

- ✓ Le **quartier Liberté a une forte vocation résidentielle et mériterait une généralisation de zones apaisées** plutôt que quelques voiries limitées à 30 km/h sur certains axes ;
- ✓ Afin de finaliser le réseau, l'avenue du Grand Port mériterait un **traitement particulier en prenant en compte également le secteur des Pré Riants**, actuellement à forte vocation routière malgré la présence de deux équipements sportifs structurants.
- ✓ La **zone apaisée de l'hypercentre manque de lisibilité**, il convient de mieux matérialiser les entrées de zone (travail sur le revêtement, aménagements d'apaisement) en plus d'un panneau de signalisation.

Enfin, un travail sur le linéaire existant peut s'avérer nécessaire, certaines bandes cyclables étant parfois dégradées et trop sujettes au stationnement gênant en double file. Le traitement des carrefours et ronds-points est également un enjeu fort pour la démocratisation des déplacements à vélo : l'insertion dans un rond-point routier non équipé de signalétique et d'aménagements spécifiques peut s'avérer anxiogène pour de nombreux profils d'usagers, et donc empêcher le développement de la pratique.



SDC Zoom Aix-les-Bains Centre – source : Agence Ecomobilité Savoie-Mont-Blanc

2.6 Les potentialités de développement de la pratique cyclable

Les données de fréquentation précédemment décrites démontrent que, **lorsque la qualité des aménagements et la sécurité des déplacements le permettent, la pratique cyclable peut être développée**. Cela même lorsque les conditions météorologiques ne sont pas favorables. Le **relief**, un argument souvent mis en avant pour expliquer une faible pratique, est un **point sur lequel il sera évidemment difficile d'agir**. Pour autant, les **Vélos à Assistance Electrique (VAE)**, dont le développement est sans cesse croissant, pourra être une solution à ne pas négliger pour la suite des réflexions.

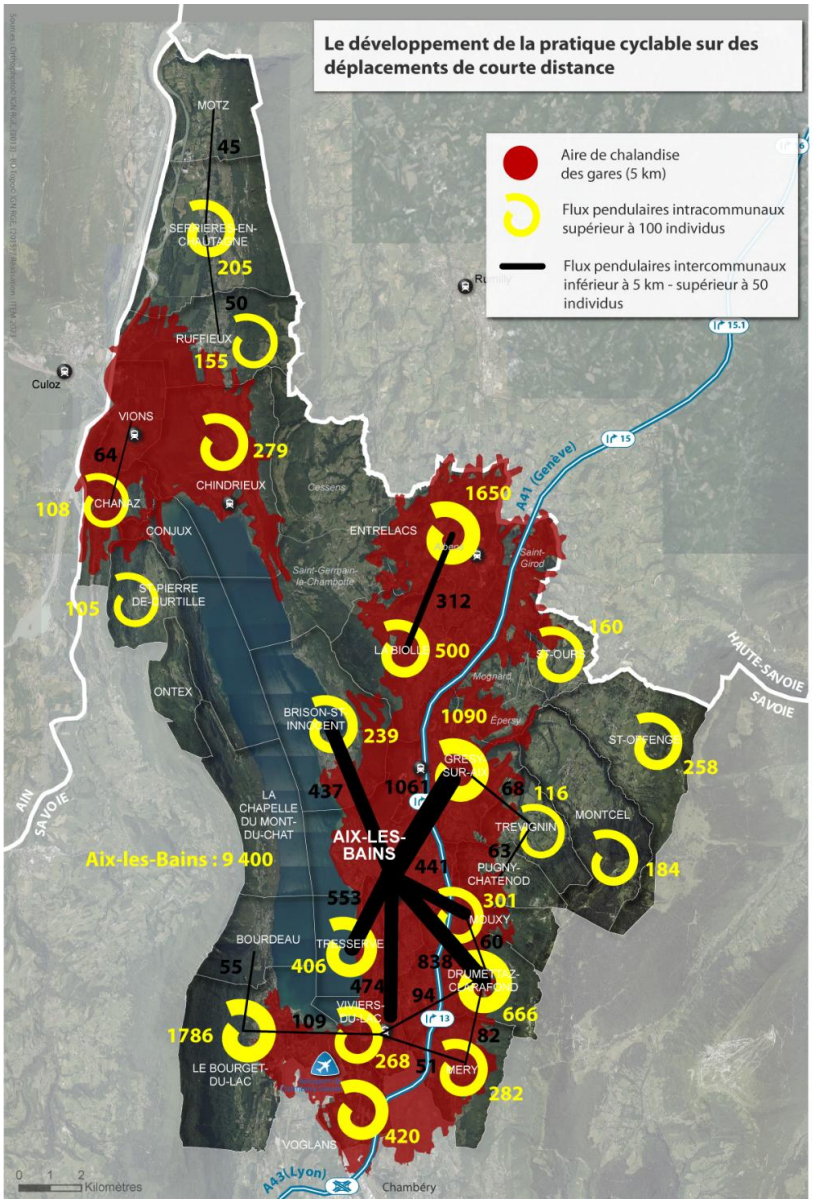
↘ Des potentialités de rabattement liées aux déplacements pendulaires

Pour rappel, il a été démontré une faible utilisation du vélo pour des déplacements d'actifs **internes aux communes** (4 % des déplacements). Cette cible d'actifs, mais également de scolaires, peut être une priorité.

Or, **63 % des actifs et scolaires réalisent quotidiennement des déplacements à l'intérieur d'une même commune** (18 853 flux, dont la moitié à Aix-les-Bains). Une typologie de déplacements qui peut être facilement réalisée en modes actifs. Et si une partie de ses flux (plus de 20%) est déjà couverte par la marche à pied, la marge de progression de l'usage du vélo, pour les distances intra-communales un peu plus longues, est énorme.

↘ 90 % de la population à moins de 5 km d'une gare

Comme le démontre l'attractivité des espaces de stationnement vélo aux gares, le **rabattement cyclable vers ces Pôles d'Echanges Multimodaux représente une autre potentialité de développement** de la pratique cyclable. En effet, **pour rappel, 90% des habitants résident à moins de 5 km** d'une gare ferroviaire. Une distance réalisable en moins de 20-25 minutes en milieu urbain, soit une durée acceptable pour la grande majorité des usagers potentiels.



↘ Des potentialités mises à mal par le relief et les coupures anthropiques

Le relief constitue un frein évident à la pratique. Sur plusieurs itinéraires, notamment au départ du centre-ville d'Aix-les-Bains, les **pentes sont élevées**. A cela s'ajoutent les **coupures provoquées par les infrastructures ferroviaires et autoroutières**.

Même si des **déplacements cyclables sont de courte distance, ceux-ci peuvent être complexifiés par la pente.**

Quatre exemples de profils, sur des itinéraires communs sont proposés pour illustrer ces propos.

1) Gare SNCF d'Aix-les-Bains -> centre-ville de Mouxy : 2,8 km
Pente moyenne : 5,9 % – Maxi : 14,2%
Traversée de l'A41

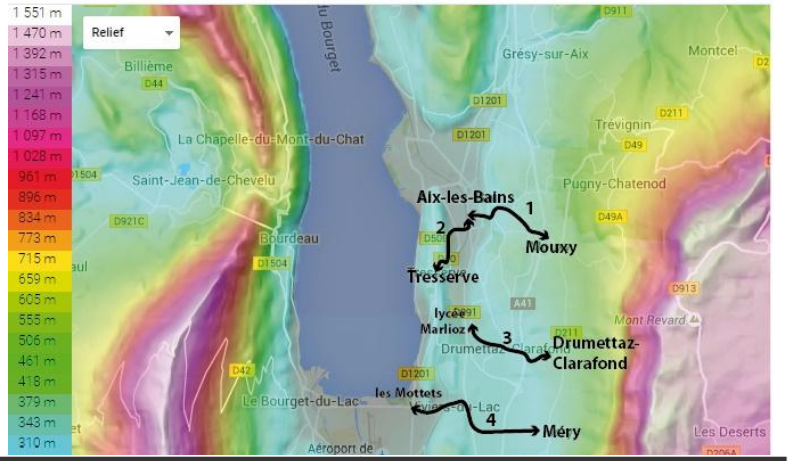
2) Gare SNCF d'Aix-les-Bains -> centre-ville de Tresserve : 2,1 km
Pente moyenne : 6,4 % – Maxi : 31,8 %
Traversée de la voie ferroviaire

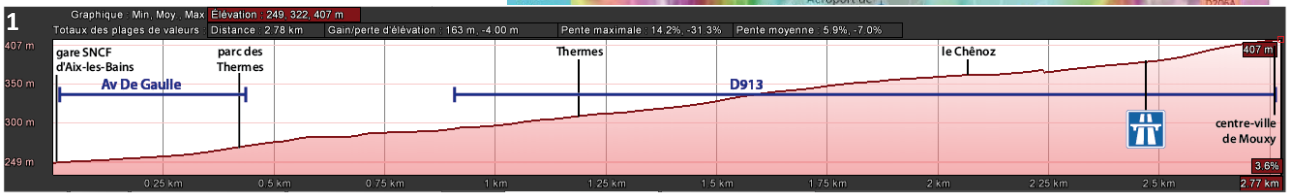
3) Lycée Marlioz -> Mairie de Drumettaz-Clarafond : 3 km
Pente moyenne : 5,9 % – Maxi : 14 %
Traversée de l'A41

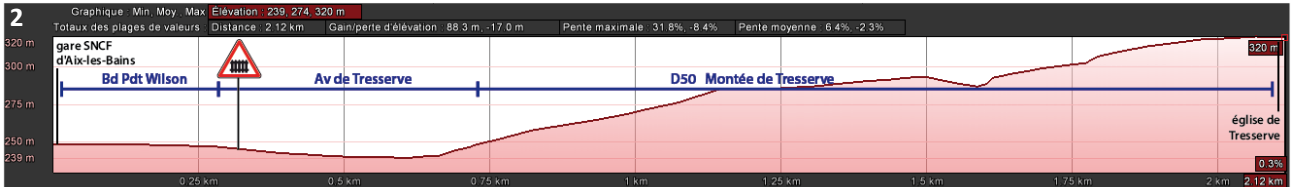
4) Gare SNCF d'Aix-les-Bains -> école de Mery : 2,1 km
Pente moyenne : 3,3 % – Maxi : 11,7 %
Traversée de l'A41 et de la voie ferroviaire

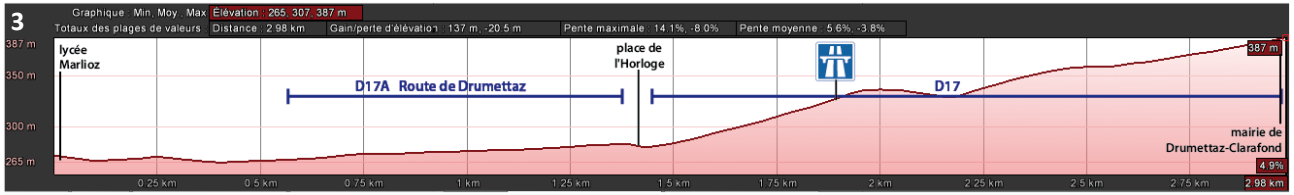
La sécurisation des traversées et le développement des VAE pourront être envisagés pour remédier à ces problématiques.

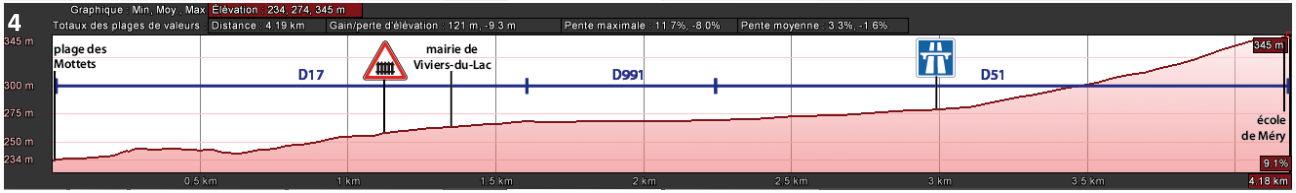
Exemples de pentes moyennes sur quelques cols mythiques du Tour de France	
L'Alpe d'Huez	7,8 %
Col du Galibier	6,7 %
Col de la Madeleine	8 %
Mont Ventoux	7,5 %
Col du Télégraphe	7,1 % *(pendant 12 km)*











3. La pratique de la marche

La marche est un **mode de déplacement très courant pour la quasi-totalité de la population** (pour rappel plus d'un quart des déplacements sont réalisés à pied), mais elle est souvent oubliée en tant que mode alternatif, même pour des déplacements très courts comme pour se rendre à l'école, faire des achats de proximité… Spécifiquement à la question des déplacements scolaires, le **manque de sécurité est un argument régulièrement mis en avant pour expliquer le fait que les parents préfèreront emmener leurs enfants en voiture**.

La **loi du 11 février 2005** pour « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » met en place un certain nombre d'outils et de structures destinés à favoriser la mise en accessibilité des réseaux de transport public de voyageurs ainsi que l'accessibilité du cadre bâti dans la chaîne de déplacements. **Orientée sur l'amélioration des déplacements des Personnes à Mobilité Réduite, cet outil peut également être utilisé comme vecteur de développement de la marche pour tous les usagers de l'espace public**.

3.1 Les cheminements piétons

↘ Des aménagements en fonction de l'urbanité des communes

Les aménagements réalisés à l'échelle des communes répondent à plusieurs logiques.

✓ **Des aménagements par quartier dans les secteurs les plus fréquentés**

Certaines communes ont une logique d'aménagement de cheminements piétons par quartier (piétonisation de l'hypercentre d'Aix-les-Bains, recours aux zones 30 ou voiries limitées à 30 km/h) requalifiant ainsi les **secteurs les plus fréquentés**. On trouve également des cheminements piétons, voire des venelles, dans les lotissements qui permettent de les parcourir plus rapidement.

✓ **Des aménagements de sécurité**

Dans certaines communes de l'agglomération, traversées par des axes roulants (trafic dense, vitesse élevée, nombreux PL), les **aménagements piétons sont conçus d'une part pour améliorer la sécurité des piétons, mais également pour faire ralentir les véhicules.**

D'une manière générale, le soin apporté à la qualité des aménagements piétons est très hétérogène en fonction de leur localisation plus ou moins centrale au sein des communes. Les secteurs faisant l'objet d'une fréquentation importante (écoles, commerces, cœur de bourg, traversée de village,…) ont souvent été aménagés avec soin.



Valorisation de venelles à Mery



Aménagement de qualité dans le centre de Mouxy



Sécurisation des traversées sur la D913 à Mouxy

↘ Des revêtements de mauvaise qualité et des zones peu propices à la pratique de la marche

Certaines rues n'ont pas été réaménagées et les **cheminements piétons sont parfois difficiles** :

- ✓ **Revêtement dégradé** ;
- ✓ **Trottoirs absents ou étroits** ne facilitant pas le cheminement ;
- ✓ Un **urbanisme ancien** non prévu pour accueillir des ménages multi-motorisés et une volonté de se garer au plus près qui aboutit à une utilisation des espaces publics pour le stationnement des voitures au détriment des piétons.

Dès lors le recours à des zones pacifiées peut faciliter les déplacements des piétons qui devront parfois se reporter sur la voirie.



Absence de cheminements dans Entrelacs

↘ Un mitage urbain qui nuit aux piétons…

L'urbanisation diffuse ayant cours depuis plusieurs dizaines d'années sur le territoire peut nuire à la pratique piétonne pour deux raisons :

- ✓ Une **augmentation des distances à parcourir depuis les zones diffuses et les hameaux vers les centres bourgs**, les équipements, commerces et services... ;
- ✓ Une **absence de cheminements piétons, du fait de coûts d'aménagement trop lourds pour les collectivités**.

Dans ces communes, l'automobile devient assez logiquement le seul mode pertinent et le plus sécurisant pour se déplacer, même pour des déplacements quotidiens de courte distance.



Diffusion urbaine sur Drumettaz-Clarafond qui nuit à la présence de cheminements piétons

↘ Mais un réseau dense de voiries et cheminements favorables à la pratique

L'urbanisation historique et diffuse est également à l'origine du **développement d'un réseau dense de cheminements et voiries qui peuvent constituer un support pertinent pour la pratique** piétonne (cf. zoom page suivante). Cela comprend à la fois :

- ✓ Les **voiries à faible trafic**, essentiellement utilisées par les habitants des environs, principalement aux heures de pointe. Sur ces voiries, une meilleure cohabitation entre voiture et modes doux peut passer par une sensibilisation accrue ;
- ✓ Les **chemins et sentiers agricoles**, plus ou moins entretenus au fil du temps, parfois passés de manière informelle dans le domaine privé, et qui permettent une réduction des distances. Pour ces cheminements, il s'agira d'assurer un entretien régulier afin d'être praticable par tous les temps, mais également, d'en améliorer la connaissance à travers des outils de promotion (cartes, jalonnement…).



Trottoirs de faible largeur à Conjux

↘ Un jalonnement encore trop rare

Très peu de communes disposent d'un jalonnement piéton. Lorsque celui-ci est tout de même présent (ex : Le Bourget-du-Lac), il est **essentiellement tourné vers la pratique touristique**. Pourtant à l'instar du vélo, il peut être utilisé comme **vecteur de promotion de la pratique** piétonne mais également pour **identifier des cheminements sécurisés et accessibles**.

La valorisation de la pratique piétonne via les sentiers et voiries de faible trafic

↘ Exemple sur la commune du Montcel

La commune est traversée par les D211 et D211A sur lesquelles il peut être difficile de développer les modes doux. Mais elle dispose également d'un réseau de voiries à faible trafic (à apaiser) et de sentiers (nécessitant un entretien) sur lesquelles s'appuyer. De plus, les distances à parcourir sont amoindries et restent à l'échelle du piéton.

<< Grésy-sur-Aix







>> Saint-Offenge

Exemple de distance entre Le Montcel et le hameau la Chapelle :

1) Via le réseau viaire : 2 km

2) Via les sentiers : 1,5 km





3.2 Les accès aux écoles

La marche constitue une **question majeure des déplacements Domicile-Ecole** puisqu'aujourd'hui une **majorité des parents dépose leurs enfants en voiture à l'école, ce qui implique des flux importants et une augmentation des risques d'accident aux abords des écoles**. Les risques sanitaires comprennent également la pollution (de l'air et sonore) engendrée par ces déplacements, ainsi que la sédentarité accrue pour les enfants, qui est vectrice de maladies cardio-vasculaires. Pour rappel, sur le territoire plus de la moitié des enfants (environ 9 200 scolaires) vont à l'école dans la commune où ils résident, ce qui laisse envisager un fort potentiel des déplacements de courte distance.

↘ Des aménagements efficaces à proximité immédiate des établissements scolaires

D'une manière générale, les **aménagements sont de bonne qualité aux abords des établissements**. La majorité des communes dispose de **ralentisseurs et de panneaux de signalisation**, un **mobilier urbain** empêche souvent le stationnement à proximité immédiate de l'entrée. Certaines communes ont également aménagé des cheminements en site propre depuis les zones résidentielles voisines.

↘ Mais des cheminements qui restent souvent délicats

Si les abords immédiats sont généralement aménagés, les **cheminements menant aux zones scolaires restent souvent de mauvaise qualité**. Or il est indispensable de proposer un **itinéraire sécurisé de bout en bout pour favoriser l'usage de la marche plutôt que la dépose en voiture**.

Les aménagements à proximité immédiate et l'absence de réels itinéraires d'accès encouragent la dépose en voiture des enfants dans la majorité des communes.

3.3 La prise en compte de l'accessibilité

Cette question est épineuse, tant **les normes réglementaires constituent des difficultés techniques et financières**. A titre d'exemple, il est recommandé que les pentes des cheminements piétons n'excèdent pas 5 %, ce qui est peu pertinent dans des communes situées sur les coteaux.
Pourtant **améliorer les déplacements des PMR, c'est améliorer les déplacements de tous les piétons**. On entend en effet par Personnes à Mobilité Réduite « toutes les personnes ayant des difficultés pour utiliser les transports publics, telles que, par exemple, personnes souffrant de handicaps sensoriels et intellectuels, personnes en fauteuil roulant, personnes handicapées des membres, personnes de petite taille, personnes âgées, femmes enceintes, personnes transportant des bagages lourds et personnes avec enfants (y compris enfants en poussette) ». En sachant que **les plus de 65 ans représentent près de 22 % de la population du territoire**, soit près de de 16 956 habitants, sans compter la population touristique, il convient pour tout nouvel aménagement de prendre en compte cet enjeu d'accessibilité.

↘ Des aménagements mis en place qui prennent en compte l'accessibilité

La loi du 11 Février 2005 impose un certain nombre de critères permettant de garantir l'accessibilité des espaces publics et de la voirie aux personnes handicapées :
- ✓ Les **trottoirs doivent être suffisamment larges** (140 cm) et doivent disposer de seuils d'un maximum de 2cm ce qui n'est pas toujours le cas ;
- ✓ Les **trottoirs en pente ou en dévers** peuvent entraîner une chute éventuelle et empêcher les PMR d'utiliser les itinéraires piétons ;
- ✓ Le **mobilier urbain** complique fréquemment les itinéraires des PMR, notamment lorsque des bornes, mal situées, empêchent le passage des fauteuils roulants.

La prise en compte de ces paramètres favorisant l'accessibilité de tous et la sécurité des piétons est en cours dans les nouveaux aménagements du territoire. Pour autant de nombreux aménagements restent encore inaccessibles au sens de la loi.


Mise en place de Bandes d'Eveil Podotactiles tout le long du quai à l'arrêt Mairie du Bourget-du-Lac


Mobilier urbain de hauteur suffisante avec contraste visuel au Montcel


Les traversées piétonnes doivent également prendre en compte l'accessibilité, ce qui n'est pas toujours le cas (ex : Pugny-Chatenod)

4. La promotion des solutions alternatives à l'autosolisme

Tout un panel de solutions existe sur le territoire. Elles ont pour objectif de diminuer l'autosolisme en s'adressant à la fois aux habitants, aux actifs ou aux touristes, et visent l'ensemble des pratiques de déplacements.

Grand Lac a confié cette mission à la SPL Agence Ecomobilité Savoie Mont-Blanc par une convention pluriannuelle d'objectifs pour la période 2023-2026.

4.1 Des actions sur la mobilité pendulaire

↘ Des actifs

L'Agence Ecomobilité et Ondéa animent un dispositif d'accompagnement spécifique des entreprises et des administrations qui permet de sensibiliser et de faire découvrir les solutions mobilités durables du territoire à l'aide d'un catalogue d'animations adaptées au public professionnel.

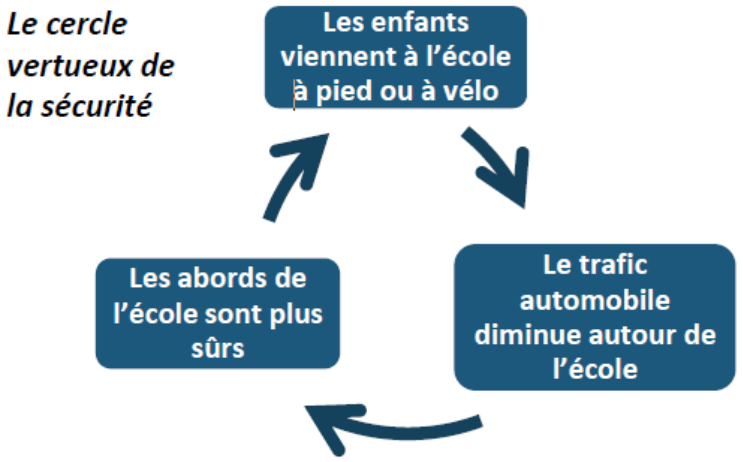
L'objectif est d'orienter les comportements des usagers et, des salariés en particulier, vers des pratiques de mobilités alternatives à l'autosolisme.

De plus, les entreprises du territoire peuvent s'engager officiellement dans la démarche pour bénéficier d'un accompagnement personnalisé et permettre à leurs salariés de profiter de nombreux avantages pour tester les différents modes de transport durables.

↘ Des scolaires

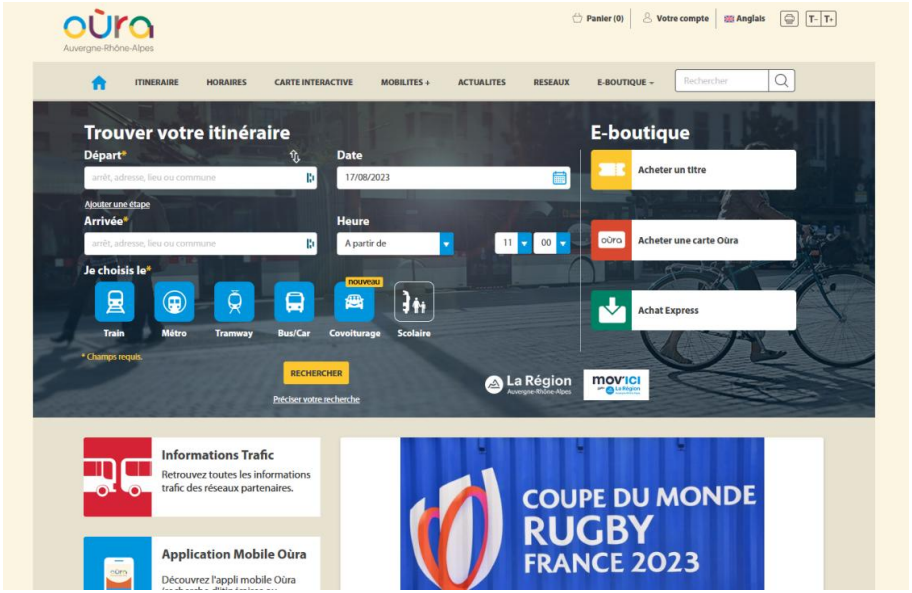
L'Agence Ecomobilité réalise également des actions auprès du public scolaire à travers les dispositifs suivants :

- **Projets d'écomobilité scolaire** pour développer les modes de déplacements actifs (marche, vélo…) et partagés (transports en commun, covoiturage) des élèves vers l'école en impliquant conjointement les parents d'élèves, la mairie, l'école mais aussi les élèves.
- **Interventions pédagogiques sur la mobilité durable en école primaire** pour sensibiliser et former les jeunes dès le plus jeune âge à travers 3 thèmes : enjeux de la mobilité, apprendre à se déplacer à pied et à vélo en sécurité.
- **Accompagnements pour la mise en œuvre de pédibus et de vélobus**
- **Dispositif Savoir Rouler à destination des élèves de CM2** pour développer l'apprentissage du vélo en vue d'une pratique en toute sécurité à l'entrée du collège. Il s'agit de 10h de pratique minimum par élève complété d'une validation de blocs de compétences définis.
- **Organisation du Défi des écoliers :** journée annuelle pendant laquelle les élèves des écoles primaires du territoire. sont invités à se rendre à l'école en mobilités actives ou partagées.



4.2 Les outils au service de la mobilité durable

↘ Deux centrales de mobilité pour préparer ses déplacements multimodaux



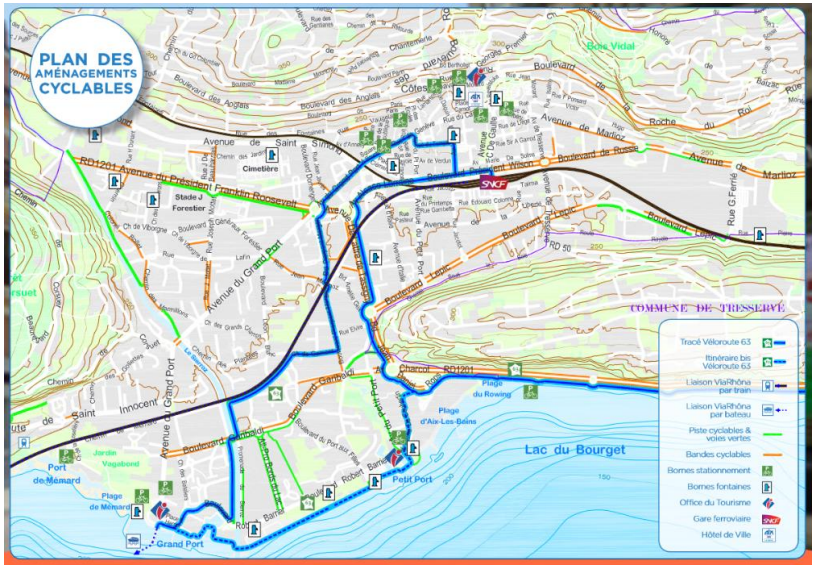


Outils	Support	Public cible	Echelle d'application	Description
Oùra	Internet Application mobile	Quotidiens Occasionnels	Régionale	Service porté par la région Auvergne-Rhône-Alpes avec pour objectif de rassembler les AO de Transports Collectifs de la Région. **Oùra** est à la fois un **système billettique (carte de transport multi-réseaux)** et une **centrale d'information multimodale avec calculateur d'itinéraire**. L'information apportée concerne principalement les transports collectifs et récemment le covoiturage. Le vélo n'est pas du tout intégré, et les trajets à pied sont présentés uniquement pour les changements de modes (correspondances). **Le réseau Ondéa est intégré au calculateur d'itinéraires et interopérable avec la billettique**.
Ondéa	Internet Application mobile	Quotidiens Occasionnels	Grand Lac & territoires voisins	Le site internet du réseau Ondéa propose **un calculateur d'itinéraires simple et intégrant plusieurs modes** (TC, vélo, covoiturage, taxi, et voiture de location). **Il permet de combiner des modes**, les trajets à vélo proposent par exemple des combinaisons avec les TER pour les distances les plus longues, et indiquent la présence de parkings vélos dans les gares. **En plus de Grand Lac, cet outil intègre les territoires voisins, avec une prise en compte notamment du réseau Synchro du Grand Chambéry**. Enfin cet outil propose une boutique en ligne permettant d'acheter des titres de transport ou de renouveler son abonnement.

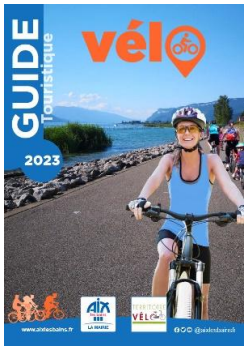
Des outils classiques de promotion des modes actifs



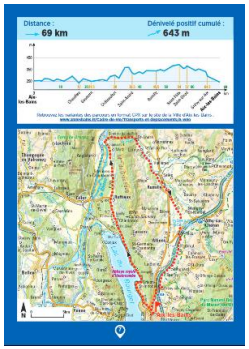
Plan des temps de marche – Zoom sur le secteur des bords du Lac



Plan des aménagements cyclables d'Aix-les-Bains







Contenu du guide vélo touristique

Outils	Support	Public cible	Echelle d'application	Description
Plan des temps de marche	Internet	Habitants	Aix-les-Bains	Il s'agit d'une **carte des temps de parcours à pied** dans Aix-les-Bains avec distinction des types de voirie (route à trafic important, allée verte…). Ce plan est très **détaillé** mais **difficilement lisible** et peu attrayant, il a été créé en 2014 et n'a pas été mis à jour depuis.
Plan des voies cyclables	Internet & papier	Habitants	Aix-les-Bains	Ce plan recense les **aménagements cyclables** (pistes et bandes), et précise le côté équipé de la rue. Les zones à vitesse modérée (zone 30 / rencontre) ne sont néanmoins pas indiquées.
Guide vélo touristique	Internet & papier	Cyclotouristes	Grand Lac	Ce guide propose **11 boucles à vocation cyclotouristique plutôt orientées sur le cyclisme sportif (vélo de course sur route)** de difficultés variables dans Grand Lac et au-delà (Bauges…). Les traces GPX sont mises à disposition sur OpenRunner pour une intégration dans les applications de GPS.

↘ Des services de location et associations de promotion

Outils	Service	Public cible	Territoire concerné	Description
Citiz Alpes-Loire	Service de location	Occasionnels Particuliers et professionnels	Aix-les-Bains Le Bourget-du-Lac	Service d'**autopartage** porté par la société coopérative Citiz Alpes-Loire. **Il existe 7 stations sur Grand Lac** : 6 à **Aix-les-Bains** (secteur Gare SNCF et centre-ville) et 1 au **Bourget-du-Lac** (secteur Technolac). La réservation d'un véhicule se fait à tout moment par internet, sur l'application ou par téléphone. Les véhicules sont **restitués à la station de départ**. Ce système est plutôt adapté pour des déplacements en boucle, d'une durée d'un jour ou plus, et pour les personnes habitant ou travaillant à proximité d'une station. Un système de « free-floating », permettant de stationner la voiture de location n'importe où dans un périmètre défini, offre plus de flexibilité pour les déplacements en sens unique**. 2 zones de « free-floating » sont définies à Aix-les-Bains et au Bourget-du-Lac**. Des tarifs réduits existent pour les porteurs d'une carte d'abonnement annuel Ondéa.
Vélodéa	Service de location	Occasionnels Pendulaires usagers de la gare	Aix-les-Bains	**Vélodéa** est un **service de location de vélos** implanté à proximité de la **gare d'Aix-les-Bains**. Il est financé par Grand Lac et exploité par l'agence Ecomobilité Savoie-Mont-Blanc. Vélodéa propose des vélos classiques, des VAE, des vélos pour enfants et remorques, et des vélos cargos, pour une durée allant de la demi-journée jusqu'à l'année et près de **100 places de stationnement en consigne ouvertes à tous**. La location d'1 an pour un vélo classique revient à 150 €, soit moins de 3 € par semaine, et l'accès à la consigne coûte 35 €/an. Des tarifs réduits sont proposés pour les abonnés Ondéa, TER, Citiz, jeunes de moins de 26 ans et curistes.
Loueurs de vélo	Service de location	Visiteurs Habitants	Aix-les-Bains	**Le site internet de l'office du tourisme recense 6 loueurs privés,** proposant de la location de différents types de vélos : VAE, VTT, vélos enfants, remorques, vélos classiques... Ces offres sont principalement destinées à des usages de loisirs.
VélobricolAix	Association de promotion	Habitants	Aix-les-Bains	**VélobricolAix** est une association pour la **promotion du vélo et animant un atelier de réparation à Aix-les-Bains**. Dans le prolongement du travail de l'association savoyarde la Roue Libre, dont elle est issue, l'association VélobricolAix met en œuvre une politique de « remontée de terrain », en se faisant l'intermédiaire entre les cyclistes qui constatent des dysfonctionnements et la collectivité. Une autre association, **Vélobricolac**, basée au Bourget-du-Lac, est quant à elle exclusivement sur la réparation solidaire et participative des vélos.

↘ Une information sur la mobilité importante et une approche multimodale avec l'application mobile Ondéa

Le territoire bénéficie d'une bonne accessibilité à l'information. Si des efforts peuvent être effectués en matière de lisibilité, la communication et plus globalement le management de la mobilité sont variés, s'adressent à tous les publics, et concernent tous les modes. L'application mobile Ondéa propose une vision multimodale mais pourrait mériter une communication plus importante pour toucher tous les publics et notamment les touristes.

LES ENJEUX LIES AUX MODES ACTIFS ET AU MANAGEMENT DE LA MOBILITE

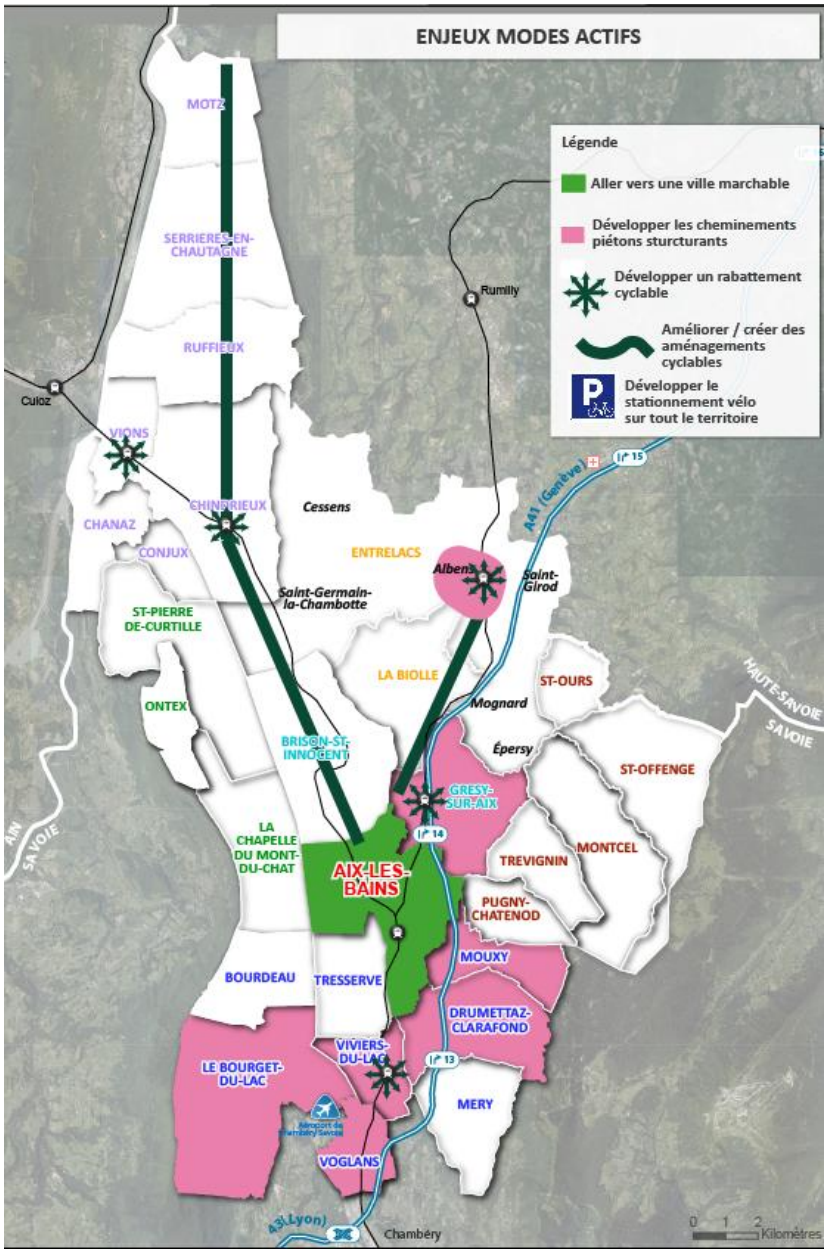
Plusieurs grands enjeux liés aux modes actifs émergent au regard des constats et problématiques identifiées :

- ✓ D'une manière générale **les déplacements à pied doivent être priorisés dans les secteurs urbains** :
  - ✓ En **priorité sur Aix-les-Bains**, afin de faire de la ville-centre une **ville marchable**, **pensée à l'échelle du piéton** ;
  - ✓ Dans les **principaux pôles urbains**, pour **relier les différents hameaux ou quartiers**, via des **liaisons piétonnes structurantes.**

- ✓ **Le SDC répond correctement aux besoins attendus** concernant les infrastructures cyclables. Certains enjeux doivent tout de même être poursuivis :
  - ✓ Une amélioration des liaisons entre **Aix-les-Bains et la Chautagne**, et plus particulièrement entre **Brison-Saint-Innocent et Chindrieux**, qui reste un point dur pour la circulation des cyclistes ;
  - ✓ Une **logique de rabattement vélo** (10 min. en cycle en fonction du potentiel captable) déployée vers les gares hormis celle d'Aix-les-Bains, y compris sur le stationnement vélo en gare (diversité des solutions, qualité et visibilité) ;
  - ✓ Des **liaisons cyclables à l'échelle des communes les plus urbaines** pour relier les différents hameaux ou quartiers.

- ✓ Pour le management de la mobilité, **poursuivre ou relancer les efforts déjà entrepris pour développer la culture de la mobilité durable** :
  - ✓ A l'échelle de **l'ensemble du territoire, en coordination de plusieurs niveaux d'Autorités Organisatrices de la Mobilité et en poursuivant le travail sur la mobilité dans les entreprises et zones d'activité (PDMIE)** ;
  - ✓ En intégrant une **vision multimodale de déplacements** ;
  - ✓ En traitant de **l'ensemble des déplacements et des besoins**.

Un travail concerté autour de ces enjeux sera effectué durant la suite de la réflexion afin de les affiner et/ou modifier.



Les principaux éléments à retenir

ATOUTS

- Une bonne prise en compte des enjeux liées aux modes actifs :
  - Des aménagements de pacification et d'apaisement présents dans la plupart des communes
  - Un réseau cyclable déjà présent et un SDC qui complétera le maillage actuel
- Des polarités urbaines à l'échelle des modes actifs et des distances à parcourir relativement faibles
- Une culture et une communication de la mobilité durable déjà présente

FAIBLESSES

- Une diffusion et une sectorisation urbaine qui complexifient la pratique des modes actifs
- Un relief qui n'incite pas à la pratique et sur lequel il est difficile d'agir
- Une vision limitée des déplacements multimodaux dans les outils de communication

OPPORTUNITES

- Une concentration des flux pendulaires de courte distance
- Des aménagements déjà effectifs qui limitent le nombre de nouveaux aménagements à créer
- De nombreux outils, programmes, appels à projets au niveau national pour soutenir le développement des mobilités actives

MENACES

- Un accroissement attendu du mode routier du fait de l'accroissement démographique dans les secteurs plus ruraux
- Une cohabitation de plus en plus difficile, tous modes confondus

Sommaire

Le plan d'actions du PDM de Grand Lac

Sommaire

La stratégie de mobilité du PDM de Grand Lac

Vers une gestion plus rationnelle des déplacements automobiles

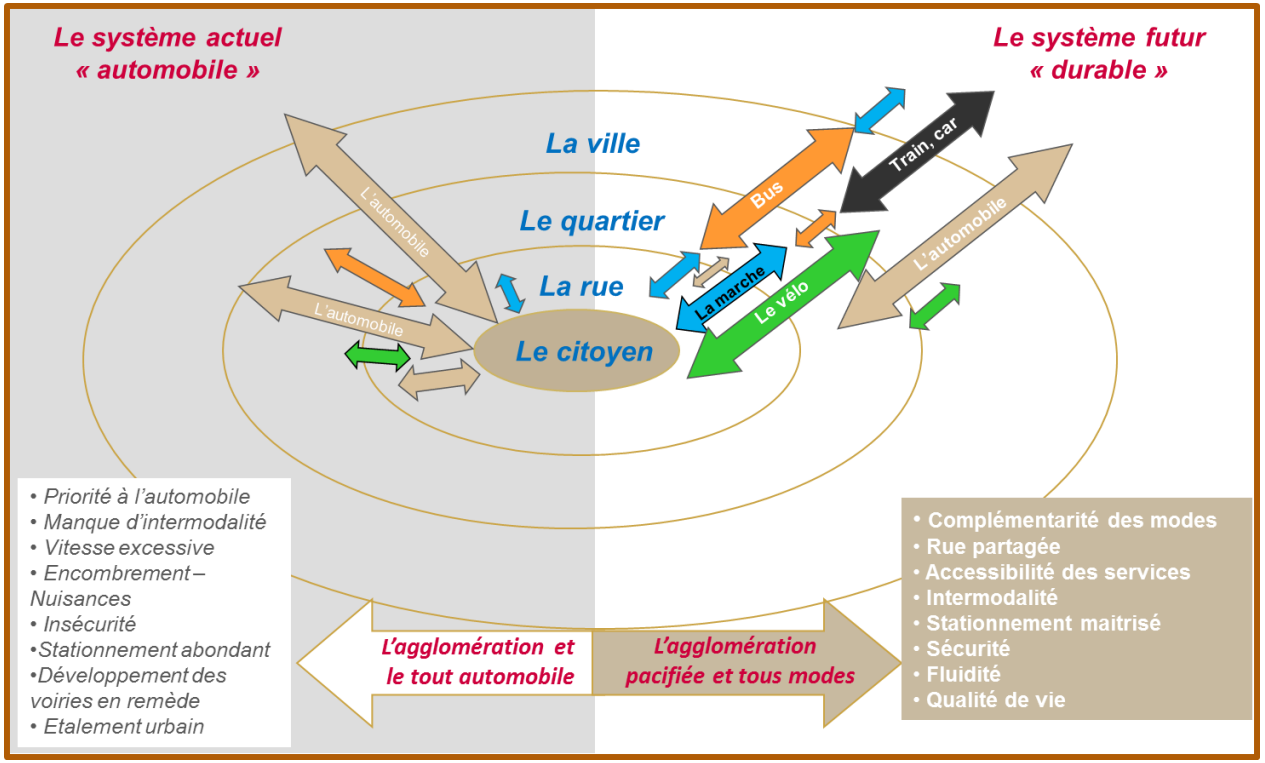
Le PDM **cherche donc à réduire les besoins en déplacements tout en favorisant les modes de déplacement alternatifs à la voiture.**

Il s'agira de tenir évidemment compte du fait que selon les secteurs du territoire, un mode de déplacements est souvent plus adapté, plus pertinent qu'un autre.

L'objectif n'est pas de diaboliser la voiture, qui serait un non-sens, mais de **faire en sorte que l'usage de celle-ci ne soit ni exclusif**, ni une entrave à la pratique d'autres modes de déplacements, comme c'est trop souvent le cas aujourd'hui.

Le schéma résume la philosophie globale du PDM de Grand Lac avec la volonté de passer d'un système où l'automobile est dominante à un système durable qui s'inscrit dans une complémentarité entre les modes.

Pour cela, les modes actifs seront privilégiés pour les déplacements de proximité et l'automobile plutôt réservés aux déplacements plus longs, où les TC ne sont pas forcément une alternative… **Il s'agit ainsi d'élargir la palette des services de mobilité, et de mieux utiliser chaque mode de transport selon sa zone de pertinence.**



L'articulation des politiques d'aménagement et de déplacement est essentielle notamment pour assurer la cohérence entre l'offre de transport et les zones d'habitat. En parallèle, la répartition équilibrée des services et fonctions urbaines sur l'ensemble du territoire de Grand Lac est aussi à prendre en compte pour essayer de limiter les déplacements en voiture.

Un PDM qui vient donner sens à 4 années de dialogue et d'actions

Sommaire

Réunion avec chaque mairie en début de mandat *(septembre à octobre 2020)*

Concertation sur le schéma directeur cyclable *(3 réunions avril / mai 2021 et une cartographie en ligne)*

Réunions de secteur sur le nouveau réseau de bus *(6 réunions au printemps 2022)*

Concertation sur le schéma directeur covoiturage *(6 réunions février / mars 2023)*

Réunions de secteur à mi-mandat *(6 réunions octobre 2023)*

Travail collaboratif avec l'Atelier Citoyen *(4 réunions entre juin 2023 et février 2024)*

Les élus de Grand Lac ont mis en place un Atelier Citoyens dans le cadre de la construction du plan de mobilité (PDM). L'objectif était de prendre au cours de l'élaboration du PDM les avis / remarques sur la mobilité actuelle et souhaitée sur Grand Lac. L'Atelier Citoyens a ainsi réalisé une contribution qui a permis d'alimenter le PDM. Ce document aborde toutes les questions de mobilités (voiture, covoiturage, transports en commun, mobilités douces, etc.) et a été utile dans l'élaboration de ce PDM.
Un groupe de travail mobilité composé de 28 citoyens volontaires et issus de l'ensemble du territoire, a ainsi été constitué. De juin à octobre 2023, ce groupe a participé à plusieurs réunions avec élus et techniciens afin de comprendre l'état actuel et les enjeux de mobilité sur l'agglomération.
Ce travail a été mené de façon indépendante du PDM avec comme objectif d'alimenter le document.
L'assemblée a produit un ensemble de recommandations et de préconisations basées :
- *Sur des éléments d'information fournis par Grand Lac,*
- *Sur les expériences très diverses (parfois très pointues) des membres du groupe de travail sur la gestion de la mobilité sur un territoire.*
- *Un travail de recherche d'informations complémentaires de la part de certains membres.*
- *Du vécu des membres sur le territoire, en tant qu'usagers.*

De novembre 2023 à janvier 2024 le groupe s'est ensuite attaché à produire une synthèse et un avis commun de l'atelier citoyen sur le sujet des mobilités en se focalisant sur les principales priorités et ambitions.

Les ambitions affichées par la contribution citoyenne :

Ambition #1 - Réduire l'usage de la voiture. Promouvoir mobilités douces & partagées

Ambition #2 - Protection de l'environnement et du cadre de vie.

Ambition #3 - Un PDM pour tous les usagers.

Ambition #4 - Intégration aux autres territoires. Sources de financement hors Grand Lac.

Ambition #5 - Qualification et exécution du PDM.

Ambition #6 - La sécurité dans le PDM.

Ambition #7 – Un PDM pour le long terme.

L'intégralité de la contribution de l'atelier citoyen est présentée en annexe du PDM.

Atelier citoyen :

Tout au long du PDM, les pistes d'actions proposées par l'atelier citoyen seront mises en avant dans le document sous la forme d'un encart vert, afin d'illustrer au mieux les contributions qui se réfèrent aux actions du PDM.

Les évolutions attendues de Grand Lac et l'impact sur les mobilités

Sommaire

Selon les données de l'EMC², environ **3,75 déplacements sont réalisés par jour et par habitant**.

Un territoire en forte croissance démographique

Les 3 PLU Communautaires fixent des objectifs d'évolution de la population de Grand Lac importants avec **91 132 habitants en 2030 soit 19 % de plus qu'en 2019.**

Cette forte évolution démographique génère une évolution importante des déplacements chaque jour. Ainsi, environ 54 000 déplacements quotidiens supplémentaires sont attendus.

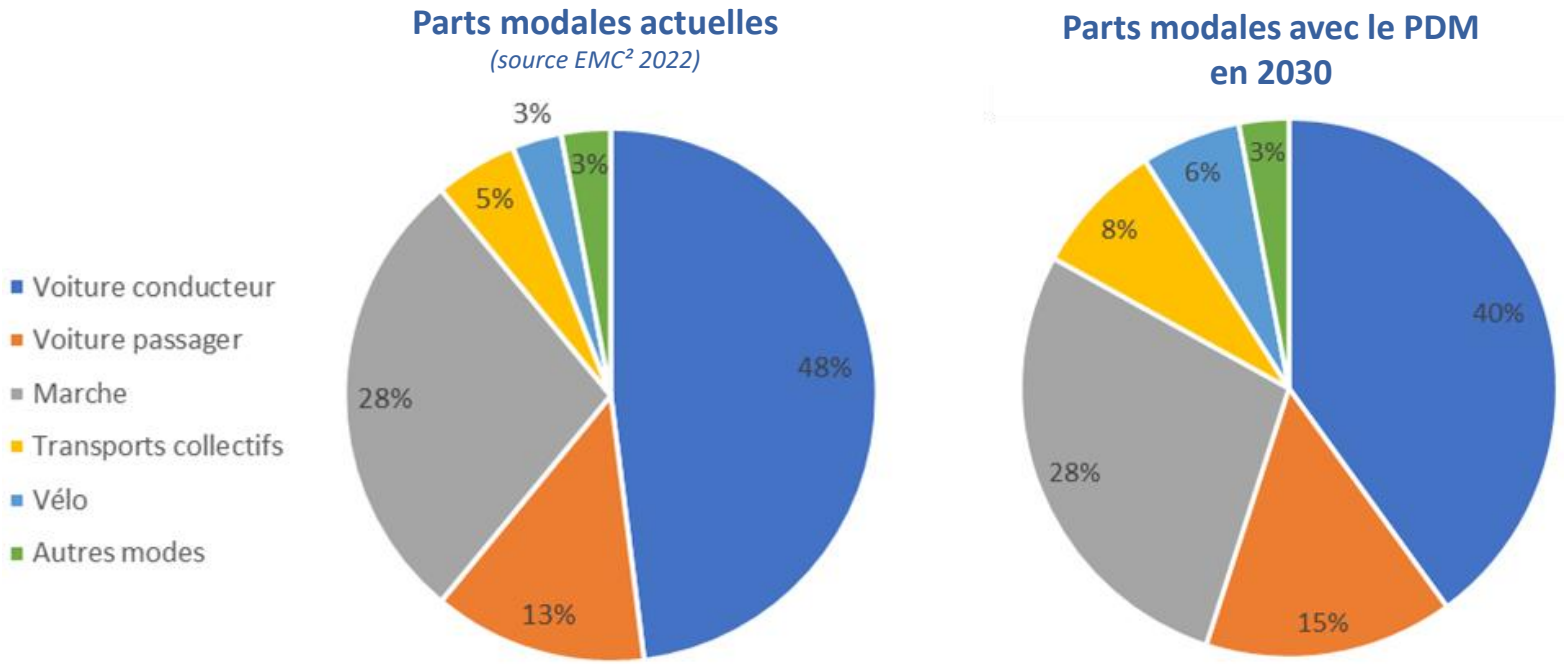
Les phénomènes prévisibles d'étalement et de diffusion urbaine, risquent d'accroître l'usage de l'automobile, et les distances à parcourir pour répondre aux besoins de déplacements.
Tandis-que de manière évidente, l'accroissement du volume des ménages induira également une hausse du parc automobile et donc de ses besoins en termes d'emprise et de stationnement.

Agir sur les mobilités avec le PDM, une obligation pour Grand Lac

Sans la réalisation du PDM, visant à favoriser les modes alternatifs, le risque est fort d'un accroissement des congestions et de la dégradation des espaces publics.

	Grand Lac 2019	Grand Lac 2030
Population	**76 759 hab.**	**91 132 hab.** *Sur la base des évolutions prévues en 2030 dans les PLU de la CALB / CC du canton d'Albens et CC de la Chautagne*
Nbre de déplacements par jour	**287 846** (base 3,75 dép./pers EMC²)	**341 745** (base 3,75 dép./pers)
Nbre de déplacements en automobile sans le PDM	**137 590** (base 47,8 % en automobile conducteur EMC²)	**163 354** (base 47,8 % en automobile conducteur EMC²) Soit + 25 764 dépl. en automobile en + chaque jour soit sur un an (base 280 jours de déplacements quotidiens) 7 213 950 déplacements en plus soit **25,2 M de Km en plus sur Grand Lac chaque année** (base 3,5 Km par trajet EMC²)
Nbre de déplacements en automobile avec le PDM	**137 590** (base 47,8 % en automobile conducteur EMC²)	**136 698** (base 40 % en automobile conducteur EMC²) Soit – 892 dépl. en automobile en moins chaque jour soit sur un an (base 280 jours de déplacements quotidiens) 249 760 déplacements en moins soit **0,9 M de Km en moins sur Grand Lac chaque année** (base 3,5 Km par trajet EMC²)

Les parts modales attendues avec le PDM



De la prédominance de l'automobile à un rééquilibrage modale avec le PDM sur Grand Lac

En termes de répartition modale, la voiture représente **61 % des trajets** (dont 48 % voiture conducteur) suivi de la marche avec près de 28 % des déplacements, les autres modes dont les transports collectifs (5 %) ont une part relativement faible actuellement.
La réalisation du PDM doit permettre de **tendre vers une amélioration notable des modes alternatifs au détriment de l'automobile**. L'usage de la voiture restera important mais ne sera plus un réflexe automatique. En effet, pour des trajets de courte distance, la **marche et le vélo devront devenir des modes pertinents** dans le choix modal des habitants. La population de Grand Lac utilisera davantage la marche et le vélo, avec des **conditions de déplacements devenues plus agréables** et sécurisées grâce à un meilleur partage de la voirie. Le renforcement des transports collectifs et notamment du TER et les contraintes accrues sur le stationnement entraineront un report modal de la voiture vers les TC. Avec :

- ✓ Une **part de la marche qui reste stable et arrête ainsi son déclin constaté depuis une trentaine d'années** ;
- ✓ Une **part TC qui passe de 5 à 8 %** ;
- ✓ Une **croissance forte du vélo**, avec un doublement de la part modale.
- ✓ **Une augmentation du covoiturage** passant la part modale d'automobilistes passagers de 13 à 15 % et limitant ainsi l'autosolisme.

Les ambitions du PDM

Assumer la croissance démographique de Grand Lac sans subir de conséquences environnementales grâce à un volume de déplacements en automobile contenu.

Avec 19 % de croissance de déplacements attendue d'ici à 2030, il convient grâce au PDM d'éviter que les flux automobiles suivent la même tendance.
Les actions proposées dans le PDM ont été analysées en termes d'impacts sur les trajets du quotidien et ce, en fonction de l'évolution attendue selon les modes de transports.
Ainsi, agir sur le développement de la pratique cyclable, densifier l'offre en transports collectifs, favoriser un usage partagé de l'automobile permet de limiter fortement le recours à l'automobile.

Dès lors, il est attendu globalement une stagnation de déplacements en automobile avec une part plus importante d'automobilistes passagers du fait du développement du covoiturage notamment.

Mais cette ambition implique de permettre de presque doubler le nombre de déplacements en transports collectifs ce qui nécessite des investissements pour offrir plus de service et améliorer leur régularité afin de le rendre compétitif par rapport à un déplacement en voiture.

De même, l'explosion attendue du volume de déplacements en vélo nécessite la réalisation d'aménagements cyclables en lien avec le schéma directeur cyclable de Grand Lac pour permettre des trajets sécures sur le territoire.

Mode	2019	2030 Avec le PDM	
	Volume de déplacements	Volume de déplacements	Evolution
Voiture / conducteur	138 166	136 698	**- 1 %**
Voiture / passager	37 420	51 262	**+ 37 %**
Marche	80 597	95 689	**+ 19 %**
TC	14 392	27 340	**+ 90 %**
Vélo	8 635	20 505	**+ 137 %**
Autres modes	8 635	10 252	**+ 19 %**
Total	**287 846**	**341 745**	**+ 19 %**

Atelier citoyen :

Souhait de réduire l'utilisation de la voiture sur Grand Lac.

Un PDM pour le long terme

Un Plan de Mobilité est un document de planification qui fait l'objet d'une évaluation tous les cinq ans et qui, le cas échéant est révisé.

Ainsi, un PDM ne doit pas être perçu comme un document qui détermine la mobilité sur le long terme mais bien comme un document qui se doit d'être le plus opérationnel possible pour déterminer les actions à porter par l'AOM en lien avec les autres collectivités agissant sur et autour de la mobilité du territoire.

Néanmoins, dans le cadre du PDM de Grand Lac, il convient de mettre en place la vision prospective de la mobilité souhaitée sur le Territoire :

1/ Un nécessaire rééquilibrage des modes de déplacement
L'automobile est globalement hégémonique dans les trajets sur Grand Lac. Demain, il convient de mettre en place les actions permettant de diminuer la part des déplacements en automobile et de lutter contre l'autosolisme notamment en offrant une place sur l'espace public plus prépondérante aux modes actifs et continuer le nécessaire développement des transports collectifs. Les efforts visant à diminuer l'usage de l'automobile doivent en effet être adaptés selon la densité des secteurs de Grand Lac, avec un effort plus important dans les secteurs les plus denses et une adaptation des actions dans les secteurs plus ruraux où l'alternative à l'automobile est plus complexe à mettre en œuvre.

2/ Des réseaux « alternatifs » à l'automobile à l'échelle des bassins de vie
Un trajet ne se réalise pas en fonction des limites administratives et de services mis en place par les AOM. Les usagers sont pourtant actuellement trop dépendants de l'organisation des collectivités ce qui complique fortement le parcours usagers et limite par extension les possibilités d'alternatives aux déplacements automobiles. Ainsi, il convient de lever les freins concernant le coût d'un trajet en transports collectifs, l'accès aux différents services (stationnement vélo, autopartage, covoiturage,…) pour que la réponse apportée aux usagers soit lisible et similaire et ce, quel que soit le déplacement réaliséé au sein d'un bassin de vie.

3/ Anticiper la mobilité de demain
Agir sur la mobilité en développant des services, des infrastructures, en mettant en place des incitations financières pour favoriser une utilisation plus forte des modes alternatifs à l'automobile est le fondement du PDM. Mais, si l'organisation du Territoire ne prend pas en compte les répercussions en matière de développement sur la mobilité alors, les mêmes causes produiront toujours les mêmes effets avec un accroissement du besoin en déplacements automobiles. Il convient de réfléchir sur un développement économique et démographique qui s'appuie sur les effets en matière de déplacements et les prennent en compte pour limiter leurs impacts et favoriser des trajets plus importants en transports collectifs, en vélo et à pied.

3 orientations qui structurent les ambitions de Grand Lac en matière de mobilité

ORIENTATION N°1

Réduire l'usage de la voiture et apaiser la ville en agissant sur l'espace public

Le PDM est l'occasion de repenser l'organisation de l'espace public et ses fonctions. La rue doit être le reflet d'un changement des moyens de déplacements et d'une réduction des trajets en voiture. La place réservée à chaque mode est en pleine redéfinition, et le PDM est l'occasion d'en fixer les priorités. Chaque niveau de routes doit être réévalué, de l'autoroute aux ruelles, pour adapter les circulations et engager une transition nécessaire des mobilités.

ORIENTATION N°2

Développer l'offre et les services pour favoriser l'usage des modes alternatifs à l'automobile

Toutes les alternatives à l'automobile doivent être renforcées, tant en offre qu'en service. Elles seules provoqueront et accompagneront le retrait de la voiture sur le territoire. Il faut pour cela assurer un maillage cohérent en réseau cyclable et en transports en commun.

ORIENTATION N°3

Définir un cadre règlementaire lisible par tous pour agir sur les mobilités

Inscrire les mesures règlementaires nécessaires pour une meilleure mobilité dans un cadre établi pour en garantir l'application. La mise en place de contraintes doit être assumée sur le territoire afin d'acter les changements de pratiques modales.
Les habitants, les actifs, les entreprises vont connaître un changement fort de l'offre de mobilités. Se déplacer en voiture va devenir plus contraignant, utiliser les transports en commun ou les modes actifs plus simple. Les modifications de l'offre et du cadre règlementaire doivent cependant être complétées par un accompagnement adapté.

Sommaire

Orientation n° 1

Réduire l’usage de la voiture et apaiser la ville en agissant sur l’espace public

Le PDM est l'occasion de repenser l'organisation de l'espace public et ses fonctions. La rue doit être le reflet d'un changement des moyens de déplacements et d'une réduction des trajets en voiture. La place réservée à chaque mode est en pleine redéfinition, et le PDM est l'occasion d'en fixer les priorités. Chaque niveau de routes doit être réévalué, de l'autoroute aux ruelles, pour adapter les circulations et engager une transition nécessaire des mobilités.

L'action socle de cette orientation est l'évolution du réseau viaire avec notamment l'organisation autour de l'A41 pour faciliter son raccordement (échangeur sur Entrelacs) mais également pour limiter ses nuisances (limitation de la vitesse à 110 Km/h), ainsi que le projet de zone à faibles émissions mobilités (ZFE-m) dont la définition est en cours et a fait l'objet d'une consultation règlementaire en janvier 2025.

Cette orientation doit permettre un meilleur rééquilibrage des modes sur l'espace viaire est ce grâce à une hiérarchisation basée sur la fonction des voies au niveau des différentes circulations.

Il convient par cette orientation, d'agir sur la pacification de voirie, que ce soit par des mesures coercitives pour restreindre les circulations de transit, de poursuivre la réelle pacification des secteurs à 30 Km et notamment au niveau des établissements scolaires où dès que possible le concept de rue des écoles devra devenir la norme.

Enfin, pour pouvoir garantir le fort développement attendu des modes alternatifs à l'automobile, il conviendra de favoriser les TC sur la voirie, d'achever les aménagements du Schéma Directeur Cyclable de Grand Lac, de développer un territoire plus marchable et accessible. Afin de rendre possible la mise en œuvre de ces aménagements il conviendra de se réapproprier une partie des espaces actuellement dévolus au stationnement automobile.

Évolution du réseau viaire

Sommaire

▶ L'adaptation du réseau viaire

Les routes ne doivent pas être considérées comme figées et ne pas évoluer sur les prochaines années. L'enjeu dans le cadre d'un PDM est que les projets routiers viennent en complément des ambitions de diminution de l'utilisation de l'automobile et de l'autosolisme.
Les projets portés ici ne sont pas de l'initiative du PDM mais sont issus de réflexions communales ou de cohésions des territoires.

▶ Les projets routiers

1/ La création d'un échangeur sur l'A41 sur Entrelacs (aire de St-Girod)
Ce projet permettrait de limiter les flux d'accès à l'échangeur de Grésy-sur-Aix, depuis l'Albanais ou le Massif des Bauges. Etant précisé que pour accéder à cet échangeur depuis Rumilly, un contournement Nord-Est d'Albens serait très contraint, et légitimé uniquement par l'échangeur, celui-ci complèterait le travail de la commune engagé en matière de circulation et de pacification du centre d'Albens. Il limiterait alors le trafic de transit dans la zone urbaine et améliorerait de fait les conditions de déplacements piétons et cyclistes, et apporterait une réponse pertinente à la dangerosité du passage à niveau.

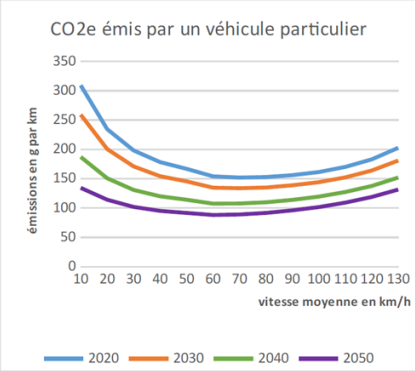
2/ La limitation de la vitesse sur l'A41 à 110 Km/h sur l'ensemble de son passage sur Grand Lac

L'A41 au niveau d'Annecy et de Chambéry dispose déjà de limitation similaire, il est souhaité d'étendre la même règlementation de vitesse sur son parcours sur Grand Lac afin de limiter les nuisances atmosphériques et sonores.

3/ Accès aux échangeurs situés sur Grésy-sur-Aix & Drumettaz-Clarafond
Les accès actuels compliquent les circulations des communes concernées et engendrent des itinéraires de shunt. Une réorganisation de ceux-ci est attendue pour diminuer les retenues notamment en heures de pointes que ce soit sur le réseau autoroutier ou non. L'ambition portée par Grand Lac est d'accentuer le covoiturage et notamment pour les usagers pendulaires empruntant l'A41 ce qui doit également être pris en compte dans la future organisation des échangeurs actuels et futur (St-Girod à Entrelacs).

4/ Le contournement de Viviers-du-Lac
En parallèle de la suppression du passage à niveau situé au Viviers-du-Lac, un projet de barreau est envisagé pour limiter le trafic de transit sur la commune, et améliorer plus globalement la circulation sur la D1201, au sud des bords du Lac.

5/ La ZFE-m sur Grand Lac



Réduction de vitesse (en km/h)	Réduction de bruit en dB(A) pour les véhicules légers	Réduction de bruit en dB(A) pour les poids lourds
de 130 à 120	1.0	/
de 120 à 110	1.1	/
de 110 à 100	1.2	/
de 100 à 90	1.3	1
de 90 à 80	1.5	1.1
de 80 à 70	1.7	1.2
de 70 à 60	1.9	1.4
de 60 à 50	2.3	1.7
de 50 à 40	2.8	2.1
de 40 à 30	3.6	2.7

Réduire la vitesse permet également d'améliorer la sécurité routière, la consommation, la qualité de l'air (tant que la circulation reste fluide) et apporte une plus-value en matière de valeur urbaine pour les zones riveraines.

Acteurs concernés par cette action socle
Grand Lac
Département de la Savoie
État / AREA
Communes

Atelier citoyen :
D'intégrer une réflexion plus vaste sur l'autoroute A41, un axe structurant pour le territoire duquel dépend une proportion conséquente du trafic automobile. Afin de favoriser son usage et limiter le report de trafic sur les villes environnantes. Par exemple : gratuité de la section d'autoroute entre sorties 13 et 14 ou sur zone Chambéry-Aix, mais aussi réduction de la vitesse pour limiter le bruit ambiant et la pollution dans une zone fortement urbanisée.

2025	*2026*	*2027*	*2028*	*2029*	*2030 et +*
Définition des projets routiers à mettre en œuvre ainsi que la ZFE-m sur le territoire de Grand Lac & leurs mises en œuvre.					

Évolution du réseau viaire

Sommaire

Zoom sur Entrelacs : un exemple de plan de circulation pour pacifier la circulation au centre de la commune

La commune d'Entrelacs va entreprendre une nouvelle organisation des circulations au cœur de la commune déléguée d'Albens.

L'objectif est ainsi de répondre à différents besoins identifiés comme de calibrer le développement, les services et les aménagements en adéquation avec l'armature urbaine en concentrant les réflexions sur les centralités.

En matière de mobilité, la stratégie retenue par Entrelacs est la cyclabilité et la marchabilité du territoire, et de réorganiser les circulations et le stationnement, afin d'apaiser le centre-ville et de faciliter l'accès aux commerces et services.

Zoom sur la ZFE-m :

Une ZFE-m est une zone géographique où l'accès des véhicules est réglementé selon leur niveau d'émissions polluantes. En France, la loi stipule qu'à partir de 2025, toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants l'adoptent. C'est le cas de l'unité urbaine de Chambéry où une partie des communes de Grand Lac sont concernées.

En limitant l'accès aux véhicules les plus polluants, la ZFE-m contribue à réduire les émissions d'oxydes d'azote et de particules provenant du trafic routier. Elle favorise ainsi l'amélioration de la qualité de l'air, la préservation de la santé des populations, de notre patrimoine naturel et de la biodiversité et participe par conséquent à une qualité de vie urbaine plus satisfaisante.

La consultation règlementaire a été menée du 6 au 31 janvier 2025, ainsi le projet arrêté de la ZFE-m n'est pas connu à date d'approbation du PDM de Grand Lac.



Source : Entrelacs

Schéma de principe : organisation des circulations sur Entrelacs à long terme

Orientation n° 1

Réduire l'usage de la voiture et apaiser la ville en agissant sur l'espace public

Sommaire

	Thématiques								
	Planification	Réseau viaire	TC	Cycles	Piétons	Stationnement	Logistique & livraisons	Communication	Nouvelles pratiques de mobilités
Définir l'organisation et l'évolution de la voirie pour un meilleur rééquilibrage des modes									
1.1 – Hiérarchisation future du réseau viaire		x							x
Agir sur la pacification de la voirie									
1.2 – Contraindre la circulation de transit et la circulation de poids lourds pour protéger les quartiers dans les secteurs les plus denses		x					x		
1.3 – Réaliser une pacification réelle des secteurs en zone 30		x		x	x				
1.4 –Aller vers un développement de la Rue aux écoles	x			x	x				
Offrir plus de place aux modes alternatifs à la voiture									
1.5 – Aménager la voirie pour améliorer la performance des lignes fortes du réseau bus		x	x						
1.6 – Achever le maillage prévu au Schéma Directeur Cyclable de Grand Lac	x	x		x					
1.7 – Œuvrer pour un territoire marchable					x				
1.8 – Favoriser l'accessibilité de tous	x				x				
1.9 – Utiliser des espaces actuellement dévolus aux stationnements automobiles à d'autres usages				x	x				

Action 1.1 Hiérarchisation future du réseau viaire

Sommaire

▶ Constats du diagnostic

La hiérarchisation du **réseau viaire est contrainte par une topographie marquée.** Celle-ci se traduit notamment par du **trafic de transit inadapté dans les zones urbaines** et par le **caractère routier de certaines voiries**. Cette situation est préjudiciable pour l'organisation de la circulation routière, et plus globalement sur **l'ambiance et la qualité de l'urbain**

▶ Objectifs

La hiérarchisation est la pièce maîtresse permettant de définir les axes sur lesquels la politique des déplacements du territoire doit s'appuyer. Cette mesure a pour but d'adapter l'aménagement de la voirie à l'usage qui en est fait par tous les types d'usagers *(vélo, piétons, voiture particulière,…)*. Elle permet d'établir un socle commun aux acteurs du territoire agissant sur le réseau viaire de Grand Lac.

L'objectif est ainsi d'organiser la circulation automobile afin d'inciter les usagers à **emprunter la voirie la plus adaptée** grâce à **une hiérarchisation cohérente** qui permet une bonne lisibilité du réseau et protège les centres villes / bourgs et les quartiers d'habitat.

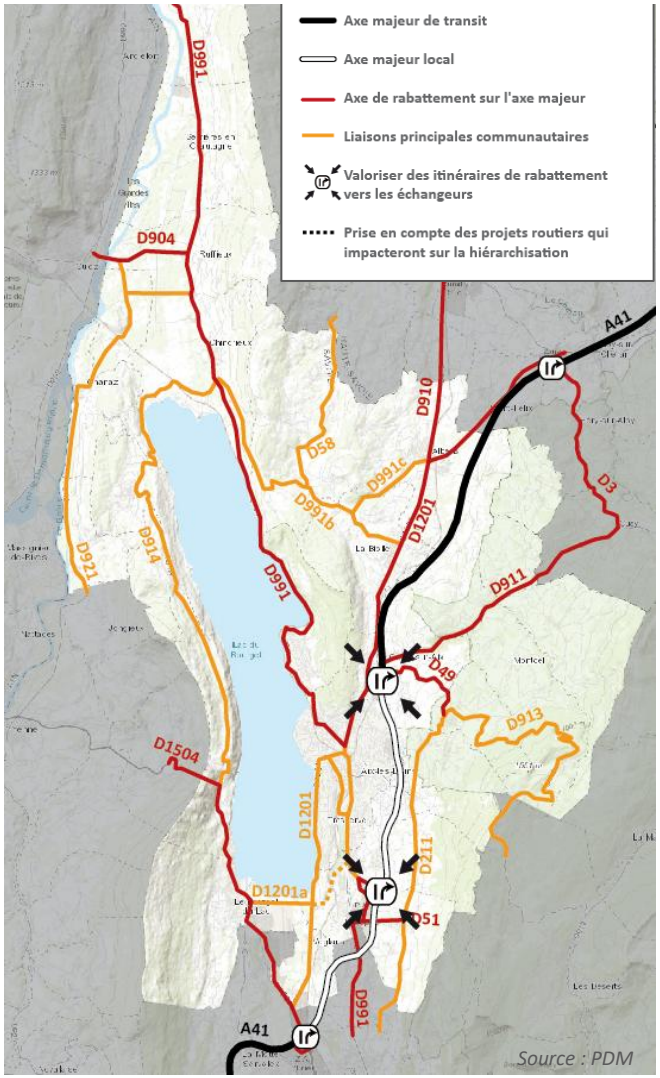
▶ Mesures à mettre en place

Définir les axes selon les types de circulation à accueillir

L'objectif n'est pas de bannir les trajets en automobile & poids lourds mais bien de fixer sur les axes en capacité de les accueillir les véhicules en fonction de leur type *(majeur, rabattement, liaisons principales, autres en agglomération, autres hors agglomération)*.

Rôle des acteurs	
Grand Lac	*Coordonne les acteurs pour arrêter la hiérarchisation du réseau viaire sur le Territoire*
Communes Département de la Savoie	*Partenaires techniques pour la définition de la hiérarchisation, Aménagements de voirie sur les axes où ils sont maître d'ouvrage*

Schéma de principe : hiérarchisation du réseau



2025	2026	2027	2028	2029	2030 et +
Portage des différents acteurs de la hiérarchisation du réseau viaire sur Grand Lac	Mise en place des aménagements nécessaires pour atteindre les objectifs recherchés par la hiérarchisation et mettre en place les différentes mesures précisées dans le PDM (pacification réelle des secteurs en zone 30 / contraindre la circulation de transit / développement de la Rue des Ecoles / maillage cyclable / performance des bus).				

Impacts report modal

Faibles — Elevés ✓

Faisabilité technique

Simple — Complexe ✓

Faisabilité financière

Simple — Complexe ✓

Estimation financière

- Coût interne à Grand Lac, au Département de la Savoie et aux communes de réunions techniques et de validation pour arrêter la hiérarchisation du réseau viaire.
- Coût de la mise en place des aménagements pour répondre à la hiérarchisation à définir selon les projets.
- Coût pour la mise en place de signalétique concernant les interdictions de transit PL

Suivi des mesures

- Evolution des trafics par comptages routiers selon les différents types d'axes hiérarchisés.

Hiérarchisation future du réseau viaire

Sommaire

▶ Détail de l'action à mettre en place

Définir les axes selon les types de circulation à accueillir

Sur ces axes, les mesures prises devront veiller à répondre au mieux aux objectifs assignés selon leur hiérarchisation *(cf. tableau ci-contre)*.

Il est à noter que les axes identifiés devront permettre le déploiement des actions qui visent un rééquilibrage modal dans un souci de pacification de la voirie avec notamment :

- *Le déploiement de la Rue des Ecoles,*
- *Des contraintes sur la circulation de transit,*
- *Une pacification réelle des secteurs en zone 30,*

Niveau hiérarchique	Fonction	Objectifs	Vitesses
Axe majeur	Trafic national, international, transit	Place plus importante au covoiturage	110 Km/h souhaité (cf. action socle)
Axes de rabattement sur l'axe majeur	Rabattre sur le réseau d'axe majeur Accueil du transit à l'échelle de Grand Lac	PL en transit Garantir la performance des lignes fortes de TC Liaisons cyclables en site propre	30 km/h à 50 Km/h en agglomération et 70 ou 80 Km/h en dehors.
Axes de liaisons principales	Connecter les communes de Grand Lac sur des voies adaptées et accueil du transit à l'échelle de Grand Lac	PL en transit Fluidité des TC Liaisons cyclables majoritairement en site propre	30 km/h à 50 Km/h en agglomération et 70 ou 80 Km/h en dehors.
Autres axes en agglomération	Mettre en place une réelle cohabitation des différents modes	Circulation PL interdite sauf livraisons Vitesse et ambiance faites pour la circulation des modes actifs	30 km/h
Autres axes hors agglomération	Interdiction du transit / itinéraire de destination	Circulation PL interdite sauf livraisons Vitesse et ambiance faites pour la circulation des modes actifs	70 ou 80 Km/h

Action 1.2 — Contraindre la circulation de transit et la circulation de poids lourds pour protéger les quartiers dans les secteurs les plus denses

Sommaire

▶ Constats du diagnostic

De nombreux axes, notamment dans le pôle urbain de Grand Lac sont utilisés en itinéraires de shunt alors que des axes routiers sont prévues pour les accueillir (A41 pour le transit régional et local) ou encore la D 1201 le long du Lac plutôt que de traverser la zone la plus urbanisée.

▶ Objectifs

Dès que nécessaire, il convient de mettre en place des contraintes de circulation au sein de « quartiers » afin d'éviter les possibilités d'itinéraires traversants. Ainsi, le trafic diminuera significativement, offrant des possibilités réelles de mise en place d'une cohabitation modale pour améliorer la qualité de vie de ces secteurs du fait d'une ambiance apaisée et d'une circulation de transit fixée sur les axes adaptés (action 1.1).

Rôle des acteurs	
Grand Lac	*Coordonne les acteurs pour l'identification des axes supports du trafic poids lourds*
Communes Département de la Savoie	*Mise en place du jalonnement pour les axes supports du trafic poids lourds*
Communes du pôle urbain	*Mise en place des mesures pour contraindre la circulation de transit*

Atelier citoyen :
Limiter le trafic de transit dans les zones urbaines vouées aux modes alternatifs, en particulier le centre-ville d'Aix-Les-Bains.
Définition d'un schéma d'itinéraires poids lourds

▶ Mesures à mettre en place

1/ Identifier les axes support du trafic poids lourds de transit

Outre l'A41 l'ensemble des axes de rabattement et de liaisons principales sont identifiées pour accueillir le trafic PL de transit.

2/ Mettre en place les mesures pour contraindre la circulation de transit dans les secteurs identifiés

L'objectif est ainsi de rendre plus longue et donc moins avantageuse la circulation au sein des secteurs identifiés. Sur ce sujet, les communes établiront dans les secteurs concernés les mesures adéquates.
Néanmoins, il conviendra de veiller à ce que les accès au cœur de ces zones restent possibles pour les personnes et les biens en véhicules motorisés, ainsi, aucune piétonnisation étendue ou allongement de parcours au-delà du raisonnable ne sont souhaités. Ces mesures peuvent prendre différentes formes, comme la création de poches étanches (sens uniques) ou la réalisation d'un aménagement permettant l'arrêt de la continuité d'un itinéraire (avec du mobilier urbain). Elles faciliteront l'objectif de fixer la circulation de transit sur certains axes. Ces mesures devront être définies en concertation avec les communes limitrophes et le Département.

2025	*2026*	*2027*	*2028*	*2029*	*2030 et +*
Validation des itinéraires axes de support du trafic PL	Mise en place du jalonnement PL et des arrêtés municipaux et départementaux. Définition par les communes des secteurs où le transit sera contraint		Mise en place des mesures contraignants le trafic de transit dans les secteurs identifiés.		

Impacts report modal
Faibles — Elevés ✓

Faisabilité technique
Simple — Complexe ✓

Faisabilité financière
Simple — Complexe ✓

Estimation financière

- Les coûts restent négligeables avec soit la mise en place de panneau pour la mise en sens unique des rues, soit la mise en place de mobilier urbain pour empêcher physiquement la continuité de la circulation de l'ordre de 500 à 5 000 €. Mais une approche de traitement plus globale peut également être mise en œuvre dans le cadre d'une requalification des espaces publics.

Suivi des mesures

- Evolution des trafics par comptages routiers sur les axes concernés par les contraintes de circulation.
- Evolution de la part de PL sur les axes concernés par les contraintes.

Contraindre la circulation de transit et la circulation de poids lourds pour protéger les quartiers dans les secteurs les plus denses

Sommaire

▶ Détail de l'action à mettre en place

1/ Identifier les axes support du trafic poids lourds de transit

La hiérarchisation du réseau viaire a permis d'établir la fonction des voies accueillant les itinéraires Poids Lourds *(PL)* : Celles-ci sont les voiries inscrites en axe majeur / de rabattement et de liaisons principales. Elles sont définies comme voiries accueillant le trafic PL sur Grand Lac. Les autres axes hors agglomérations sont interdits aux plus de 3,5t sauf en desserte locale et l'ensemble des autres voies en agglomération *est de facto* interdit aux plus de 3,5t sauf livraisons / enlèvement nécessaires à l'activité économique.

L'objectif de la définition d'un schéma d'itinéraires PL est ainsi **d'éviter l'utilisation pour les PL en transit de voies inadaptées**.

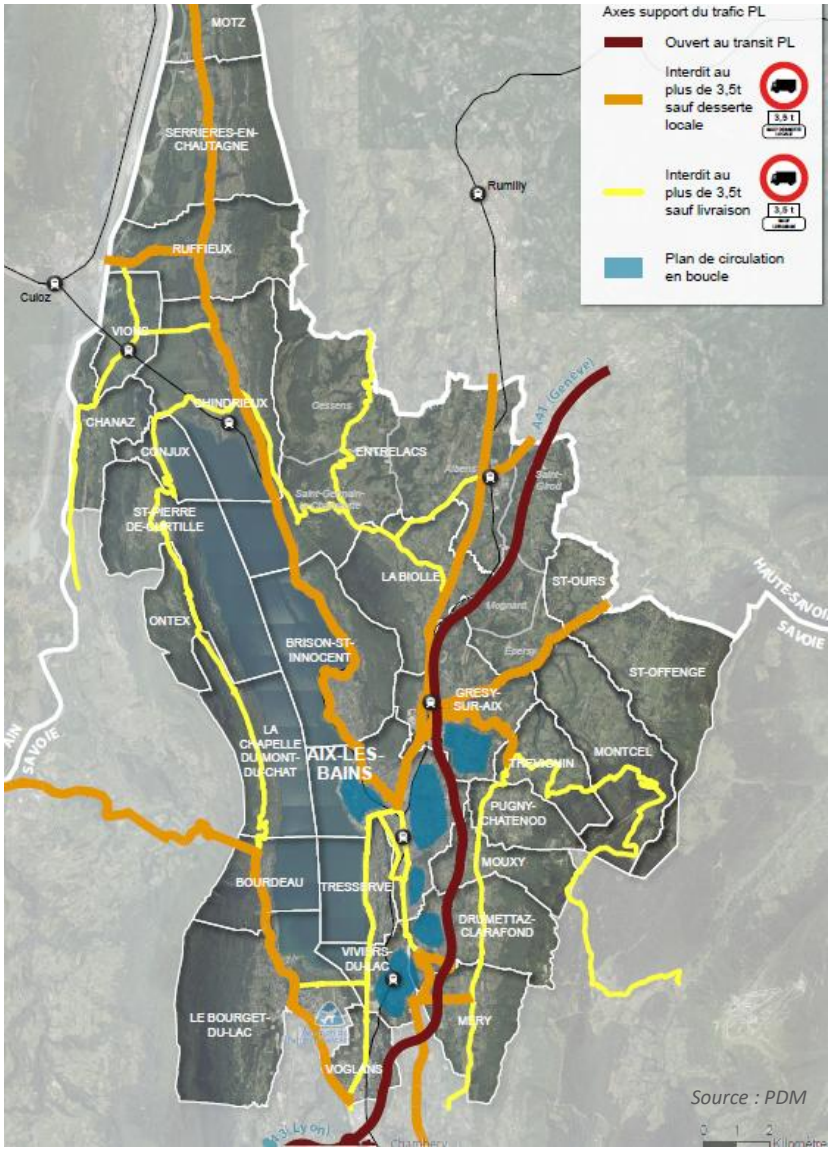
Les mesures à prendre pour favoriser l'établissement de schéma d'itinéraires PL tient dans la mise en place de jalonnement au niveau des différentes sorties des axes majeurs et principaux pour indiquer l'interdiction de transit.

La principale difficulté réside dans le contrôle des PL en transit qui est délicat à mettre en œuvre.



La desserte locale permet de fixer les axes où le trafic de PL desservant le territoire et ses alentours se réalisera et l'interdiction sauf évite tout trafic PL hormis celui de destination.

Schéma de principe : Itinéraires Poids Lourds



Contraindre la circulation de transit et la circulation de poids lourds

Sommaire

▶ Détail de l'action à mettre en place

2/ Mettre en place les mesures pour contraindre la circulation de transit dans les secteurs identifiés

Les communes devront déterminer les secteurs d'application visant à empêcher la circulation de transit.

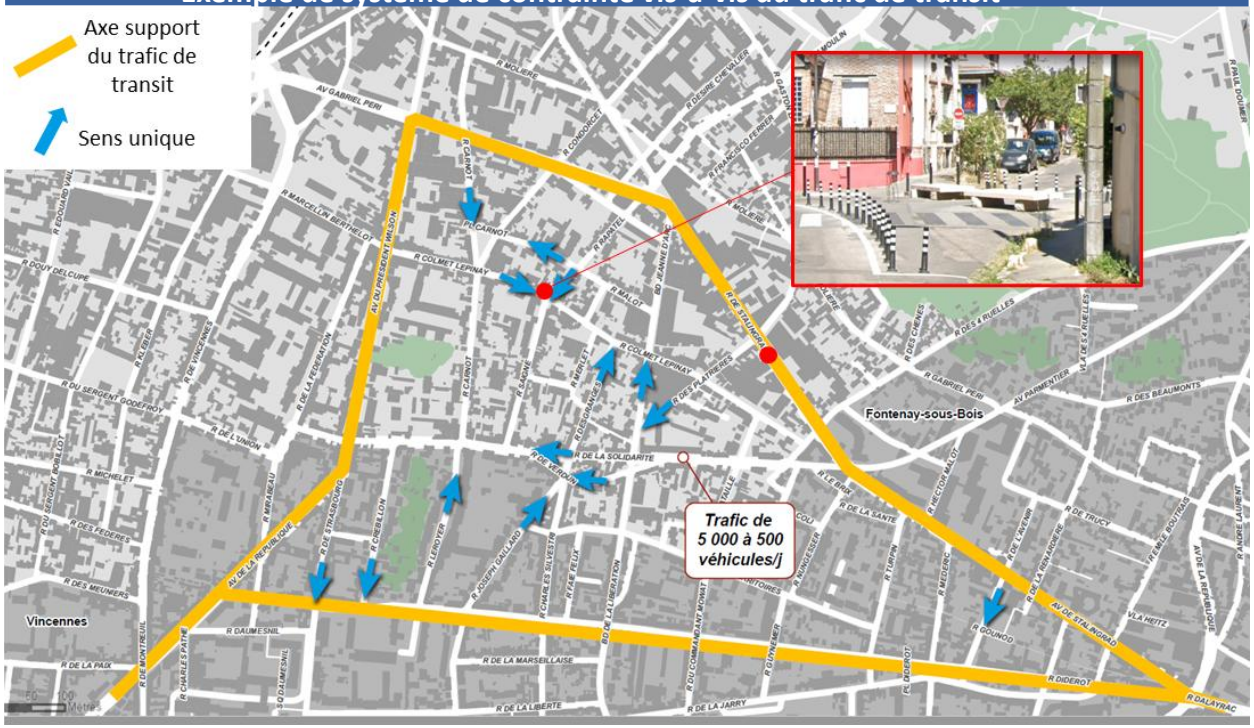
Cela permettra notamment de faciliter la mise en œuvre des mesures suivantes du PDM :

- *Déploiement de la Rue des Ecoles,*
- *Des contraintes sur la circulation de transit,*
- *Une pacification réelle des secteurs en zone 30,*
- *Développement du maillage cyclable,*
- *….,*

Points de vigilance

La mise en place de contrainte de la circulation de transit ne doit pas impacter la circulation des lignes de bus tout comme les PL en livraison et les bennes de ramassage des déchets.

Exemple de système de contrainte vis-à-vis du trafic de transit



L'exemple de Montreuil

La Ville de Montreuil a mis en place un nouveau plan de circulation *(G. Péri au Nord, Psdt Wilson à l'ouest, Stalingrad à l'est et Diderot sur Vincennes au Sud)* à l'échelle d'un quartier qui a eu des résultats significatifs en termes d'abaissement des trafics automobiles *(ex sur la rue de la Solidarité avec un trafic qui passe de 5 000 véh./j à 500 soit 10 fois moins de véhicule)* du fait de la mise en place de sens unique et de rupture de la continuité de circulation automobile *(place Carnot et rue Colmet Lépinay).*

Ainsi, avec ces mesures de contraintes, la réalisation d'un trafic de transit est empêchée physiquement et les véhicules en transit doivent forcément s'appuyer sur les axes en capacité de les accueillir.

Action 1.3 Réaliser une pacification réelle des secteurs en zone 30 avec un objectif de sécurisation des déplacements

Sommaire

▶ Constats du diagnostic

De nombreux efforts ont déjà été entrepris pour un meilleur partage de la voirie. Même si les zones 30 sont déployées par la majorité des communes, elles manquent parfois d'efficacité et de cohérence.

▶ Objectifs

Il convient de poursuivre ce développement avec comme objectif global, la réduction de la vitesse et du sentiment d'insécurité routière pour une meilleure cohabitation modale en rendant effectif la circulation à 30 km/h par la réalisation d'espaces publics pacifiés.

▶ Mesures à mettre en place

1/ Faire du 30 Km/h en ville la norme sur Grand Lac

2/ Mieux matérialiser les entrées et sorties de zones 30 par des « effets portes »

Il s'agit de marquer visuellement l'entrée dans une zone 30 où le partage modal de la voirie est la règle. Ces portes permettront de distinguer les rues de desserte locale des axes structurants (même ceux limités à 30 km/h) selon la hiérarchisation retenue à l'action 1.1. Elles seront à matérialiser au début des rues de desserte locale accessibles depuis un axe de niveau supérieur.

3/ Réaliser des aménagements de pacification contraignant physiquement les vitesses

Il existe un large panel de dispositifs d'apaisement des vitesses à réaliser selon les configurations locales, les contraintes techniques et financières et les opportunités de travaux. Ces dispositifs se distinguent en 3 types :

- Les réductions de largeur de voie : la réduction physique ou visuelle de la largeur des voies a un effet immédiat sur l'abaissement des vitesses ;
- Les surélévations de chaussée ;
- Les déflexions de trajectoire afin de casser les lignes droites favorables aux vitesses.

4/ Agir sur les régimes de priorité

5/ Retravailler les plans de circulation dans les quartiers afin d'empêcher le trafic de transit sur les voies résidentielles (cf. action 1.2)

Rôle des acteurs	
Communes	*Mise en place de la généralisation du 30 Km/h et des différentes mesures d'aménagements / régime de priorité et plan de circulation.*



L'objectif des effets portes est de marquer une rupture où la cohabitation modale et la vie locale sont prépondérantes. Les portes donnent une information claire à l'automobile et marquent un changement d'ambiance identifiant le changement de statut de la voie.

Atelier citoyen :
De favoriser un changement culturel sur la place de la voiture afin de développer l'acceptation et l'utilisation des alternatives à l'autosolisme

Coûts HT hors main d'œuvre	
Totem zone 30	2 000 € HT
Résine colorée gravillonnée (30 m²) + marquage zone 30	1 500 € HT
Rétrécissement	600 – 2 000 € HT
Panneau zone 30 simple (entrée ou sortie) avec mat	200 € HT

2025	*2026*	*2027*	*2028*	*2029*	*2030 et +*
Les communes actent la nouvelle vitesse règlementaire à 30 Km/h	Mise en place du 30 Km/h en Ville et premiers aménagements de pacification	Poursuite de la mise en œuvre des aménagements de pacification au fur et à mesure des reprises de voirie selon les PPI de chaque commune.			

Impacts report modal

Faibles — Elevés ✓

Faisabilité technique

Simple ✓ — Complexe

Faisabilité financière

Simple — Complexe ✓

Estimation financière

Coût à définir selon les programmes d'aménagements des Villes, exemple de coût :

- 10 à 15 K€ pour un plateau piéton
- 3 K€ par entrée / sortie de zone 30.

Suivi des mesures

- Linéaire de voies à 30 km/h
- Evolution de l'accidentologie impliquant des modes actifs (nombre et gravité des accidents corporels)

Action 1.3 — Réaliser une pacification réelle des secteurs en zone 30 avec un objectif de sécurisation des déplacements

Sommaire

▶ Détail de l'action à mettre en place

1/ Faire du 30 Km/h en ville la norme sur Grand Lac

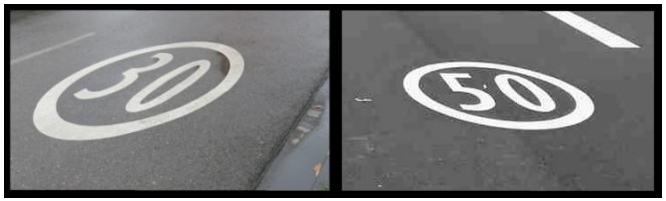
Le 30 Km/h en Ville n'est pas réservée aux seules Métropoles, des villes comme Saint-Brieuc (45 000 hab.) **/ Vizille** (7 500 hab.) **ont mis en place cette nouvelle vitesse règlementaire mais aussi des communes de moins de 2 500 hab. comme La Chapelle-St-Aubin dans la Sarthe.**
Sur Grand Lac, la ville à 30 Km/h doit s'entendre sur tous les axes en agglomération qui ne sont pas identifié dans l'action 1.1 comme axe structurant qui accueille le trafic de transit. Cela permettra d'offrir une réelle cohérence sur le territoire tout en permettant de faciliter certaines réponses en matière de mobilité :

- *Une meilleure sécurité routière attendu avec une baisse de la gravité des accidents,*
- *Une meilleure cohabitation modale rendant plus facile l'usage des modes actifs en Ville,*
- *Une meilleure lisibilité des vitesses règlementaires pour les automobilistes en évitant les changements successifs de vitesse règlementaire.*

Le 30 en Ville, un enjeu fort de sécurité routière
Un choc avec un piéton à 50 Km/h…le risque de mortalité du piéton s'établit à 80 %, alors qu'à 30 Km/h le risque diminue à 10 %.

Ainsi, sur la base du travail de hiérarchisation qui a identifié les axes restant à 50 Km/h, la généralisation du 30 Km/h en ville se réalise facilement.

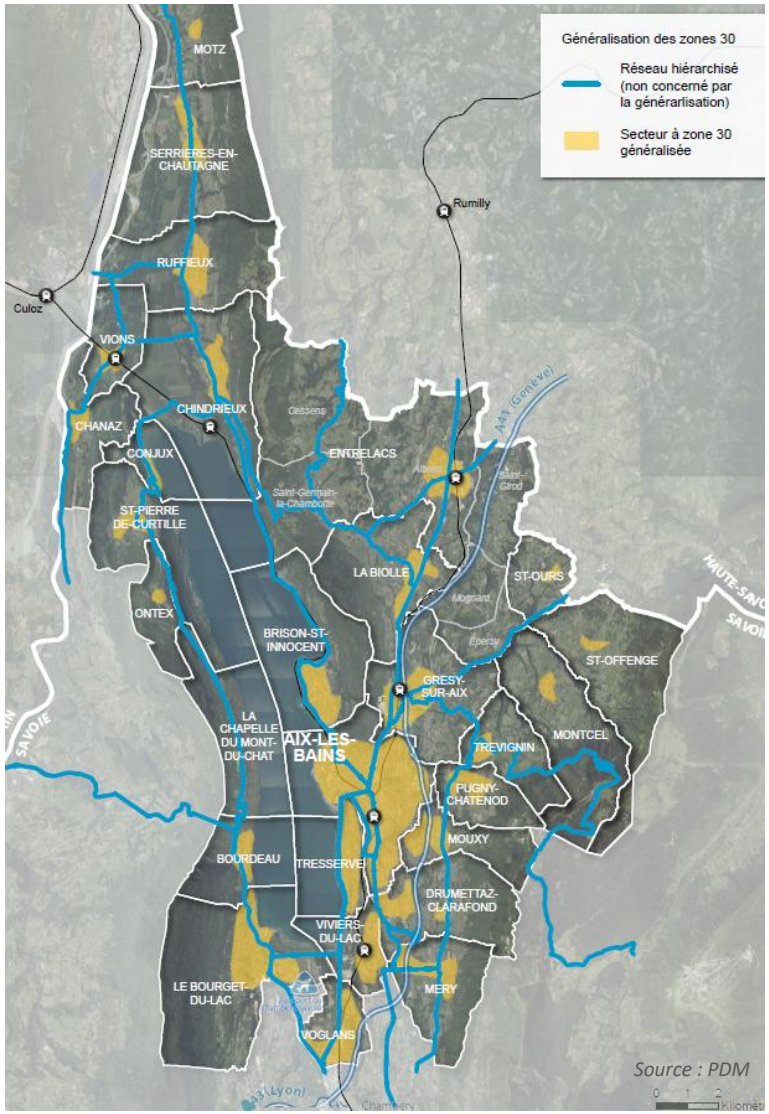
Aux différentes entrées de Ville, un panneau zone 30 est associé au panneau de la commune. Sur les axes il est possible de rappeler par marquage au sol les vitesses règlementaires en place sans avoir besoin de remettre un panneau de vitesse même pour les axes à 50 Km/h.





Marquage au sol des vitesses règlementaires et panneau zone 30 en entrée de ville
Source : CEREMA

Schéma de principe : Pacification sur Grand Lac

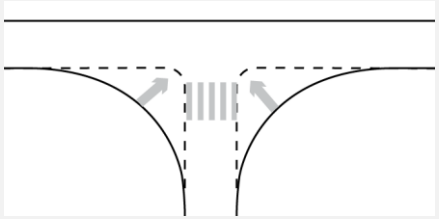


Réaliser une pacification réelle des secteurs en zone 30 avec un objectif de sécurisation des déplacements

Sommaire

▶ Détail de l'action à mettre en place

3/ Les aménagements de pacification (1/3)

	Dispositif	Description	Illustration
Les réductions de largeur de voie	**Les réductions « physiques » de largeur**	Adapté quel que soit le trafic L'espace ainsi récupéré pourra être valorisé en faveur des piétons ou des cycles. Il faut toutefois laisser la largeur nécessaire pour les véhicules à gros gabarit (bus, collecte des déchets…).	
	Les réductions « visuelles » de largeur (ou effet paroi)	Adapté pour un trafic jusqu'à 3 000 véhic./j Le rehaussement d'une bordure, la plantation d'arbustes en bordures de chaussée ou la pose d'un mobilier urbain créent un sentiment d'étroitesse.	
	Les écluses	Adapté pour un trafic jusqu'à 3 000 véhic./j Dans les voies à doubles sens, la largeur de la chaussée est réduite ponctuellement empêchant le croisement des véhicules. Les écluses doivent prévoir des bypass pour les vélos.	
	La réduction des rayons de courbure dans les intersections	Adapté quel que soit le trafic – à éviter sur les axes avec ligne de bus Elle permet de « fermer » les virages et intersections et d'orthogonaliser les flux. Cet aménagement a l'avantage de diminuer les vitesses aux intersections, de libérer de l'espace pour les piétons, de réaliser des passages piétons plus courts et perpendiculaires au trottoir et de dissuader le transit de véhicules à grand gabarit.	

Réaliser une pacification réelle des secteurs en zone 30 avec un objectif de sécurisation des déplacements

Sommaire

▶ Détail de l'action à mettre en place

3/ Les aménagements de pacification (2/3)

	Dispositif	Description	Illustration
Les surélévations de chaussée	Les ralentisseurs	A limiter à des voies à faible trafic à partir de 21h Leur usage est réglementé par le décret n°94-447 du 27 mai 1994. Ils doivent être implantés sur des voies à trafic inférieur à 3000 véh./j n'accueillant pas de ligne TC.	
	Les coussins berlinois	A limiter à des voies à faible trafic à partir de 21h Ce type d'aménagements est intéressant sur les voies empruntées par une ligne régulière de transport en commun mais n'est pas aussi efficace qu'un plateau et peut être contourné par les deux-roues motorisés. Son usage n'est pas réglementé ni normé.	 
	Les plateaux piétons	Adapté quel que soit le trafic D'une longueur supérieure à 10 m, le plateau occupe toute la largeur de la chaussée et recouvre l'ensemble d'une intersection. Ils s'intègrent très bien dans le paysage urbain et facilitent la traversée des piétons. Son usage n'est pas réglementé ni normé.	Plateau piéton 
	Les trottoirs traversants	Adapté quel que soit le trafic Ceux-ci vont plus loin que le plateau et opèrent un renversement des rôles : c'est l'automobiliste qui franchit l'espace du piéton, et non le piéton qui emprunte la chaussée. Ces aménagements sont à réaliser en priorité sur les itinéraires piétons prioritaires et les secteurs à enjeux aux abords de pôles générateurs de déplacements.	Trottoir traversant 

Réaliser une pacification réelle des secteurs en zone 30 avec un objectif de sécurisation des déplacements

Sommaire

▶ Détail de l'action à mettre en place

3/ Les aménagements de pacification (3/3)

	Dispositif	Description	Illustration
Les déflexions de trajectoire	**Les chicanes**	Adapté quel que soit le trafic Elle modifie le tracé de la voie en créant une sinuosité. Elle peut s'appuyer sur l'architecture. Contrairement à l'écluse, les deux sens de circulation sont maintenus.	
	Les « chicanes-écluses » avec du stationnement longitudinal alterné	Adapté pour un trafic jusqu'à 3 000 véhic./j avec une attention particulière sur le double sens cyclable La matérialisation du stationnement longitudinal de manière alternée (par exemple en changeant de côté tous les 30 mètres) permet de casser la ligne droite et créer un rétrécissement.	

4/ Agir sur les régimes de priorité

La généralisation des priorités à droite à l'échelle d'un quartier est un outil efficace et peu onéreux de pacification. Le ralentissement est imposé pour tous à chaque intersection. Toutefois il n'est efficace que si elle est généralisée. En effet une priorité à droite ponctuelle est particulièrement incohérente et dangereuse en surprenant l'usager.

Il s'agira toutefois à veiller à assurer une bonne visibilité des intersections et à bien marquer les doubles sens cyclables s'ils existent (car la priorité à droite s'applique aussi aux cyclistes).

Points de vigilance

La mise en place d'aménagements de pacification ne doit pas impacter la circulation des lignes de bus.

La réalisation des aménagements de pacification doit être réalisée en cohérence avec le développement de la marche, de l'accessibilité et du vélo sur Grand Lac.

Zone 30 et double sens cyclable

Au sein d'une zone 30 la circulation des cycles sur les voies en sens unique sont autorisées dans les deux sens (sauf arrêté municipal motivé contraire). Même si seul la signalisation verticale est obligatoire avec un panonceau sauf cycle en dessous du sens interdit, il est préférable d'indiquer également aux automobilistes la présence de cycle en sens inverse, de renforcer la signalisation horizontale et également, lors des intersections de rappeler le double sens cyclable et/ou de mettre en place un cédez-le-passage aux cycles.

Action 1.4 Rue aux écoles : sécuriser l'ensemble des entrées/sorties des établissements scolaires

Sommaire

▶ Constats du diagnostic

Sur les 75 établissements scolaires de Grand Lac, 63 % sont déjà sécurisés au regard des investigations menées aux abords des différents établissements scolaires lors du PDM.

▶ Objectifs

Sécuriser les abords des établissements scolaires et favoriser l'usage des modes actifs pour se rendre à l'école.

▶ Mesures à mettre en place

1/ Généraliser la pacification aux abords des établissements scolaires pour les 30 établissements scolaires dont la sécurisation reste perfectible

Sur les voies identifiées de rabattement ou de liaisons principales (action 1.1) la limitation à 30 km/h s'accompagnera de dispositifs de pacification des abords des entrées.

Sur les autres voies en agglomération, la pacification sera automatiquement réalisée du fait de la préconisation à la mise en place du 30 Km/h.

2/ Développer dès que possible le concept de rue aux écoles

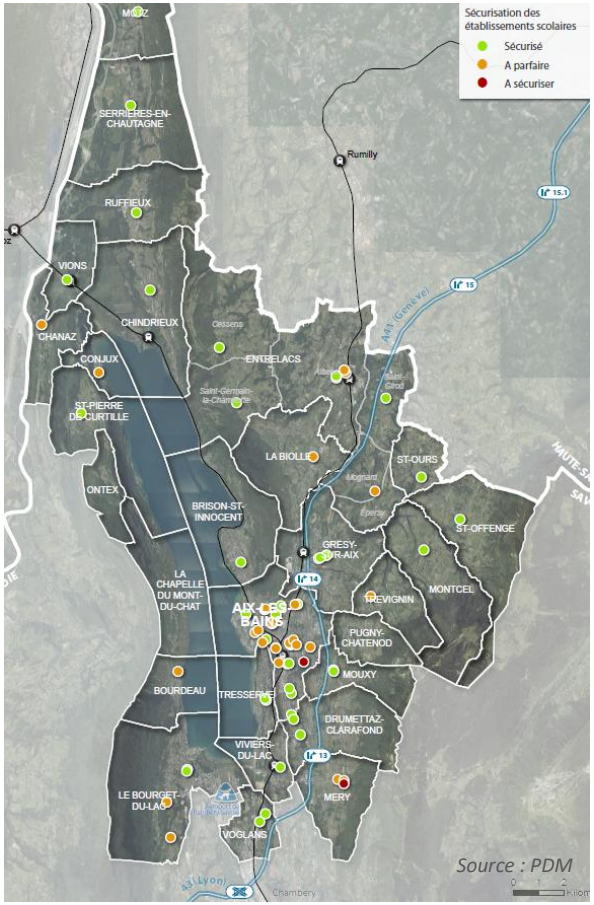
Pour les établissements dont l'entrée est située sur une voie « autres » en agglomération (action 1.1), il s'agira de développer le concept de la rue aux écoles (ou rue scolaire) qui va vers une réappropriation de la rue par le piéton en proposant plusieurs niveaux d'intervention selon la configuration et les contraintes propres à chaque école. Ce développement peut aller jusqu'à la piétonnisation de rues desservant une école et s'inscrire ainsi compétemment dans le cadre de la limitation du transit (action 1.2).

Atelier citoyen :

En parallèle de l'encouragement à la marche, améliorer les aménagements de sécurité nécessaires autour des écoles

Rôle des acteurs	
Communes	*Mise en place des dispositifs de pacification au niveau des établissements scolaires et mise en œuvre de la rue aux écoles dès que possible.*

Sécurisation actuelle des établissements scolaires



Impacts report modal

Faibles — Elevés ✓

Faisabilité technique

Simple — Complexe ✓

Faisabilité financière

Simple — Complexe ✓

Estimation financière

- La pacification par école est de l'ordre de 15 à 20K€ (création d'un plateau piéton / barrières / panneau).
- La mise en place d'une rue aux écoles peut être modique (500 à 1 000 € pour du mobilier urbain ou plot béton) et être plus coûteuse dans le cadre d'une requalification plus importante de l'espace public (+ 100 K€).

Suivi des mesures

- Nombre d'établissements ayant fait l'objet de réalisation en faveur de la rue aux écoles
- Nombre de rues scolaires effectives

2025	2026	2027	2028	2029	2030 et +
Généralisation de la pacification aux abords des établissements scolaires + identification des rues aux écoles possibles		Déploiement des rues aux écoles			

Rue aux écoles : sécuriser l'ensemble des entrées/sorties des établissements scolaires

Sommaire

▶ Détail de l'action à mettre en place

1/ Généraliser la pacification aux abords des établissements scolaires pour les 30 établissements scolaires dont la sécurisation reste perfectible

Les voies définies comme axes de rabattement ou de liaisons principales (action 1.1) accueillant un établissement scolaire supposent de concilier 2 fonctions : une fonction circulatoire et une fonction forte de vie locale à fort enjeu de sécurité routière.

Pour ces établissements, l'objectif est de créer **un environnement scolaire** facilement perceptible par tous les usagers de la rue. Plusieurs interventions ont déjà été réalisées et peuvent être poursuivies :

- **Limiter la vitesse à 30 km/h.**
- **Agrandir les parvis** en réaffectant l'espace occupé par du stationnement, voire une voie de circulation : l'objectif est d'une part de créer un espace suffisamment large au regard du flux, confortable et sécurisé, d'autre part, de mieux matérialiser les abords de l'établissements depuis la rue.
- **Retravailler les traversées piétonnes** : pour protéger les enfants de la circulation et qu'ils ne se retrouvent directement sur la chaussée dès la sortie d'école, il convient de déplacer les passages piétons d'une dizaine de mètres de part et d'autre de l'entrée de l'école. Par ailleurs, il convient d'assurer une bonne visibilité des traversées piétonnes en dégageant de tout obstacle le champ de vision de l'enfant.
- **Réaliser des plateaux piétons** : ils garantissent le ralentissement des véhicules et créent une continuité avec le parvis. Le plateau peut être réalisé dans un enrobé de couleur afin de mieux matérialiser l'établissement.
- **Réduire la largeur des voies de circulation** aux abords des écoles : cette réduction peut être physique ou visuelle à l'aide de l'implantation d'une végétation ou de mobiliers urbains.



Exemple d'école sécurisée à Brison-Saint-Innocent

Rue aux écoles : sécuriser l'ensemble des entrées/sorties des établissements scolaires

Sommaire

2/ Développer dès que possible le concept de rue des écoles

Le concept de rue aux écoles, ou rue scolaire, consiste à offrir une large place aux piétons aux abords des écoles en engageant une fermeture temporaire de la rue à la circulation. L'objectif est de créer des **micro-centralités apaisées et qualitatives** aux abords des établissements scolaires. Au-delà de l'aspect sécuritaire, c'est une démarche en faveur de **l'usage des mobilités douces** et de **reconquête et d'apaisement de l'espace public**.

Le concept de rue aux écoles se décline en plusieurs niveaux d'intervention selon les caractéristiques et les contraintes techniques de la rue et le degré de conservation de la circulation motorisée.

Intervention	Circulation maintenue	Piétonisation temporaire aux heures d'entrée et de sortie d'école	Piétonisation permanente
Objectifs	**Apaiser et sécuriser**	**Apaiser et concilier les usages**	**Rendre la rue aux enfants et créer un espace calme**
Réglementation	Zone de rencontre	Zone de rencontre permanente Aire piétonne temporaire aux horaires d'entrée et sortie d'école (sortie riveraine conservée mais gestion des entrées plus délicates)	Aire piétonne (accès riverains conservés) Stationnement interdit
Situation type	• Rue avec lignes de bus • Rue sans itinéraire de délestage	• Rue faiblement circulée avec itinéraire de délestage possible • Pas de circulation de bus	
Principes d'aménagement	• Aménagement de dispositifs de pacification (chicanes, plateaux, coussins…) • Extension des parvis sur les espaces de stationnement • Déport des passages piétons de l'axe de l'entrée d'école • Végétalisation	• Pose de barrières amovibles • Végétalisation	• Pose d'une barrière fixe ou d'une borne de contrôle d'accès pour les riverains • Végétalisation • A terme, requalification de l'espace public et transformation de la rue de l'école en un nouvel espace de vie pour les enfants

Ecole à Aix-les-Bains



Google Street View

Piétonnisation temporaire à Lyon



CEREMA

Rue ludique à Bruxelles



Région Brussel Capital

Action 1.4 Rue aux écoles : sécuriser l'ensemble des entrées/sorties des établissements scolaires

Sommaire

Selon la hiérarchisation du réseau viaire, les entrées / sorties des établissements scolaires ne nécessitent pas le même type de traitement :

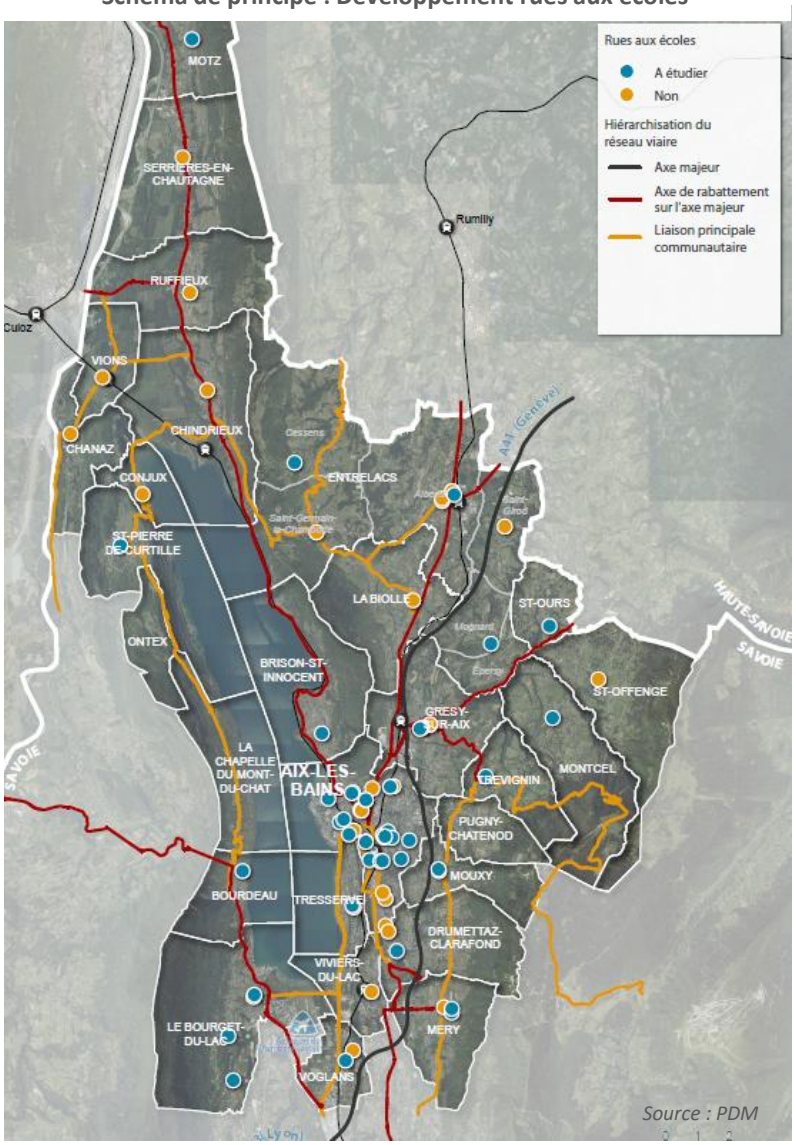
Pour les établissements situés sur des axes importants :
Le traitement préconisé est d'y agir dès que possible en termes de pacification. Sur Grand Lac la majorité des établissements scolaires (63 %) sont considérés comme déjà sécurisés. 28 établissements ont cependant une sécurisation qui reste perfectible et 2 ont une sécurisation à réaliser.

Pour les établissements situés en dehors des axes précédents :
Ici c'est la mise en place du concept de rue aux écoles qui est à analyser au cas par cas en lien notamment avec l'action 1.2 pour contraindre la circulation de transit. 41 établissements scolaires sont identifiés comme pouvant potentiellement déployer le concept de rue aux écoles.
Pour les établissements qui ne pourraient bénéficier de rue des écoles, il conviendra alors d'opter pour une pacification si cela n'est pas déjà fait.

Niveau de sécurisation des établissements scolaires
Pour chaque entrée d'établissement scolaire il a été observé la présence d'aménagements permettant de sécuriser les parcours à pied des enfants. Si l'entrée bénéficie de barrières guidant vers les passages piétons, d'une limitation à 30 Km/h couplée à des aménagements visant à garantir le respect des limites de vitesse règlementaire l'entrée est considérée comme sécurisé. Si un aspect est manquant alors la sécurisation reste à parfaire et si aucun dispositif n'est en place, l'école est à sécuriser.



Schéma de principe : Développement rues aux écoles



Action 1.5 Aménager la voirie pour améliorer la performance des lignes fortes du réseau bus

Sommaire

▶ Constats du diagnostic

Sur Grand Lac, l**es bus constituent un complément essentiel des trains. Leur attractivité est sensiblement menacée par des temps de parcours augmentés. L'intensité de la circulation automobile en est responsable,** et contribue à l'augmentation des coûts d'exploitation pour la collectivité.

▶ Objectifs

Améliorer la vitesse des bus les rend plus attractifs mais également moins coûteux. Ainsi, le PDM propose de mettre en place dès que possible des aménagements de voirie visant à garantir une vitesse commerciale constante quel que soit les périodes de la journée ce qui permettra d'améliorer la régularité du réseau Ondéa. Ces aménagements doivent se placer sur les axes les plus fréquentés par les lignes fortes de Grand Lac. Des bus plus rapides raccourcissent les temps de parcours et attirent les usagers.

Rôle des acteurs	
Grand Lac et Ondéa	*Identifient les axes prioritaires d'actions au regard du réseau Ondéa / Réalise les aménagements de voirie dédiés aux bus.*



Couloir bus sur Aix-les-Bains au niveau des anciens Thermes
Mis en place durant la période de crise sanitaire du COVID 19

▶ Mesures à mettre en place

1/ Identification des tronçons les plus fréquentés par les lignes fortes bus

Les tronçons de voirie où l'offre de bus circulant sur Grand Lac ont été identifiés. Ces axes seront concernés en priorité par la mise en place d'aménagement pour garantir la performance des lignes de bus.

2/ Déterminer les axes et carrefours devant bénéficier d'aménagements favorisant la régularité et la performance des bus

En fonction de la hiérarchisation du réseau viaire (action 1.1), différents aménagements favorisant la performance pourront être envisagés (Couloir réservé bus continu // Aménagements de couloirs bus en approche des carrefours //Priorisation des bus aux carrefours à feux).

La mise en place de ces aménagements devra se réaliser en fonction de différents arbitrages sur l'espace viaire alloué à chaque mode en prenant en compte le maillage cyclable à développer sur Grand Lac. Ils seront permis par la nécessaire réappropriation et la rationalisation de la politique de stationnement qui permettront une meilleure utilisation des places automobiles

Ces mesures d'aménagements de voirie pour améliorer la performance des lignes de bus sont les premières bases d'un Schéma Directeur pour l'amélioration de la performance de l'offre de TC sur Grand Lac.

Ce futur schéma directeur se réalisera en lien avec la DDT, le Département de la Savoie, les communes et EPCI voisines en s'appuyant à la fois sur le futur SERM, la mise en œuvre des aménagements du Schéma Directeur Cyclable de Grand Lac et les différentes évolutions urbaines majeures (déplacement de l'hôpital,…)

2025	*2026*	*2027*	*2028*	*2029*	*2030 et +*
Identification des secteurs à aménager pour améliorer la performance des bus	Mise en place des aménagements pour améliorer la performance des bus				

Impacts report modal

Faibles — Elevés ✓

Faisabilité technique

Simple — Complexe ✓

Faisabilité financière

Simple — Complexe ✓

Estimation financière

- Coût restant à définir en fonction des choix portés par les différentes maîtrises d'ouvrage concernant les aménagements pour la performance des bus

Suivi des mesures

- Evolution des vitesses commerciales sur les lignes disposant de nouveaux aménagements pour les bus
- Evolution du trafic voyageur sur les lignes ayant bénéficié d'amélioration de performance
- Evolution du linéaire d'aménagements dédiés aux bus et des intersections priorisées

Aménager la voirie pour améliorer la performance des lignes fortes du réseau bus

Sommaire

▶ Détail de l'action à mettre en place

1/ Identification des tronçons les plus fréquentés par les bus

Les linéaires de voirie en rouge sur la carte ci-contre présente les axes où plus de 50 services de bus sont en circulation quotidiennement. Une majorité du linéaire ne présente pas de difficultés particulières pour la circulation mais certains axes et intersections mériteraient des aménagements dédiés aux bus.

2/ Déterminer les axes et carrefours devant bénéficier d'aménagements favorisant la performance des bus

Concernant les conditions de circulation des bus sur Grand Lac, selon les types de difficultés les réponses à apporter sont différentes :

- *Pour les saturations, il convient de favoriser la réalisation de couloirs bus à minima en amont des carrefours avec priorisation aux feux,*
- *Pour les points durs de circulation / géométrie, des travaux peuvent être envisagés pour reconfigurer l'axe viaire ou le carrefour concerné,*
- *Pour les difficultés de gestion de carrefour, une priorisation aux feux des TC doit être recherchée,*
- *Pour les problèmes liés aux stationnements / livraisons, il convient de mettre en place un contrôle efficace pour lutter contre ces incivismes.*

Sur cette base de travail, Grand Lac coordonnera le rôle de chaque maître d'ouvrage pour que les travaux entrepris soient en cohérence avec l'ensemble des actions menées dans le cadre du PDM (Rue des écoles / réelle pacification des zones 30 / développement du maillage cyclable).

▶ Priorisation aux feux Il convient de mettre en place une priorisation des cycles de feux au moment de l'arrivée des bus afin de fluidifier leurs parcours.

▶ Priorisation aux giratoires

Il est nécessaire d'offrir une place en amont du giratoire dédiée aux bus. Dans certains cas, l'espace existe (notamment au cœur d'Aix pour le sens Aix vers Chambéry), dans d'autres c'est la configuration du giratoire (anneau interne trop important) qu'il conviendra de reprendre

▶ Création de couloirs réservés bus

Requalification de la voie pour créer un couloir réservé bus de chaque côté de la voie ouvert aux cycles (suppression du terreplein central nécessaire et des places de stationnement longitudinal).
Une attention particulière devra être également faite sur la RD 1504 pour desservir Technolac

Schéma de principe : secteurs privilégiés d'intervention pour la performance des lignes de bus



Source : PDM

Action 1.6 Achever le maillage prévu au schéma directeur cyclable de Grand Lac

Sommaire

▶ Constats du diagnostic

Grand Lac compte 84 km d'aménagements cyclables. 38 % d'entre eux sont en site propre. Le Schéma Directeur Cyclable réalisé en 2021 a permis de définir les objectifs de Grand Lac pour sécuriser la pratique existante et développer de nouvelles pratiques sur deux axes :

- Les déplacements utilitaires : domicile-travail, domicile-étude, achats, etc…
- Les axes touristiques structurant servant de support à une mobilité du quotidien.

▶ Objectifs

Obtenir un maillage cyclable continu et hiérarchisé sur Grand Lac sur la base du schéma directeur cyclable (SDC) qui définit 158 Km de nouveaux aménagements en 3 niveaux (structurant / secondaire et communal).

Ce SDC s'appuie sur des projets d'envergure comme la véloroute des 5 lacs avec 17 Km de nouveaux aménagements cyclables sécurisés, projet d'intérêt régional connectant les lacs alpins (Léman, Annecy, Le Bourget, Aiguebelette et Paladru), l'itinéraire des côteaux du Revard ou encore les liaisons cyclables pour relier dans le secteur Sud de Grand Lac Hexapôle et Technolac avec une liaison plus directe avec le Grand Chambéry avec la sécurisation de la route départementale en site propre entre les deux giratoires de l'aéroport et des Mottets.

▶ Mesures à mettre en place

1/ Hiérarchiser les aménagements à mettre en œuvre selon les différentes temporalités du SDC

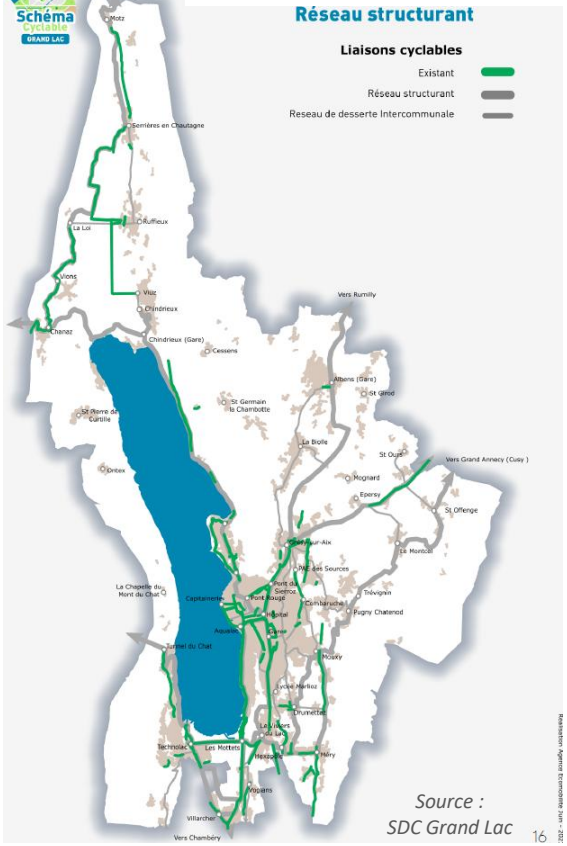
2/ Accompagner le développement et la structuration du réseau par du jalonnement vélo

3/ Définir les conditions pour entretenir les infrastructures cyclables

Atelier citoyen : Cohérence du réseau avec des jonctions fluides et sécurisées entre sections cyclables / Mise en place d'un jalonnement clair des itinéraires intercommunaux / Plus de pistes cyclables en voie propre sur les axes à fort trafic motorisé

Rôle des acteurs	
Grand Lac	*Réalisation des aménagements cyclables sur les liaisons où elle est compétente. Mise en place d'une convention pour l'entretien des axes et réalisation des entretiens.*
Communes / Département de la Savoie	*Réalisation des aménagements sur les voies où la collectivité est compétente.*

Le SDC de Grand Lac



2025	2026	2027	2028	2029	2030 et +
Mise en place des aménagements cyclables prévus au SDC					

Impacts report modal

Faibles	Elevés
	✓

Faisabilité technique

Simple	Complexe
	✓

Faisabilité financière

Simple	Complexe
	✓

Estimation financière

- 19,8 M € sur la base du SDC de Grand Lac 2022
- Entretien des aménagements cyclables sur la base d'une convention au regard du linéaire concerné par chaque maître d'ouvrage.

Suivi des mesures

- Linéaire d'aménagements cyclables
- Ratio linéaire d'aménagements par le nombre d'habitants
- Evolution de la part modale des cycles

Poursuivre le développement du maillage cyclable

Sommaire

▶ Détail de l'action à mettre en place

1/ Hiérarchiser les aménagements à mettre en œuvre selon les différentes temporalités du SDC

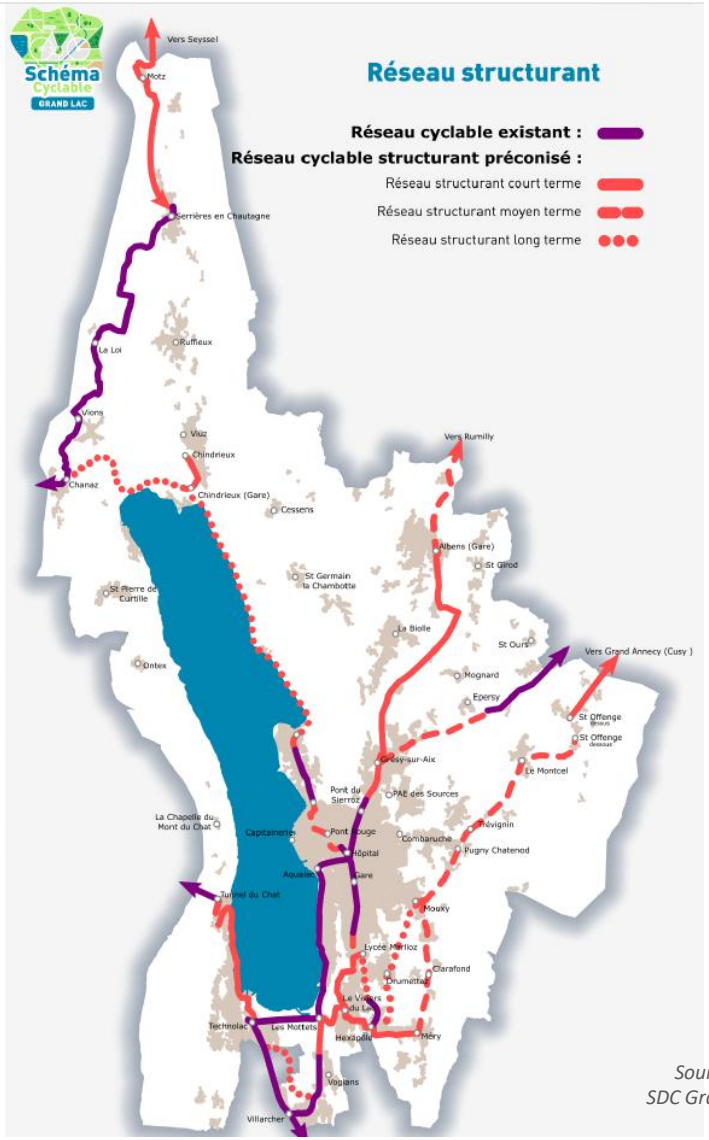
89 Km d'aménagements programmés sur le réseau structurant :
- 32 Km à court terme ;
- 42 Km à moyen terme ;
- 16 Km à long terme.

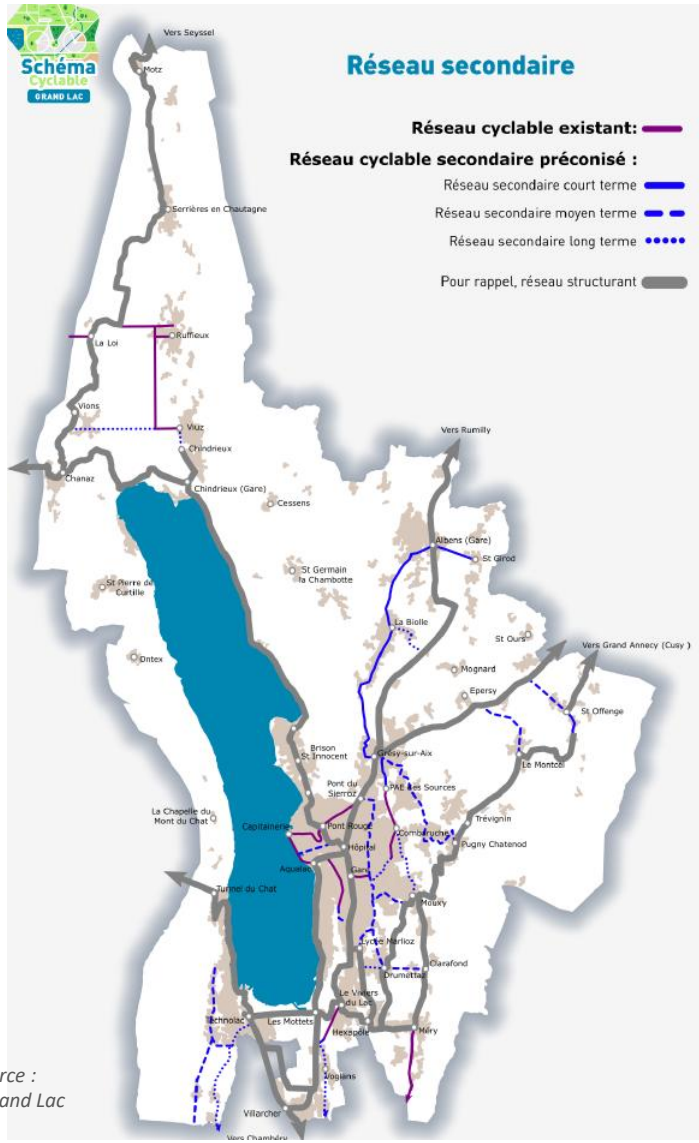
69 Km d'aménagements programmés sur le réseau secondaire :
- 15 Km à court terme ;
- 35 Km à moyen terme ;
- 13 Km à long terme.

7 Km d'aménagements complémentaires au niveau communal
- 3 Km à court terme ;
- 4 Km à moyen terme.

Un SDC ambitieux mais réaliste
Que ce soit au regard des montants nécessaires à son financement ou par rapport à la temporalité de mise en œuvre (aux alentours de 10 ans).

Le maillage cyclable actuel et futur sur Grand Lac





Source : SDC Grand Lac

Poursuivre le développement du maillage cyclable

Sommaire

▶ Détail de l'action à mettre en place

2/ Accompagner le développement et la structuration du réseau par du jalonnement vélo

De manière générale, le jalonnement mis en place sur Grand Lac sera réalisé en cohérence avec celui de Grand Chambéry et du CD de Savoie.

Les objectifs du jalonnement et de la signalisation cyclables sont les suivants :
- Identifier les itinéraires adaptés et sécurisés ;
- Guider le cycliste tout au long de son parcours ;
- Mettre en valeur les infrastructures réalisées et matérialiser le réseau cyclable en lui donnant une image ;
- Communiquer sur la possibilité d'utiliser le vélo pour rejoindre certaines destinations.

Afin de rendre ce jalonnement cohérent et pertinent, il s'agira de le rendre efficace grâce à :
- L'uniformité et l'homogénéité des panneaux sur le territoire ;
- La simplicité et la lisibilité des informations transmises ;
- La visibilité des panneaux sur le réseau ;
- La continuité de la signalétique

Les informations à signaler permettront de cibler les besoins quotidiens des habitants :
- Les communes alentours ;
- Les principaux pôles générateurs ;
- Les distances et les temps de parcours.

En termes d'implantation :
- Privilégier les panneaux de position pour utiliser au maximum les supports existants ;
- Les panneaux de pré-signalisation ne sont utiles que pour les carrefours complexes et/ou saturés en nombre de panneaux ;
- Les panneaux de confirmation seront réservés aux mouvements complexes.

Sur les axes structurants et notamment dans le pôle urbain adopté une signalisation et un jalonnement des itinéraires comme l'a réalisé Grand Chambéry afin d'assurer une bonne lisibilité pour les usagers cyclistes pratiquant les deux territoires.

Il est à noter également la nécessaire mise en place de panneaux d'informations sur les zones naturelles, afin de sensibiliser les usagers à la sensibilité des zones traversées et de rappeler les comportements à respecter pour limiter les impacts de la fréquentation .

Point de vigilance
Il conviendra de veiller à ne pas charger l'espace public de signalisation verticale et l'adapter au contexte urbain.



Panneau de pré-signalisation et de position



Indiquer les pôles générateurs et raisonner en distance / temps



Signalisation vélo – Grand Chambéry
9 itinéraires principaux pour 55 Km qui irriguent les pôles majeurs de l'agglomération.
Avec une signalétique et un jalonnement adaptés.

Source Cmag 78

Action 1.7 Œuvrer pour un territoire marchable

Sommaire

▶ Constats du diagnostic

Avec 25 % des trajets réalisés à pied, la pratique piétonne sur Grand Lac est le deuxième mode le plus utilisé derrière l'automobile. Or, la marche est par essence le mode universel car chaque déplacement commence et se termine à pied. Ainsi, agir en faveur des cheminements piétons est consensuel et revêt également un véritable enjeu de santé publique.

▶ Objectifs

Mettre en place une stratégie d'aménagement des trottoirs visant à améliorer le confort des piétons et répondre aux enjeux du changement climatique rendant les déplacements à pied inconfortables du fait des températures élevées générant des îlots de chaleur. Mettre en en parallèle une stratégie visant à déterminer les itinéraires piétons devant être mise en accessibilité pour tous à horizon du PDM.

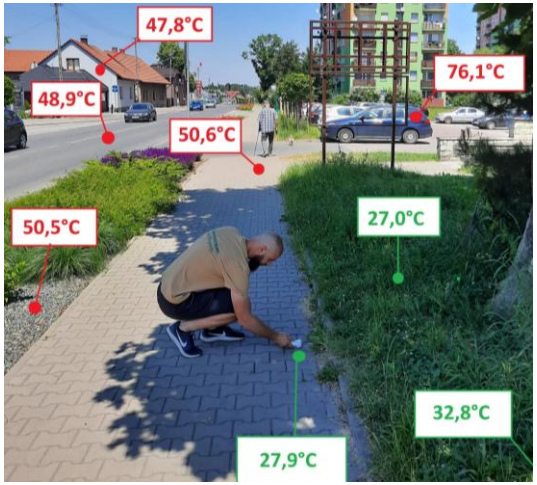
Afin d'encourager le développement de la pratique de la marche pour des déplacements de courtes distances, il **s'agira d'aménager des cheminements piétons de qualité aussi bien sur l'aménagement lui-même** (revêtement en bon état, respect des normes accessibilité pour tous, sécurité des traversées piétonnes) **qu'en termes d'agrément** (verdure, proximité de la circulation automobile… mais aussi le traitement des rez-de-chaussée d'immeuble !).

▶ Mesures à mettre en place

1/ Arrêter **un plan marche sur Grand Lac** ;
2/ Mettre en place les principes du plan marche dans les secteurs stratégiques

Atelier citoyen : Définir et sécuriser des cheminements piétons structurants et sécurisés, à l'écart de la voirie mais aussi plus directs / Rendre la marche plus agréable : moins de bitume, plus d'espaces verts, création d'espaces conviviaux (lieux de repos et de rencontre) qui encouragent les gens à marcher ou à faire du vélo en toute sécurité (bancs, zones de repos, aires de jeux, aménagements paysagers …)

Rôle des acteurs	
Grand Lac	*Réalisation du plan marche en coordination avec les plans marches communaux quand ils existent*
Communes	*Mise en place d'aménagements sur les principes du plan marche au regard du PPI de chaque commune.*



Auteur : Czechowiczanie dla przyrody

Impact du type de revêtement sur le phénomène d'îlot de chaleur

	JOUR	NUIT
Asphalte noir (trottoir)	très chaud	chaud
Béton bitumineux	très chaud	chaud
Dalle granit	modérément chaud	chaud
Stabilisé	modérément chaud	frais
Espace végétalisé	frais	frais

Source : APUR

2025	2026	2027	2028	2029	2030 et +
Mise en place d'un plan marche sur Grand Lac		Mise en place des aménagements sur les principes du plan marche au fur-et-à mesure des investissements prévus dans les PPI des communes.			

Impacts report modal

Faibles — Elevés ✓

Faisabilité technique

Simple — Complexe ✓

Faisabilité financière

Simple — Complexe ✓

Estimation financière

- Coût interne pour la réalisation du plan marche
- Coût des aménagements de cheminements piétons au regard des budgets des communes.

Suivi des mesures

- Evolution de la part modale de la marche

Œuvrer pour un territoire marchable

Sommaire

▶ Détail de l'action à mettre en place

1/ Arrêter un plan marche sur Grand Lac

Ce plan marche sera réaliser en coordination avec les communes et pourra s'appuyer sur les principes élaborés dans le cadre du plan marche d'Aix-les-Bains.

Un plan marche ne doit pas être perçu que sur le seul aspect mobilité. Il permet notamment d'améliorer la qualité de l'air et ainsi de lutter contre le changement climatique. En effet, plus la part des déplacements à pied progressera pour les trajets de courtes distances moins le recours aux énergies fossiles et leurs conséquences pour la santé et le climat seront importantes.

Le plan marche doit également permettre de répondre aux enjeux socio-économiques et urbains du territoire. Tout déplacement, qu'il soit en TC, en vélo, en automobile commence et se termine à pied. Agir positivement pour améliorer la marche offrira une amélioration de la qualité des déplacements pour tous. Un plan marche permet ainsi de mieux structurer le territoire en favorisant le développement des centralités, en donnant de la cohérence aux secteurs en mutation sur Grand Lac et en organisant des espaces de vie quotidienne appropriables à pied et en vélo.

Ce plan marche doit ainsi viser des améliorations concernant :

- **Les informations et sensibilisations sur les déplacements à pied** (signalétique piétonne avec temps de parcours, plan piéton dépliant, plan de quartiers,…).
- **Les aménagements de voirie adaptés à la marche** (voies pacifiées, aménagement d'espace de repos, entretien des trottoirs, …),
- **Le développement de la place du piéton,** que ce soit sur son espace dédié ou pour un espace à reconquérir *(renforcement de la perméabilité piétonne et franchissement adapté pour résorber les coupures)*.

Analyse des facteurs dissuasifs ou attractifs de la marche	
Les limites de la pratique de la marche	- Trafic routier *(bruit / pollution / risque accidentogène)* - Manque d'éclairage *(sentiment d'insécurité)* - Allongement des parcours *(du fait des coupures urbaines naturelles ou artificielles)* - Une place trop exiguë pour la marche *(trottoirs étroits, nombreux obstacles sur le parcours)* - Le phénomène d'îlot de chaleur
Ce qui favorise la pratique de la marche	- Un espace généreux dédié aux piétons, - La présence de mobilier urbain de confort, - Un parcours ponctué de différents points d'intérêts *(culturels, services, commerces, animations)* - Un éclairage fait pour le piéton, - La présence de végétation / eau pour limiter l'effet de chaleur, - Une densité forte de la trame viaire ouverte aux piétons *(base carrée de 50 m. à maximum 100 m. de côté)*

Les enjeux du plan marche de Grand Lac	
Sur la mobilité	Optimisation des déplacements avec une meilleure attractivité des transports collectifs du fait de l'amélioration de la qualité des rabattements et une augmentation de l'usage de la marche comme mode unique et diminuant le recours à l'usage de l'automobile.
Sur la qualité de l'air	Du fait de la baisse du recours à l'automobile pour les trajets très courts
Sur la qualité de vie	Penser différemment la marche en ville impose une réflexion pluridimensionnelle. Les espaces publics doivent être plus partagés. Les distances doivent être raccourcies, grâce à une ville organisée autour des centralités locales et des continuités des modes actifs. Enfin, ce nouveau modèle urbain impose une logique d'équité et de cohésion sociale sous le prisme d'une accessibilité universelle et vertueuse pour la santé publique.

▶ Détail de l'action à mettre en place

2/ Mettre en place les principes du plan marche dans les secteurs stratégiques

Le long des parcours il conviendra de déployer une signalétique adaptée. L'objectif est d'utiliser différemment l'espace public avec un jalonnement au sol, de mobilier urbain anti-stationnement pour de l'information et des panneaux de signalisation avec les temps de parcours. Lors de l'aménagement des signalétiques, il sera veillé à leur intégration paysagère.

Travailler sur les revêtements



Végétaliser les arrêts de bus



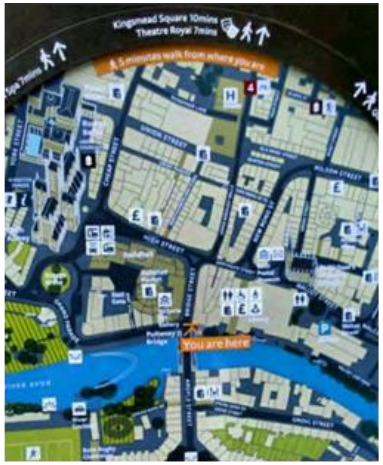
Planter des arbres



La micro implantation florale



Prendre en compte des éléments de confort pour les piétons. Le plan Marche de Grand Lac doit être le départ d'une reconquête de l'espace public pour la végétalisation ou des micros-espaces publics végétalisés, l'installation de bancs, d'amélioration de l'éclairage nocturne, de travailler sur les temps de vert aux carrefours à feux,…



Plan sur totem avec les points d'intérêt proches



Rosace sur borne



Signalétique Temps de parcours



Signalétique incrustée

NB : Il s'agit d'avoir une démarche systématique d'intégration de l'économie circulaire dans tous les éléments conçus. L'économie circulaire est entendue ici comme la limitation d'utilisation de ressources (sobriété), l'approvisionnement local en matériaux (au maximum issu du territoire), et le réemploi des matériaux situés sur le périmètre d'intervention. Il s'agit d'intégrer systématiquement cette approche et les contraintes associées dans tous les éléments conçus et dans le phasage du projet.

▶ Détail de l'action à mettre en place

2/ Mettre en place les principes du plan marche dans les secteurs stratégiques

Le plan marche devra notamment être mis en œuvre de manière prioritaire dans les secteurs où la pratique piétonne attendue est la plus forte. En effet, l'objectif n'est pas tant de créer des aménagements sur l'ensemble des voiries urbaines, mais de **définir des cheminements piétons structurants à traiter en priorité,** à partir de secteurs à enjeux : les centralités urbaines, les commerces, les équipements scolaires, les arrêts TC structurants…

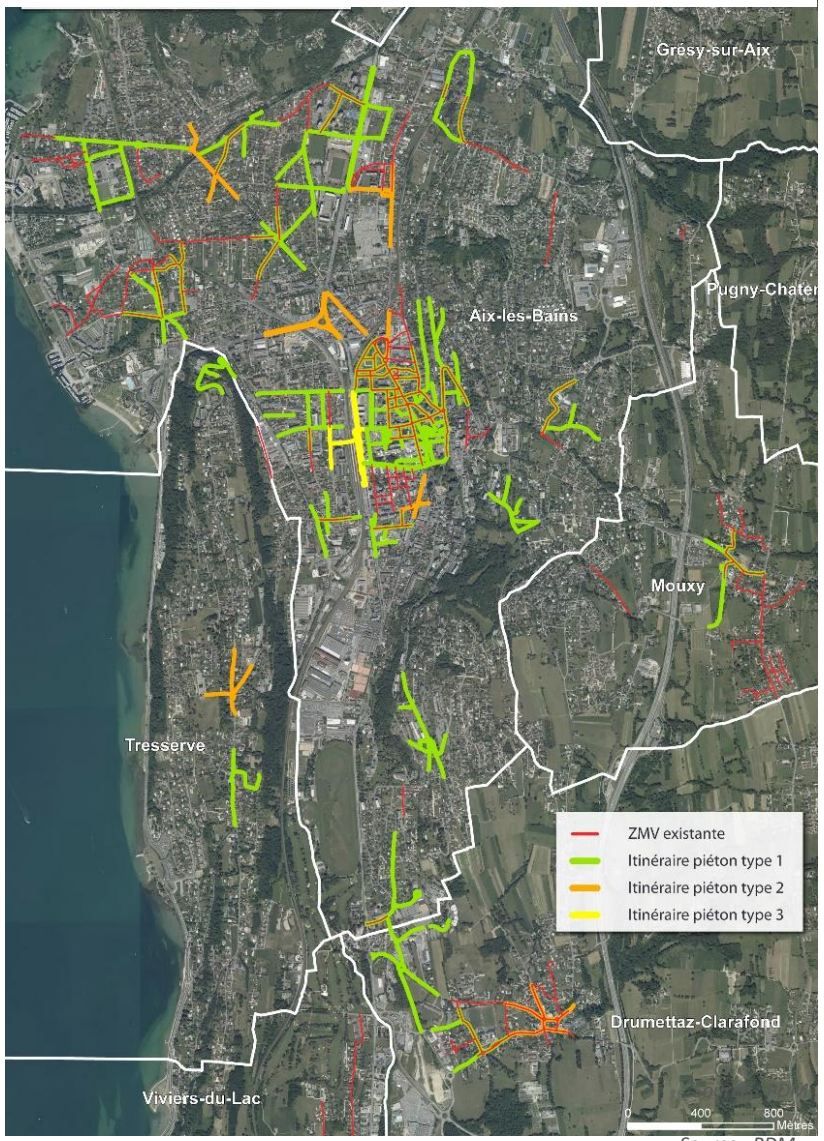
La réalisation de cheminements sécurisés et répondant au plan marche étant un investissement important pour les collectivités, il convient de prioriser les **secteurs où se concentre une intensité piétonne.**

Ces secteurs ont été identifiés dans le PDM à partir d'isochrones à pied depuis les principaux pôles générateurs de flux piétons. Ainsi, l'intensité des flux piétons a été indiquée par tronçon de voirie et ventilée selon 3 types :

- ✓ **Type 1 : forte intensité piétonne**, correspondant au centre-ville d'Aix-les-Bains et aux établissements scolaires (écoles élémentaires, collèges, lycées, établissements supérieurs) ;
- ✓ **Type 2 : intensité piétonne moyenne**, correspondant aux secteurs de commerces de proximité dans les quartiers d'Aix-les-Bains et les communes périurbaines ;
- ✓ **Type 3 : intensité piétonne faible**, correspondant aux secteurs de rabattement sur les gares et les principaux pôles d'échanges multimodaux dans une logique de 100 à 150 mètres autour.

Type	Linéaire (km)
1	61,6 km
2	13,3 km
3	6,1 km
Total	**81 km**

Schéma de principe : Zoom cheminements piétons prioritaires sur Aix-les-Bains



Source : PDM

Action 1.8 Favoriser l'accessibilité de tous

Sommaire

▶ Constats du diagnostic

Offrir un déplacement à pied accessible à tous est une nécessité sur Grand Lac. L'accessibilité universelle est primordiale pour les PMR et plus confortable pour les personnes valides.

▶ Objectifs

Il convient d'aller, conformément à la loi, vers une mise en accessibilité des arrêts de bus sur Grand Lac et d'œuvrer pour une accessibilité sur une partie des itinéraires piétons du territoire.

▶ Mesures à mettre en place

Dans la temporalité du PDM, il convient de prioriser les actions en s'attachant à traiter en priorité les itinéraires structurants et secteurs prioritaires : les centralités urbaines, les commerces, les équipements scolaires, des points d'arrêts de TC dans un rayon de 200 m…

1/ Mettre aux normes **d'accessibilité** l'ensemble des **cheminements piétons identifiés** ;

2/ Réaliser un **audit de l'accessibilité** dans un rayon de 200 m **autour des arrêts prioritaires de transports collectifs** ;

3/ D'appliquer la loi pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées et notamment s'appuyer sur l'agenda d'accessibilité des arrêts dans le cadre du Sd'AP validé en novembre 2015 par Grand Lac.

Rôle des acteurs	
Grand Lac	*Audit de l'accessibilité de la voirie depuis les points d'arrêts prioritaires de TC dans un rayon de 200 m.*
Communes	*Audit et mise en place des cheminements prioritaires*



Arrêt de bus accessible à la gare d'Aix-les-Bains
Crédit photo : Christophe BAUDOT

Atelier citoyen :
Rendre la marche plus accessible : trottoirs larges, traversées de routes sécurisées (ne pas hésiter à supprimer des places de stationnement pour améliorer la visibilité), signalétique piéton

2025	2026	2027	2028	2029	2030 et +
Arrêter par les communes les cheminements à mettre aux normes d'accessibilité. Réalisation de l'audit autour des arrêts prioritaires		Mise en accessibilité des cheminements prioritaires			

Impacts report modal

Faibles — Elevés ✓

Faisabilité technique

Simple — Complexe ✓

Faisabilité financière

Simple — Complexe ✓

Estimation financière

- A parfaire
- Coût moyen pour la mise en accessibilité d'un Km de voirie : 115 K€
- Coût moyen pour la mise en accessibilité d'un arrêt de TC : 12 K€
- Coût de l'audit d'accessibilité dans un rayon de 200 m. des arrêts prioritaires de TC à parfaire

Suivi des mesures

- Evolution de la part modale de la marche
- Km de voirie mise en accessibilité.

Favoriser l'accessibilité de tous

Sommaire

▶ Détail de l'action à mettre en place

1/ Mettre aux normes d'accessibilité l'ensemble des cheminements piétons identifiés

A l'échelle de Grand Lac, 55,9 Km de cheminements piétons sont identifiés par le PDM comme prioritaires pour la mise en accessibilité à horizon du PDM.

L'identification des cheminements prioritaires a été réalisée en fonction d'une stratégie répondant au moins à 2 des 3 besoins suivants (rabattement vers les principaux arrêts de TC, desserte des centralités ou rabattement vers un établissement scolaire).

3 stratégies :

1/ Etablissements scolaires : Prise en compte des cheminements en rabattement vers les écoles maternelles et élémentaires dans un rayon de 5 minutes à pied.

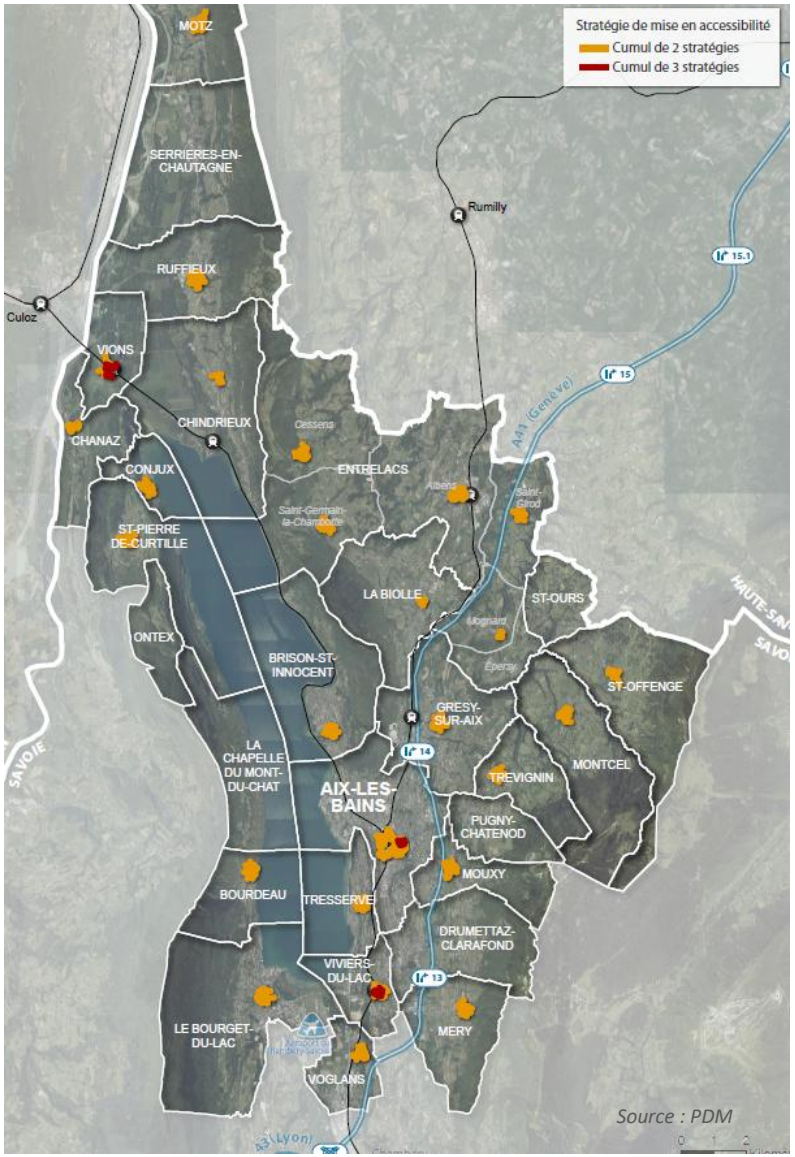
2/ Arrêt de TC principaux : Prise en compte des cheminements en rabattement vers un arrêt de bus à fréquence de passage élevée et les gares.

3/ Centralité : Prise en compte des cheminements inclus dans les secteurs de centralités.

Seuls les linéaires de voirie cumulant au moins une réponse à deux stratégies ont été conservés ici. Les communes sur cette base, devront identifier les cheminements à mettre en accessibilité pour tous à horizon du PDM.

	2 stratégies	3 stratégies	TOTAL en Km
Aix-les-Bains	7,5	0,6	8,1
La Biolle	0,8		0,8
Bourdeau	2,2		2,2
Le Bourget-du-Lac	3,1		3,1
Brison-Saint-Innocent	2,0		2,0
Chanaz	1,7		1,7
Chindrieux	0,8		0,8
Conjux	1,8		1,8
Entrelax	8,9		8,9
Grésy-sur-Aix	2,7		2,7
Méry	2,1		2,1
Montcel	2,1		2,1
Motz	2,7		2,7
Mouxy	2,2		2,2
Ruffieux	3,0		3,0
Saint-Offenge	1,5		1,5
Saint-Pierre-de-Curtille	2,0		2,0
Tresserve	1,8		1,8
Trévignin	2,0		2,0
Vions	0,9	1,8	2,7
Viviers-du-Lac	1,2	1,4	2,7
Voglans	2,8		2,8
GRAND LAC	**55,9**	**3,8**	**59,7**

Schéma de principe : Secteurs privilégiés pour la mise en accessibilité de la voirie



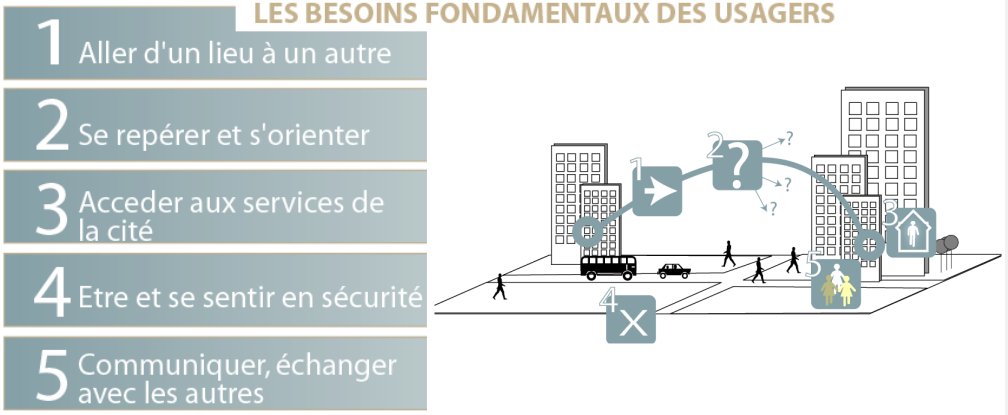
Favoriser l'accessibilité de tous

Sommaire

▶ Détail de l'action à mettre en place

2/ Réaliser un audit de l'accessibilité dans un rayon de 200 m autour des arrêts prioritaires de transports collectifs

Conformément à la loi, un audit d'accessibilité sera mené dans un rayon de 200 m. autour des arrêts prioritaires de TC. Ce travail permettra de définir les travaux à mener pour réaliser les aménagements de voirie de manière à garantir une accessibilité universelle. Cet audit pourra notamment être repris pour les itinéraires prioritaires à aménager.



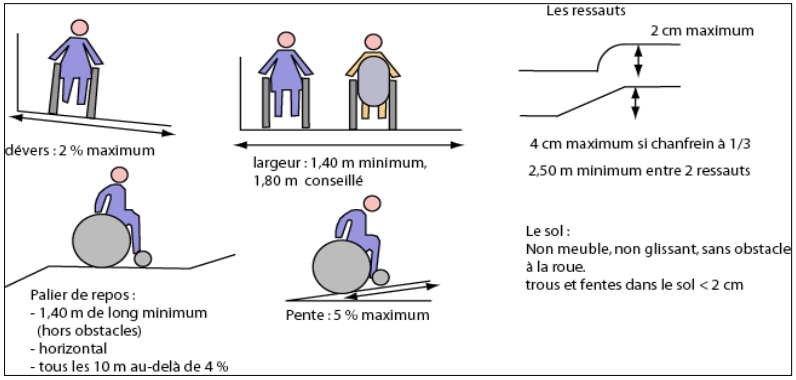
3/ D'appliquer la loi pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées

Un travail de mise en accessibilité des arrêts de bus a été mis en place depuis le Sd'AP de 2015 sur le réseau Ondéa. Ainsi, alors que 69 arrêts étaient accessibles alors, en 2024, ce sont 123 arrêts qui sont accessibles sur les 152 arrêts des 3 lignes structurantes.

Il convient de continuer ces aménagements sur les 12 arrêts actuellement non accessibles mais aménageables. 17 arrêts sont déclarés en impossibilité technique avérés.

Concernant le matériel roulant , les 32 bus sont 100 % accessibles.

.



Les règles permettant à un cheminement d'être accessible

Action 1.9 Utiliser des espaces actuellement dévolus aux stationnements automobiles à d'autres usages

Sommaire

▶ Constats du diagnostic

La volonté partagée par tous les acteurs d'offrir de meilleures conditions de déplacement pour les modes actifs et les transports collectifs se heurte à un problème majeur de disponibilité du foncier sur l'espace public.

▶ Objectifs

Pour garantir la bonne application de la mise en œuvre du maillage cyclable, l'amélioration de la performance des lignes fortes du réseau de bus ou encore le développement de stationnement vélo, le PDM propose la mise en place des mesures visant à limiter le stationnement sur voirie avec des actions sur la règlementation et le contrôle du stationnement. Ainsi, les places de stationnement sur le territoire seront utilisées avec une rotation améliorée, par moins d'automobilistes du fait du report modal attendu ce qui permettra de rationnaliser l'offre de stationnement en voirie pour d'autres usages.

▶ Mesures à mettre en place

La potentielle réserve de capacité de 5 % des places de stationnement sur Grand Lac permettra l'utilisation des espaces de stationnement automobiles pour d'autres usages, notamment :

- Les places de stationnement sur les axes de circulation bus pourront **permettre la réalisation de couloirs réservés bus ou de couloirs d'approches bus en amont des carrefours à feux** ;
- **Pour poursuivre, l**a **mise en place des aménagements cyclables** rendra nécessaire dans de nombreux cas de restreindre l'offre de stationnement sur un seul côté.
- Les places **en amont des traversées piétonnes pourront être utilisées pour le stationnement vélo** ou pour de la végétalisation pour éviter l'effet îlot de chaleur, dans ce cas, la dé imperméabilisation des sols sera privilégiée ;

Rôle des acteurs	
Grand Lac	*Identifie les axes où la rationalisation de l'offre de stationnement est nécessaire pour la réalisation des aménagements cyclables ou d'espaces dédiés aux bus.*
Communes	*Mise en œuvre de la rationalisation de l'offre de stationnement en voirie.*



Emprise de stationnement longitudinale le long de l'av. De Gaulle à Aix-les-Bains

Atelier citoyen :
L'atelier pense qu'il n'y aura pas d'innovation durable sans contraintes sur l'usage de la voiture, et réel changement culturel, doublé d'investissements dans les mobilités alternatives.

Impacts report modal

Faibles	Elevés
	✓

Faisabilité technique

Simple	Complexe
✓	

Faisabilité financière

Simple	Complexe
✓	

Estimation financière

- Coût estimé dans les différentes actions concernées par une rationalisation des places de stationnement pour la mise en œuvre des aménagements.

Suivi des mesures

- Evolution du nombre de places de stationnement par commune sur l'espace public
- Evolution des parts modales dans les trajets domicile travail

2025	*2026*	*2027*	*2028*	*2029*	*2030 et +*
Réaffectation de la place de stationnement en amont des traversées piétonnes		Suppression de places de stationnement en fonction des aménagements cyclables et de ceux favorables à la performance des TC.			

Sommaire

Orientation n° 2

Développer l’offre et les services pour favoriser l’usage des modes alternatifs à l’automobile

Toutes les alternatives à l'automobile doivent être renforcées, tant en offre qu'en service. Elles seules provoqueront et accompagneront le retrait de la voiture sur le territoire. Il faut pour cela assurer un maillage cohérent en réseau cyclable et en transports en commun.

En action socle pour répondre à cette orientation, le développement de l'offre TER qui constitue un réseau essentiel pour les déplacements du quotidien que ce soit en direction de Chambéry, Annecy, Lyon ou Genève.

Concernant le développement de l'offre alternative à la voiture individuelle, il convient de continuer de développer le réseau Ondéa que ce soit au niveau des lignes régulières ou du réseau de transport à la demande afin d'offrir la meilleure solution de transports collectifs aux habitants / actifs et visiteurs de Grand Lac.

L'intermodalité doit également continuer à se développer notamment au niveau des pôles d'échanges afin de rendre cohérente la politique de rabattement en cycle en lien avec le schéma directeur cyclable mais également l'accueil de véhicules automobiles au niveau des gares.

Il convient également d'œuvre pour favoriser le covoiturage, l'autosolisme, notamment dans les trajets domicile-travail, engendre des flux de véhicules importants en heures de pointes qui congestionnent les axes. Or, plus de personnes dans chaque véhicule c'est moins d'automobiles tous les jours sur les routes.

En lien avec le schéma directeur cyclable il est nécessaire de poursuivre le développement des services associés et notamment du stationnement des cycles car, en vélo comme en auto on part toujours d'une place de stationnement pour en rejoindre une autre, or, si le stationnement cyclable n'est pas assuré sur le trajet, la pratique cyclable peut en pâtir.

Le développement de services et d'équipements favorables à l'écomobilité est essentiel pour permettre à la fois d'accompagner le nécessaire besoin d'un avitaillement différent que le thermique mais également de limiter la motorisation des ménages en développant l'autopartage.

Action SOCLE — Création d'un Service Express Régional Métropolitain (SERM) au niveau de Métropole Savoie

Sommaire

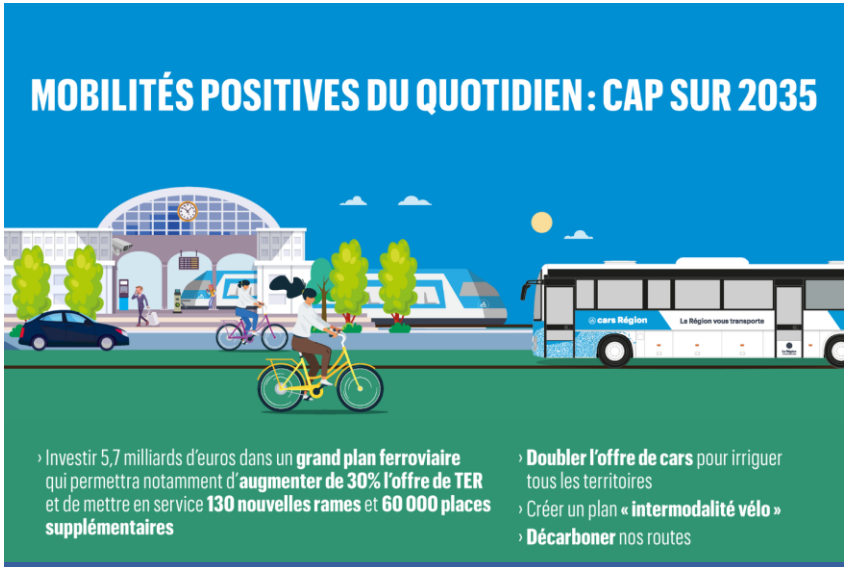
▶ Rappel du cadre légal des SERM

Un Service Express Régional Métropolitain (SERM) (initialement appelé « RER métropolitain ») est une offre de mobilité fiable, fréquente et facile à utiliser, au service des habitants de périphérie des métropoles. Son objectif est d'améliorer la desserte entre une ville centre et sa zone périurbaine en renforçant l'offre ferroviaire, et en la complétant si nécessaire par d'autres modes.
La loi promulguée le 27 décembre 2023 facilite la mise en œuvre des SERM en mettant en place des outils à même d'accélérer leur réalisation. Elle définit les SERM et leur périmètre, précise que le statut de SERM sera conféré à un projet par arrêté du ministre chargé des Transports sur la base d'une proposition conjointe et concertée des collectivités locales. Elle prévoit également que ces projets s'appuient sur l'expertise partagée de SNCF Réseau et de la Société des Grands Projets (SGP), en donnant à cette dernière la possibilité d'intervenir de plusieurs manières sur les projets (voir ci-dessous). Cette loi confirme la dimension ferroviaire des SERM qui en constitue l'ossature, tout en encourageant à compléter cette desserte avec d'autres modes utiles au projet.

▶ Les SERM au sein de la Région AuRA

La Région a pour ambition de Développer les six RER (ou SERM : services Express régionaux métropolitains) de la région (Lyon, Saint-Étienne, Grenoble, Genève-Annemasse, Clermont-Ferrand, Chambéry), et organiser les assises des RER d'Auvergne-Rhône-Alpes.

Ce développement s'inscrit dans l'amélioration des mobilités du quotidien à travers la feuille de route « Mobilité 2035 », la Région détaille les grandes exigences nécessaires à la mise en place de cette nouvelle ère, vis-à-vis des territoires ; des usagers des transports et des infrastructures ; ainsi qu'en matière d'impact sur le climat.
Certains volets seront définis progressivement, au fur et à mesure de la mise au point des projets de développement d'offres, ainsi que des discussions avec les opérateurs sur de grandes options industrielles et de modèle économique. C'est dans ce cadre que la définition du SERM à l'échelle de Métropole Savoie s'inscrit.



Le SERM « Socle de l'intermodalité en Métropole Savoie et sur Grand Lac » : Différentes actions du PDM s'appuie sur le développement du SERM que ce soit sur l'offre bus (amélioration de la performance des lignes action 1.5, développement de l'offre bus action 2.1 ; sur les pôles d'intermodalité action 2.2 ou encore sur la communication // information // parcours usagers avec les actions 3.4 et 3.5.

2025	2026	2027	2028	2029	2030 et +
Poursuite de l'étude des différents scénarios et premières améliorations de fréquence et développement de la halte de Voglans					

Acteurs concernés par cette action socle

- *Grand Lac*
- *CC Cœur de Savoie*
- *Grand Chambéry*
- *Métropole Savoie*
- *Département de la Savoie*
- *SNCF Réseau*
- *Région AuRA*
- *Etat*

Atelier citoyen :
Développer l'usage du train au niveau régional et national, notamment en soutenant les projets de doublement des lignes de trains voyageurs (lignes RER urbain Montmélian-Chambéry-Aix, ligne TER St André le Gaz-Chambéry-Aix-Annecy et lignes Grenoble et Lyon depuis Chautagne et Aix), et la réouverture des petites gares intermédiaires

Création d'un Service Express Régional Métropolitain (SERM) au niveau de Métropole Savoie

Sommaire

▶ La nécessaire coopération des territoires sur les besoins de déplacements inter-collectivités

Un travail partenarial est mené avec les EPCI voisins, les départements et la Région pour mieux mailler les liens à l'échelle d'un large bassin de mobilité allant de Grenoble à Genève ou Lyon. Ce projet est en cours de définition.

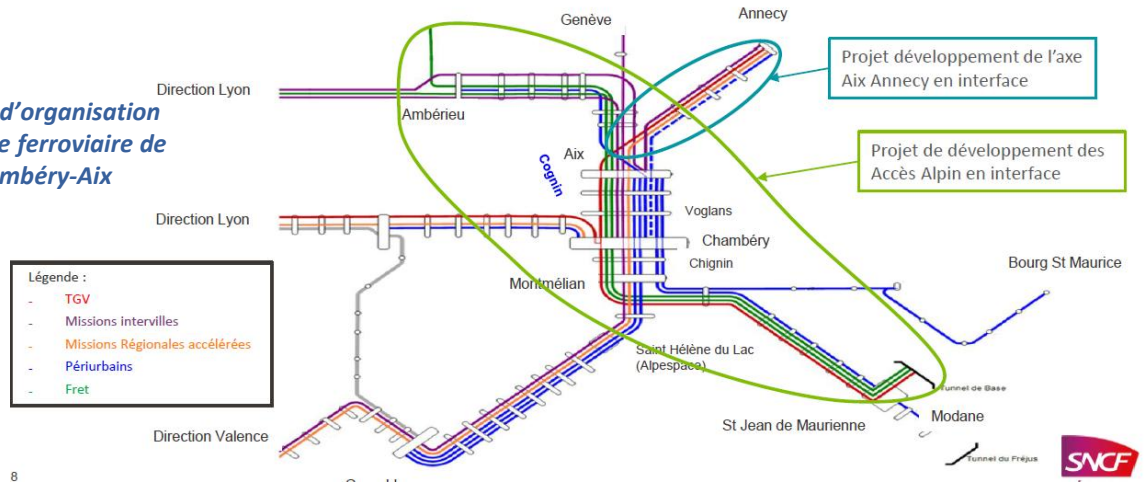
▶ Les améliorations attendues sur l'offre ferroviaire depuis Grand Lac vers les intercommunalités voisines

Objectifs de l'étude

- ✓ **Développer une offre TER de 4 trains par heure sur le périmètre entre EntreLacs / Aix-les-Bains / Montmélian**
- ✓ **Etendre le Léman Express sur Aix-les-Bains / Chambéry**
- ✓ **Création de 4 nouvelles haltes ferroviaires dont 1 à Voglans**
- ✓ **Maintien de la performance de l'offre TER régionale pour la moyenne et longue distance qui ne doit pas baisser avec le renfort des trains du quotidien à l'échelle locale**
- ✓ **Améliorer la robustesse et la régularité.**

L'étude est actuellement en cours et se base sur des scénarios à court et moyen terme. Différentes études de faisabilité (des haltes / des investissements nécessaires / des fréquentations attendues) viendront valider le scénario retenu. Il convient également que dans cette étude soit pris en compte l'impact des passages à niveau sur le trafic automobile, ainsi que le traitement des passages à sécuriser notamment sur Aix-les-Bains. Concernant le fret ferroviaire, il est indispensable que la liaison Lyon / Turin ne soit pas utilisatrice des voies ferroviaires sous peine de rendre impossible tout développement pour les trains du quotidien avec une grande vigilance sur la ligne Dijon / Modane pour le fret, notamment sur la longueur des trains et leurs nombres qui vont impliquer un temps de fermeture des passages à niveaux qui compliqueront alors la circulation sur Grand Lac et notamment au cœur d'Aix-les-Bains

Schéma d'organisation de l'étoile ferroviaire de Chambéry-Aix



La mise en place du SERM a déjà franchi un premier palier en étant pris en compte le 27 juin 2024 parmi les 15 premiers dossiers labellisés par le ministère des transports ce qui est déjà une victoire pour le PDM et la meilleure garantie que le projet suive son cours.

L'étude de préfiguration du SERM est en cours afin de préciser les coûts d'investissements et de fonctionnement du service et d'arrêter le contour opérationnel du SERM tout en arrêtant, les besoins opérationnels *(infrastructures et prise en compte de la multimodalité)*, la gouvernance, la temporalité et le financement pour une mission devant être achevée pour fin 2025.

Modernisation des voies ferroviaires pour améliorer la performance des TER :
Au niveau de Grand Lac, les lignes Aix-les-Bains / Annecy et Chambéry / Saint-André-le-Gaz (direction Lyon) devront être aménagées pour permettre l'augmentation des services ferroviaires en lien avec le développement attendu du SERM sur Métropole Savoie.

	Thématiques								
	Planification	Réseau viaire	TC	Cycles	Piétons	Stationnement	Logistique & livraisons	Communication	Nouvelles pratiques de mobilités
Développer l'offre alternative à la voiture individuelle									
2.1 – Développer l'offre bus	x		x						
2.2 – Favoriser la mise en place de réels pôles d'échanges multimodaux	x		x	x	x				
2.3 – Lutter contre l'autosolisme en favorisant le covoiturage									
2.4 – Porter la mise en œuvre d'un plan de stationnement vélo ambitieux	x			x					
2.5 – Développer l'offre de service pour les vélos et la micromobilité				x					
Développer les services et équipements favorables à l'écomobilité									
2.6 – Travailler sur les stratégies d'avitaillement des véhicules des particuliers / Poids Lourds et Bus						x			x
2.7 – Développer l'offre d'autopartage						x			x
2.8 – Déployer un outil participatif pour améliorer la sécurité des trajets en modes actifs		x	x	x	x	x			

Action 2.1 Développer l'offre bus

Sommaire

▶ Constats du diagnostic

L'offre de bus doit régulièrement évoluer, en premier lieu pour s'adapter au développement du territoire et en second pour offrir une réponse adaptée afin de « gagner » de nouveaux voyageurs que ce soit par des services plus fréquents ou une amplitude horaire augmentée.

▶ Objectifs

Le réseau urbain Ondéa est majoritairement orienté vers un public captif. Les détours effectués par les lignes et l'absence d'aménagement de priorisation ne font pas des TC une alternative crédible à l'automobile en termes de temps de trajet. Le développement du territoire va amener des flux supplémentaires qui ne seront pas en mesure d'être absorbés par la route.

▶ Mesures à mettre en place

En lien avec la création du syndicat de transport avec Grand Chambéry, Cœur de Savoie, le Département de la Savoie et Grand Lac il convient de mettre en œuvre les développements suivants qui pourront soit être réalisés à court terme soit à moyen terme dans le cadre de la prochaine délégation de service public du réseau Ondéa :

1/ Renforcer l'offre et l'amplitude horaire sur les lignes fortes du réseau Ondéa pour tendre vers un véritable réseau urbain

2/ Assurer une desserte en ligne régulière depuis Aix-les-Bains vers d'autres secteurs clés (Les Hauts de Chambéry / Futur secteur Hôpital,…)
3/ Etudier la mise en œuvre de bus Express pour relier les principaux générateurs de déplacements.

3/ Etudier une liaison de TC depuis la future halte ferroviaire de Voglans pour rejoindre Technolac

4/ Travailler sur un renforcement des lignes estivales de desserte du Lac en lien avec le développement d'une politique de stationnement payant des plages

5/ Améliorer la desserte des lignes été / hiver pour desservir le Revard

6/ Continuer le développement du transport à la demande Mobéa

7/ Mettre en place une tarification combinée des TC
8/ Agir sur la complémentarité de l'offre de TC routière Régionale et l'offre de TC

Rôle des acteurs	
Grand Lac	*Pour la mise en place des différentes améliorations sur le réseau Ondéa*
Grand Chambéry	*Pour la mise en cohérence des réseaux Ondéa & Synchro Bus*



Atelier citoyen :
Faire coïncider les bus aux horaires des principaux trains, jusqu'au dernier train et en rapport avec les besoins de la population. Ex : Pas de bus le dimanche en soirée au retour de week-end.

2025	2026	2027	2028	2029	2030 et +
Identification des axes de progression du réseau Ondéa en lien avec la création du syndicat de transport en amont de la future DSP			Mise en place du nouveau réseau Ondéa		

Impacts report modal

Faibles	Elevés
	✓

Faisabilité technique

Simple	Complexe
	✓

Faisabilité financière

Simple	Complexe
	✓

Estimation financière

- Un développement attendu de l'offre de TC sur Grand Lac qui sera financé dans le cadre d'avenant à la présente délégation de services publics ou pris en compte dans la future DSP

Suivi des mesures

- Evolution de la fréquentation des différentes lignes de bus restructurées
- Evolution de la part modale des transports collectifs

Action 2.2 Développer / renforcer les services au niveau des pôles d'échanges multimodaux

Sommaire

▶ Constats du diagnostic

L'amélioration de l'intermodalité et du rabattement des modes alternatifs à la voiture sur les pôles d'échanges est essentielle pour garantir un bon usage des TC.

▶ Objectifs

Il convient de faciliter l'accessibilité en modes actifs des pôles d'échanges du territoire en pacifiant ces accès particulièrement aux entrées des pôles. Ceci permettra notamment d'améliorer l'intermodalité des pôles d'échanges et d'intensifier l'usage des TC et des modes actifs en rabattement sur les pôles.

Rôle des acteurs	
Grand Lac	*Renforcement des arrêts de TC et de l'offre en rabattement sur les PEM* *Mise en œuvre des rabattements cyclables communautaires / Etude de faisabilité de parking de rabattement vers les PEM*
Communes	*Aménagement des rabattements piétons / cyclables au niveau communal. Développement des P+R*

Impacts report modal

Faibles — Elevés ✓

Faisabilité technique

Simple — Complexe ✓

Faisabilité financière

Simple — Complexe ✓

▶ Mesures à mettre en place

1/ Identifier les PEM

2/ Assurer un rabattement tous modes aux pôles d'échanges

3/ Etude de faisabilité de parkings jouant rabattement vers les PEM

Atelier citoyen :
Développer des pôles multimodaux, en particulier aux abords des infrastructures touristiques (ex : plages, Revard), et de transport (ex : gares).



Gare d'Aix-les-Bains *Crédit photo : Christophe Baudot*

Estimation financière

- Coût inclus dans les actions de maillage cyclable, évolution des politiques de stationnement, développement du stationnement vélo,…

Suivi des mesures

- Evolution des parts modales en accès aux pôles d'échanges
- Evolution des parts modales en TC

2025	*2026*	*2027*	*2028*	*2029*	*2030 et +*
Identification des travaux à mener au sein des PEM	Mise en place des travaux d'aménagement des PEM / Etude de faisabilité de parking de rabattement vers les PEM			Réalisation éventuelle des parkings rabattement décidé dans l'étude de faisabilité	

Favoriser la mise en place de réels pôles d'échanges multimodaux

Sommaire

▶ Détail de l'action à mettre en place

LE DÉVELOPPEMENT DE L'INTERMODALITÉ AUX GARES ET HALTES FERROVIAIRES

Identifier un réseau de Pôles d'Echange Multimodaux (PEM)

La valorisation des PEM constitue un enjeu aussi fort que l'amélioration de l'offre en transport collectif.

Il s'agira donc de **veiller à ce que les conditions d'accessibilité aux pôles et de transition entre les modes sur site** (*on parle alors d'intermodalité)* **soient optimales**, afin d'en faire des espaces attractifs et structurants pour encourager et faciliter l'usage des TC.

Outre les **6 gares et haltes ferroviaires** de Grand Lac qui sont des PEM évidents la constitution du réseau PEM s'appuiera également sur les aires de covoiturages.
Ce réseau de 9 pôles pourra être complété à terme par des **arrêts de TC routiers en fonction de l'évolution de la desserte.**

De même, des aires de covoiturage est également projetée sur Ruffieux ou Drumettaz-Clarafond. Les logiques de rabattement seront également à prévoir.
Il est également prévu, en lien avec le SERM, le développement d'un PEM sur la **future halte de Voglans** et sur **Technolac l'amélioration du fonctionnement de la zone d'arrêt de TC.**

Pour les secteurs où la création d'emplacements de stationnement est nécessaire, il conviendra de le mettre en place dans des lieux qui ne nécessitent pas une artificialisation des sols.

Gares et Haltes ferroviaires	Rabattement automobile	Rabattement cyclable	Rabattement piéton	Rabattement TC routiers
Aix-les-Bains	améliorer	conforter	conforter	conforter
Albens	conforter	améliorer	conforter	améliorer
Chindrieux	améliorer	améliorer	améliorer	améliorer
Grésy-sur-Aix	améliorer	intensifier	conforter	intensifier
Vions-Chanaz	conforter	améliorer	améliorer	conforter
Viviers-du-Lac	conforter	intensifier	conforter	conforter
Autres PEM				
Covoiturage Grésy-sur-Aix	conforter	intensifier	améliorer	améliorer
Pôle du Bourget-du-Lac	conforter	conforter	améliorer	conforter
Covoiturage Villarcher à Voglans	Conforter	améliorer	améliorer	améliorer
Zone d'arrêt de TC à Technolac	Conforter	améliorer	Conforter	améliorer
Futurs PEM				
Covoiturage Ruffieux *Hameau de Viuz*	À créer	intensifier	améliorer	améliorer
Covoiturage Drumettaz-Clarafond	À créer	améliorer	améliorer	intensifier
Future halte ferroviaire à Voglans	À créer	intensifier	intensifier	intensifier

Conforter : Entretien de l'existant et mise à niveau éventuel

Améliorer : Nécessite une mise à niveau importante

Intensifier : Nécessite des aménagements supplémentaires

A créer : Nécessite la réalisation complète d'un aménagement

Favoriser la mise en place de réels pôles d'échanges multimodaux

Sommaire

▶ Détail de l'action à mettre en place

Assurer des conditions de rabattement automobile optimisées sur les pôles multimodaux et étudier la faisabilité d'augmentation des capacités.

Il s'agira de vérifier que **l'offre de stationnement soit d'une part suffisante et d'autre part accessible depuis ou vers le PEM.**

- ✓ A Aix-les-Bains l'offre actuelle est insuffisante et le report sur le quartier Liberté problématique, mais **il convient de densifier l'offre de stationnement gare existante en étudiant la faisabilité d'un parking silo.**
- ✓ A **Grésy-sur-Aix**, aller vers une augmentation de la capacité du P+R **en étudiant la faisabilité d'extension du parking**.
- ✓ A **Chindrieux et Vions-Chanaz,** l'offre est actuellement suffisante mais elle n'est pas en mesure d'accueillir une augmentation de la demande, **une étude de faisabilité d'une augmentation des capacités doit être réalisée.**
- ✓ Sur les autres PEM, l'offre existante assurera des conditions de rabattement suffisante ;
- ✓ Les gares et leurs espaces de stationnement devront être jalonnés et identifiés comme des parcs relais P+R.



Exemples de jalonnement efficace à la gare de Lancey (38)

Assurer des conditions de rabattement piétons sécurisées sur les pôles multimodaux

La qualité des aménagements piétons existants sont disparates et nécessitent une attention particulière :

- ✓ Pour **relier les PEM aux centralités communales** (Grésy-sur-Aix (500m), Chindrieux (850m), Viviers-du-Lac (70m), Drumettaz-Clarafond (300m)) et aux pôles générateurs à proximité, en particulier pour les PEM situés aux abords des zones commerciales aménagées surtout pour l'automobile (Grésy-sur-Aix et Drumettaz-Clarafond) ;
- ✓ En assurant des **conditions sécurisées de traversée des voies ferroviaires** (Vions/Chanaz), ou en aménageant des passages au-dessus ou sous voies (Aix-les-Bains vers le quartier Liberté, Grésy-sur-Aix).

Apporter une plus-value à ces PEM en veillant à un bon niveau de confort et de sécurité

Le froid, la pluie, le sentiment d'insécurité sont autant de freins à l'usage des transports collectifs. L'aménagement des PEM se devra d'être :

- ✓ **Agréable et confortable pour les usagers** (banc, abri, lumière, verdure…) ;
- ✓ **Sécurisé** (distance entre la zone d'attente et l'aménagement routier ou ferroviaire, éclairage public à proximité de la zone, vitesse routière limitée) ;
- ✓ **Fonctionnel** (des distances à parcourir les plus faibles possibles entre les différents modes avec des cheminements logiques, faciles et accessibles pour le piéton) ;
- ✓ **Pratique** (affichage dynamique des horaires, vente de titres de transports, fiches horaires, plans, jalonnement…).



Exemple de pôle d'échange (Maienfeld, Suisse)

Action 2.3 — Lutter contre l'autosolisme en favorisant le covoiturage

Sommaire

▶ Constats du diagnostic

En moyenne sur les trajets de courte distance, le taux d'occupation des véhicules est de 1,43 pers. Si on augmentait ce taux à 1,7 pers. par voiture une baisse de 16 % de la circulation serait observée.

▶ Objectifs

Mettre en place des conditions améliorées pour favoriser le covoiturage sur courte et longue distance depuis Grand Lac

▶ Mesures à conforter

1/ Mise en œuvre du schéma directeur de covoiturage

Sur Grand Lac, 6 lignes sont préconisées. La mise en œuvre se poursuit à court terme en continuant le développement du covoiturage organisé via l'incitatif financier et en renforçant l'offre spontanée destinée aux déplacements ponctuels et de loisirs. A horizon de 2030, il est prévu un développement d'un réseau d'infrastructures facilitant la pratique du covoiturage (offre de stationnement de covoiturage de courte durée) et de proposer une offre de covoiturage intégrée avec toutes les collectivités voisines.

2/ Accompagner la gratification pour le conducteur dans le cadre de covoiturage

Depuis le 16 octobre 2023 les collectivités de Savoie se sont associées pour lancer un dispositif d'incitation au covoiturage via l'application BlaBlaCar Daily pour les trajets de plus de 5 Km.

Le trajet est offert par la collectivité pour le passager et le conducteur est indemnisé.



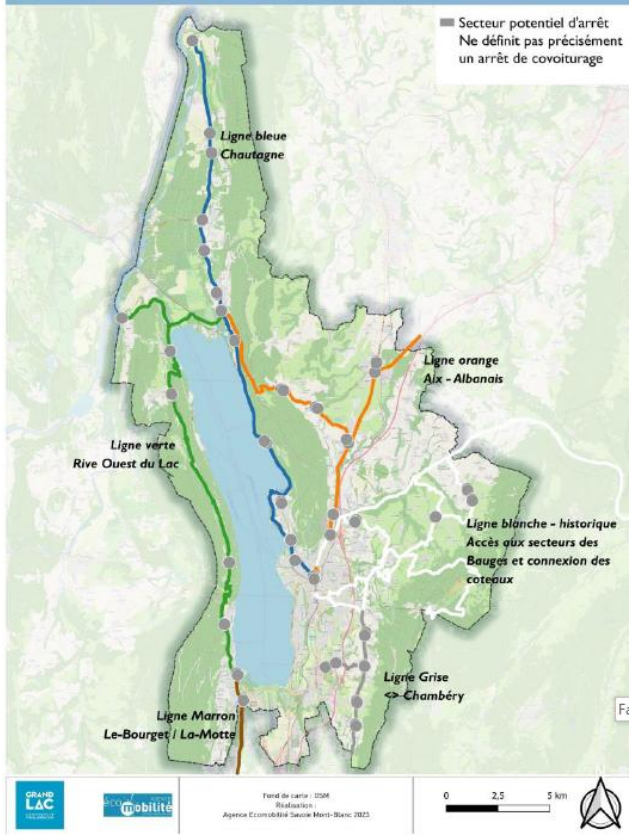
Bornes de covoiturage
Crédit photo : Grand Lac

Atelier citoyen :
Nous reconnaissons les efforts et les investissements réalisés et en cours de réalisation pour développer le covoiturage et l'autostop, notamment le partenariat BlaBlaCar Daily, et la mise en place de bornes de covoiturage spontané (autostop).

Rôle des acteurs	
Grand Lac	*Mise en place du schéma directeur de covoiturage*
Communes	*Mise en place du stationnement covoiturage de courte durée*

Schéma directeur de Covoiturage
Module "Covoiturage Spontané"

Proposition des lignes potentielles de covoiturage



Impacts report modal

Faibles	Elevés
	✓

Faisabilité technique

Simple	Complexe
✓	

Faisabilité financière

Simple	Complexe
	✓

Estimation financière

- Grand Lac a budgété un coût annuel de gratification / communication de 77 K€/an.

Suivi des mesures

- Taux d'occupation des aires de covoiturage
- Evolution des trafics routiers
- Suivi de la gratification

2025	2026	2027	2028	2029	2030 et +
Continuer le développement du covoiturage organisé et renforcer l'offre spontanée		Créer des infrastructures pour le stationnement de covoiturage de courte durée et intégrer l'offre de covoiturage avec toutes les collectivités voisines.			

Action 2.4 Porter la mise en œuvre d'un plan de stationnement vélo ambitieux

Sommaire

▶ Constats du diagnostic

Un développement des stationnements des cycles sur Grand Lac qu'il convient de poursuivre.

▶ Objectifs

Répondre aux objectifs de parts modales souhaitées pour le vélo en déployant des emplacements vélos sur la voirie et l'espace public et au niveau des pôles d'échanges.

▶ Mesures à mettre en place

1/ Valoriser les emplacements de stationnement à supprimer en amont des passages piétons en conformité avec les dispositions de la LOM

Ceux-ci peuvent être le déploiement de stationnements vélos, mais également être mis à profit pour de la végétalisation ou pour désencombrer les trottoirs des mobiliers urbains.

2/ Equiper l'ensemble des PEM de stationnements vélos en nombre suffisant pour répondre aux objectifs minima de part modale

Pour chaque PEM, il a été défini un potentiel d'utilisation du vélo en rabattement; puis en considérant la fréquentation connue de chaque pôle d'échange, un volume de stationnement vélo à minima est à prévoir.

3/ Déployer des vélobox sur l'espace public dans les quartiers d'habitats anciens et denses

Le PDM Grand Lac propose d'offrir aux habitants des quartiers anciens et collectifs des possibilités pour stationner leur vélo s'ils ne disposent pas de place privative à domicile.

Atelier citoyen :
Stationnement vélo adapté aux usages, y compris pour les vélos cargo

Rôle des acteurs	
Grand Lac	*Achat des arceaux à déployer par les communes / équipement en stationnement cycle des PEM*
Communes	*Aménagement des places en amont des emplacements piétons / mise en place des arceaux vélos et déploiement des vélobox*





L'espace dégagé par la suppression de places de stationnement peut être valorisé de plusieurs manières :

1. **Le cas le plus courant sera la création de stationnements vélos :** 1 place de stationnement peut accueillir 4 à 5 arceaux vélos (soit 8 à 10 vélos). Selon l'hypothèse où toutes les places VL supprimées accueillent du stationnement vélo, plus de 6 000 places vélos peuvent être créées.
2. **La végétalisation,** pour tendre vers la désimperméabilisation des sols et de constitution d'un micro-ilot de fraicheur. Il s'agira de veiller au bon entretien afin d'éviter que le développement végétal forme un masque de visibilité pour les piétons.
3. **Le désencombrement des trottoirs :** points collecte de déchets en silos enterrés, panneaux d'informations, bancs, poubelles, etc. peuvent être installés sur ces espaces, en veillant à ne pas constituer un masque de visibilité.

2025	2026	2027	2028	2029	2030 et +
Mise en place des stationnements vélo en amont des traversées piétonnes. Equipement des PEM		Déploiement des vélobox			

Impacts report modal

Faibles — Elevés : ✓

Faisabilité technique

Simple — Complexe : ✓

Faisabilité financière

Simple — Complexe : ✓

Estimation financière

- 1 arceau vélo (soit 2 places) : env. 100 € HT
- 1 vélobox : 20 K€ HT
- Consignes collectives au niveau des pôles d'échanges 50 K€ HT

Suivi des mesures

- Nombre de places de stationnement vélo (global, par pôle d'échange, etc.)
- Occupation des stationnements vélos sur des points stratégiques

▶ Détail de l'action à mettre en place

1/ Valoriser les emplacements de stationnement à supprimer en amont des passages piétons en conformité avec les dispositions de la LOM

Article L118-5-1 du code de la voirie routière
Afin d'assurer la sécurité des cheminements des piétons en établissant une meilleure visibilité mutuelle entre ces derniers et les véhicules circulant sur la chaussée, aucun emplacement de stationnement ne peut être aménagé sur la chaussée cinq mètres en amont des passages piétons, sauf si cet emplacement est réservé aux cycles et cycles à pédalage assisté ou aux engins de déplacement personnel.

Les dispositions du présent article sont applicables lors de la réalisation de travaux d'aménagement, de réhabilitation et de réfection des chaussées. Les travaux de mise en conformité doivent avoir été réalisés au plus tard le 31 décembre 2026.

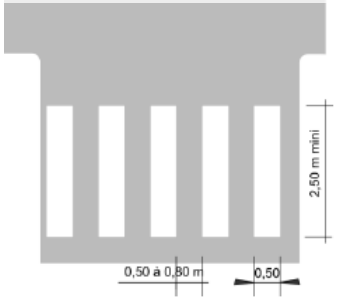
Article R417-11 du code de la route
I.- Est considéré comme très gênant pour la circulation publique l'arrêt ou le stationnement :
[…]
8° D'un véhicule motorisé à l'exception des engins de déplacement personnel motorisés, des cyclomobiles légers et des cycles à pédalage assisté : […]
c) Sur une distance de cinq mètres en amont des passages piétons dans le sens de la circulation, en dehors des emplacements matérialisés à cet effet.

Le non-respect de cette règle est puni d'une amende forfaitaire de 135 €.

>> Ne sont pris en compte que les passages piétons marqués par des bandes blanches : les traversées suggérées, non réglementaires, ne sont pas concernées.

Un passage piéton est conforme dés lors qu'il ne dispose pas d'une place matérialisée 5 mètres en amont (dans le sens de la circulation), l'emplacement à considérer étant celui situé du côté d'où vient le premier flux de circulation.

Passage piéton réglementaire



Traversée suggérée non réglementaire

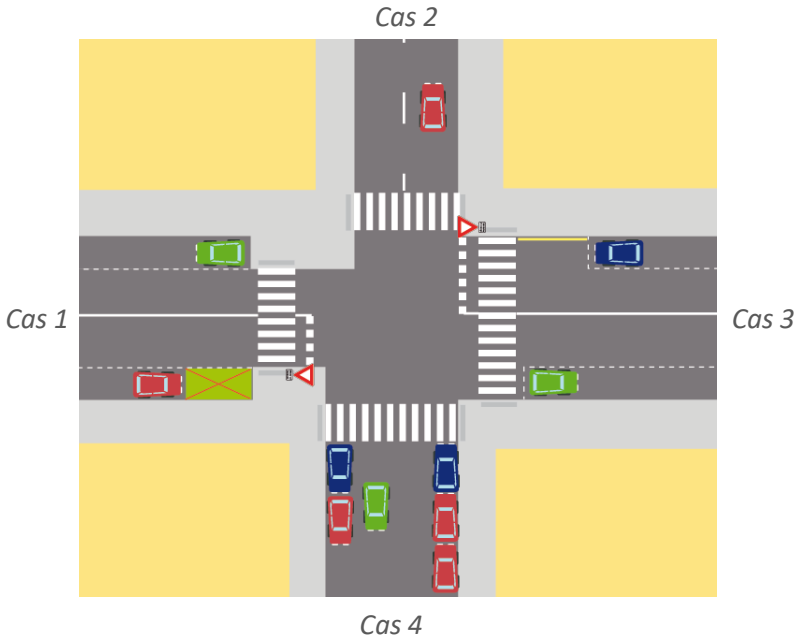


Porter la mise en œuvre d'un plan de stationnement vélo ambitieux

Sommaire

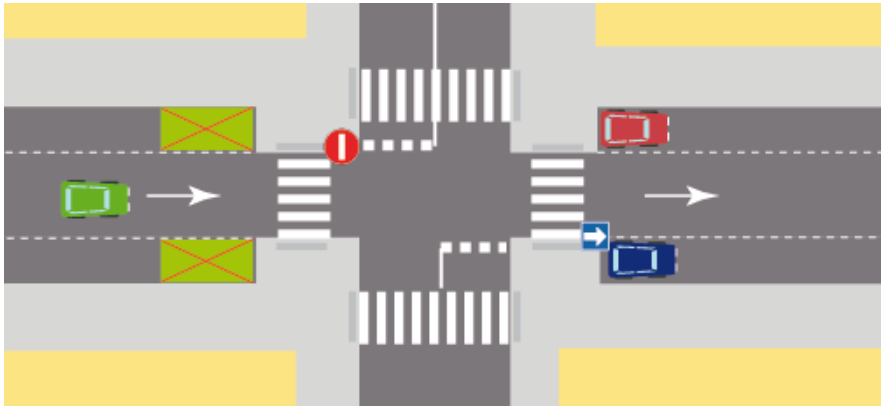
Qu'est qu'un passage piéton aux normes au sens de la LOM ?

Cas général de rues à double sens de circulation :
4 configurations

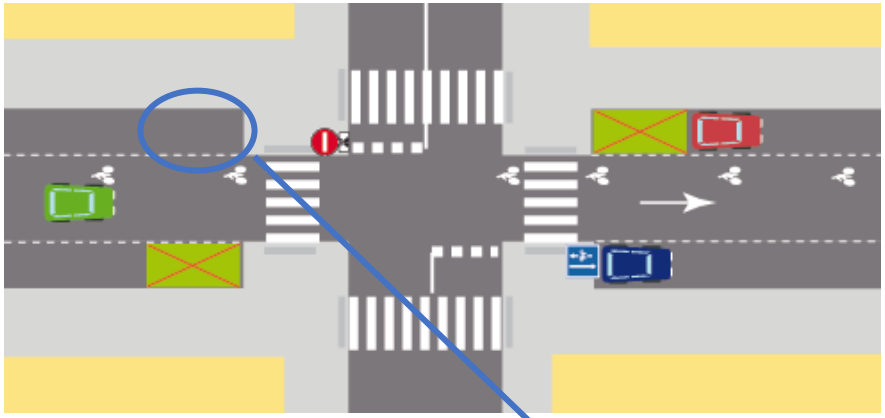


- Cas 1 : la place en amont a été supprimée au profit d'autres usages (stationnement vélo, végétalisation, etc…) ;
- Cas 2 : pas de stationnement possible dans la rue ;
- Cas 3 : une bande jaune interdit l'arrêt et le stationnement sur les 5 mètres en amont ;
- Cas 4 : aucune place n'est matérialisée dans la rue. Ici les véhicules bleus ne respectent pas l'article R417-11 du code de la route.

Cas de rues à sens unique SANS double sens cyclable :
2 places doivent être supprimées



Cas de rues à sens unique AVEC double sens cyclable :
Le double sens cyclable étant considéré comme un sens de circulation, il faut supprimer la place amont



Le CEREMA recommande aussi de supprimer cette place de stationnement

Porter la mise en œuvre d'un plan de stationnement vélo ambitieux

Sommaire

▶ Détail de l'action à mettre en place

2/ Equiper l'ensemble des PEM de stationnements vélos en nombre suffisant pour répondre aux objectifs minima de part modale

PEM	Entrants/j actuel sur un jour de semaine *(source Région AuRA 2022)*	Stationnement vélo actuel *(nbre de stationnement vélo par jour) (source Région AuRA 2022)*	Entrant / j à minima à horizon PDM	Part modale cible en rabattement avec stationnement en gare	Besoins en stationnements à minima *(base rotation 1,2 vélo par place offerte)*
Gare d'Aix-les-Bains	**3 636**	100 (113)	**4 500**	**10 %**	**375 places vélo**
Gare d'Albens	**308**	12 (6)	**500**	**5 %**	**21 places vélo**
Gare de Chindrieux	**54**	4 (3)	**70**	**5 %**	**3 places vélo**
Gare de Grésy-sur-Aix	**60**	8 (0)	**400**	**7 %**	**24 places vélo**
Gare de Vions-Chanaz	**48**	4 (4)	**60**	**5 %**	**3 places vélo**
Gare de Viviers-du-Lac	**40**	4 (2)	**400**	**7 %**	**24 places vélo**
Total Grand Lac	**4 146**	**132** (128)	**5 930** (+ 43 % de fréquentation des gares)	**Entre 5 et 10 %**	**450 places** (+ 240 % de l'offre de stationnement vélo)

Le développement attendu de l'offre de TER sur les gares de Viviers-du-Lac, Grésy-sur-Aix et d'Aix-les-Bains engendrera une augmentation de la fréquentation de ces PEM et notamment celle de Viviers-du-Lac avec 4 trains par heure attendu contre 1 actuellement. Ainsi, le besoin de stationnement vélo en gare d'Aix-les-Bains devra augmenter significativement avec 275 places vélo. Une vingtaine de places supplémentaires sont nécessaires à minima sur les PEM de Viviers-du-Lac et Grésy-sur-Aix.

La gare d'Albens, du fait du dynamisme démographique et de la part significative d'actifs travaillant sur Annecy et Genève aura également une augmentation importante de sa fréquentation, impliquant un besoin d'une dizaine de stationnements vélo en plus.

Il est à noter que la future halte ferroviaire à Voglans devra également bénéficier de stationnement vélo avec à minima une dizaine de places nécessaires.

Porter la mise en œuvre d'un plan de stationnement vélo ambitieux

Sommaire

▶ Détail de l'action à mettre en place

3/ Déployer des vélobox sur l'espace public dans les quartiers d'habitats anciens et denses

L'absence de places de stationnement vélo à domicile est un frein important au développement du vélo en milieu urbain. Le développement de vélobox suit l'espace public et permet de répondre à cette problématique. Ils devront être déployés en priorité dans les quartiers denses d'habitats collectifs anciens où il peut être parfois délicat de stationner son vélo chez soi.

Il s'agira de déployer ces vélobox en fonction de la demande. Les communes pourront communiquer sur la possibilité d'installer un tel dispositif dans les quartiers concernés et les riverains pourront faire une demande. Les vélobox seront ainsi installés sur les secteurs où les demandes sont les plus importantes.

Coût d'une vélobox de 10 places : environ 20 000 € HT
Recettes potentielles *(base 80 % d'utilisation)* **:** 240 € par an



L'exemple de vélobox – Station ILOO
Ce type de vélobox peut s'implanter sans fondation sur une place en voirie

L'exemple des stationnements Vélodéa :
3 consignes sur Grand Lac (45 places à la gare d'Aix-les-Bains, 4 places à Voglans et 10 places à Savoie Technolac) pour des recettes de 30 à 35 € par an et par place.



Consignes à vélo au Bourget-du-Lac

	Gare	Périphérie
Journée	1€	
Mois	10€	8€
Année	35€	30€
Année + entretien	65€	60€
Caution		50€

Action 2.5 Développer l'offre de services pour les vélos et la micromobilité

Sommaire

▶ Constats du diagnostic

La pratique cyclable ne peut se développer uniquement à partir des aménagements / stationnement, il convient de faciliter la « vie » des cyclistes que ce soit dans son trajet quotidien ou dans son achat de cycle.

▶ Objectifs

La volonté de Grand Lac est de favoriser et de prioriser le développement de l'offre de services vélos à caractère public, ainsi que la pratique cycliste en général. Le PDM accompagne également le développement des autres modes relevant de la micromobilité et des EDPM.

Rôle des acteurs	
Grand Lac	*Acquisition des points de relais techniques / arceaux trottinettes et mise à disposition des communes. Information sur les aides disponibles pour l'acquisition/entretien des vélos*
Communes	*Mise en place des points relais techniques et emplacements des trottinettes*

▶ Mesures à mettre en place

1/ Permettre le développement de Vélodéa avec un nouveau bâtiment d'accueil en accord avec le déploiement du service

2/ Déployer des « points relais techniques » pour les cyclistes
Ces équipements publics peuvent être installés pour permettre aux cyclistes de disposer d'outils pour réaliser une maintenance rapide de leur vélo. Il s'agit de totem comprenant un poste de gonflage et plusieurs outils en libre-service (démonte-pneus, clef plates et torx, tournevis,…). Il s'agit de positionner ces équipements en priorité dans les abris sécurisés au niveau des pôles d'échange.

3/ Matérialiser des emplacements réservés aux trottinettes
Ces emplacements peuvent par exemple être matérialisés sur les 5 mètres en amont des passages piétons, ou en prolongement des emplacements pour cycles.

4/ Renforcer l'information sur les dispositifs d'aide à l'acquisition / entretien des vélos (classique, assistance électrique,…)
Les aides disponibles fluctuent fortement selon les années et il convient de relayer les dispositifs présents afin de favoriser leur utilisation par la population de Grand Lac





Atelier citoyen :

Stations de gonflage/réparation réparties sur le réseau et régulièrement entretenues /Extension du dispositif de location de VAE, avec tarifs avantageux, et points de locations supplémentaires / Subvention ou incitation à la location ou achat de vélos musculaires ou électriques, en particulier pour des usages de mobilité urbaine

2025	2026	2027	2028	2029	2030 et +
Identification du nouveau bâtiment pour Vélodéa	Relais techniques pour les cyclistes / emplacement réservé pour les trottinettes et renforcement de l'information sur les dispositifs d'aides en lien avec les actions de communication.				

Impacts report modal

Faibles — Elevés ✓

Faisabilité technique

Simple — Complexe ✓

Faisabilité financière

Simple — Complexe ✓

Estimation financière

- Totem de réparation et d'entretien : 2 500 € HT / totem (uniquement fourniture)
- Coût d'installation d'un arceau de 12 places pour trottinettes : 500 €
- A parfaire en fonction de la localisation du nouveau bâtiment d'accueil de Vélodéa pouvant avoir un impact financier important

Suivi des mesures

- Nombre de demandes pour du stationnement des trottinettes en vélobox
- Nombre de relais techniques sur Grand Lac

Action 2.6 Travailler sur les stratégies d'avitaillement des véhicules particuliers / Poids Lourds et bus

Sommaire

▶ Constats du diagnostic

En 2022, 13 % des véhicules vendus en France sont électriques et 8 % sont des hybrides rechargeables. La mise en place progressive de la ZFE et la fin de la commercialisation des véhicules thermiques neufs en 2035 vont intensifier la transition vers des véhicules électriques et le besoin en points de recharge. De plus, la LOM a fait du déploiement du véhicule électrique une priorité pour atteindre la neutralité carbone en France d'ici 2050.
Outre le développement de l'électrique, la décarbonation du parc automobile passera également par l'accompagnement à d'autres sources d'avitaillement (Bio GNV & hydrogène).

▶ Objectifs

Accompagner et favoriser l'électrification du parc automobile par le développement de bornes sur l'espace public.
Anticiper les futurs besoins d'avitaillement en Bio GNV et hydrogène.

▶ Mesure à mettre en place

1/ Se tenir à jour des réglementations en vigueur
La Loi d'Orientation des Mobilité et les décrets du 18 juin 2019 et du 25 août 2021 fixent de nouveaux objectifs et outils pour l'électrification du parc automobile qu'il convient de mettre en œuvre.

2/ Intensifier l'installation de bornes de recharge publiques sur Grand Lac
Le nécessaire développement des bornes doit s'organiser sur le territoire, en lien avec le SDES sur la base du SDIRVE, tout en assurant que les tarifs de vente d'électricité restent accessibles de la part des opérateurs de bornes IRVE.

3/ Etudier l'opportunité de points d'avitaillement en (bio)GNV et hydrogène
L'avitaillement en (bio) GNV doit être priorisé pour le parc de bus en lien avec les dépôts bus présents et futurs sur Grand Lac et au sein des principaux secteurs logistiques du territoire. L'avitaillement en hydrogène n'est pas nécessaire sur Grand Lac compte tenu du développement de cette technologie prévue à horizon 2030 et dont l'avitaillement se fera vraisemblablement au sein de stations-services.

Rôle des acteurs	
Grand Lac	*Avitaillement des bus du réseau Ondéa*
SDES	*Déploiement des bornes IRVE sur leur territoire en lien avec le SDIRVE (Schéma Directeur pour les Infrastructures de Recharge pour Véhicules Electriques)*

Pourcentage de véhicules électriques ou rechargeables	
AIX-LES-BAINS	1,7%
BOURDEAU	4,0%
BRISON-SAINT-INNOCENT	3,2%
CHANAZ	0,6%
CHINDRIEUX	1,9%
CONJUX	3,1%
DRUMETTAZ-CLARAFOND	2,8%
ENTRELACS	2,6%
GRÉSY-SUR-AIX	3,5%
LA BIOLLE	2,5%
LA CHAPELLE-DU-MONT-DU-CHAT	2,6%
LE BOURGET-DU-LAC	4,7%
MÉRY	3,7%
MONTCEL	4,2%
MOTZ	0,7%
MOUXY	3,0%
ONTEX	3,6%
PUGNY-CHATENOD	6,4%
RUFFIEUX	1,7%
SAINT-OFFENGE	2,7%
SAINT-OURS	2,2%
SAINT-PIERRE-DE-CURTILLE	1,5%
SERRIÈRES-EN-CHAUTAGNE	1,3%
TRESSERVE	3,7%
TRÉVIGNIN	2,7%
VIONS	0,4%
VIVIERS-DU-LAC	3,4%
VOGLANS	5,5%

Source : ORE Open Data 2023

2025	*2026*	*2027*	*2028*	*2029*	*2030 et +*
Déploiement progressif des bornes IRVE & logique d'avitaillement des bus à définir sur le réseau Ondéa					

Impacts report modal
Faibles Elevés ✓

Faisabilité technique
Simple Complexe ✓

Faisabilité financière
Simple Complexe ✓

Estimation financière

- Coût moyen d'installation d'une borne avec deux points de recharges 13 K€ HT

Suivi des mesures

- Evolution du nombre de bornes IRVE
- Evolution du nombre de voitures électriques pour les ménages de Grand Lac

Travailler sur les stratégies d'avitaillement des véhicules particuliers / Poids Lourds et bus

Sommaire

▶ Détail de l'action à mettre en place

1/ Se tenir à jour des réglementations en vigueur

La loi d'orientation des mobilités (LOM) et les décrets du 18 juin 2019 puis du 25 août 2021 déterminent :

- La possibilité pour les AOM de réaliser un Schéma Directeur des IRVE (SDIRVE) et de bénéficier d'une réfaction de 75 % sur les coûts de raccordement jusqu'au 31 décembre 2025, ce SDIRVE est en cours à l'échelle du SDES par délégation des communes de Grand Lac.
- La fin des ventes de véhicules thermiques et hybrides neufs en 2035 (amendement 3032) ;
- Le renouvellement des flottes publiques et des grandes entreprises :
    - Pour les services de l'Etat ayant une flotte supérieure à 20 véhicules : 50 % des renouvellements en véhicules à très faibles émissions (VTFE)dès 2021 ;
    - Pour les collectivités territoriales et établissements publics ayant une flotte supérieure à 20 véhicules : 30 % des renouvellements en VTFE dès 2021, puis 37,4 % en 2026 ;
    - Pour les flottes professionnelles privées supérieures à 100 véhicules : 10 % des renouvellements en 2022, 20% en VTFE en 2024, 40% en 2027 et 70 % en 2030.
- L'équipement obligatoire des parkings publics dès 2025 : 1 point de charge par tranche de 20 places (sauf si des travaux importants d'adaptation du réseau électrique sont nécessaires pour remplir cette obligation) situé sur un emplacement accessible aux personnes à mobilité réduite :
    - côté bâtiments non résidentiels à parc de stationnement de plus de 20 places ;
    - côté parc de stationnement de plus de 20 emplacements, gérés en délégation de service public, en régie ou via un marché public.

2/ Intensifier l'installation de bornes de recharge publiques sur Grand Lac

Le parc en véhicules électriques et au gaz sur Grand Lac

L'Agence ORE (Opérateurs de Réseaux d'Énergie) fédère l'ensemble des acteurs français de la distribution d'électricité et de gaz. Elle met à disposition une plateforme en OpenData détaillant le parc de véhicules particuliers (VP) électriques ou rechargeables par commune et par type de charge. Ainsi Grand Lac compterait au 30 septembre 2023, environ **2 380 véhicules électriques ou rechargeables**, soit 2,7 **% du parc en circulation**.

Les projections futures du parc en véhicules électriques sur Grand Lac

La dynamique de pénétration reste soumise à plusieurs incertitudes à moyen terme. Plusieurs scénarios/projections (PFA – Plateforme Française de l'Automobile, Stratégie Nationale Bas Carbone) mettent en avant que le parc pourrait atteindre entre **20 % et 40 % en 2035**. Dans cette optique, à volume de parc constant, le nombre de véhicules électriques de Grand Lac pourrait être compris entre **17 600 et 30 800 véhicules en 2030 sur une fourchette de 20 à 35 % de véhicules électriques,** soit une multiplication par 7 à 13 du parc actuel. Le nombre de bornes doit ainsi évoluer significativement dans les années à venir, en sachant que la ZFE sera un facteur fortement incitatif pour une augmentation plus rapide du parc de véhicules électriques.

Commune	Nbre de bornes nécessaires en 2030 *avec 20 % du parc électrifié*	Nbre de bornes nécessaires en 2030 *avec 35 % du parc électrifié*
Aix-les-Bains	107	187
Le Bourget-du-Lac	17	30
Entrelacs	8	15
Grésy-sur-Aix	7	11
Tresserve	5	9
Durmettaz-Clarafond	4	7
Voglans	3	6
Total Grand Lac	**176**	**307**

Articulation avec le Schéma Directeur réalisé par le SDES

Les besoins en bornes IRVE pour accompagner l'électrification du parc automobile des habitants de Grand Lac défini dans le PDM devront être prises en compte par le SD du SDES.

Travailler sur les stratégies d'avitaillement des véhicules particuliers / Poids Lourds et bus

Sommaire

Les types de bornes à installer

Un habitant de Grand Lac parcourt en moyenne 19 km pour se déplacer soit une distance pour l'essentiel compatible avec l'autonomie des véhicules électriques (EMC² 2022).

En 2020, 90 % des recharges des véhicules électriques à l'échelle nationale se font à domicile, le plus souvent une maison individuelle. Pour un usage quotidien, l'utilisateur n'a quasiment pas besoin de bornes.

Les différents types de borne					
Type de charge	**Lente**	**Normale**	**Accélérée**		**Rapide**
Réseau	Monophasé	Monophasé	Monophasé	Triphasé	Continu
Puissance	2 kW	3,7 kW	7 kW	11 à 22 kW	50 à 350 kW
Temps de charge	12h	8h	4h	1 à 2h	< 20 min
Prise					

Type de logement	Disponibilité d'une place de stationnement	Actions possibles de la collectivité pour le déploiement de l'électromobilité chez les résidents
Maison individuelle	Oui en majorité	Grand Lac peut communiquer sur l'installation d'une prise en maison individuelle. Cette installation est accessible à des couts raisonnables, moins de 1 000 € pour une installation haut de gamme, quelques centaines d'euros pour des prises plus simples.
Logement collectif	Oui	Concernant les copropriétés existantes, Grand Lac peut renseigner sur les aides disponibles. Les obligations législatives issues de la loi LOM : - Obligation de préinstaller des équipements de recharge pour les copropriétés neuves disposant d'un parking de plus de 10 places ; - Obligation pour le syndic de mettre la question à l'ordre du jour d'une AG avant le 1er janvier 2023 ; - Création d'un droit à la prise qui autorise les occupants à faire installer à leurs frais une borne de recharge individuelle ; - Facilité d'installation d'une solution collective en passant par Enedis sans frais pour la copropriété;
	Non	La disponibilité des bornes publiques est indispensable pour le développement de l'usage des véhicules électriques pour les ménages sans accès à une structure de parking privative. Grand Lac et les communes doivent donc impulser une dynamique de développement de bornes sur voiries publiques.

En milieu urbain dense, les bornes accessibles au public (en voirie et sur parking) proposeront principalement 2 types de charge pour répondre aux 2 principaux besoins :

- La nuit, **des bornes normales**, pour des recharges lentes pour les habitants à proximité n'ayant pas de point de charge à domicile.
- En journée, **des bornes accélérées**, pour des recharges d'appoint pour les visiteurs (achat, RDV,…), les professionnels, les imprévus, et globalement pour rassurer les usagers et permettre ainsi une adoption massive du véhicule électrique.

Les bornes normales sont à privilégier car elles répondent à l'essentiel de la demande.

Travailler sur les stratégies d'avitaillement des véhicules particuliers / Poids Lourds et bus

Sommaire

Préconisation en termes d'aménagements de places réservées aux véhicules électriques

Depuis 2021 et la promulgation de la loi Grenelle 2, ce sont les communes qui détiennent la compétence « création, entretien et exploitation des infrastructures des véhicules électriques ». Cette compétence peut être transférée aux autorités organisatrices d'un réseau public de distribution de l'électricité et aux autorités organisatrices de la mobilité.

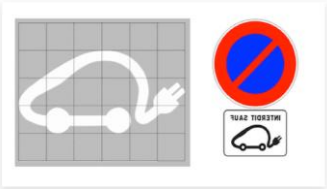
Sur la voie publique, aucune obligation d'équipement en matière d'IRVE n'existe (sauf parking public>20 places).Pour garantir l'accessibilité à ce service public, l'aménagement d'un maximum de places doit se faire selon les règles d'accessibilité pour les personnes titulaires de la carte mobilité inclusion. À ce titre, leurs commandes doivent être placées entre 0,80 m et 1,30 m de hauteur et la manutention du câble doit être aisée (faible effort pour le déployer).

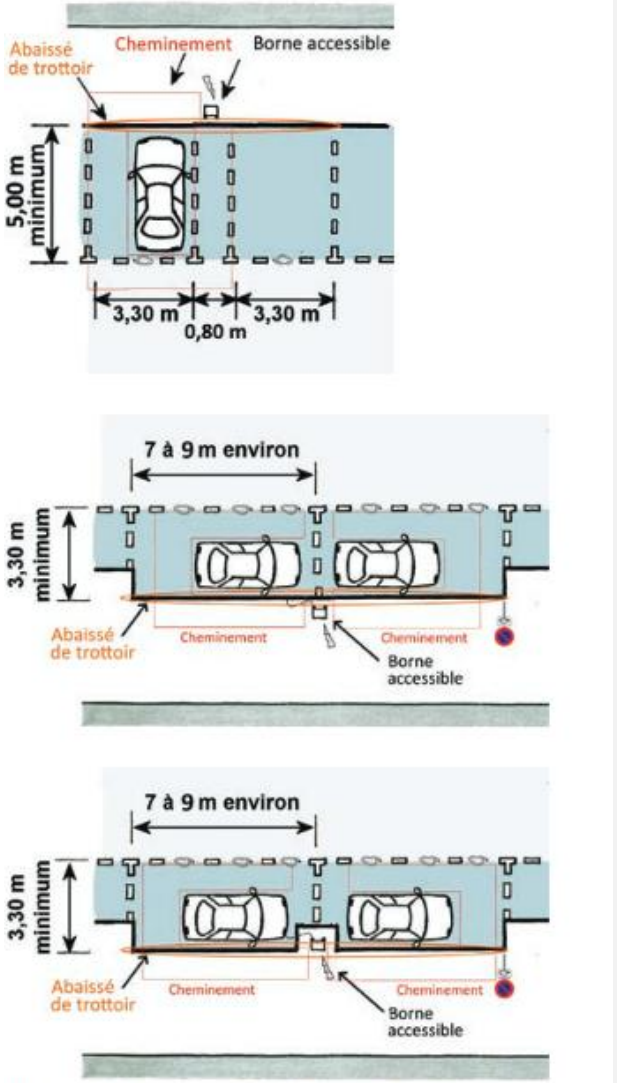
Les bornes doivent être visibles, clairement fléchées, facilement trouvables, accessibles et ne doivent pas gêner la circulation des piétons. La réglementation prévoit un panonceau complémentaire (M6i) au panneau de stationnement et d'arrêt. Il signale que les véhicules électriques peuvent accéder à l'emplacement pendant la durée de la charge. Il se complète par un pictogramme aux dimensions de 0,6 m x 0,3 m ou de 0,3 m x 0,15 m peint sur les limites ou le long de la place.

La réglementation du stationnement à appliquer pour les places équipées de bornes IRVE

La question de la réglementation du stationnement pour les places dédiées à la recharge publique des véhicules électriques est un élément important. La mise en place d'une réglementation de ces places à en effet 3 avantages :

- Elle permet d'éviter les pratiques de « fausse charge » où un automobiliste fait mine de charger son véhicule pour éviter le paiement du stationnement si les places alentours sont réglementées
- Elle favorise une forme de rotation des véhicules au niveau des points de charge
- Elle ne contraint pas les riverains se chargeant la nuit pendant laquelle la réglementation ne s'applique pas.





Principes d'aménagement des places réservées aux véhicules électriques et accessibles aux PMR

©*Cerema*

Travailler sur les stratégies d'avitaillement des véhicules particuliers / Poids Lourds et bus

Sommaire

Les coûts d'implantation des bornes IRVE

L'installation de bornes IRVE sur l'espace public engendrera des coûts importants.
Deux solutions sont possibles :

- Soit la ou les collectivités investissent dans les bornes et perçoivent les recettes des consommations / abonnements.
- Soit il est fait appel à un opérateur qui installera les bornes et les exploitera.

En se basant sur les coûts de la borne et de son installation (6,5 K€ en moyenne) et des coûts facturés pour un abonné (18 € en moyenne pour un recharge d'une batterie de 50 Kw), il est possible d'établir que sur la base d'une recharge par jour en moyenne par borne, avec 5 abonnés et un coût moyen d'électricité estimé à 0,05 € /KWh en dessous du prix de vente que **la borne est « auto-financée » en 4 ans**.

Les communes de Grand Lac doivent ainsi s'interroger sur le fait de laisser aux opérateurs la liberté d'implantation de bornes IRVE et par extension la liberté des tarifs proposés.

Matériels	**Type de borne**	**Coût associé**
	Bornes à deux points de charge : 7 à 22 kVA AC	6 000 à 8 000 €HT
	Bornes à deux points de charge : 22 kVA AC / 24 kVA DC	15 000 à 20 000 €HT
	Borne 50 à 150 kVA DC	25 000 à 100 000 €HT
Génie civil	- Entre 1 000 € et 3 000 € HT selon la typologie de la borne et la configuration du site (hors aménagement des places de stationnement et mise en accessibilité qui peut s'élever à plus de 5 000 € HT par place).	
Installation	- Entre 2 000 € et 5 000 € HT selon la typologie de la borne et la configuration du site.	
Raccordements	- Raccordement pour une puissance ≤ 36 kVA : 500 à 625€ après réfaction de 75% ; - Raccordement pour une puissance >36 kVA et ≤ 250 kVA : environ 2 250 € après réfaction* de 75% ;	

- Le taux de réfaction est accordé jusqu'au 31/12/2025 à hauteur de maximum 75% pour toutes les collectivités qui s'inscrivent dans un SDIRVE.©écologie.gouv.fr

3/ Proposer des points d'avitaillement en (bio)GNV et hydrogène

Le (bio) GNV doit être privilégié pour les PL et les bus, ainsi, dans les dépôts bus existants et futur sur Grand Lac il convient de déployer cet avitaillement. Pour les PL, il est important de prévoir en lien avec l'activité logistique du territoire des stations permettant cet avitaillement en (bio) GNV. Avec la méthanisation des déchets alimentaires, ce type de carburant devraient être plus disponible à terme ce qui pourrait ainsi offrir un développement plus large et pourquoi pas à destination des particuliers.
Pour l'avitaillement en hydrogène, la technologie est en développement chez les constructeurs automobiles et un développement est attendu à partir de 2030. C'est au niveau des stations-services de carburant que cet avitaillement sera prévu.

Réflexion conjointe dans l'exploitation des parcs de matériels roulants de TC :
Avec la mise en place du SYMOS, la question de l'exploitation du matériel roulant sera prise en compte notamment avec Grand Chambéry.



Bus électrique testé par Ondéa

Action 2.7 Développer l'offre d'autopartage

Sommaire

▶ Constats du diagnostic

Sur Grand Lac et notamment au niveau d'Aix-les-Bains, l'autopartage commence à se développer autour de 3 types de services *(autopartage en réservation en boucle, autopartage en libre-service et mettre son véhicule en autopartage)*.

Rôle des acteurs	
Communes	*Organisation de l'autopartage en lien avec un ou des opérateurs / Mise à disposition d'emplacements de stationnement*

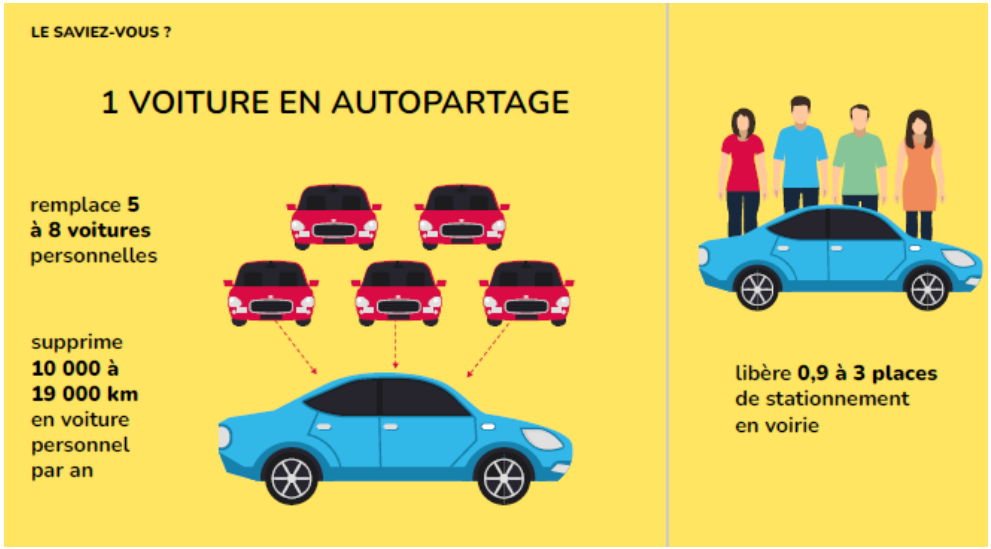
▶ Objectifs

Diminuer la pression sur le stationnement automobile en voirie et favoriser une démotorisation des ménages.

▶ Mesure à mettre en place

L'autopartage est la mise en commun d'une flotte de voitures au profit d'utilisateurs abonnés. Chaque abonné peut accéder à un véhicule sans conducteur pour le trajet de son choix et pour une durée limitée. La réservation d'un véhicule se fait le plus souvent par téléphone ou Internet et permet de disposer d'une voiture en libre accès en des points identifiés 24h/24 et 7J/7. Pouvoir disposer d'une voiture lorsque cela est nécessaire (déplacement le soir, nécessité de transporter des objets lourds ou encombrants, etc.) sans la posséder incite à un usage plus raisonné de la voiture ».

Sur Grand Lac, en s'appuyant sur les solutions déjà déployées, il convient de développer le service notamment au niveau géographique pour couvrir une plus vaste partie du territoire.



Concernant les véhicules, il convient également d'avoir une plus grande diversification des véhicules allant de la citadine à l'utilitaire en passant par des véhicules allant jusqu'à neuf places et ce, pour permettre une utilisation de véhicules partagés qui permettent de répondre aux besoins de tous les types de déplacements sur Grand Lac.

La solution d'autopartage n'est pas uniquement du ressort de l'AOM mais des solutions privées, à l'échelle de copropriété peuvent également se développer.

2025	2026	2027	2028	2029	2030 et +
Développement et diversification de l'offre d'autopartage					

Impacts report modal

Faibles — Elevés ✓

Faisabilité technique

Simple — Complexe ✓

Faisabilité financière

Simple — Complexe ✓

Estimation financière

- Aucun coût pour les communes de Grand Lac mais des redevances pour l'occupation de l'espace public.

Suivi des mesures

- Nombre de voitures en autopartage
- Nombre d'abonnés
- Nombre de trajets effectués
- Kilomètres parcourus

Développer l'offre d'autopartage

Sommaire

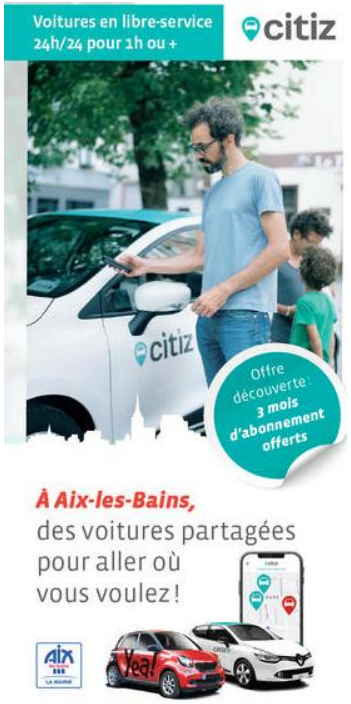
▶ Détail de l'action à mettre en place

Le développement de l'autopartage est une réponse pertinente dans un système de mobilité durable :

- Il offre une possibilité pour les ménages de se « **démotoriser** » en particulier lorsqu'ils ont une utilisation ponctuelle de la voiture ;
- Il **diminue la pression sur le stationnement** sur la voie publique en milieu urbain, 1 véhicule en autopartage remplaçant 5 à 8 voitures particulières ;
- En diminuant les besoins de stationnement il permet de **réutiliser l'espaces public** pour d'autres usages ;
- Il favorise le report modal grâce à la contrainte imposée de la réservation préalable.

L'autopartage sur voirie

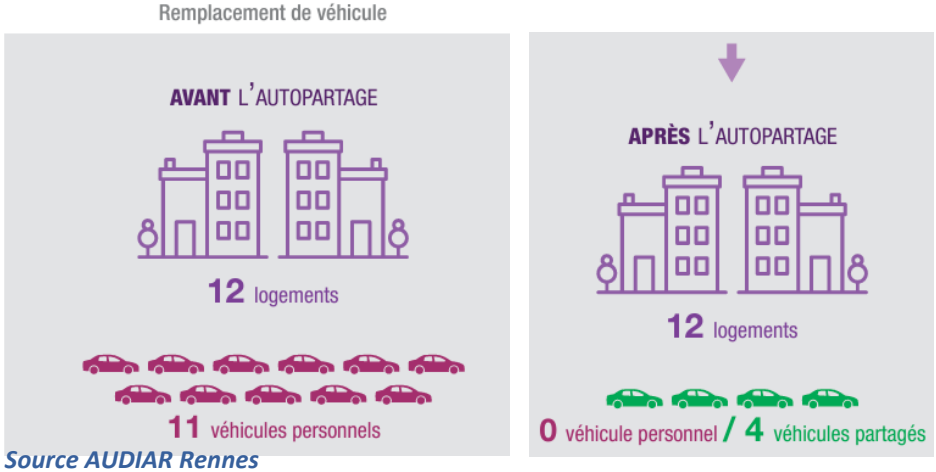
Il s'agit d'un autopartage en boucle en partir de stations. Cette forme d'autopartage concerne principalement les trajets de la vie quotidienne mais il est aussi intéressant pour les professionnels. Selon les opérateurs, la clientèle est composée essentiellement de personnes qui n'utilisent pas de voiture pour leurs déplacements domicile-travail.



L'autopartage résidentiel

C'est une nouvelle forme d'autopartage où le véhicule est mutualisé entre voisins d'une même copropriété. Cette mutualisation répond à un enjeu économique de **diminution du coût de l'habitat** car il permet de rendre inutiles certaines places de parking dans les immeubles concernés et ainsi diminuer le nombre de places de stationnement à réaliser dans les constructions neuves.

SCHÉMA 2 : DISPOSITIF D'AUTOPARTAGE RÉSIDENTIEL RÉALISÉ DEPUIS 2011 À GENÈVE [1]



Source AUDIAR Rennes

Dimensionnement indicatif de l'offre d'autopartage sur voirie

Hypothèse : 2 % des ménages motorisés abandonnent 1 voiture au profit de l'autopartage.

Soit 720 ménages soit autant de voitures particulières en moins.

Si 1 véhicule d'autopartage remplace 5 véhicules des ménages : C'est environ **150 véhicules en autopartage.**

Si 1 véhicule d'autopartage remplace 8 véhicules des ménages : C'est environ **90 véhicules en autopartage.**

Fixation du montant de la redevance d'occupation du domaine public

Le gestionnaire de voirie fixe un montant de redevance au titulaire de l'AOM à raison de l'occupation privative qu'il fait du domaine public (article L. 2125-3 du CG3P).

Dans le cadre des contrats de la commande publique la fixation du montant de la redevance ne se fait au regard de l'économie générale du contrat.

Action 2.8 Déployer un outil participatif pour améliorer la sécurité des trajets en modes actifs

Sommaire

▶ Constats du diagnostic

L'atelier citoyen a identifié différents points durs en matière de mobilité sur Grand Lac. Cette collaboration citoyenne est un premier pas sur le rôle que tous peuvent jouer dans l'amélioration des déplacements du quotidien.

▶ Objectifs

Permettre aux habitants / actifs / touristes se déplaçant sur Grand Lac d'informer la collectivité des difficultés rencontrées dans leurs trajets afin de permettre une prise en charge plus rapide de la collectivité.

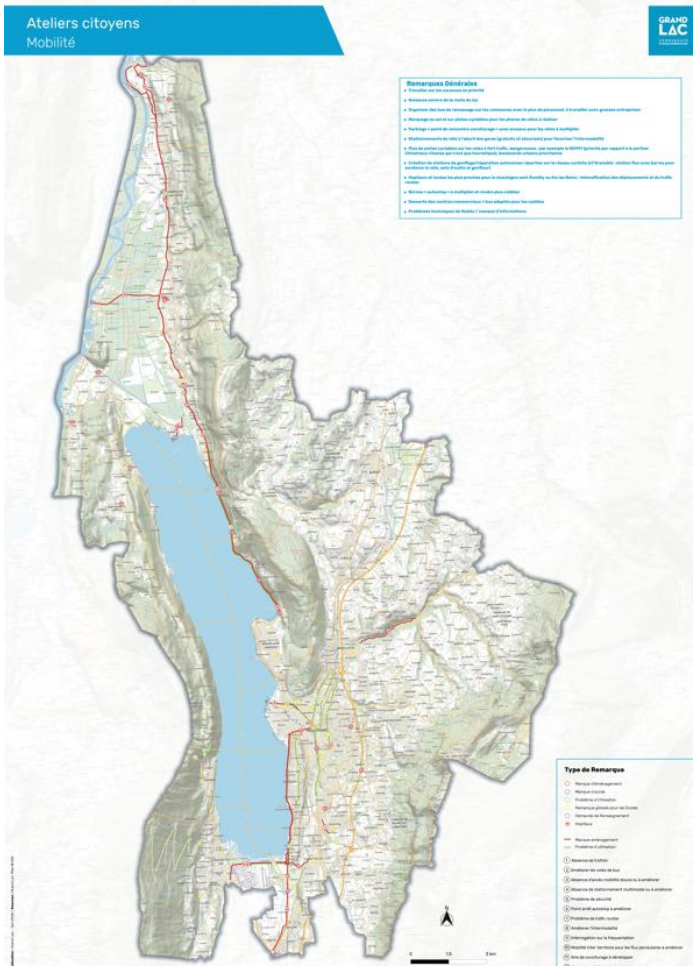
▶ Mesure à mettre en place

Grand Lac va développer un outil participatif en lien avec l'application mobile Ondéa pour permettre aux usagers de pointer les problèmes rencontrés lors de leurs trajets. Cet outil permettra de se géolocaliser et de déterminer le type de difficultés.
Grand Lac assurera le suivi des informations collectées et transmettra aux autres collectivités les points durs identifiés pour les résorber.
Un retour sera réalisé annuellement sur les points durs « résolus » grâce à la contribution participative en les liant à l'analyse de l'accidentologie réalisé dans le cadre du suivi du PDM, avec un focus sur la localisation des accidents, notamment pour les modes actifs au regard des points durs identifiés par les habitants.

Atelier citoyen :

Le PDM devrait à partir des zones reconnues accidentogènes décrire les actions correctives. Le présent rapport propose un exemple de cartographie des points noirs en Annexe. Ce type d'outil et de contribution citoyenne gagnerait à être généralisé, en partenariat avec les citoyens et associations du territoire, afin d'apporter un avis sur la base de l'expérience d'usager.

Rôle des acteurs	
Grand Lac	*Organise la mise en place et la diffusion de l'outil. Contacte les communes ou le département pour agir sur les dysfonctionnements constatés.*



2025	2026	2027	2028	2029	2030 et +
Mise en place de l'outil participatif		Déploiement de l'outil participatif			

Impacts report modal

Faibles — Elevés : ✓

Faisabilité technique

Simple — Complexe : ✓

Faisabilité financière

Simple — Complexe : ✓

Estimation financière

- Création de l'outil participatif : 70 K€

Suivi des mesures

- Nombre de points durs identifiés sur l'application
- Nombre de points durs traités
- Suivi de l'accidentologie en particulier pour les modes actifs

Sommaire

Orientation n° 3

Définir un cadre règlementaire lisible par tous pour agir sur les mobilités

Inscrire les mesures règlementaires nécessaires pour une meilleure mobilité dans un cadre établi pour en garantir l'application afin d'acter les changements de pratiques modales.

Les habitants, les actifs, les entreprises vont connaître un changement fort de l'offre de mobilités. Se déplacer en voiture va devenir plus contraignant, utiliser les transports en commun ou les modes actifs plus simple. Les modifications de l'offre et du cadre règlementaire doivent cependant être complétées par un accompagnement adapté.

En premier lieu, la mobilité les habitants / visiteurs / actifs de Grand Lac ne se limitent pas aux limites administratives, or, un trajet qui associe différents services de mobilité devient vite compliqué à gérer du fait des différents « gestionnaires » de ces offres qui ne sont pas forcément toutes interopérables, ou l'information / réservation n'est pas très lisible pour les différents usagers.
Ainsi, Grand Lac souhaite aller vers la création d'un syndicat mixte sur la mobilité avec Grand Chambéry, Cœur de Savoie et le Département de la Savoie, ce qui permettra de gagner en cohérence et lisibilité.

Au niveau règlementaire, il convient d'agir sur les politiques de stationnement automobile ou les livraisons. En effet, la mise en place de politique de stationnement est reconnue comme un levier pour favoriser le report modal, utiliser à bon escient cela permet alors également d'offrir des opportunités sur l'espace public pour réaffecter les places automobiles non utilisées du fait d'une meilleure rotation à d'autres usages. Concernant les livraisons de marchandises, celles-ci sont indispensables pour l'activité économique mais il convient qu'elles soient organisées pour ne pas nuire à la mobilité de tous.

Le lien entre urbanisme et déplacements est important, il est nécessaire d'agir en complémentarité sur ces deux sphères, notamment en termes de normes de stationnement pour mieux configurer la mobilité de demain **et d'engager une série de réflexions et d'actions, dont certaines pourront être traduites réglementairement dans les documents de planification urbaine** (PLUi) **et d'autres infuser une réflexion transversale entre services/directions de Grand Lac et des communes, mais aussi avec les partenaires de Grand Lac.**

Enfin, la communication et la sensibilisation sont essentielles pour changer les pratiques, les différentes données sur la mobilité doivent être analysées pour permettre de mieux comprendre et mieux agir mais doivent également devenir une source actualisée pour les usagers afin de faciliter leurs déplacements sur le territoire.

Action SOCLE — Aller vers un syndicat mixte cohérent à l'échelle d'un bassin de vie

Sommaire

▶ La création d'un syndicat mixte sur le réseau de TC entre Grand Chambéry, Cœur de Savoie, le Département de la Savoie et Grand Lac

Cette démarche initiée par les élus au cours du PDM doit permettre de franchir un pas important pour mieux organiser et rendre plus lisible les offres de transports sur les deux territoires.
Créé en 2024, le Syndicat Mixte SYMOS a pris les compétences obligatoires qui portent sur :

- La communication,
- L'interopérabilité,
- et la tarification.

L'objectif est d'assurer une montée progressive du SYMOS en 2 étapes temporelles :

1/ Etudier les possibilités de disposer de compétences optionnelles afin d'assurer la cohérence des aménagements et des outils serviciels sur le covoiturage et le vélo de 2025 à 2027

2/ Etude de faisabilité technique et économique d'un réseau de TC unique sur le périmètre des trois EPCI de 2028 à 2030.

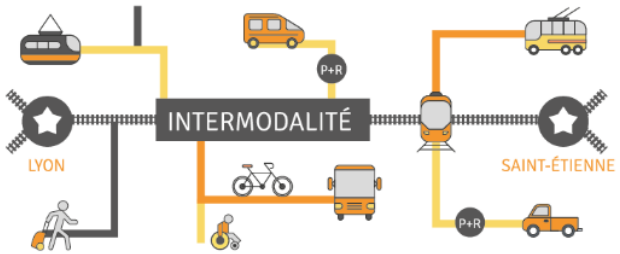
L'exemple du syndicat des mobilités des territoires de l'aire métropolitaine lyonnaise

Compétences obligatoires

- Coordonner les services de mobilité organisés par les membres et mettre en place un système d'information multimodale à destination des voyageurs
- Mettre en place un système de tarification coordonnée permettant la délivrance de titres de transports uniques ou unifiés
- Coordonner avec la région, les autres autorités organisatrices de la mobilité, les départements et les organismes concourant au service public de l'emploi leurs actions en faveur de la mobilité solidaire

Compétences optionnelles

- Elaborer et mettre en œuvre un schéma de déplacements à long terme à l'échelle métropolitaine
- Expérimenter et développer en matière de promotion de la mobilité active, directement ou en relation avec les acteurs et territoires concernés
- Agir en faveur de l'intermodalité et de la mobilité durable



Par intermodalité, on entend l'utilisation successive d'au moins deux modes de transport intégrés dans une chaîne de déplacement.

La Région Auvergne-Rhône-Alpes
CAPI Communauté d'Agglomération Porte de l'Isère
CCMP Communauté de Communes Miribel et Plateau
SYTRAL MOBILITÉS
Vienne Condrieu Agglomération
SÉM SAINT-ÉTIENNE la métropole
3CM Communauté de Communes de la Côtière à Montluel

Acteurs concernés par cette action socle
Grand Lac
Département de la Savoie
Grand Chambéry
Cœur de Savoie
Communes

Atelier citoyen :

La proximité et la dépendance relative de Grand Lac aux autres territoires majeurs tels que les agglomérations de Chambéry et Annecy nous pousse à inciter aussi la prise en compte des planifications et des politiques qui en découlent pour favoriser une meilleure intégration de notre territoire avec ses voisins (par exemple réseau de bus avec Grand Chambéry).

2025	2026	2027	2028	2029	2030 et +
Travail technique & politique pour la montée en puissance du syndicat mixte			Etude pour un réseau de TC unique à l'échelle du SYMOS		

Orientation n° 3

Définir un cadre règlementaire lisible par tous pour agir sur les mobilités

Sommaire

	Thématiques								
	Planification	Réseau viaire	TC	Cycles	Piétons	Stationnement	Logistique & livraisons	Communication	Nouvelles pratiques de mobilités
Agir sur les politiques de stationnement									
3.1 – Faire évoluer les politiques de stationnement sur voirie et assurer leur contrôle						x	x		
3.2 – Faire évoluer les politiques de livraisons et assurer leur contrôle						x	x		
Traduire les actions réglementairement dans le PLUI									
3.3 – Mieux lier urbanisme et mobilité						x			
Communiquer et sensibiliser									
3.4 – Mener des campagnes de communication et de sensibilisation sur la mobilité alternative à la voiture individuelle			X	X	X	X		X	X
3.5 – Faciliter le parcours des usagers sur Grand Lac			X	X	X	X		X	X
3.6 – Assurer le suivi des actions du PDM en associant les entreprises dans la démarche			X	X	X	X		X	X

Action 3.1 Faire évoluer les politiques de stationnement et assurer leur contrôle

Sommaire

▶ Constats du diagnostic

Sur Grand Lac différentes problématiques de stationnement s'observent. A Aix-les-Bains, où une forte concurrence est installée sur les places publiques entre les différents types d'usagers (résidents, actifs, visiteurs, touristes). Sur les principales centralités où la gestion des places au centre peut être compliquée ainsi qu'au niveau des plages avec en période estivale un stationnement important et souvent anarchique. Une constante sur Grand Lac, le stationnement illicite qui est fortement présent et ce quel que soit les types de communes et d'espaces.

Rôle des acteurs	
Grand Lac	*Action de communication sur le stationnement illicite*
Communes	*Détermine la politique de stationnement et son contrôle*





▶ Objectifs

Le stationnement est un levier fort pour favoriser l'usage des modes alternatifs à la voiture individuelle. Cet outil décisif n'est pas pleinement utilisé sur Grand Lac. Pour dissuader le stationnement de longue durée, le stationnement ventouse et le stationnement illicite, il convient d'aller plus loin sur les politiques déployées dans un souci de meilleure efficacité globale des différentes mesures identifiées dans le PDM.

▶ Mesures à mettre en place

1/ Recommander des règlementations de stationnement visant une meilleure rotation et permettant une rationalisation des places en voirie dans les secteurs à enjeux

Chaque commune est compétente en matière de stationnement et devra identifier les secteurs stratégiques. Par exemple, sur Aix-les-Bains, une extension du stationnement règlementé au niveau du quartier Liberté permettrait de limiter le stationnement des usagers de la gare au sein de ce secteur résidentiel et limiter les conflits d'usage et le stationnement illicite.

2/ Assurer un contrôle efficace du stationnement pour garantir le respect des règlementations du stationnement

Même la meilleure des règlementations de stationnement serait un échec sans un contrôle efficace. Le PDM recommande aux Villes différents moyens matériels et humains à déployer pour répondre à cet impératif de fonctionnement des zones de stationnement sur le territoire . Ce point représente une des clés de réussite du PDM pour notamment offrir les emprises nécessaires au développement des modes actifs, à l'amélioration des vitesses commerciales des bus et de manière générale pour favoriser un usage raisonné de l'automobile dans les trajets du quotidien.

3/ Mettre en place une règlementation cohérente aux abords des plages en lien avec la mise en place d'une navette des plages estivales

Atelier citoyen : Mieux orienter les automobilistes dans leur recherche de stationnement et contrôler le stationnement / Développer une ligne de bus/navette à faible coût (et/ou associée à un parking gratuit), vers les différents points de baignade du lac / Stationnement payant aux abords du lac en période touristique, tout en proposant un ticket résident pour les riverains.

2025	*2026*	*2027*	*2028*	*2029*	*2030 et +*
Identification par les communes des secteurs à enjeux en matière de stationnement	Modification des politiques de stationnement / Campagne de communication tous les 2/3 ans pour lutter contre le stationnement illicite / Intensification du contrôle notamment vis-à-vis du stationnement illicite				

Impacts report modal

Faibles — Elevés ✓

Faisabilité technique

Simple ✓ — Complexe

Faisabilité financière

Simple ✓ — Complexe

Estimation financière

- Coût d'un horodateur : 12 K€
- Coût de marquage pour 100 places de stationnement : 5 K€
- Coût annuel d'un agent de contrôle du stationnement (entre 250 et 400 places/jour selon les modalités de contrôle) : +/- 35 K€
- Coût d'une campagne de communication sur le stationnement illicite : 30 K€

Suivi des mesures

- Evolution des taux de rotation / occupation / respect sur le stationnement.
- Evolution du nombre d'agents affectés au contrôle du stationnement
- Evolution du taux de motorisation des ménages
- Evolution du taux de stationnement résidentiel privatif

▶ Détail de l'action à mettre en place

2/ Assurer un contrôle efficace du stationnement pour garantir le respect des règlementations du stationnement

Faire respecter la règlementation et lutter contre le stationnement illicite. Pour cela le PDM recommande aux communes de :

- **Engager une réflexion pour fixer le nombre d'agents de contrôle nécessaires selon les différents types de réglementations ;**

Il convient que le contrôle soit régulier et suffisamment dissuasif pour que les pratiques changent avec un risque proche de 80 % chaque jour de s'acquitter d'un FPS pour les automobilistes qui stationnent soit sans payer soit en dépassant le temps autorisé.

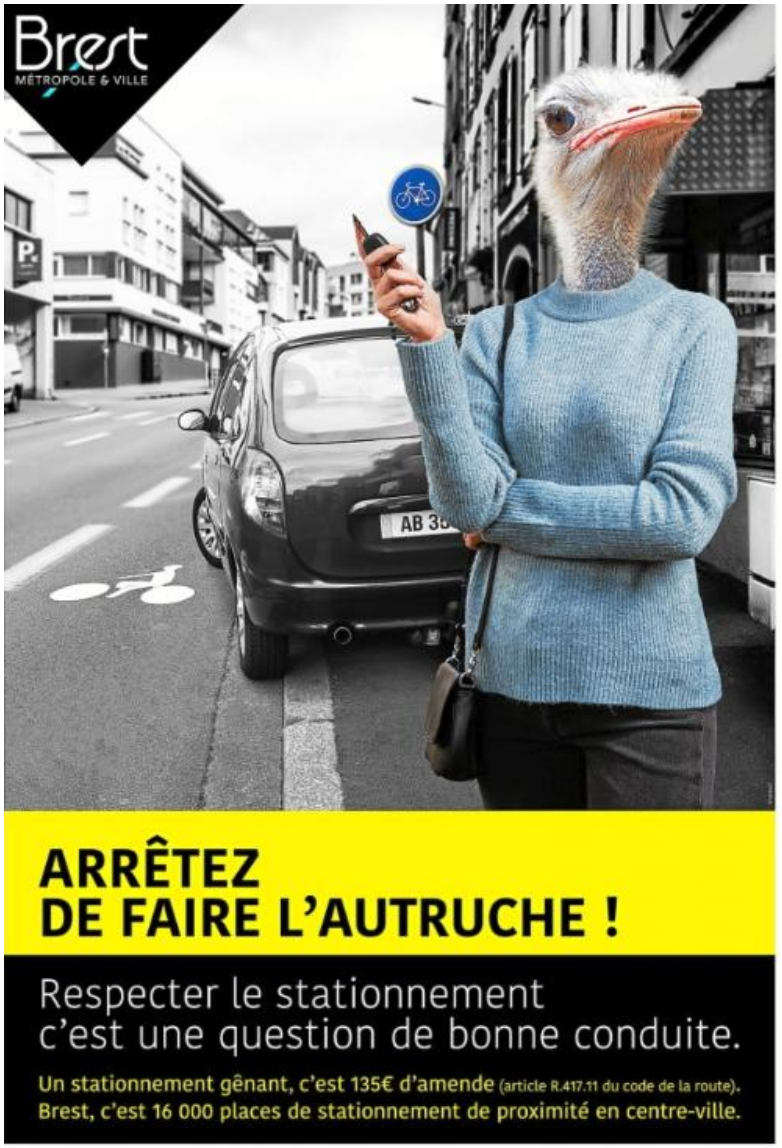
Pour ce faire, les communes pourront faire classiquement des tournées avec des agents assermentés ou via une DSP sur le contrôle du stationnement. Les moyens humains nécessaires représentent entre 250 et 400 places contrôlées chaque jour.

Il est également possible de contrôler le stationnement payant en utilisant des véhicules LAPI (Lecture Automatique des Plaques d'Immatriculation) qui permettent d'envoyer directement un FPS aux usagers qui ne sont pas en règle. Ce sont ainsi entre 2 000 et 3 000 places qui sont contrôlées chaque jour avec un système LAPI (2 agents par véhicules), permettant d'affecter les agents à d'autres tâches que le contrôle du stationnement.

- **Mettre en œuvre une communication et une politique de contrôle visant à lutter contre le stationnement illicite.**

Pour le stationnement illicite, il convient de coupler deux types de dispositifs. La vidéoverbalisation qui permet de lutter efficacement contre le stationnement illicite dans les secteurs où celui-ci est généralement constaté. La mise en place d'action spécifique d'un contrôle intensif du stationnement illicite sur 5 à 10 jours dans un même secteur. Le but est que l'importante répression du stationnement illicite en périodes diurne et nocturne changera durablement le comportement incivique des usagers du fait du coût des amendes (entre 35 et 135 € selon les cas). En parallèle, il convient également de prévoir une campagne de communication pour lutter contre le stationnement illicite en amont de la verbalisation.

Un meilleur contrôle = plus de rotation sur les places = moins de places nécessaires sur le territoire. Un contrôle efficace permet d'arriver à une occupation du stationnement plus faible qu'actuellement (80 %) avec un besoin de places diminué.



▶ Détail de l'action à mettre en place

3/ Mettre en place une règlementation cohérente aux abords des plages en lien avec la mise en place d'une navette des plages estivales

Selon les plages soit le stationnement est payant, soit c'est la plage soit l'ensemble est gratuit.

Il est proposé de mettre l'ensemble des parkings de stationnement payant au même tarif aux abords du Lac du Bourget à 3 € par jour et par véhicule.

Les recettes générées permettront en lien avec l'action 2.1 de développer une offre de bus des plages.

Ainsi, environ 100 000 Km de bus seront financés par les recettes du stationnement des plages soit environ 2 000 services A/R le long du Lac du Bourget.

Sur la période du 15 juin au 15 septembre, ce sont 22 services A/R qui pourraient être mis en place pour desservir gratuitement les plages du Lac du Bourget.



Plage du Lido
Crédit photo : Philippe Armanet

Secteur	Volume de places	Tarification du stationnement	Recettes estimatives estivales
Chindrieux – Châtillon	+ 250	3 €/j les samedis et dimanche en été	25 200 €
Conjux	Env. 50	3 €/j les samedis et dimanche en été	5 040 €
Brison-St-Innocent – Pointe de l'Ardre	Env. 120	3 € / tous les jours du 15 juin au 15 septembre	20 063 €
Aix-les-Bains Depuis Rowing jusqu'à Mémard	Env. 2 500 places	3 € / tous les jours du 15 juin au 15 septembre	417 988 €
Tresserve – Lido	220	3 €/j les samedis et dimanche en été	22 176 €
Viviers-du-Lac – Mottets	230	3 €/j les samedis et dimanche en été	23 184 €
Le Bourget-du-Lac	Env. 250	3 € / tous les jours du 15 juin au 15 septembre	41 799 €
TOTAL GENERAL	**PLUS DE 3 600 places**		**555 451 €**

370 K€ *(soit 2/3 des recettes)* **affectées à la mise en place de navettes gratuites**
Le reliquat des recettes permettra de financer l'aménagement des parcs de stationnement à la règlementation payante et les éventuels coûts de contrôle.

Action 3.2 Faire évoluer les politiques de livraisons et assurer leur contrôle

Sommaire

▶ Constats du diagnostic

Nombre de livraisons s'exercent sur Grand Lac en dehors des aires dédiées. Le recours au stationnement en double-file, sur les aménagements cyclables ou trottoirs occasionne une baisse de performance des bus et engendre de l'insécurité pour les modes actifs.

▶ Objectifs

Organiser et contrôler les livraisons de marchandises sur le pôle urbain de Grand Lac afin de faciliter l'accès aux aires de livraisons pour les chauffeurs livreurs.

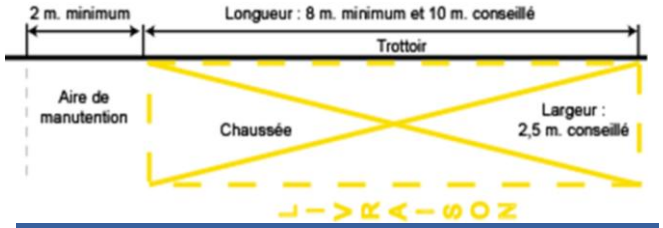
▶ Mesures à mettre en place

1/ Poursuivre la mise en place d'aires de livraisons, correctement dimensionnées, de façon à consolider le maillage sur les secteurs les plus commerçants

Le territoire de Grand Lac est maillé d'aires de livraisons mais certaines ont un gabarit trop faible pour permettre une utilisation à tous les types de véhicules de livraisons et leurs nombres doivent également être revu à la hausse.

2/ Etudier la création des Centres de Distribution Urbaine (CDU) avec mise en place pour les derniers kilomètres de livraisons en véhicule propre (cyclologistique)

3/ Développer les consignes mutualisées entre opérateurs pour récupérer les colis du e-commerce



Dimensionnement d'une aire de livraison

Rôle des acteurs	
Grand Lac	*Etude sur les centres de distribution urbaine*
Communes	*Développement des aires de livraisons et des consignes mutualisées*



Exemple de consignes

Pickup station : Consigne collective *(sous forme de box individuel)* où les particuliers peuvent venir retirer leur colis *(et retourner les colis)*.

Distributeur automatique de produits fermiers : *Des produits fermiers sans intermédiaire (circuit court) ; un plus pour les maraîchers et producteurs locaux. Un fonctionnement simple avec une chambre froide pour garantir la fraîcheur des produits.*

Atelier citoyen :

Mise en place d'une plateforme de distribution urbaine des marchandises pour commerces et particuliers, la définition d'aires de livraison.

Impacts report modal

Faibles — Elevés ✓

Faisabilité technique

Simple — Complexe ✓

Faisabilité financière

Simple — Complexe ✓

Estimation financière

- Mise en place des règlementations coût interne
- Marquage / panneau des aires de livraisons : coût unitaire de 750 €

Suivi des mesures

- Enquêtes satisfaction des commerçants et respect des aires de livraisons
- Evolution des trafics PL aux heures réglementées
- Taux d'occupation des aires de livraisons

2025	2026	2027	2028	2029	2030 et +
Etudier la création de CDU et le développement de consignes mutualisées. Poursuivre le développement des aires de livraisons		Selon les résultats des études, mise en place du CDU et de consignes mutualisées			

Faire évoluer les politiques de livraisons et assurer leur contrôle

Sommaire

▶ Détail de l'action à mettre en place

1/ Poursuivre la mise en place d'aires de livraisons, correctement dimensionnées, de façon à consolider le maillage sur les secteurs les plus commerçants

De nombreuses aires existent déjà sur le territoire. Afin d'optimiser leur usage, il convient de :

- **Vérifier sur les aires existantes si leur configuration répond au standard fixé et si leur emplacement est toujours optimal,** ou si une mise à niveau et/ou déplacement est à envisager ;
- **Réaliser une typologie commerciale sur les futurs secteurs d'implantation de façon à définir le nombre et les emplacements souhaitables ;**

Il est préconisé pour un maillage optimal :

- **1 aire pour 100 mètres de linéaire commercial ;**
- **1 aire pour 50 mètres de linéaire commercial s'il y a présence de commerces alimentaires.**

Il est également recommandé que ces aires soient situées en début de tronçon ou après une entrée charretière afin de profiter d'un abaissé de trottoir, facilitant la manutention et la manœuvre et ainsi accélérer la rotation des véhicules.

Il faudra également **veiller à bien dimensionner ces futures aires** de façon à garantir leurs utilisations par les livreurs en assurant une longueur suffisante et un espace de manutention permettant l'ouverture facile du véhicule et le recours éventuel à un hayon de chargement.

Dimensionnement des aires de livraisons

Sur Grand Lac, la présence d'aires de livraisons doit être améliorée aussi bien sur le volume des aires de livraisons sur le territoire, que sur leur dimensionnement :

Longueur préconisée : entre 12 à 15 mètres

Largeur : minimum 2,20 mais 2,5 m. préconisé

LOCALISATION : privilégier leur implantation en début de section de stationnement pour faciliter le stationnement des véhicules et/ou à proximité d'une abaissée de trottoirs pour faciliter la manutention.

De nombreuses aires sont actuellement présentes dans le centre-ville d'Aix-les-Bains, pour la plupart positionnées sur les axes structurants et de manière cohérente avec le tissu commercial. Néanmoins des secteurs sont jugés comme carencés au regard du positionnement de certaines aires trop lointaines pour être attractives :

- ✓ *La Rue du Casino, contrainte par un maillage bâti dense, il s'agira de positionner une aire à minima au niveau de l'intersection avec l'avenue Victoria ;*
- ✓ *La Place Georges Clémenceau, pour laquelle l'opération urbaine prévue sur ce secteur permettra d'intégrer une aire de livraison cohérente ;*
- ✓ *La D991, boulevard du Président Wilson ;*
- ✓ *L'Avenue de Verdun ;*
- ✓ *L'Avenue Victoria ;*

Pour ces trois derniers axes identifiés, l'offre de stationnement et les gabarits de voirie sont suffisants pour permettre l'aménagement de nouvelles aires.





Si les aires de livraisons peuvent être réservées aux livraisons toute la journée, il faudra plutôt privilégier des aires partagées, tantôt réservées aux livraisons, tantôt ouvertes au stationnement résidentiel et assurer leur contrôle pour en garantir une bonne utilisation.

▶ Détail de l'action à mettre en place

2/ Etudier la création des Centres de Distribution Urbaine (CDU)

Le Centre de Distribution Urbaine (CDU) est un équipement permettant de gérer les flux et d'optimiser les tournées pour la livraison en milieu urbain. Il permet, en amont, une massification des flux sur un site proche de la zone urbaine dense centrale où sont groupées/dégroupées les marchandises, et en aval une distribution ou une collecte en véhicules adaptés à l'urbain (vélos cargos, VUL électrique…).

Toutefois, le CDU s'avère complexe à mettre en œuvre : **l'adhésion des acteurs économiques** constitue un facteur déterminant pour assurer le succès et la viabilité économique de ce modèle.
Il conviendra également que l'étude de faisabilité de CDU s'appuie sur des livraisons pour les derniers kilomètres en véhicule propre à l'instar de la cyclologistique.

Ce modèle de logistique urbaine sera à construire avec les transporteurs, commerçants et acteurs économiques. Il est à noter que la création du CDU pourra répondre à la lutte contre l'îlot de chaleur urbain par une végétation des emprises voire du bâtiment (mesure de réduction).

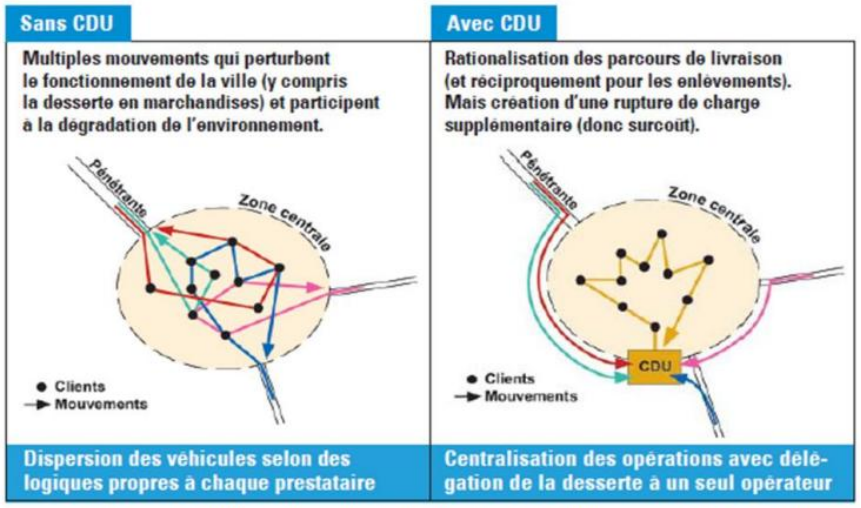


Figure 2 : Comparaison de l'organisation des flux logistiques, avec ou sans Centre de Distribution Urbaine
Source : Les espaces logistiques urbains, CRET-Log, LAET, Interface Transport, IFFSTAR

3/ Développer les consignes mutualisées entre opérateurs pour récupérer les colis du e-commerce

La consigne assure la désynchronisation des livraisons et de réception des colis par le destinataire, sans intervention humaine. Si aujourd'hui chaque opérateur développe son réseau de consigne, l'enjeu est de créer un **réseau mutualisé entre les différents acteurs de la livraison et du e-commerce** de manière à rationnaliser l'usage de l'espace public, dissuader la livraison à domicile (consommateur de temps, d'espace et d'énergie) et faciliter le retrait pour le destinataire (qui n'a plus à jongler entre différents points de retrait).

Ces consignes doivent également être **ouvertes aux commerçants** à proximité, que ce soit pour la réception de leurs marchandises lorsque cela est possible, que pour la livraison de leurs propres produits à leurs clients.



Centre multimodal de distribution urbaine de Ports de Lille
(fiche projet du programme INTERLUD)

Le Centre multimodal de distribution urbaine (CMDU) est un équipement logistique situé au port de Lille proposant aux commerçants et transporteurs des services basés sur l'organisation, la mutualisation et l'optimisation du premier et dernier kilomètre.

Le CMDU est une plateforme de services à disposition de nombreux acteurs de la Métropole de Lille. Par exemple, Urby Lille, opérateur de logistique urbaine, propose des solutions de transport propre et des services de mutualisation, de stockage et d'optimisation des livraisons aux acteurs économiques de la Métropole de Lille.

Point de vigilance
Les consignes se localiseront sur l'espace public où la disponibilité foncière est souvent très contrainte. Il conviendra que leurs implantations ne viennent pas gêner la circulation des piétons

Action 3.3 Mieux lier urbanisme & déplacements

Sommaire

▶ Constats du diagnostic

Pour le stationnement automobile privé, **les normes en place dans l'habitat ne sont pas corrélées au taux de motorisation des ménages**. **Pour les activités de bureaux les normes actuelles sont supérieures à l'utilisation de l'automobile** dans les déplacements pendulaires. Concernant **le stationnement des cycles** que ce soit au domicile des habitants, dans leurs lieux d'emplois ou au sein de pôle générateur de déplacements, **les normes ne permettent pas d'anticiper le développement de l'usage du vélo** porté par Grand Lac avec le schéma directeur cyclable en cours de réalisation.

▶ Objectifs

Accompagner l'essor de la pratique cyclable attendu sur Grand Lac **par des normes de stationnement cycles** qui permettent de **couvrir les besoins**. **Utiliser les normes de stationnement automobile** pour les constructions de bureaux **pour favoriser un usage plus important des modes alternatifs à l'automobile** et adapter les normes au sein de l'habitat collectif **en fonction de l'évolution du taux de motorisation des ménages**.

▶ Mesures à mettre en place

1/ Mettre en place des normes de stationnement vélo pour les logements collectifs et les bureaux (1 place vélo par habitant dans les logements et 20 % des actifs de bureaux pouvant venir en cycle au travail)

2/ Mettre en place des normes de stationnement auto pour les logements collectifs (un stationnement au niveau des logements dimensionné en fonction du taux de motorisation communal)

3/ Réfléchir à la mise en place un PLUi Habitat Mobilité sur Grand Lac qui intègrera les principes du plan marche

Rôle des acteurs	
Grand Lac	*Définition des normes de stationnement et intégration dans les PLUi*

Rappel des nouvelles obligations pour le stationnement cycle depuis le 26 décembre 2022 *(Décret n° 2022-930 du 25 juin 2022 relatif à la sécurisation des infrastructures de stationnement des vélos dans les bâtiments / Article L113-18 à L 113-20 du code de la construction et de l'habitation / Arrêté du 30 juin 2022)* **:**

Ces obligations s'imposent lors de la construction de bâtiments neufs pour le stationnement vélo (pour l'habitat collectif, les bâtiments à usages industriel ou tertiaire, les services publics et les ensembles commerciaux ou établissements cinématographiques), de plus ces dispositions s'appliquent pour les bâtiments listés dont le parc automobile fait l'objet de travaux et pour l'ensemble des bâtiments tertiaires existants donc le parc automobile fait au moins 10 places :

- *Une surface de stationnement de 1,5 m² minimum ;*
- *Un dispositif avec double accroche minimum (le cadre et au moins une roue) ;*
- *Une localisation de préférence au RDC ou au premier sous-sol ;*
- *Un espace de stationnement sécurisé par une porte dotée d'un système de fermeture;*
- *Pour les habitats collectifs 1 emplacement par logement jusqu'au T2 et 2 pour un T3 et plus ;*
- *Pour les bâtiments à usage industriel ou tertiaire, 15 % de l'effectif total des salariés accueillis simultanément ;*
- *Pour les bâtiments accueillant un service public, 15 % de l'effectif total des salariés et 15 % de l'effectif total des usagers accueillis simultanément ;*
- *Pour les bâtiments constituant un ensemble commercial ou accueillant un établissement de spectacles cinématographiques avec 10 % de la capacité du parc de stationnement avec une limitation fixée à 100 emplacements ;*
- *Pour les bâtiments tertiaires existants 10 % de l'effectif total des salariés accueillis simultanément.*

2025	*2026*	*2027*	*2028*	*2029*	*2030 et +*
Définition des normes de stationnement	Intégration des normes de stationnement dans les évolutions des PLUi	Elaboration d'un PLUi à l'échelle de Grand Lac intégrant notamment les principes du Plan Marche			

Impacts report modal

Faibles — Elevés ✓

Faisabilité technique

Simple — Complexe ✓

Faisabilité financière

Simple — Complexe ✓

Estimation financière

- Coût interne à Grand Lac et aux communes de réunions techniques et de validation politique pour arrêter la modification des normes au sein 3 PLUi en cours sur Grand Lac ou assistance d'un bureau d'études (5 à 10 K€)

Suivi des mesures

- Evolution de la part modale des actifs (automobile & cycles) à horizon de 5 ans – source INSEE
- Evolution du taux de motorisation des ménages tous les deux ans – source INSEE

Mieux lier urbanisme & déplacements

Sommaire

▶ Détail de l'action à mettre en place

1/ Mettre en place des normes de stationnement vélo pour les logements collectifs et les bureaux

Outre les nouvelles obligations qui s'imposent aux permis de construire depuis le 26 décembre 2022, le PDM recommande d'aller plus loin :

Les normes au sein de l'habitat collectif vont plus loin avec :

- *1 superficie allouée au vélo plus importante pour permettre l'accueil de vélo cargo à raison de 3m² en plus par tranche de 20 places de stationnement vélo.*
- *1 augmentation des normes pour tendre vers 1 place vélo par occupant des logements.*

Les normes pour les nouvelles constructions de bureaux sont amplifiées pour répondre aux attentes de développement de la pratique cyclable notamment dans les trajets pendulaires :

- *1 norme qui permet à environ 24 % des actifs de bureaux de venir à vélo au travail.*

	Propositions de normes pour les cycles
Pour les logements	1 place par hab. et 3m² de stationnement vélo en plus par tranche de 20 places pour l'accueil de vélo cargos Permet à 100 % des habitants de garer son vélo. Base de calcul 1 emplacement vélo pour un studio ou T1, 1,5 pour un T2, 2 pour un T3, 3 pour les T4 ou plus.
Pour les bureaux	3 m² pour 100m² de SP permet à 24 % des actifs de venir en vélo

Optimisation du stationnement vélo



Possibilité d'aller vers une optimisation fonctionnelle pour une moindre consommation du foncier

2/ Mettre en place des normes de stationnement auto pour les logements collectifs

Le PLM recommande de faire évoluer les normes concernant les nouveaux logements en habitat collectif sur la base d'une nouvelle logique basée sur le taux de motorisation des ménages au sein des communes afin d'offrir des places en adéquation avec les besoins issus du dernier taux de motorisation des ménages connus.

3/ Réfléchir à la mise en place un PLUi Habitat Mobilité sur Grand Lac qui intègrera notamment les principes du plan marche

L'élaboration d'un PLUi HM peut être l'outil règlementaire pour mieux lier urbanisme et déplacements. Le Plan d'Orientations et d'Actions Mobilité (POA M) viendra ainsi se subsister au PDM tout en prenant en compte les actions prévues dans le présent document :

- D'un point de vue règlementaire, les normes de stationnement,
- Si besoin, de mettre en place des emplacements réservés pour permettre la réalisation des aménagements cyclables, des aménagements de priorisation des bus, la réalisation de CDU,…
- D'intégrer les principes du plan marche pour lui donner un cadre obligatoire.

Mais aussi, d'intégrer dans le PLUiH M une réflexion sur les liens urbanisme/mobilité à travers des pistes de travail sur la thématique transports/ouverture à l'urbanisation et/ou rénovation urbaine par le biais d'une réflexion transversale type "contrat d'axe" ou "pacte urbain« par des traductions réglementaires types "OAP déplacements/mobilité" sur les secteurs à enjeux ; favoriser de développement de l'urbanisation sur les secteurs desservis, en projet de desserte TC ou faciles à desservir ; mutualiser les stationnements collectifs, ….

Une bonne adéquation de l'offre et des besoins en matière de stationnement privatif résidentiel permet :

1/ de freiner la multi-motorisation des ménages et donc de limiter les déplacements en automobile.

2/ de diminuer le coût de construction et par extension le coût d'achat des logements (une place c'est environ 30 K€, ainsi si on économise 20 % de l'offre de stationnement c'est un coût d'achat qui baisse de 6 K€ en moyenne par appartement.

Action 3.4 Mener des campagnes de communication et de sensibilisation sur la mobilité alternative à la voiture individuelle

Sommaire

▶ Constats du diagnostic

Si des actions de communication et de sensibilisation sur la mobilité sont déjà menées par différents acteurs, il convient de les développer.

▶ Objectifs

Améliorer la connaissance de l'offre alternative pour favoriser le report modal en utilisant l'ensemble des moyens de communication et de sensibilisation.

Rôle des acteurs	
Grand Lac	*Coordination des actions avec la SPL*
Communes	*Mise à disposition des lieux pour la tenue des évènements*
SPL Agence Ecomobilité Savoie Mont-Blanc	*Réalise les actions d'écomobilité*

▶ Mesures à mettre en place

Grand Lac a ainsi signé avec la SPL Agence Ecomobilité Savoie Mont-Blanc une convention d'objectifs 2023-2026 dont l'objet est de définir, sous forme d'objectifs, les actions et missions qui pourront être confiées par Grand Lac à l'Agence au cours des quatre prochaines années. Les missions concernées visent l'animation d'actions destinés à réduire les déplacements en voiture individuelle et/ou l'exploitation d'un service et/ou la réalisation d'études.

Exemple d'actions mises en place

le travail mené par la SPL sur le territoire de Grand Lac se poursuit et se structure avec comme premier point d'orgue la semaine européenne de la mobilité 2023. Lors de cette semaine :

1/ Les usagers pouvaient tester l'offre de mobilité du territoire : réseau Ondéa à 1€/jour, location vélo classique à 1€/jour et gratification du covoiturage doublée

2/ Des animations vers l'ensemble des publics ont été réalisées (Animation solidaire : participation à la fête de quartier Marlioz (quartier prioritaire) / 1er défi des écoliers pour les écoles maternelles et élémentaires / Petit-déjeuner en entreprise pour promouvoir les actions sur la mobilité des salariés et l'accompagnement des employeurs / Animations grand public : présence sur les marchés des communes de Grand Lac)

3/ Tout au long de l'année, l'Agence Ecomobilité réalise pour le compte de Grand Lac :

- La gestion de Vélodéa, la Vélostation
- Des animations pédagogiques sur l'écomobilité dans les écoles,
- Des cycles permettant aux élèves de CM2 d'obtenir le « Savoir Rouler à Vélo »
- Des accompagnements pour la mise en place de pédibus ou des vélobus pour les écoles
- Des ateliers remises en selle et des vélos écoles pour le grand public, le public solidaire et le public senior
- Des ateliers petites réparations vélos pour le grand public, le public solidaire et le public senior
- Des accompagnements des entreprises et de leurs salariés.

Atelier citoyen :
Œuvrer pour la mobilité scolaire auprès des communes et des parents d'élèves, en partenariat avec l'Agence Ecomobilité, en visant en priorité les familles d'enfants de + de 6 ans, et les trajets dans le rayon de 1-3km autour des écoles élémentaires (ex : pédibus, formation, sécurité voirie…)

2025	2026	2027	2028	2029	2030 et +
Communication / sensibilisation sur l'écomobilité					

Impacts report modal

Faibles — Elevés ✓

Faisabilité technique

Simple — Complexe ✓

Faisabilité financière

Simple — Complexe ✓

Estimation financière

- Budget de 1,2 M€ sur la période 2023 / 2026 acté par Grand Lac avec la SPL Agence Ecomobilité Savoie Mont-Blanc

Suivi des mesures

- Nombre d'évènements organisés
- Nombre de personnes sensibilisées

Mener des campagnes de communication et de sensibilisation sur la mobilité alternative à la voiture individuelle

Sommaire

Détail de l'action à mettre en place

Il conviendra d'amplifier les actions déjà mise en place sur Grand Lac pour favoriser les changements de comportement.

Par exemple, lors des différents évènements sur le territoire porté par Grand Lac où les communes, il conviendra :

- *Mettre en avant sur les différents supports de communication les possibilités d'accès en modes alternatifs à l'automobile,*
- *De communiquer selon les publics et les types d'évènements sur l'information multimodale, le développement du covoiturage, de la pratique cyclable,…*
- *De proposer des animations lors d'évènements adaptés (essai de VAE, stationnement vélo mobile*. etc.)



Animation pour favoriser la maniabilité en vélo



Stand d'essai de Vélos à assistance électrique



Point d'information multimodale



Stand de promotion du covoiturage



Stationnement pour vélos prêtés lors d'évènements

Action 3.5 — Faciliter le parcours des usagers sur Grand Lac

Sommaire

▶ Constats du diagnostic

L'appli mobile Ondéa Grand Lac permet de planifiez, achetez et validez le titre de transport directement sur un mobile. Cette application regroupe l'ensemble des solutions de mobilité et permet ainsi de combiner le bus, le train, le vélo, la marche ou le covoiturage.

▶ Objectifs

Le parcours usagers est déterminant pour assurer une fréquentation importante des solutions alternatives à l'automobile. Il convient de développer les outils existants pour faciliter l'information et la multimodalité avec les différentes AOM au-delà de Grand Lac.

▶ Mesures à mettre en place

Continuer le développement du MaaS sur Grand Lac

Le MaaS, c'est-à-dire la mobilité servicielle intègre les systèmes numériques qui offrent à l'usager une mobilité comme un service, avec une plate-forme de données à laquelle l'usager se connecte par smartphone. Sur celle-ci, il a accès à l'information sur les horaires, les lignes de transport, la réservation, l'achat et la validation des titres de transport à travers son compte d'utilisateur.

Assurer l'interopérabilité avec les autres AOM

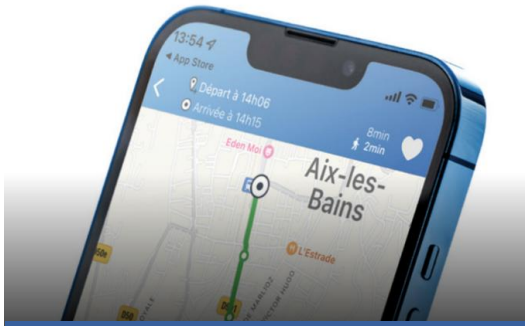
Il est encore complexe pour un système régional de proposer toutes les offres de mobilité locales, mais une solution telle qu'un référentiel multimodal partagé relié aux données locales peut en partie pallier ce manque.

Des étapes ont déjà été franchies, notamment pour l'interopérabilité de l'information voyageur et des données billettique, mais la mutualisation de la fonctionnalité du paiement peut poser des difficultés du fait de la présence de plusieurs acteurs notamment pour les trajets réalisés en intermodalité (l'utilisation de plusieurs modes de transport sur un même trajet).

Atelier citoyen :

L'information des voyageurs en temps réel s'impose sur différents supports (téléphones, afficheurs de gare et stations de bus, bornes urbaines) et l'information partagée s'impose aux différents opérateurs de transport. Il y a donc simplification de l'usage pour les voyageurs mais complexité numérique croissante à organiser entre opérateurs et AOM.

Rôle des acteurs	
Grand Lac	*Mise en place des actions permettant de faciliter le parcours usagers*
Communes	*Relais localement les actions déployées par Grand Lac sur les différents supports institutionnels*
Grand Chambéry / Région	*Partenaires pour développer le parcours usagers*



L'appli mobile Ondéa Grand Lac qui permet de combiner les modes de transport



Schéma MaaS Cerema

Impacts report modal

Faibles — Elevés ✓

Faisabilité technique

Simple — Complexe ✓

Faisabilité financière

Simple — Complexe ✓

Estimation financière

- Coût interne à Grand Lac pour la structuration des actions en lien notamment avec l'appli mobile Ondéa
- Coût à définir en fonction de la solution choisie pour l'interopérabilité avec les autres AOM

Suivi des mesures

- Enquête de satisfaction des parcours usagers

2025	2026	2027	2028	2029	2030 et +
Amélioration continue du parcours usagers					

Action 3.6 Assurer le suivi des actions du PDM en associant les entreprises dans la démarche

Sommaire

▶ Constats du diagnostic

Les données INSEE et les comptages routiers et de TC permettent de disposer de données évolutives pour observer les changements de comportements en matière de mobilité. Mais que ce soit sur le vélo ou au niveau du stationnement, les informations collectées sont moins structurées.

▶ Objectifs

L'incidence des actions du PDM doit être analysée afin de réaliser d'éventuels ajustements. Pour ce faire, il convient de mettre en place un protocole visant à évaluer régulièrement le PDM.

Rôle des acteurs	
Grand Lac	*Suivi du PDM et mise à jour de l'outil*
Communes, Département, Région, Métropole Savoie et une fois créé le Syndicat mixte de mobilité	*Partenaire technique pour collecter les différentes données nécessaires au tableau de bord*

▶ Mesures à mettre en place

1/ Animer et faire vivre le comité des partenaires

Le comité des partenaires est un organisme instauré à Grand Lac en 2024 (conformément à la Loi LOM) qui a pour but de concerter, d'informer et de partager avec le monde professionnel, associatif et citoyen la politique mobilité du territoire. Concernant le PDM, deux réunions par an de ce comité auront lieu. La première pour fixer les modalités de collecte des différents indicateurs pour chaque partenaire et la seconde pour présenter l'évaluation annuelle du PDM en Conseil d'Agglomération.

2/ Suivre et renseigner les indicateurs du PDM

Les différents indicateurs des actions du PDM doivent être renseignés et permettre un rendu synthétique afin de suivre l'évolution du PDM.

3/ Réaliser des enquêtes spécifiques pour le besoin des indicateurs de suivi du PDM

Des enquêtes de stationnement, des comptages routiers et cycles et piétons pourront être réalisés pour assurer un suivi des actions du PDM.

4/ Populariser les mobilités alternatives auprès des entreprises

Alors que nombre d'actions du PDM visent à utilisation renforcer des solutions de mobilité déployées sur Grand Lac, il convient d'associer les entreprises dans ce processus pour gagner en visibilité / cohérence dans les actions mises en place. Ces réunions seront l'occasion de présenter à tous le rôle que peut tenir l'entreprise dans la mobilité quotidienne de ses salariés notamment avec le forfait de mobilité durable.

Atelier citoyen :

Afin de maintenir un niveau élevé d'ambitions pour notre territoire, nous préconisons la mise en place d'un comité de pilotage ayant les outils adéquats de mesure et suivi des actions prévues et mises en place.

Informations du public sur les actualisations du PDM

Le suivi du PDM fera l'objet de publications sur le site Internet de Grand Lac afin que la population puisse constater les avancées en matière de mobilité et l'évolution éventuelle des actions et du calendrier.

2025	2026	2027	2028	2029	2030 et +
Suivi annuel du PDM et travail partenarial sur le PDM auprès des entreprises					

Impacts report modal

Faibles — Elevés ✓

Faisabilité technique

Simple — Complexe ✓

Faisabilité financière

Simple — Complexe ✓

Estimation financière

- Coût interne pour le comité de suivi et l'implémentation des données au sein de l'outil de suivi
- Coût de 65 K€ d'enquêtes au cours du PDM pour mener différents types de comptages (stationnement, routier, cycle, piéton).
- Coût interne pour associer les entreprises ou déjà inclus dans les prestations de SPL Agence Ecomobilité Savoie Mont-Blanc

Assurer le suivi des actions du PDM en associant les entreprises dans la démarche

Sommaire

▶ Détail de l'action à mettre en place

Développement d'échanges entre la collectivité et les entreprises, outre le suivi du PDM, il sera notamment mis en avant la possibilité offerte aux entreprises de réaliser des PDME et également les informations nécessaires sur le forfait mobilité durable. L'idée étant que les entreprises, financeur via le versement mobilité, dispose d'un retour partagé sur les objectifs / organisation et développement de l'offre de mobilité sur le bassin de vie du territoire.

Qu'est-ce qu'un PDME ?

Le Plan De Mobilité Employeur (PDME) est une approche globale de l'ensemble des déplacements des personnes liées à un établissement : personnel, visiteurs, livreurs, clients… Il vise à réduire l'utilisation individuelle de la voiture en adoptant un ensemble de mesures simples et adaptées aux spécificités de chaque établissement.

Le plan de mobilité traite des 5 dimensions de la mobilité en entreprise : il peut comporter des mesures portant sur :

- l'organisation du travail ;
- le télétravail ;
- la flexibilité des horaires ;
- la logistique ;
- les livraisons de marchandises.

Pour élaborer son PDMe, l'entreprise doit d'abord désigner un référent qui suivra tout le projet. Il sera chargé de coordonner l'ensemble de la démarche. Il sera alors nécessaire d'analyser l'accessibilité au site et d'enquêter auprès des salariés sur leurs modes de déplacement actuel, leurs attentes…

Pour une approche pragmatique, il convient d'encourager la vision « multi-employeur » en engageant un PDMe commun à plusieurs employeurs d'une même zone d'activité. Outre la mutualisation des moyens, les actions engagées auront un impact plus important notamment sur l'encouragement au covoiturage.

Zoom sur le Forfait Mobilité Durable (FMD)

Le forfait mobilités durables offre aux employeurs la possibilité d'attribuer une indemnité exonérée de cotisations aux salariés privilégiant les modes de transport dits « à mobilité douce » pour effectuer leurs trajets entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail.

Le FMD se substitue aux indemnités kilométriques vélo et aux indemnités forfaitaires de covoiturage. Les modes de transport suivants sont éligibles au FMD :

- le vélo, avec ou sans assistance électrique ;
- le covoiturage (conducteur ou passager) ;
- les transports collectifs publics (à l'exception des frais d'abonnement concernés par la prise en charge obligatoire des frais de transports publics) ;
- les autres services de mobilité partagée ;
- les deux-roues motorisés et les engins de déplacement personnel (motorisé ou non motorisé) en location ou en libre-service ;
- l'engin de déplacement personnel (engin de déplacement personnel motorisé ou non motorisé) dont le salarié est propriétaire.

Pour 2023, le montant du FMD peut attendre 700 € par an et par salarié exonéré de cotisations sociales. Lorsqu'un salarié cumule le forfait mobilités durables et la prise en charge obligatoire des frais de transports publics, l'exonération s'applique dans la limite de 800 €.

Liste des indicateurs de suivi du PDM (1/2)

Indicateurs	Sources et/ou organismes	Rythme de collecte	Objectifs de l'indicateur
Comptages routiers	Communes // Département de la Savoie // Sociétés d'autoroutes	Tous les 2 à 3 ans	Observer l'évolution des trafics et la part de PL sur les principaux axes routiers de Grand Lac
Voirie à 30 Km/h	Communes	2 ans	Déterminer l'évolution des voies limitées à 30 Km/h
Accidents	Open Data	1 an	Evolution de l'accidentologie sur Grand Lac et distinction selon les modes utilisés
Pacification des écoles	Communes	1 an	Mise à jour de la base de données du PDM sur la pacification des écoles et la mise en place de la rue aux Ecoles
Trafic voyageur sur les lignes du réseau Ondéa	Délégataire Ondéa	1 an	Suivi classique de la vie du réseau de bus avec zoom sur les lignes ayant bénéficié d'aménagements favorisant la régularité et la performance de la ligne
Vitesses commerciales les lignes du réseau Ondéa	Délégataire Ondéa	1 an	Suivi classique de la vie du réseau de bus avec zoom sur les lignes ayant bénéficié d'aménagements favorisant la régularité et la performance de la ligne
Linéaire d'aménagements dédiés à la circulation des bus	Communes // Délégataire Ondéa	1 an	Evolution du linéaire d'aménagements dédiés aux bus et des intersections priorisées
Parts modales	INSEE	1 an	Evolution des parts modales pour les déplacements domicile / travail à l'échelle de Grand Lac et de chacune des communes.
Accessibilité	Communes	1 an	Linéaire de trottoirs considérés comme accessibles par la loi de 2005.
Stationnement public sur voirie	Communes	1 an	Nbre de places de stationnement en voirie
Modes d'accès aux pôles d'échanges	Région AuRA (gares) // Grand Lac	2 à 3 ans	Mesurer l'évolution des modes accès aux différents pôles d'échanges. Enquêtes en dehors des pôles gares (1 500 € HT tous les 2/3 ans) réalisées par Grand Lac
Occupation des aires de covoiturage	Grand Lac	2 à 3 ans	Mesurer par enquête d'occupation sur 1 jour de la semaine le taux d'occupation des aires de covoiturage (400 € HT)
Places de stationnement vélo	Communes // Grand Lac // Ondéa // Région AuRA	1 an	Nombre de places vélos installées avec leur localisation
Occupation du stationnement vélo	Grand Lac	2 ans	Enquête d'occupation sur un secteur d'une centaine de places vélo (coût 700 € par enquête)
Bornes IRVE	Communes // Grand Lac // SDES	1 an	Nombre de bornes IRVE accessibles à tous
Véhicules électriques	Open Data	1 an	Evolution du parc automobile électrifié sur Grand Lac et par commune
Autopartage	Délégataire	1 an	Suivi des véhicules en autopartage (nombre de véhicules / nombre d'abonnés / trajets effectués / kilomètres parcourus)

Liste des indicateurs de suivi du PDM (2/2)

Indicateurs	Sources et/ou organismes	Rythme de collecte	Objectifs de l'indicateur
Outil participatif	Grand Lac	1 an	A partir de l'outil, nombre de points durs recensés et nombres de points durs traités
Stationnement réglementé	Communes	1 an	Nombre de places règlementées selon les différentes zones
Occupation stationnement	Grand Lac	4/5 ans	Enquête d'occupation sur 3 000 places avec 3 passages (2 en journée et 1 la nuit) pour 2 000 € HT par enquête Enquête de rotation / respect sur 400 places règlementées et gratuites (14 passages sur une journée) pour 2 000 €HT par enquête
Taux de motorisation	INSEE	1 an	A l'échelle de Grand Lac et des communes pour observer l'évolution du taux de motorisation des ménages
Contrôle du stationnement règlementé	Communes	1 an	Nombre d'agents affectés au contrôle / Nombre de FPS et PV émis
Stationnement privé	INSEE	1 an	% de ménages à l'échelle de Grand Lac et de chaque commune disposant d'une solution stable de stationnement
Aires de livraisons	Grand Lac	2/3 ans	Enquête d'occupation / respect des aires de livraisons et questionnaire diffusé au sein des commerces présents sur 5 secteurs sur ½ journée (2 500 € HT)
Appli mobile Ondéa	Grand lac	2/3 ans	Enquête flash sur 200 à 300 personnes au sein de 4 à 5 secteurs de Grand Lac pour déterminer la connaissance de l'application, son rythme d'utilisation et la satisfaction des usagers (1 500 € HT par enquête)
Comptages routiers	Grand Lac	4/5 ans	Campagne de comptages routiers complémentaires de celles des gestionnaires de voirie (20 postes de comptages sur 7 jours avec vitesse et distinction des PL) 5 000 € HT
Comptages vélos	Grand Lac	2/3 ans	Campagne de comptages automatiques vélo sur les axes aménagés (voie verte / pistes cyclables) sur 20 axes – 5 000 € HT par campagne
Réseau cyclable	Communes // Département de la Savoie // Grand Lac	1 an	Kilomètres de voiries aménagés pour les cycles en fonction de leur typologie (zone de rencontre / zone 30 / vélorue / double sens cyclable / voie verte / route à accès restreint assimilée voie verte / piste cyclable)

Liste des ERC indiquées dans l'évaluation environnementale du PDM de Grand Lac

À la suite de l'analyse des actions du PDM des mesures de réduction et d'évitements sont proposées afin de réduire les impacts environnementaux que les actions peuvent causer.

- *Verdissement de la flotte de véhicules d'autopartage et de la flotte de bus : Le verdissement de la flotte permettrait de réduire les émissions de carbone locales, toutefois le coût carbone est à prendre en compte ;*
- *Etude de localisation en cas d'aménagement avec la mise en place d'éco critères : Lors de la mise en place de centre de distribution urbaine, une étude préalable peut être réalisée afin d'évaluer les impacts en termes d'effet de chaleur urbains, d'imperméabilisation du sol,*
- *Prises en compte des risques naturels lors des choix d'aménagement.*
- *Mise en place de panneaux d'informations sur les zones naturelles, afin de sensibiliser les usagers à la sensibilité des zones traversées et de rappeler les comportements à respecter pour limiter les impacts de la fréquentation ;*
- *Intégration d'espaces verts dans les futures infrastructures routières, selon une palette végétale locale et adaptée au changement climatique (pas d'essence ornementale) ;*
- *Emploi de matériaux à fort albédo.*

Sommaire

Annexe n°1
Contribution de l'atelier citoyen de Grand Lac sur le futur PDM

Contribution de l'atelier citoyen de Grand Lac sur le futur PDM

Sommaire

Introduction

Les élus de Grand Lac ont sollicité l'Atelier Citoyens dans le cadre de la construction du plan de mobilité (PDM). Ce document peut aborder toutes les questions de mobilités (voiture, covoiturage, transports en commun, mobilités douces, etc.) et il détermine la politique de mobilité de l'agglomération pour les dix ans à venir. Les élus de la collectivité souhaitent voter ce document durant le premier trimestre 2024.

Un groupe de travail mobilité composé de 28 citoyens volontaires et issus de l'ensemble du territoire, a ainsi été constitué. De juin à octobre 2023, ce groupe a participé à plusieurs réunions avec élus et techniciens afin de comprendre l'état actuel et les enjeux de mobilité sur l'agglomération. L'assemblée n'a donc pas pu donner un avis sur le PDM, toujours en cours d'élaboration, mais a produit un ensemble de recommandations et de préconisations basées :

- Sur des éléments d'information fournis par Grand Lac,
- Sur les expériences très diverses (parfois très pointues) des membres du groupe de travail sur la gestion de la mobilité sur un territoire.
- Un travail de recherche d'informations complémentaires de la part de certains membres
- Du vécu des membres sur le territoire, en tant qu'usagers.

De novembre 2023 à janvier 2024 le groupe s'est ensuite attaché à produire une synthèse et un avis commun de l'atelier citoyen sur le sujet des mobilités en se focalisant sur les principales priorités et ambitions. S'agissant du tout premier livrable de l'atelier citoyen (formé depuis avril 2023), l'enjeu était aussi de définir une méthode et un cadre de travail, tout en respectant la disponibilité et les opinions de chacun.

Ce présent document reflète donc le résultat de ces 6 mois d'échanges et l'avis de l'atelier citoyen de Grand-Lac sur le futur plan de mobilités. Il s'articule autour de 4 grands thèmes :

1. **Ambitions** – les 7 ambitions principales préconisées, pour lesquelles l'atelier citoyen attend que le PDM fournisse spécifiquement des réponses,
2. **Faire autrement** – les préconisations par mode de transport, et en termes d'innovation. Elles ne sont pas exhaustives mais l'atelier citoyen attend qu'elles soient toutes considérées par les élus
3. **Donner envie de faire autrement** – afin d'accompagner le changement
4. **Continuer** – pour assurer la mesure et l'exécution du rapport

De par sa nature collective certains éléments et sections peuvent être redondants, et parfois souligner des avis complémentaires ou contradictoires entre les membres de l'atelier.

L'ensemble du groupe de travail souhaite que ce document puisse nourrir les politiques publiques pour assurer un PDM ambitieux et répondant aux nombreux défis de mobilité de notre époque et du territoire, ainsi qu'aux besoins de la population tout en prenant en compte les caractéristiques socio-économiques du territoire.

Remerciements

L’atelier citoyen remercie les équipes de Grand-Lac et tous les intervenants pour leur disponibilité et leur présentation de l’état des lieux et ambitions pour la mobilité sur le territoire.

En particulier, le vice-président mobilité, Florian MAITRE pour sa forte implication dans les échanges ainsi que pour la transparence et l’écoute dont il a fait preuve.

L’atelier citoyen remercie Matilde HABOUZIT, Corentin ALEXANDRE et Nicolas BESSON pour leur présence et support durant l’ensemble de la consultation.

Nous remercions tous les membres de l’atelier citoyen ayant participé au groupe de travail mobilité pour les nombreuses heures passées, et les riches échanges, toujours dans un esprit constructif et bienveillant.

Enfin, nous remercions l’ensemble des contributeurs pour la qualité et transparence des informations présentées sur le sujet de la mobilité, ainsi que l’ouverture au dialogue dont ils ont fait preuve tout au long de la consultation.

Ambitions

Le chapitre Ambitions a pour vocation de faire ressortir les sujets prioritaires à traiter dans le PDM, pour lesquels les membres du groupe de travail ont émis un avis.

Les travaux de l'assemblée ont permis de faire émerger 7 principales ambitions. Celles-ci sont cohérentes et partagées par l'ensemble du groupe sur un grand nombre de sujets, cependant, certains sujets ont montré des approches différentes ne permettant pas un consensus. Le document s’attache à les relever, avec pour ambition d’aider les élus à identifier ces sujets sensibles. (Par exemple : donner une priorité à la réduction de la pollution plutôt qu’à la fluidité du trafic pour ordonnancer les chantiers, considérer le vélo comme un moyen doux à privilégier, alors que certains habitants vont être très gênés voir rétifs à son utilisation)

▶ Ambition #1 - Réduire l'usage de la voiture. Promouvoir mobilités douces & partagées

L'atelier citoyen remercie les équipes de Grand-Lac et tous les intervenants pour leur disponibilité et leur présentation de l'état des lieux et ambitions pour la mobilité sur le territoire.
Simplifier la multi-modalité pour la rendre attractive car fiable et efficace et simple à utiliser

Prévoir un chapitre dans le PDM sur les actions prévues pour inciter les habitants de Grand Lac à réduire leurs déplacements avec leurs véhicules personnels, et les inviter/ peut être contraindre ? à utiliser les moyens de transports prévus au PDM. (Créer un challenge par commune ?)

L'aspect des transports de marchandises et de circulation des camions a été évoqué plusieurs fois par le groupe de travail. La circulation des camions de livraison contribue à l'engorgement du trafic surtout en centre-ville d'Aix. Un chapitre devrait exister dans le PDM pour expliciter enjeu et solution proposé (Montage d'une plateforme Urbaine de Livraison ?).

Le comportement des habitants, en tant qu'usagers, est nettement perfectible. Il y a lieu d'ouvrir un chapitre spécifique visant à améliorer le comportement citoyen. « Développer le vivre ensemble sur la voie publique"

La réduction de l'usage de la voiture peut-être un argument touristique attractif. Le PDM pourrait partir du principe qu'il est bâti pour permettre aux estivaliers des séjours "Zéro voiture" du départ de leur domicile à leur retour (intégrant leurs déplacements sur le territoire). L'intérêt étant de permettre un développement touristique qui ne vienne pas pénaliser la fluidité du trafic en n'utilisant que les moyens de locomotion doux.

L'atelier citoyen souhaite souligner que la volonté souhaitée de réduire l'utilisation de la voiture n'est pas acquis et reste un sujet politiquement pas simple. On constate que l'essentiel des budgets communaux est consacré à l'amélioration et la fluidification de l'infrastructure routière existante et que c'est une constante culturelle depuis les années 70 dans le pays. Il serait probablement intéressant de créer une "lecture budgétaire globale" sur les montants consacrés à la voiture sur le territoire pour en visualiser la décroissance proposée.

▶ Ambition #2 - Protection de l'environnement& cadre de vie.

Simplifier la multi-modalité pour la rendre attractive car fiable et efficace et simple à utiliser
Il a été émis par l'assemblée le souhait de lier les actions du PDM à des objectifs de réduction de gaz à effets de serre et plus globalement un lien fort sur l'ensemble des impacts environnementaux : air/bruit/énergie/polluants/emprise au sol.
Il semble que les impacts positifs d'un plan de mobilité sur la qualité de l'air ne soient pas directement mesurables, car trop faibles. On peut imaginer cependant d'autres techniques, par exemple par un suivi du comptage de véhicules sur des périodes et à certains endroits.
L'assemblée invite cependant les élus à garder ce lien fort dans le PDM, car pour un nombre significatif d'usagers celui-ci est important, voir majeur. Le territoire comme tous les citoyens de Grand Lac devraient pouvoir faire le lien entre les efforts qui leur seront demandés pour utiliser les moyens prévus au PDM et l'objectif de neutralité carbone que le pays s'est engagé à tenir dans les accords de Paris (https://unfccc.int/fr/a-propos-des-ndcs/l-accord-de-paris .)

Le PDM ne doit pas seulement promouvoir l'utilisation de modes de transports doux, mais aussi les moyens de communication, voire d'incitation, pour que la population les utilise le plus possible. Le PDM ne doit pas uniquement décrire les moyens techniques et les investissements associés, mais aussi les actions qui permettront de garantir qu'ils seront utilisés à la hauteur de ce qui est attendu voir nécessaire (amélioration de la fluidité et contribution à la réduction des gaz et éléments polluants)

Le PDM ne doit pas « se limiter » à décrire des actions d'amélioration des systèmes de transport sur le territoire, mais aussi décrire ce qui sera engagé pour réduire l'utilisation de la voiture, et même mieux, réduire les besoins en déplacement des usagers.

▶ Ambition #3 - Un PDM pour tous les usagers.

Le PDM doit apporter des réponses précises aux usagers de Grand Lac pour accéder à leur lieu de travail, de zone d'étude, de zone de loisirs et aux zones commerçantes.
Il doit apporter des réponses adaptées à toutes les catégories de personnes présentes sur le territoire : travailleurs, retraités, handicapés, collégiens, étudiants, touristes, quel que soit leur environnement de résidence : ville ou campagne.

Le PDM devra aussi proposer une politique tarifaire autorisant un accès raisonnable à l'ensemble des usagers. Le sujet de la gratuité des transports en commun sur l'agglomération a été évoquée au sein du groupe de travail, et n'a pas fait l'objet d'un consensus. Les "pour" argumentant sur les expérimentations intéressantes en France (Dunkerque, Montpellier), les "contre" sur une fausse bonne idée (C'est une "fausse gratuité" car payée par le contribuable, donc les usagers, qui semble indolore, alors que ce n'est pas le cas).

▶ Ambition #4 - Intégration aux autres territoires. Sources de financement hors Grand Lac.

Il a été émis par l'assemblée le souhait de lier les actions du PDM à des objectifs de réduction de gaz à effets de serre et plus globalement un lien fort sur
L'assemblée note que le PDM, pour être efficace, doit être totalement coordonné avec les territoires connexes, en particulier Grand Annecy et Grand Chambéry.

Exemple : quel serait l'intérêt de prévoir des aménagements gare SNCF sur le territoire, si les gares de Chambéry et Annecy ne réalisent pas les aménagements équivalents au même moment ? Quel intérêt si le capacitif de transport SNCF-TER régional n'est pas présent au moment attendu ?
Une instance de gouvernance commune, sous l'égide de Grand Lac, semble hautement souhaitable. Celle-ci pourrait prendre une forme juridique souple et quasi gratuite (type : Société Coopérative d'Intérêt Collectif (SCIC) ou Groupement d'Intérêt Economique (GIE) et regroupant les acteurs institutionnels (mairies, agglomération, département, région, opérateurs, associations...)

Le groupe de travail a pris connaissance des différentes responsabilités que le législateur a attribuées aux différentes structures administratives (Région, Département, Intercommunalité, Mairie). Ce découpage rend délicat la rédaction et la mise en œuvre d'un plan d'action sur la mobilité.

Exemple : La gestion des parking véhicules et les moyens policiers associés sont de la responsabilité unique de la mairie, les moyens de transport rail de la région, la plupart des routes au département.

Le groupe de travail invite à ce que la rédaction du plan d'action identifie le plus clairement possible les responsabilités de chacun des acteurs, que les élus Grand Lac les impliquent au mieux, pour que le plan d'action, piloté et suivi au niveau de l'intercommunalité Grand Lac, ait une vraie crédibilité de mise en œuvre.
Les citoyens doivent pouvoir mesurer où va leur argent, en tant que contribuables/électeurs de Grand Lac, et mesurer la robustesse (capacité à être tenu) du PDM compte tenu des sources de financement.

Il est apparu au cours des discussions que certaines zones du territoire pouvaient être en retard de développement ou d'équipements. Par exemple, Il nous a semblé qu'il aurait été plus judicieux de donner priorité à l'aménagement de trottoirs en zone Chautagne (les enfants ne peuvent pas circuler à pied en sécurité centre village), plutôt que d'aménager des parkings autour du lac dont les enjeux sont touristiques et de bien-être (ont été cités : les parkings de Chindrieux, le parking bétonné de Conjux, celui en cours d'aménagement au Bourget du Lac.

▶ Ambition #5 - Qualification et exécution du PDM.

Le groupe de travail a exprimé l'idée que ce PDM aille « au-delà des échéances électorales ». Les engagements pris iront bien au-delà de l'horizon du mandat et les logiques de priorité des actions qui seront réalisées ou engagées sous la mandature actuelle, devront être poursuivies sous peine de voir apparaitre des incohérences, qui ne seraient comprises ni par le groupe de travail, ni par les usagers de Grand Lac. Le risque étant aussi financier, avec à minima, une utilisation des deniers publiques pas optimum, au pire des investissements totalement inutiles Il a été rappelé qu'un premier plan avait été préparé en 2019, mais pas voté et acté lié à un changement d'équipe d'élus.

Il semble nécessaire de porter une attention particulière à la communication. Le PDM devra préciser les 5/7 idées fortes (maximum) qui conduisent le plan d'action.
Par exemple : Permettre à 90% des habitants de Grand Lac d'avoir un accès au réseau rail, support de liaisons cadencées à moins de 15 minutes de son lieu de résidence (objectif s'étendant aux communes en altitude), ou supprimer tout « déplacement en voiture non nécessaire » autour des rives du lac ... Cette préconisation ayant 2 intérêts : faciliter les choix opérationnels sur les actions à déployer, permettre une communication efficace du PDM.

Grand Lac possède un suivi pointu de l'usage de bus Ondéa et Mobéa. Le groupe de travail invite les instances de Grand Lac à publier un tableau de bord régulier du suivi de l'usage de ce transport en commun, pour que la population puisse "suivre" les progrès qu'elle fait en matière d'usage de transport en commun.

Le « PDM devra être courageux » Il a été noté que :

- Les mesures efficaces peuvent être impopulaires dans un premier temps mais souvent approuvées plus tard (Exemples : zones 30 de centre bourg / centre-ville, boulevards urbains apaisés, végétalisation, péages urbains d'hypercentre)
- Les mesures populaires ont une efficacité" discutée (transport public gratuit, co-voiturage …)

Il a été partagé au sein du groupe de travail que les extensions de parking voitures en cours au Bourget du Lac, et réalisée au grand port à Aix allaient à l'encontre de ce que le PDM devra préconiser. Il a semblé évident au groupe de travail, que le PDM devra chercher à limiter l'usage de la voiture autour des lieux emblématiques du territoire, dont bien évidement les abords du lac font partie.
Le PDM devra être S M A R T (Spécifique, Mesurable, Acceptable (et Ambitieux), Réaliste, Temporellement défini). Cf chapitre "continuer".

Si des pistes innovantes ou non chiffrées sont évoquées dans le PDM, le groupe de travail suggère qu'elles ne soient pas intégrées au plan d'action à proprement parler, mais intégrées à un plan de développement des mobilités, compte tenu qu'il faudra des études complémentaires pour en chiffrer la faisabilité réelle. (Sur le plan de 2019, ces pistes avaient été intégrées au plan de mobilité)

▶ Ambition #6 - La sécurité dans le PDM.

Le PDM devrait à partir des zones reconnues accidentogènes décrire les actions correctives. Le présent rapport propose un exemple de cartographie des points noirs en Annexe. Ce type d'outil et de contribution citoyenne gagnerait à être généralisé, en partenariat avec les citoyens et associations du territoire, afin d'apporter un avis sur la base de l'expérience d'usager.

Pour permettre le développement des mobilités douces, et en lien avec les ambitions précédentes, la sécurité de tous les usagers, et en particulier les plus fragiles, est une nécessité.
Nous recommandons donc avant tout de pacifier et sécuriser la voirie pour les modes de transports les plus vertueux pour le territoire, et ce en particulier aux abords des secteurs clés : établissement scolaires, établissements de santé, équipements de loisir, points touristiques…

L'éclairage de la voie publique nous est apparu comme un sujet délicat devant faire l'objet de compromis judicieux. La protection de l'environnement nous emmène vers un éclairage de plus en plus faible des zones urbaines, l'utilisation des moyens de locomotion doux (marche, vélo) génère un besoin d'éclairage pour la sécurité des usagers. Ces deux besoins étant contradictoires, nous suggérons de faire preuve de bon sens, pour déployer des solutions de compromis.

Exemple : éclairage qui se déclenche au passage d'un usager, éclairage seulement des carrefours dangereux, etc...

▶ Ambition #7 - Un PDM pour le long terme.

La mobilité doit être partie intégrante d'une planification à long terme permettant de répondre aux besoins d'aujourd'hui et à ceux des générations futures.

Le PDM se doit donc d'intégrer les besoins et risques, ainsi que fournir un exercice prospectif sur ce que doivent être les moyens nécessaires pour une mobilité maitrisée et répondant aux ambitions précitées à échéances 2030 et 2050.

Le PDM doit notamment s'appuyer sur les ressources documentaires disponibles sur l'adaptation de la mobilité au changement climatique (exemples Mobilité |adaptation-changement-climatique.gouv.fr, Adapter la mobilité d'un territoire au changement climatique | Cerema, Guide pour une mobilité quotidienne bas carbone - The Shift Project) mais aussi sur les autres leviers d'adaptation du territoire (plan d'urbanisme…).

FAIRE AUTREMENT

Cette section décrit de manière plus spécifique les ambitions du chapitre 1 par typologie de transport, mais aussi en termes d'innovation. Elle reflète aussi la pluralité des opinions de l'atelier citoyen sur les mesures et méthodes à mettre en œuvre pour atteindre les ambitions souhaitées.

▶ Par type de transports

Nous détaillons ici les mesures préconisées par type de transport. Il reste crucial, en parallèle de penser plus largement la cohabitation entre tous types de transport afin de permettre à tous les usagers de se déplacer en sécurité.

Mobilités douces & actives – Vélo, marche…

Piliers de la mobilité durable, le PDM doit s'assurer que les mobilités actives (marche, vélo, trottinette, roller…) deviennent un réflexe pour les déplacements de courte distance. Nous recommandons une politique ambitieuse, et des investissements significatifs dans le développement des mobilités douces et actives.
A noter qu'un confort accru pour les mobilités douces peut signifier un moindre confort (plus grand partage de la voirie, moins de parking…), pour les automobilistes, et qu'il est donc nécessaire d'accompagner ce changement d'approche en termes d'investissements et de comportement.

Vélo

Notre territoire à taille humaine se prête à une forte pratique cyclable, en particulier autour des grands pôles d'activités. Le vélo à assistance électrique (VAE) permet d'augmenter les distances parcourues, et lisser le dénivelé. La pratique cycliste de loisir est bien établie, mais Grand Lac gagnerait à développer l'usage du vélo comme moyen de transport du quotidien.
Nous recommandons donc d'assurer une meilleure cohérence du réseau cyclable, à travers la mise en place de projets d'ambition pour couvrir l'intégralité du territoire et dimensionner la voirie cyclable pour les futurs usages :

- Cohérence du réseau avec des jonctions fluides et sécurisées entre sections cyclables
- Mise en place d'un jalonnement clair des itinéraires intercommunaux.
- Plus de pistes cyclables en voie propre sur les axes à fort trafic motorisé (ex : RD991)
- Sécuriser le cheminement cycliste le long des falaises de la Chambotte, en bord de lac avec l'évaluation de la mise en place d'une voie cyclable séparée et sécurisée entre Aix les bains et Ruffieux.
- Des infrastructures cyclables dimensionnées aux futurs usages (ex : voie cyclable des berges du lac ne suffit déjà plus à absorber les flux cyclistes et piétons les jours de beaux temps)

Une infrastructure est aussi nécessaire pour supporter le système vélo et inciter à son utilisation :

- Stationnement vélo adaptés aux usages, y compris pour les vélos cargo
- Stations de gonflage/réparation réparties sur le réseau et régulièrement entretenues
- Extension du dispositif de location de VAE, avec tarifs avantageux, et points de locations supplémentaires.
- Subvention ou incitation à la location ou achat de vélos musculaires ou électriques, en particulier pour des usages de mobilité urbaine.

Il est apparu aussi clairement que la perception de l'usage du vélo, comme moyen de locomotion propre était très variable. Certains considèrent le vélo comme moyen principal à systématiquement privilégier, d'autres comme utilisable, à partir du moment où les conditions d'usage s'y prêtent (météo, type de parcours, envie personnelle). Cette perception génère des choix différents dans les actions à conduire dans le cadre du PDM. Le PDM s'adressant à l'ensemble de la population, avec un usage du vélo très mis en avant, cette différence devra être prise en compte dans le PDM.

Marche

Développer la marche sur l'ensemble du territoire est un bon moyen pour assurer un maillage plus fin des transports, mais surtout pour développer un meilleur vivre ensemble avec plus d'espaces de convivialité, une plus grande autonomie pour nos enfants, et une meilleure accessibilité pour tous. La marche, et le vélo, favorisent par ailleurs le développement des commerces et la vie en centre-ville. Nous recommandons de :

- Définir et sécuriser des cheminements piétons structurants et sécurisés, à l'écart de la voirie (calme) mais aussi plus directs
- Rendre la marche plus accessible : trottoirs larges, traversées de routes sécurisées (ne pas hésiter à supprimer des places de stationnement pour améliorer la visibilité), signalétique piéton
- Rendre la marche plus agréable : moins de bitume, plus d'espaces verts, création d'espaces conviviaux (lieux de repos et de rencontre) qui encouragent les gens à marcher ou à faire du vélo en toute sécurité (bancs, zones de repos, aires de jeux, aménagements paysagers …)
- Œuvrer pour la mobilité scolaire auprès des communes et des parents d'élèves, en partenariat avec l'Agence Eco-mobilité, en visant en priorité les familles d'enfants de + de 6 ans, et les trajets dans le rayon de 1-3km autour des écoles élémentaires (ex : pédibus, formation, sécurité voirie…). En parallèle de l'encouragement à la marche, améliorer les aménagements de sécurités nécessaires autour des écoles

Train

Le territoire bénéficie d'une solide colonne vertébrale ferroviaire avec 6 gares, toutes connectées à Aix les bains, mais certaines sont très peu utilisées. Il est nécessaire de s'appuyer sur celles-ci, notamment pour développer une mobilité décarbonée sur l'ensemble du territoire.
Pour ce faire, nous recommandons :

- Intégrer et s'appuyer sur le réseau ferroviaire pour la mobilité du territoire : desserte transports en communs, accès mobilité douces (trottoirs, pistes cyclables) aux gares
- Permettre et faciliter le transport des vélos dans les trains et les autocar TER. Cette suggestion faite au cours des discussions doit être cependant tempérée par le fait qu'il existe des limites physiques sur le nombre de vélos transportables dans un wagon ou un bus. Les Pays Bas se sont tournés vers des parkings conséquents dans les gares, sans vélo dans les transports en commun.
- Faire coïncider les bus aux horaires des principaux trains, jusqu'au dernier train et en rapport avec les besoins de la population. Ex : Pas de bus le dimanche en soirée au retour de week-end.
- Développer l'usage du train au niveau régional et national, notamment en soutenant les projets de doublement des lignes de trains voyageurs (lignes RER urbain Montmélian-Chambéry-Aix, ligne TER St André le Gaz-Chambéry-Aix-Annecy et lignes Grenoble et Lyon depuis Chautagne et Aix), et la réouverture des petites gares intermédiaires
- La gare principale d'Aix les Bains mérite une reconfiguration de ses espaces en accueillant des activités multiples et en en faisant une porte d'entrée multimodale et multiservices mieux agencée (cf l'ouvrage CityBooster : les gares à l'aube d'une révolution de 2017)

Transport de marchandises

Avec des volumes croissants de livraison, l'atelier citoyen préconise de renforcer la réflexion sur le sujet du transport et livraisons de colis et marchandises, par exemple à travers la mise en place d'une plateforme de distribution urbaine des marchandises pour commerces et particuliers, la définition d'aires de livraison, ou encore la définition d'un schéma d'itinéraires poids lourds

- La gare principale d'Aix les Bains mérite une reconfiguration de ses espaces en accueillant des activités multiples et en en faisant une porte d'entrée multimodale et multiservices mieux agencée (cf l'ouvrage CityBooster : les gares à l'aube d'une révolution de 2017)

Voiture

Au vu de la croissance substantielle du trafic, de la multi-motorisation des ménages et de la forte dépendance à l'automobile du territoire, la réduction de la place de la voiture, en particulier en ville, doit être l'une des priorités de ce PDM.
Il s'agit aussi d'un enjeu démographique et de bien vivre sur le territoire afin de diminuer pollution, exposition au bruit, et sécurité des autres modes de transports. L'atelier pense qu'il n'y aura pas d'innovation durable sans contraintes sur l'usage de la voiture, et réel changement culturel, doublé d'investissements dans les mobilités alternatives.

Pour ce faire nous recommandons :

1. De limiter le trafic de transit dans les zones urbaines vouées aux modes alternatifs, en particulier le centre-ville d'Aix-Les-Bains. Celles-ci devant être des lieux de destination et non de passage.
2. De favoriser un changement culturel sur la place de la voiture afin de développer l'acceptation et l'utilisation des alternatives à l'autosolisme
3. De développer des pôles multimodaux, en particulier aux abords des infrastructures touristiques (ex : plages, Revard), et de transport (ex : gares).
4. D'intégrer une réflexion plus vaste sur l'autoroute A41, un axe structurant pour le territoire duquel dépend une proportion conséquente du trafic automobile. Afin de favoriser son usage et limiter le report de trafic sur les villes environnantes. Par exemple : gratuité de la section d'autoroute entre sorties 13 et 14 ou sur zone Chambéry-Aix, mais aussi réduction de la vitesse pour limiter le bruit ambiant et la pollution dans une zone fortement urbanisée.
5. Mieux orienter les automobilistes dans leur recherche de stationnement et contrôler le stationnement.

Transports en communs

Nous pensons qu'il est nécessaire de poursuivre les investissements dans les transports en communs et dans les mécanismes incitant à leur utilisation (voie réservée, éducation, tarifs incitatifs...). Ceux-ci permettent un report modal de la voiture, mais aussi l'accès à la mobilité aux populations non motorisées.
La mise en œuvre de transports adaptés et de transports en commun à la demande permet d'assurer un maillage efficace du territoire et des secteurs les moins denses. Il est important de continuer à développer celle-ci afin d'assurer des transports jusqu'au dernier kilomètre.
Il est nécessaire d'intégrer au mieux l'offre de transports en commun aux points d'intérêts, événements, multimodalité, et de faire connaître celle-ci auprès des populations de Grand-Lac.
Nous préconisons aussi de défragmenter les offres de transport et de mobilité (tarification simplifiée, billettique sur téléphone, coordination / complémentarité des offres…)
L'intégration aux réseaux de transport en commun voisins (Grand Chambéry…) est un enjeu pour permettre une mobilité fluide au-delà du territoire. Il est ainsi nécessaire d'inclure les autres autorités organisatrices dans la réflexion sur ce PDM et de recueillir leurs observations sur les zones d'interface mais aussi sur la question des tarifs ou la délivrance des titres de transports.

Covoiturage et autostop

Nous reconnaissons les efforts et les investissements réalisés et en cours de réalisation pour développer le covoiturage et l'autostop, notamment le partenariat BlaBlaCar Daily, et la mise en place de bornes de covoiturage spontané (autostop)
La question de la mise en place de véhicules en autopartage a été évoquée à plusieurs reprises.
Mais il est nécessaire de rendre ces dispositifs plus visibles et accessibles, en particulier les bornes de covoiturages placées sur des zones difficiles. La borne de covoiturage du parking de Crolles, au Revard, est pour l'instant placée en bord de route, sur une zone non déneigée ni éclairée. Les randonneurs ou skieurs covoiturant pour monter à Crolles gagneraient aussi à avoir des casiers fonctionnels à disposition.

Innover !

Les multiples enjeux des 10 années à venir autour de la mobilité sur l'agglomération Grand Lac doivent faire preuve d'innovations. Le Conseil Régional réuni en Assemblée plénière le 15 décembre 2023 a précisé les enjeux à prendre en considération : le prix de l'énergie, le pouvoir d'achat, l'accès aux zones d'emploi, d'études, de loisirs, le changement climatique, les modèles économiques existants.

L'atelier invite aussi les élus peut-être à repenser la politique urbaine. Plutôt que de mettre les services et les commerces à l'extérieur, de les réintroduire en centre-ville ou dans des quartiers afin de limiter les déplacements.

Les principaux champs d'innovations potentielles sont les suivants :

1. Des modes de transports innovants
2. Des services multimodaux simplifiés et performants pour les utilisateurs
3. Des tarifications innovantes et multimodales
4. Une coordination entre acteurs de la mobilité au-delà des prérogatives actuelles
5. Une évaluation des choix des AOM-L (autorité organisatrice de mobilité locale) avec les comités de concertation, cohérente avec les orientations de la loi LOM (loi organisatrice des mobilités)

Modes de transport

De nouveaux modes de transport sont à prospecter pour l'agglomération afin de répondre aux enjeux géographique et démographiques propres à Grand Lac !

- Pour le ferroviaire, trains à hydrogène pour les lignes non électrifiées, mini-bus électrique (moins de 10 places) pour des dessertes cadencées sur les aires urbaines, développement du tram-train léger (type Leman Express ou Ouest Lyonnais) , trains hyperlégers (Texelis pour le cadencement Rumilly – Montmélian par exemple)
- Pour les autocars, amélioration du confort, WIFI, accessibilité PMR, emport de vélos, énergie utilisée (gaz, électricité, hydrogène …)
- Les stations de montagne (Revard) d'une part ou les zones d'activité (Technolac- Le Bourget) d'autre part, peuvent être éligibles à une desserte par câble permettant de franchir les obstacles naturels à l'horizon 2035. Cette proposition doit toutefois faire l'objet d'une étude concernant la pertinence du coût par rapport au gain de temps que pourrait apporter cette installation.

De nouveaux types de services sont éligibles à ces modes nouveaux modes (dessertes touristiques des plages du lac, desserte cadencée entre centre-ville d'Aix et les ports, desserte des zones d'activité (Technolac, Hexapole, Les Landiers). Quelques pistes à envisager :

- En été, desserte par bateau électrique des plages du Bourget à Conjux
- Tram- train au quart-d'heure du Viviers à Conjux (Chindrieux minimum)
- Desserte du Revard : la renaissance du téléphérique abandonné au profit de la voiture en 1965 ne peut demeurer un sujet tabou au regard des enjeux du plateau du Revard liés au changement climatique et à la consommation énergétique.

Services multimodaux simplifiés

Il est essentiel de simplifier l'emprunt des modes collectifs pour l'usager, au prix éventuel de la complexité augmentée pour le back office et la coordination entre autorités organisatrices de la mobilité (AOM-L)

La tarification multimodale et l'usage de supports nouveaux (smartphone, cartes à puce, internet, automates) s'impose conformément aux initiatives déjà prises régionalement (OURA , ticket M à venir). A terme, l'usage des différents modes de transports sera automatiquement enregistré et mémorisé sur un compte mobilité individuel (dématérialisation totale des billets pour abonnés)

L'information des voyageurs en temps réel s'impose sur différents supports (téléphones, afficheurs de gare et stations de bus, bornes urbaines) et l'information partagée s'impose aux différents opérateurs de transport. Il y a donc simplification de l'usage pour les voyageurs mais complexité numérique croissante à organiser entre opérateurs et AOM.

Périmètres de responsabilité

Les transporteurs géreront la mise à disposition et la circulation des modes mais les services (back office, après-vente, distribution, services numériques, information en temps réel, espaces d'attente, services à la personne, vidéo surveillance). La coopération entre modes nécessitera un mode de coordination nouveau (groupement d'intérêt économique GIE/GEIE, société coopérative d'intérêt collective SCIC…,) sans créer de charges nouvelles. Les modèles économiques actuels (délégation de services publics essentiellement) seront nécessairement évolutifs.

La stratégie de mobilité durable devra être dotée d'une grille d'évaluation des progrès réalisés, si possible quantifiée pour s'assurer de la pertinence des investissements et innovations réalisés d'ici 2030 / 2035. Ces indicateurs seront à la disposition des Comités de mobilité prévus par la Région (ex COMOB)

A partir du vécu de certains membres de l'atelier sur cette situation, la préconisation est que les élus se saisissent des opportunités offertes par la région et se positionne comme agglomération candidate à déployer/tester les solutions retenues.
Des membres de l'atelier sont tout à fait disponibles auprès des élus de Grand Lac, pour contribuer à définir les sujets sur lesquels candidater, ainsi qu'à les argumenter.

Donner envie de faire autrement

Les différentes propositions précédentes concernant la possibilité de « faire autrement » et d'avoir des idées innovantes pour la mobilité ne peuvent être concluantes que si les usagers ont l'envie de « faire autrement ». Différents axes ressortent des réflexions de l'atelier citoyen :

Sensibiliser et éduquer

Il semble nécessaire de sensibiliser et éduquer les usagers afin d'ouvrir à la réflexion :

- L'atelier a découvert, avec un grand intérêt, les missions et le travail réalisé par l'Agence "Eco-mobilité". Nous invitons les élus à renforcer ses moyens, et son rôle, car elle est un élément essentiel dans le déploiement et l'acceptation de mobilités douces par les habitants.
- Mener des campagnes de sensibilisation à l'échelle du territoire sur la mobilité décarbonée et/ou partagée. En particulier tout au long du parcours scolaire des jeunes afin de développer une réelle culture de la mobilité durable.
- Organiser des sessions éducatives (école, entreprises, réunions publiques) :
  - *Sécurité routière, règles de priorité des piétons et des cyclistes*
  - *Utilisation responsable des moyens de transport*
  - *Journées de sensibilisation*
- Améliorer la signalétique et panneaux aux entrées des communes pour inciter à l'usage et au respect des mobilités douces.
- Réalisation de guide mobilité à destination des usagers : habitants, travailleurs, touristes…

Inciter

La compensation financière sur le co-voiturage porte ses fruits, aussi l'incitation financière semble être une piste à privilégier :

Mettre en place des incitations fortes aux transports en commun pour les jeunes

- *Exemple : Pass transport, gratuité, aide financière… afin de leur faire prendre l'habitude de se déplacer en transports en commun.*

- Développer une ligne de bus/navette à faible coût (et/ou associée à un parking gratuit), vers les différents points de baignade du lac.
- Inclure les acteurs économiques et employeurs dans la réflexion, en s'appuyant notamment sur les études existantes sur les flux pendulaires dans les zones d'activités économiques.
- Stationnement payant aux abords du lac en période touristique, tout en proposant un ticket résident pour les riverains.
- Proposer un forfait mobilité intermodale d'une à trois semaines pour les touristes et curistes.
- Continuer et développer l'incitation au covoiturage via BlaBlaCar Daily ou autre plateforme

- Subvention des mobilités douces, notamment à travers la mise en place de forfaits, ou aide à l'achat d'équipement (ex VAE) en particulier pour des usages de mobilité urbaine/quotidienne.

L'élargissement du service existant, notamment sur les horaires permettrait également de proposer une alternative à l'usage de la voiture :

Inciter des plages horaires plus larges pour les trajets pendulaires :

- Moduler les aides aux entreprises en fonction des horaires d'accès, faciliter les horaires décalés
- Surfer sur l'étude de Chambéry Grand Lac Economie sur les zones d'activités économiques pour éclairer les flux pendulaires, mobiliser les acteurs économiques sur le sujet

Prévoir des bus qui permettent de transporter divers équipements tels que planches de kite, matériel de plages, vélo entre autres... avec des cadencements plus souples.

Informer

L'information et la communication sont capitales pour faire découvrir les différentes possibilités de transport.

- Présentation de toutes les mobilités alternatives à disposition à ce jour sur Grand Lac et en connexion avec Chambéry et Annecy.
- S'appuyer et développer la mission de l'agence "Eco-mobilité", par exemple sous forme d'organisation de challenge mobilité durable, et de points relais à travers le territoire
- Créer un document simple et accrocheur pour une large diffusion (magazine Grand Lac, à dispo dans Mairies, à diffuser lors des réunions de quartier...)
- Moderniser les outils d'information et de communication
  - *Portail et/ou application dédiés à la mobilité*
  - *État transports en commun en temps réel*
  - *Billettique sur smartphone, …*

Continuer

L'Atelier Citoyen reconnait les efforts et les investissements faits par Grand Lac jusqu'à maintenant pour améliorer la mobilité sur le territoire.
Dans la continuité des recommandations et priorisations faites dans ce document, notre volonté est d'amplifier et pérenniser les actions à venir. Pour ce faire il est important selon nous d'avoir un cadre de mesure et de suivi de ces politiques et qu'elles s'inscrivent dans une vision de long-terme (sup. à 10 ans) en s'assurant de leur compatibilité avec les autres politiques structurantes.

Outil de mesure et suivi

Afin de maintenir un niveau élevé d'ambitions pour notre territoire, nous préconisons la mise en place d'un comité de pilotage ayant les outils adéquats de mesure et suivi des actions prévues et mises en place.
L'objectif est d'abord de créer une grille d'analyse (par ex. Critères de la loi LOM) de la pertinence des actions futures pour s'assurer qu'elles sont toujours en adéquation avec les objectifs prioritaires du PDM et aussi avec les besoins des usagers et la réalité du terrain.

Nous suggérons d'intensifier et répéter des visites sur le terrain pour garder à jour les enjeux réels des usagers (ex. Carte des points noirs), en associant par exemple les initiatives citoyennes et les associations locales.

Ensuite d'être capable de mesurer l'efficacité des politiques et des actions dans le temps en mettant en place des indicateurs de suivi ou des retours d'expérience permettant de vérifier l'atteinte des objectifs prioritaires et de réajuster la stratégie si nécessaire, s'il s'avère que la trajectoire s'éloigne de la trajectoire de référence.

Enfin il est important de savoir adapter les actions mises en place et faire preuve d'agilité pour s'adapter aux évolutions territoriales, démographiques ou à l'innovation technologique et saisir de nouvelles opportunités.
Nous souhaitons que Grand Lac ait des objectifs quantifiables et mesurables avec des modalités pour évaluer leur efficacité dans le temps

Sommaire

Annexe n°2
Synthèse sur les échéances et les coûts du PDM

	Temporalité			Acteurs concernés				Estimation financière	Remarques
	CT	MT	LT	Grand Lac	Communes	Département de la Savoie	Autres		
SOCLE : Évolution du réseau viaire		■	■	X	X	X	X	€	Coût hors PDM
1.1 – Hiérarchisation future du réseau viaire	■			X	X	X		€	Réalisation interne
1.2 – Contraindre la circulation de transit et la circulation de poids lourds pour protéger les quartiers dans les secteurs les plus denses	■	■			X	X		€ € €	En fonction des plans de circulation développés par les communes
1.3 – Réaliser une pacification réelle des secteurs en zone 30	■	■			X			€ € € €	Coût plus ou moins élevé selon les aménagements réalisés par les communes
1.4 –Aller vers un développement de la Rue aux écoles	■	■			X			€ € € €	Coût pouvant être mutualisé avec les actions 1.2 et 1.3
1.5 – Aménager la voirie pour améliorer la performance des lignes fortes du réseau bus		■	■	X		X	X Ondéa	€ € € € €	Coût très variable selon le type d'aménagements à réaliser
1.6 – Achever le maillage prévu au Schéma Directeur Cyclable de Grand Lac	■	■	■	X	X	X	X AuRA	€ € € € €	Coût défini par le schéma directeur cyclable de Grand Lac de 20 M € minimum
1.7 – Œuvrer pour un territoire marchable	■	■	■	X	X			€ € € €	Coût pouvant être lié aux actions 1.3 et 1.8

CT : dans les 3 ans
MT : de 3 à 7 ans
LT : 7 ans et plus

€	coût anecdotique	€ € €	de 1 000 à 5 000 K€
€ €	250 K€ ou moins	€ € € €	plus de 5 000 K€
€ € €	de 250 à 1 000 K€		

	Temporalité			Acteurs concernés				Estimation financière	Remarques
	CT	MT	LT	Grand Lac	Communes	Département de la Savoie	Autres		
1.8 – Favoriser l'accessibilité de tous				X	X			€ € € € €	Coût important à prévoir de manière récurrente chaque année.
1.9 – Utiliser des espaces actuellement dévolus aux stationnements automobiles à d'autres usages					X			€	Suppression de places de stationnement pour d'autres usages chiffrés dans les autres actions
SOCLE : Création d'un Service Express Régional Métropolitain (SERM) au niveau de Métropole Savoie				X		X	X	€ € € € €	Plusieurs dizaines de millions d'€, dépassant probablement les 100 millions d'€ pour toutes les phases et à l'échelle de Métropole Savoie
2.1 – Développer l'offre bus				X				€ € € €	Renforcement de l'offre à échelonner selon la montée en puissance du réseau (mobilisation du budget de fonctionnement)
2.2 – Favoriser la mise en place de réels pôles d'échanges multimodaux				X	X			€	Coût inclus dans les actions de maillage cyclable, évolution des politiques de stationnement, développement du stationnement vélo

CT : dans les 3 ans
MT : de 3 à 7 ans
LT : 7 ans et plus

€	coût anecdotique
€ €	250 K€ ou moins
€ € €	de 250 à 1 000 K€
€ € € €	de 1 000 à 5 000 K€
€ € € € €	plus de 5 000 K€

	Temporalité			Acteurs concernés				Estimation financière	Remarques
	CT	MT	LT	Grand Lac	Communes	Département de la Savoie	Autres		
2.3 – Lutter contre l'autosolisme en favorisant le covoiturage	■			X		X	X	€ € € €	Gratification du covoiturage en cours par Grand Lac, lignes de covoiturage spontané et création de parkings de covoiturage
2.4 – Porter la mise en œuvre d'un plan de stationnement vélo ambitieux	■			X	X			€ € €	Réalisation interne
2.5 – Développer l'offre de service pour les vélos et la micromobilité	■	■		X	X			€ € € €	Coût essentiellement porté par le nouveau bâtiment Vélodéa
2.6 – Travailler sur les stratégies d'avitaillement des véhicules des particuliers / Poids Lourds et Bus	■	■	■		X		X SDES 73	€ € € €	Coût de mise en place des bornes IRVE
2.7 – Développer l'offre d'autopartage		■			X			€ €	Coût faible en s'appuyant sur des opérateurs spécialisés
2.8 – Déployer un outil participatif pour améliorer la sécurité des trajets en modes actifs	■			X				€ €	Coût de développement et déploiement de l'outil participatif

CT : dans les 3 ans
MT : de 3 à 7 ans
LT : 7 ans et plus

€	coût anecdotique
€ €	250 K€ ou moins
€ € €	de 250 à 1 000 K€
€ € € €	de 1 000 à 5 000 K€
€ € € € €	plus de 5 000 K€

	Temporalité			Acteurs concernés				Estimation financière	Remarques
	CT	MT	LT	Grand Lac	Communes	Département de la Savoie	Autres		
SOCLE : Aller vers un syndicat mixte cohérent à l'échelle d'un bassin de vie	■	■		X		X	X	€	Création en cours
3.1 – Faire évoluer les politiques de stationnement sur voirie et assurer leur contrôle	■	■		X	X			€ € €	Coût pouvant être « autosuffisant » avec les éventuelles recettes de stationnement
3.2 – Faire évoluer les politiques de livraisons et assurer leur contrôle	■			X	X			€ € €	Coût pouvant être plus limité en fonction du choix de l'opérateur de consignes
3.3 – Mieux lier urbanisme et mobilité	■	■		X	X			€	Mise en place de modifications au sein des PLUi
3.4 – Mener des campagnes de communication et de sensibilisation sur la mobilité alternative à la voiture individuelle	■	■	■	X	X			€ € € €	Coût acté de 1,2 M€ sur 2023 / 2026 avec la SPL Agence Ecomobilité Savoie Mont-Blanc
3.5 – Faciliter le parcours des usagers sur Grand Lac	■			X				€ €	Coût pour l'interopérabilité avec les autres AOM
3.6 – Assurer le suivi des actions du PDM en associant les entreprises dans la démarche	■			X				€ €	Coût pour les enquêtes de suivi du PDM

CT : dans les 3 ans
MT : de 3 à 7 ans
LT : 7 ans et plus

€	coût anecdotique	€ € € €	de 1 000 à 5 000 K€
€ €	250 K€ ou moins	€ € € € €	plus de 5 000 K€
€ € €	de 250 à 1 000 K€		

Sommaire

Lexique

TABLES DES SIGLES :

Ad'AP : Agenda d'Accessibilité Programmé
ADEME : Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie
ANRU : Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine
AOM : Autorité Organisatrice des Mobilités
AREA : Autoroute Rhône Alpes
BAAC : Base de données des Accidents Corporels de la circulation
Grand Lac : Communauté d'Agglomération de Grand Lac
CC : Communauté de Communes
CCI : Chambre de Commerce et d'Industrie
CD 73 : Conseil Départemental de Savoie
CERTU : Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, de l'Urbanisme et des constructions publiques
CPER : Contrat de Plan Etat Région
DDTM : Direction Départementale des Territoires et de la Mer
DOO : Document d'Orientation et d'Objectifs
DRE : Direction Régionale de l'Equipement
DSP : Délégation de Service Public
DTA : Directive Territoriale d'Aménagement
EDGT : Enquête Déplacements Grands Territoires de Métropole Savoie et de l'Avant Pays Savoyard
EPCI : Etablissements Publics de Coopération Intercommunale
ERP : Etablissement Recevant du Public
EV17 : Eurovélo 17
FEDER : Fonds Européen de Développement Régional
FNADT : Fonds National d'Aménagement et de Développement du Territoire
GES : Gaz à Effet de Serre
HPS : Heure de Pointe du Soir
INSEE : Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques
ITA : Impossibilité Technique Avéré
JOB : Jour Ouvrable de Base
LGV : Ligne à Grande Vitesse
LOM : Loi d'Orientations des Mobilités
NOTRe : Nouvelle Organisation Territoriale de la République
P+R : Parc-Relais
PAC : Porter A Connaissance
PAE : Parc d'activités Economiques
PCAET : Plan Climat Air Energie Territoriale
PDA : Plan de Déplacements d'Administration
PDASR : Plan Départemental d'Action et de Sécurité Routière
PDE : Plan de Déplacements Entreprise
PDES : Plan de Déplacements d'Etablissement Scolaire
PDIE : Plan de Déplacements Inter-Entreprises
PDM : Plan de Mobilité
PEM : Pôle d'Echanges Multimodal
PL : Poids-Lourd
PLH : Plan Local de l'Habitat
PLU : Plan Local d'Urbanisme
PMR : Personnes à Mobilité Réduite
PRQA : Plan Régional de la Qualité de l'Air
PTU : Périmètre de Transports Urbains
RFF : Réseau Ferré de France
SCOT : Schéma de Cohérence Territoriale
SDA : Schéma Directeur d'Accessibilité
SN3V : Schéma National des Véloroutes et Voies Vertes
SNCF : Société Nationale des Chemins de Fer
SPL : Société Publique Locale
SRU : Solidarité et Renouvellement Urbain
SRCAE : Schéma Régional du Climat de l'Air et de l'Energie
TAD : Transport A la Demande
TC : Transports Collectifs
TER : Transport Express Régional
TGV : Train à Grande Vitesse
V63: Véloroute 63
VAE : Vélo à Assistance Electrique
VNF : Voies Navigables de France
ZA : Zone d'Activités
ZAC : Zone d'Aménagement Concertée

GLOSSAIRE

AOM : Autorité Organisatrice des Mobilités : Nom de la collectivité territoriale (ville, agglomération, département, région), dans l'exercice de sa compétence mobilités. Elle définit la politique de mobilité (niveau de l'offre, financement, qualité de service, choix des investissements, tarification, etc.) puis peut choisir après appel d'offre une société exploitante qui mettra en œuvre cette politique (DSP) et ce pour les TC, l'autopartage, les vélos en libre service,…

Autopartage : Système de partage de véhicules. L'autopartage est une réponse aux problèmes de coût de l'achat et de l'entretien d'une voiture, ainsi qu'une réduction des risques pour l'environnement liés à l'usage d'une automobile.

Captif : Désigne une personne qui ne dispose pas de choix entre différents moyens de déplacement.

Covoiturage : Utilisation conjointe et organisée d'un véhicule, par un conducteur non professionnel et un ou plusieurs tiers passagers, dans le but d'effectuer un trajet commun.

Déplacement : Unité de mesure de la mobilité quotidienne. Un déplacement est caractérisé par une origine et une destination, un motif (école, achats, travail, etc.), une durée, un ou plusieurs mode(s) de transport. Un aller-retour vaut deux déplacements.

Ecomobilité : Mise en place et utilisation des modes de transports limitant les pollutions et les émissions de gaz à effet de serre : marche, vélo, transports en commun, autopartage, covoiturage…

Enquête Ménage : L'objet de cette enquête est de recueillir les pratiques de déplacements d'une population. Cette enquête recense tous les déplacements des personnes interrogées, quel que soit le mode de déplacement utilisé, y compris la marche.

Intermodalité : Utilisation et conditions de transition entre plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement. Elle vise à réduire l'usage de la voiture particulière et les nuisances qu'elle génère au profit d'un usage combiné de différents modes moins polluants : train + marche, covoiturage + bus…

Jalonnement : Mise en place de panneaux (directionnels ou non) régulièrement espacés dans le but de signaler un itinéraire précis. S'applique pour la circulation automobile, le transport routiers, le stationnement, la marche à pied et le vélo.

Maillage : Réseau de transport organisé et connecté pour assurer la cohérence de l'agglomération à une échelle donnée.

Management de la mobilité : Le management de la mobilité consiste à inciter les individus, les entreprises, les institutions à satisfaire leurs besoins de transport en utilisant au mieux les modes alternatifs et en réduisant l'usage de la voiture individuelle.

Mobilité : Au sens strict, capacité des personnes à se déplacer – et des biens à être transportés – d'un endroit à un autre. La mobilité individuelle ou quotidienne désigne le nombre de déplacements réalisés par jour et par personne.

Modes alternatifs : Modes de transport qui constituent une alternative à l'utilisation de modes de transport motorisés individuels (auto en solo et deux-roues motorisés).

GLOSSAIRE

Modes doux ou modes actifs : Modes de transport non motorisés et non polluants, les modes de transports doux (ou actifs) sont la marche et le vélo, les rollers,...

Multimodalité : Recours à plusieurs modes de transports pour satisfaire les besoins de déplacements des personnes et / ou des marchandises.

Parc Relais (P+R) : Parc de stationnement réalisé à proximité d'une station de transports collectifs et conçu pour inciter les automobilistes à utiliser les transports collectifs.

Part modale : Répartition des déplacements entre les différents moyens de transport : voiture, transports collectifs, deux-roues, marche….

PDE - PDIE – PDES - PDA : Ensemble des mesures prises au sein d'un établissement public ou privé, visant à favoriser les solutions alternatives à l'usage de la voiture particulière pour venir travailler.

PMR (Personne à Mobilité Réduite) : Toute personne dont la mobilité est réduite, par suite d'une incapacité physique (sensorielle ou motrice), d'une déficience intellectuelle, de l'âge ou de toute autre cause génératrice d'un handicap dans l'usage du transport (matériel encombrant, personne avec poussette...) et dont la situation requiert une attention particulière et une adaptation des services offerts d'ordinaire à l'ensemble des usagers.

Pôle d'échanges (ou Pôle intermodal) : Gare ou grand pôle regroupant plusieurs modes de transports et constituant ainsi un lieu privilégié de correspondances des voyageurs. Ils s'accompagnent d'une information multimodale, d'une mise en correspondances des réseaux de transports collectifs et offre une multitude de services.

PTU (Périmètre de Transport Urbain) : Zone où l'AOT de transport urbain exerce la compétence transport.

Transfert modal : Report régulier d'un mode de transport sur un autre pour effectuer un déplacement, de la voiture vers le transport public, par exemple.



Plan de Mobilité

Annexe accessibilité du PDM

Document proposé à l'approbation du Conseil Communautaire du

29 avril 2025

item
CONSEIL EN MOBILITÉ

Soberco
environnement
INGÉNIERIE & CONSEILS

Sommaire p. 2

Le cadre législatif p. 3
1. Les outils définis par la loi de 2005 p. 5
2. Un certain retard dans l'accessibilité qui a conduit à une nouvelle concertation p. 6
3. Les Agendas d'Accessibilité Programmée (Sd'AP) p. 6

L'accessibilité du réseau de transport sur Grand Lac p. 8

1. Le Sd'AP validé en novembre 2015 par Grand Lac p. 9
2. Accessibilité du réseau Ondéa de Grand Lac en 2024 p. 11
3. Accessibilité du réseau Grands Lignes SNCF p. 11
4. Accessibilité du réseau interurbain ferroviaire TER p. 11

L'accessibilité de la voirie sur le territoire p. 12

1. Des faiblesses constatées dans l'élaboration du diagnostic p. 13
2. L'état d'avancement des PAVE p. 13

La mise en accessibilité sur Grand Lac à travers les actions du PDM p. 14

Liste des points d'arrêts du réseau Ondéa p. 16

Le cadre législatif

Le cadre législatif

Sommaire

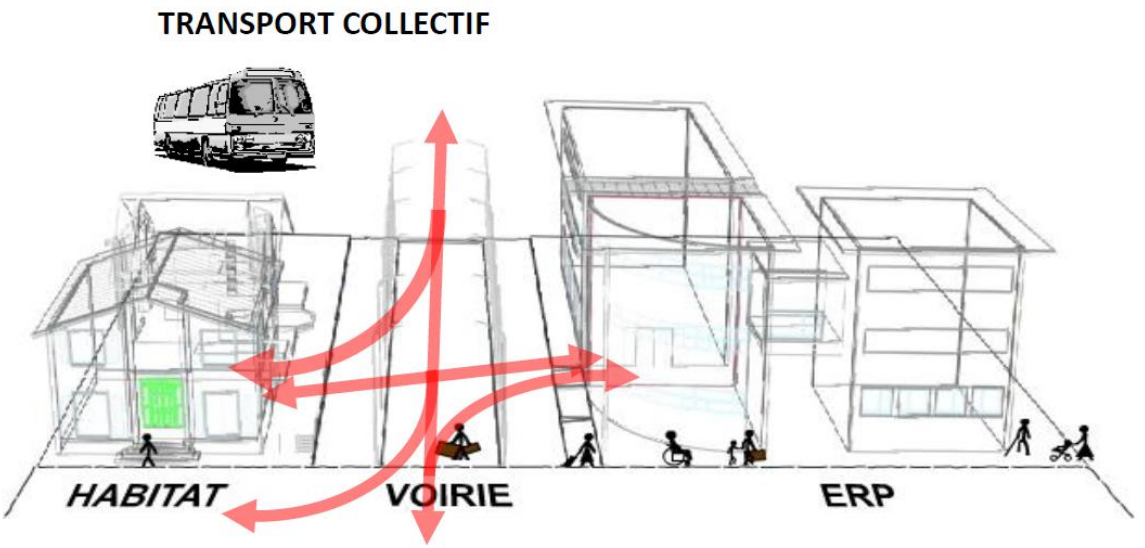
L'adoption de la **loi d'orientation du 30 juin 1975 en faveur des personnes handicapées** constitue la première étape législative en matière d'accessibilité. Depuis, différentes lois ont été votées pour améliorer notamment l'accessibilité des personnes handicapées et à mobilité réduite.

Initialement incitative, la législation est devenue de plus en plus prescriptive, en particulier avec la **loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées**.

Le législateur a insisté sur la nécessité de traiter **l'intégralité de la chaîne de déplacement.** Celle-ci comprend :

- ✓ **Le cadre bâti ;**
- ✓ **La voirie ;**
- ✓ **Les aménagements des espaces publics ;**
- ✓ **Les systèmes de transports, ainsi que leur intermodalité.**

L'objectif est **d'éliminer toute rupture** dans les déplacements pour les personnes concernées.



⇨ ***La continuité de la chaîne des déplacements : un seul maillon défaillant et la chaîne de l'accessibilité est brisée !***

En outre, l'ensemble des handicaps doivent être pris en compte, non seulement moteurs, mais aussi sensoriels, cognitifs et psychiques.
L'accessibilité concerne également les personnes à mobilité réduite. La **directive 2001/85/CE du Parlement et du Conseil européen du 20 novembre 2001** les définit comme *« toutes personnes ayant des difficultés pour utiliser les transports publics, telles que, par exemple, personnes souffrant de handicaps sensoriels et intellectuels, personnes en fauteuil roulant, personnes handicapées des membres, personnes de petite taille, personnes âgées, femmes enceintes, personnes transportant des bagages lourds et personnes avec enfants (y compris enfants en poussette) ».*

Dernièrement, **l'ordonnance n° 2014-1090 du 26 septembre 2014**, relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées, **redéfinit les modalités de mise en œuvre du volet accessibilité de la loi du 11 février 2005** et prend acte de la **complexité technique et financière à laquelle sont confrontées les collectivités**.

1. Les outils définis par la loi de 2005

Afin d'atteindre l'objectif d'accessibilité totale des différents maillons de la chaîne du déplacement, la loi introduit plusieurs outils de planification, de programmation, de concertation et de consultation tels que :

✓ Le Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) des services de transports publics

L'autorité organisatrice de transports publics (ancienne Autorité Organisatrice des Mobilités) doit élaborer un schéma directeur d'accessibilité des services de transport et mettre en place une procédure de dépôt de plainte en matière d'obstacles à la libre circulation des personnes à mobilité réduite dans un délai de trois ans soit au plus tard le 12 février 2008.

- Il dresse **l'état des lieux de la situation actuelle des services de transport et présente les mesures à prendre pour rendre le réseau accessible avant 2015**.
- En cas **d'impossibilité technique avérée** (ITA) de mise en accessibilité des réseaux existants, des **moyens de substitution adaptés** aux besoins des PMR doivent être mis en place dans un délai de trois ans à compter du dépôt de dérogation : il peut s'agir de mesures organisationnelles, humaines ou techniques. **Le coût du transport de substitution pour les usagers handicapés ne doit pas excéder le coût du transport public existant.**

Ce schéma est élaboré par l'autorité responsable dans le cadre d'une **concertation organisée avec l'ensemble des acteurs concernés**, et principalement les associations représentatives de personnes handicapées, aux différentes phases de la démarche. **Les différentes autorités organisatrices des transports urbains, départementaux et régionaux sont invitées à se concerter et à se coordonner lors de l'élaboration de leurs schémas respectifs.**
Les objectifs précis du SDA sont :

- **De définir les modalités de la mise en accessibilité des différents types de transport** *(aménagement et équipement des installations d'accès aux véhicules, dispositions concernant les matériels roulants, les mesures d'exploitation et d'organisation des services, les correspondances et les échanges entres les différentes lignes de transport public)* ;
- **D'établir les éventuels cas de dérogation** (impossibilités techniques) et de définir les services de substitution qui seront mis en place dans le délai de trois ans à compter de l'approbation du schéma par l'autorité organisatrice responsable et les principes d'organisation les concernant ;
- **De préciser les dispositions prises pour assurer l'intermodalité avec les réseaux de transport public des autres autorités organisatrices** ;
- **D'établir la programmation des investissements à réaliser et des mesures d'organisation à mettre en œuvre dans le délai de dix ans édicté par la loi**, pour la mise en accessibilité des services de transports collectifs ;
- **De prévoir les conditions de mise à jour,** en fonction de l'avancée technologique en matière d'accessibilité.

✓ Le Plan de Mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PMAV ou PAVE)

Celui-ci doit être établi par toutes les communes ou, le cas échéant, pour les établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de voirie, quelle que soit la taille de leur population (avant le 20 décembre 2009). **C'est un document qui permet de prendre en compte les difficultés d'accessibilité de la voirie et de l'accès aux ERP pour les personnes en situation de handicap. Il est un outil de programmation de l'aménagement de la Ville, même s'il n'y a pas de date définie pour la mise en accessibilité.**
Le plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics comporte un diagnostic qui recense les points de gêne ou d'inaccessibilité sur les itinéraires prioritaires, une estimation financière des travaux. Il définit les priorités d'action à réaliser en concertation avec l'ensemble des acteurs et des usagers de la voirie et des espaces publics, pour permettre la mise en place d'une programmation et un suivi des actions.

- **La mise en accessibilité des Etablissements Recevant du Publics (ERP) : l**es ERP sont classés en 5 catégories selon le nombre de personnes potentiels qu'ils accueillent. Pour chaque ERP, des diagnostics d'accessibilité sont à établir et des obligations de mise en accessibilité sont définies pour les différentes catégories d'ERP ;
- **La création de commission communale ou intercommunale pour l'accessibilité aux personnes handicapées.** Cette commission est obligatoire dès lors qu'une commune ou qu'un établissement public de coopération intercommunale regroupe 5 000 habitants ou plus. Elle est composée notamment des représentants de la commune, d'associations d'usagers et de personnes handicapées. Elle établit un constat de l'état d'accessibilité du cadre bâti existant, de la voirie, des espaces publics et des transports, rédige un rapport annuel présenté en commission intercommunale d'accessibilité et fait toutes propositions permettant d'améliorer la mise en accessibilité de l'existant. Elle envoie ce document annuel au Préfet de Région.
- **L'intégration d'une annexe « accessibilité » dans les plans de déplacements urbains**. Celle-ci doit indiquer les mesures d'aménagements et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer notamment l'accessibilité des réseaux de transports publics. Elle reprend les éléments figurant dans les schémas directeurs d'accessibilité des services de transports publics lorsque ces derniers existent.

2. Un certain retard dans l'accessibilité qui a conduit à une nouvelle concertation

La loi du 11 février 2005 est une loi ambitieuse qui a su fixer un cap en matière d'accessibilité. Elle a permis d'opérer un changement d'état d'esprit dans notre société, de porter un regard différent sur le handicap. Des efforts incontestables ont été déployés par les acteurs concernés pour atteindre les objectifs d'accessibilité qu'elle a fixés. Pour autant, dès 2013 les pouvoirs publics étaient conscients que la France ne serait pas au rendez-vous du 1er janvier 2015.
Un état des lieux de l'OBIACU (Observatoire Interministérielle de l'Accessibilité et de la Conception Universelle) en 2012 révèle que, seuls **65 % des SDA ont été réalisés et 15 % d'entre eux n'ont pas commencé.**
De même, les plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (**PAVE**) ont été adoptés par **38 % des communes de plus de 50 000 habitants mais seulement par 8 % de celles de moins de 200 habitants.**
Ainsi, face à ce constat, l'objectif a été de r**edéfinir, en concertation avec l'ensemble des acteurs, les moyens à mettre en œuvre pour réussir le rendez-vous de 2015 en matière d'accessibilité**.
Parmi les quarante propositions du rapport « Réussir 2015 », deux mesures se distinguent :

- ✓ **La mise en place des agendas d'accessibilité programmés (Ad'AP)** véritables actes d'engagement et de programmation décidés par les maîtres d'ouvrage ;
- ✓ **L'ajustement de l'environnement normatif du cadre bâti de la voirie et des transports** qui, après application, se révèle peu opérationnel.

3. Les Agendas d'Accessibilité Programmée (Sd'AP)

- *Concernant les transports*

L'Ordonnance du 26 septembre 2014, relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées, a introduit deux grandes évolutions dans le domaine de l'accessibilité des transports :

- ✓ **L'obligation d'accessibilité du service de transport ne concerne plus la totalité des points d'arrêts mais seulement les points d'arrêts prioritaires** ;
- ✓ **La mise en place d'un outil d'application volontaire : le Schéma Directeur d'Accessibilité – Agenda d'Accessibilité Programmée (ou Sd'AP)**, qui doit permettre de relever le défi de simplification de mise en œuvre et de performance.

Le cadre législatif

Sommaire

➢ ***Concernant les ERP (Etablissement Recevant du Public)***

1 million d'Établissements Recevant du Public (ERP) étaient soumis aux obligations de la loi du 11 février 2005 et devaient être accessibles à tous à compter du 1er janvier 2015.
Désormais, il est aussi possible de déposer un dossier d'Ad'AP en préfecture, pour le 27 septembre 2015, pour les ERP qui ne ce sont pas encore mis en conformité en matière d'accessibilité.
Le maître d'ouvrage peut réaliser un Ad'AP global ou un Ad'AP par ERP. Les ERP, à l'image des ITA pour les arrêts de bus, disposent aussi d'un système de dérogations dans le cadre d'une disproportion manifeste des coûts de mise en accessibilité.

Des nouveautés ont été apportées sur les obligations d'accessibilité avec le Décret n°2014-1326 modifiant le Code de la construction et de l'habitation (ERP/IOP) du 7 novembre 2014 et l'Arrêté du 8 décembre relatif à l'accessibilité des ERP situés dans un cadre bâti existant et des IOP. Il s'agit notamment de l'intégration d'**atténuations des normes issues de l'Arrêté initial du 21 mars 2007.**

Les adaptations sur les cheminements extérieurs des ERP/IOP

	Décret de 2007	*Décret de 2014*
Pente : ▪ tolérance ▪ palier de repos	**≤ 5%** **≤ 8% sur 2 m** **≤ 10% sur 0,5 m** **Si pente > 4%**	**≤ 6%** **≤ 10% sur 2 m** **≤ 12% sur 0,5 m** **Si pente > 5%**
Ressauts successifs	**interdits**	**tolérés si écart ≥ 2,50 m et palier de repos**
Largeur cheminement *(rétrécissement ponctuel)*	**1,40 m** *(jusqu'à 1,20 m)*	**1,20 m** *(jusqu'à 0,90 m)*
Dévers	**≤ 2%**	**≤ 3%**

L’accessibilité du réseau de transport sur Grand Lac

L'accessibilité du réseau de transport sur Grand Lac

Sommaire

1. Le Sd'AP validé en novembre 2015 par Grand Lac

Le diagnostic d'accessibilité réalisé en 2015 sur le réseau Ondéa dans le cadre du diagnostic du SDA concerne un réseau de :

- ✓ 3 lignes structurantes (1 / 2 / 3) ;
- ✓ 1 ligne le dimanche (Ligne Dim) ;
- ✓ 19 lignes de proximité à vocation scolaire ;
- ✓ 1 service de Transport à la Demande ;
- ✓ 1 service pour les Personnes à Mobilité Réduite (Ondéa pour tous).



Les conditions d'accessibilité antérieures à la validation du Sd'AP

L'accessibilité des arrêts

Au moment du lancement du Sd'AP, sur les 450 arrêts de bus au total : 132 sont desservis par les lignes structurantes, dont 69 déjà accessibles.

L'accessibilité du matériel roulant

Concernant le matériel roulant, le parc nécessaire à l'exploitation du réseau, est composé de 26 bus dont :

- ✓ 14 bus accessibles ;
- ✓ 25 bus standards à plancher bas ;
- ✓ 14 bus équipés de palette UFR ;
- ✓ 14 ayant un emplacement dédié UFR ;
- ✓ La totalité disposant d'emplacements prioritaires ;
- ✓ 25 équipés d'écrant TFT permettant de diffuser de l'information visuelle et sonore.





La formation du personnel de l'exploitant

Une journée de sensibilisation et de formation est proposée annuellement auprès des conducteurs, en présence d'associations de personnes handicapés et de la mission accessibilité du groupe RATP.

L'information des publics

Outre les fiches horaires précisant les arrêts TC accessibles aux UFR, les bus disposent, pour rappel d'un dispositif TFT permettant de diffuser de l'information visuelle et sonore.

L'accessibilité du réseau de transport sur Grand Lac

Sommaire

Définition des arrêts à mettre en accessibilité sur le réseau urbain au sens de la loi

Le code des transports modifié par l'**ordonnance du 26 septembre 2014 stipule** ainsi que :

*« Art. L1112-1. – L'accessibilité du service de transport est assurée par l'aménagement des **points d'arrêt prioritaires compte tenu de leur** fréquentation, des modalités de leur exploitation, de l'organisation des réseaux de transport et des nécessités de desserte suffisante du territoire. Ces critères sont précisés par décret. »*

Que dit le décret ?

Le décret n°2014-1323 du 4 novembre 2014 relatif aux points d'arrêt des services de transport public à rendre accessibles de façon prioritaire précise les critères permettant de définir la liste des arrêts prioritaires pour les différents réseaux (urbains, interurbains, ferrés…) :

« *Art. D. 1112-10. – I. – Pour les transports publics routiers urbains et non urbains de personnes en dehors de l'Ile-de-France, **un point d'arrêt ou une gare est prioritaire au sens de l'article L.1112-1 dès lors qu'il répond à au moins l'une des conditions suivantes** :*

*« 1- Il est **situé sur une ligne structurante** d'un réseau de transport public urbain ;*
*« 2- Il est **desservi par au moins deux lignes de transport public** ;*
*« 3- Il **constitue un pôle d'échanges** ;*
*« 4- Il est **situé dans un rayon de 200 mètres autour d'un pôle générateur de déplacements ou d'une structure d'accueil pour personnes handicapées ou personnes âgées.***
«II. – Lorsque l'application des critères définis au I ne conduit pas à identifier un point d'arrêt ou gare prioritaire dans une commune desservie, l'autorité organisatrice de transport détermine :

« 5 -**Pour les réseaux urbains, au moins un point d'arrêt à rendre accessible dans la commune ;** »

L'ensemble des critères du décret ont donc été appliqués aux arrêts du réseau TUB afin de dresser la liste des arrêts prioritaires. La liste des points d'arrêt prioritaires, constitue ainsi un élément essentiel constituant le Sd'AP. Ce dernier se veut être un outil pragmatique de stratégie patrimoniale de mise en accessibilité, adossé à une programmation budgétaire. Il s'appuie donc très largement sur la mise en place d'une stratégie visant à rendre plus efficaces les moyens mobilisés pour la mise en accessibilité du réseau.

Définition de la mise en accessibilité sur le réseau urbain sur le réseau Ondéa ai moment du Sd'AP de 2015

A l'issue du travail de classification, sur les 132 arrêts desservis par des lignes structurantes :

- ✓ Pour rappel, **69 étaient accessibles** ;
- ✓ **46 sont programmés dans le cadre du programme de mise en accessibilité** ;
- ✓ **17 font l'objet d'une dérogation pour Impossibilité Technique Avérée.**

En termes de programmation annuelle, le Sd'AP prévoit la mise en accessibilité de :

- ✓ **16 arrêts en 2016 ;**
- ✓ **16 arrêts en 2017 ;**
- ✓ **14 arrêts en 2018.**

Concernant le matériel roulant, le Sd'AP confirme le renouvellement régulier du parc de véhicules. 11 véhicules sont programmés sur la période 2016 / 2018. De même pour le service de Transport de Personnes à Mobilité Réduite, avec un renouvellement des 2 véhicules dédiés sur la période

L'accessibilité du réseau de transport sur Grand Lac

Sommaire

2. Accessibilité du réseau Ondéa de Grand Lac en 2024

- ✓ En 2024, 152 arrêts sont présents sur les 3 lignes structurantes et sont donc des arrêts prioritaires (cf. le détail des arrêts en annexe du document).
- ✓ 123 arrêts sont accessibles
- ✓ 17 arrêts sont en impossibilité techniques avérés du fait de la pente supérieur à 5 % généralement constaté.
- ✓ 12 arrêts sont non accessibles mais aménageables

Concernant le matériel roulant, 100 % des 32 bus sont accessibles avec plancher bas, équipés de palette UFR avec tous un emplacement dédié UFR dont 4 véhicules avec 2 emplacements UFR.

3. Accessibilité du réseau Grandes Lignes SNCF qui dessert la Gare d'Aix-les-Bains – Le Revard.

La gare est **inscrite dans le SDA-Ad'Ap programmé des services ferroviaires nationaux, arrêté en août 2016**.

4. Accessibilité du réseau interurbain ferroviaire TER :

- ✓ Le **Sd'AP de l'ancienne Région Rhône-Alpes validé en octobre 2015** n'a pas identifié d'autres gares ou haltes ferroviaires sur le territoire.
- ✓ Le document confirme uniquement le **caractère prioritaire de la Gare d'Aix-les-Bains – Le Revard.**

Sommaire

L’accessibilité de la voirie sur le territoire

L'accessibilité de la voirie sur le territoire

Sommaire

1. Des faiblesses constatées dans l'élaboration du diagnostic

La loi du 11 Février 2005 imposait un certain nombre de critères permettant de garantir l'accessibilité des espaces publics et de la voirie aux personnes handicapées. Pour autant :

✓ Les **trottoirs doivent être suffisamment larges** (140 cm) et doivent disposer de seuils d'un maximum de 2cm ce qui n'est pas toujours le cas ;

✓ Les **trottoirs en pente ou en dévers** peuvent entraîner une chute éventuelle et empêcher les PMR d'utiliser les itinéraires piétons ;

✓ Le **mobilier urbain** complique fréquemment les itinéraires des PMR, notamment lorsque des bornes, mal situées, empêchent le passage des fauteuils roulants.

La prise en compte de ces paramètres favorisant l'accessibilité de tous et la sécurité des piétons est en cours dans les nouveaux aménagements du territoire. Pour autant de nombreux aménagements, anciens mais aussi récents, restent encore inaccessibles au sens de la loi.

A noter que la loi n°2014-789 du 10 juillet 2014 a modulé les dispositions de réalisation des PAVE. Désormais, à l'initiative du maire ou, le cas échéant, du président de l'établissement public de coopération intercommunale :

- ✓ Un PAVE devra être élaboré dans les communes de plus de 1 000 habitants ;
- ✓ Un PAVE limité aux voies les plus fréquentées de la commune devra être élaboré dans les communes de 500 à 1 000 habitants ;
- ✓ Un PAVE portant sur les voies reliant les pôles générateurs de déplacements de la commune pourra être élaboré dans les communes de moins de 500 habitants.

2. L'état d'avancement des PAVE

La mise en œuvre des plans d'accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE) doit permettre de diagnostiquer le niveau d'accessibilité de la voirie, d'identifier les travaux à réaliser et de planifier les aménagements pour améliorer le cheminement et la circulation, notamment à destination des piétons.

Sur Grand Lac, 4 communes ont adopté un PAVE.

Communes	Etat d'avancement
Aix-les-Bains	**Adopté**
Bourdeau	*NR*
Brison-Saint-Innocent	*NR*
Chanaz	*NR*
Chindrieux	*NR*
Conjux	**Adopté**
Drumettaz-Clarafond	**Pas de démarche engagée**
Entrelacs	**Pas de démarche engagée**
Grésy-sur-Aix	*NR*
La Biolle	**Adopté**
La Chapelle-du-Mont-du-Chat	*NR*
Le Bourget-du-Lac	**Démarche engagée mais non formalisée**
Le Montcel	**Pas de démarche engagée**
Méry	**Pas de démarche engagée**
Motz	*NR*
Mouxy	**Diagnostic de la voirie réalisé**
Ontex	*NR*
Pugny-Chatenod	*NR*
Ruffieux	*NR*
Saint-Offenge	*NR*
Saint-Ours	*NR*
Saint-Pierre-de-Curtille	*NR*
Serrières-en-Chautagne	*NR*
Tresserve	*NR*
Trévignin	*NR*
Vions	*NR*
Viviers-du-Lac	**Adopté**
Voglans	**Démarche engagée mais non formalisée**

Sommaire

La mise en accessibilité sur Grand Lac à travers les actions du PDM

La mise en accessibilité sur grand Lac à travers les actions du PDM

Sommaire

En complément des actions identifiées spécifiquement dans le Sd'AP et éventuellement dans les PAVE des communes, le PDM a traité de façon transversale la problématique de l'accessibilité tout au long de son élaboration avec une action spécifique (1.8).

Ainsi, plusieurs actions définies dans le PDM sont en faveur de l'accessibilité des PMR, à savoir :

Action 1.3 : Réaliser une pacification réelle des secteurs en zone 30, l'objectif sera d'apporter une certaine autonomie des PMR dans des déplacements internes aux communes, périurbaines ou rurales, via une meilleure cohabitation modale.

Action 1.4 : Aller vers un développement de la Rue aux écoles, ce type de dispositif permet de sanctuariser les espaces aux abords des écoles rendant les déplacements des PMR plus faciles.

Action 1.7 : Œuvrer pour un territoire marchable, la densité des flux attendus et les pôles desservis justifieront d'avoir une prise en compte intense des normes PMR dans l'aménagements des cheminements piétons.

Action 1.8 : Favoriser l'accessibilité de tous, action spécifique sur l'accessibilité.

Action 2.2 : Favoriser la mise en place de réels pôles d'échanges multimodaux, les aménagements de rabattement vers les pôles d'échanges multimodaux devront être réalisés en prenant en compte les normes PMR.

Action 3.1 : Faire évoluer les politiques de stationnement et assurer leur contrôle, le contrôle du stationnement et notamment les places dédiées aux personnes en situation d'handicap permettra d'améliorer leur disponibilité

Action 3.4 : Mener des campagnes de communication et de sensibilisation sur la mobilité alternative à la voiture individuelle, à l'instar des mesures déjà entreprises par Grand Lac, les outils proposés devront être adressés à l'ensemble des usagers, en prenant donc en compte les handicaps.

Action 3.5 : Faciliter le parcours des usagers sur Grand Lac, les différents outils proposés prendront en compte les différents types d'handicaps.

Ces actions spécifiques et plus globalement celles portant sur le suivi et la mise en œuvre du PDM, permettront de prendre en compte des besoins spécifiques des personnes à mobilité réduite et en situation de handicap sur l'ensemble de la chaîne de déplacement et de remédier à une partie des dysfonctionnements identifiés aujourd'hui sur le territoire, tout en se conformant aux obligations législatives. En parallèle de ce traitement de la voirie et des réseaux de transports, les travaux engagés dans les ERP (par leurs propriétaires ou gestionnaires) apporteront aussi des améliorations significatives.

Sommaire

Liste des points d’arrêts du réseau Ondéa

Liste des points d'arrêts du réseau Ondéa

Sommaire

N°	Commune	NOM	ligne	Direction 1	accessibilité
28	AIX LES BAINS	Boulevard Wilson	1	Collège de Grésy	A
61	AIX LES BAINS	Boulevard Wilson	1	Plage du Bourget	A
27	AIX LES BAINS	Gare SNCF 3	1	Collège de Grésy	A
62	AIX LES BAINS	Gare SNCF 1	1	Technolac	A
30	AIX LES BAINS	Hôpital	1	Collège de Grésy	A
59	AIX LES BAINS	Hôpital	1	Plage du Bourget	A
29	AIX LES BAINS	Prés Riants	1	Collège de Grésy	A
60	AIX LES BAINS	Prés Riants	1	Plage du Bourget	A
26	AIX LES BAINS	Hotel de ville	1	Collège de Grésy	A
63	AIX LES BAINS	Hotel de ville	1	Plage du Bourget	A
	AIX LES BAINS	Le Tillet	1	Collège de Grésy	A
	AIX LES BAINS	Le Tillet	1	Technolac	A
106	AIX LES BAINS	Boulevard de Russie	1	Technolac	A
115	AIX LES BAINS	Boulevard de Russie	1	Pont Rouge	A
90	AIX LES BAINS	Garibaldi Zander	1	Technolac	A
130	AIX LES BAINS	Garibaldi Zander	1	Pont Rouge	A
91	AIX LES BAINS	Grand Port	1	Technolac	A
129	AIX LES BAINS	Grand Port	1	Pont Rouge	A
100	AIX LES BAINS	Hôpital	1	Technolac	A
120	AIX LES BAINS	Hôpital	1	Pont Rouge	A
99	AIX LES BAINS	M. de Lattre Tassigny	1	Ctre Ccial de Marlioz	A
121	AIX LES BAINS	M.de Lattre Tassigny	1	Pont Rouge	A
89	AIX LES BAINS	Neptune	1	Ctre Ccial de Marlioz	A
131	AIX LES BAINS	Neptune	1	Pont Rouge	A
97	AIX LES BAINS	Plage d'Aix	1	Ctre Ccial de Marlioz	A
123	AIX LES BAINS	Plage d'Aix	1	Pont Rouge	A
88	AIX LES BAINS	Pont Rouge	1	Ctre Ccial de Marlioz	A

Liste des points d'arrêts du réseau Ondéa

Sommaire

N°	Commune	NOM	ligne	Direction 1	accessibilité
109	AIX LES BAINS	Rd Pt des Thermes	1	Ctre Ccial de Marlioz	A
112	AIX LES BAINS	Rd Pt des Thermes	1	Pont Rouge	A
107	AIX LES BAINS	Rue de la Paix	1	Ctre Ccial de Marlioz	A
114	AIX LES BAINS	Rue de la Paix	1	Pont Rouge	A
98	AIX LES BAINS	Rue Elvire	1	Technolac	A
122	AIX LES BAINS	Rue Elvire	1	Pont Rouge	A
	AIX LES BAINS	Golf	1	Technolac	A
	AIX LES BAINS	Golf	1	Pont Rouge	A
108	AIX LES BAINS	Savoisienne	1	Technolac	A
113	AIX LES BAINS	Savoisienne	1	Pont Rouge	A
	AIX LES BAINS	Allée des bord du lac	1	Technolac	A
	AIX LES BAINS	Allée des bord du lac	1	Pont Rouge	A
	AIX LES BAINS	Port aux Filles	1	Ctre Ccial de Marlioz	A
	AIX LES BAINS	Port aux Filles	1	Pont Rouge	A
92	AIX LES BAINS	Camping	1	Technolac	A
128	AIX LES BAINS	Camping	1	Pont Rouge	A
32	AIX LES BAINS	Généraux Forestier	2	Collège de Grésy	A
57	AIX LES BAINS	Généraux Forestier	2	Hexapole	A
34	AIX LES BAINS	Lafin	2	Collège de Grésy	A
55	AIX LES BAINS	Lafin	2	Hexapole	A
	AIX LES BAINS	Colonel Rollet	2	Collège de Grésy	A
	AIX LES BAINS	Colonel Rollet	2	Hexapole	A
31	AIX LES BAINS	Rondeau	2	Collège de Grésy	A
58	AIX LES BAINS	Rondeau	2	Hexapole	A
25	AIX LES BAINS	Bois Vidal	2	Collège de Grésy	A

Liste des points d'arrêts du réseau Ondéa

Sommaire

N°	Commune	NOM	ligne	Direction 1	accessibilité
64	AIX LES BAINS	Bois Vidal	2	Hexapole	A
66	AIX LES BAINS	La Rocaille	2	Hexapole	A
19	AIX LES BAINS	Lycée Marlioz	2	Collège de Grésy	A
70	AIX LES BAINS	Lycée Marlioz	2	Hexapole	A
22	AIX LES BAINS	Résidence Marlioz	2	Collège de Grésy	A
67	AIX LES BAINS	Résidence Marlioz	2	Hexapole	A
	AIX LES BAINS	Henri DDunant	2	Collège de Grésy	A
	AIX LES BAINS	Henri DDunant	2	Plage du Bourget	A
35	AIX LES BAINS	Villon	2	Collège de Grésy	A
54	AIX LES BAINS	Villon	2	Plage du Bourget	A
36	AIX LES BAINS	La Baye	2	Collège de Grésy	A
53	AIX LES BAINS	La Baye	2	Plage du Bourget	A
65	AIX LES BAINS	La Roche du Roi	2	Plage du Bourget	A
37	AIX LES BAINS	Saint Simond	2	Collège de Grésy	A
52	AIX LES BAINS	Saint Simond	2	Plage du Bourget	A
116	AIX LES BAINS	Gare SNCF 2	2	Pont Rouge	A
104	AIX LES BAINS	Atrium	3	Ctre Ccial de Marlioz	A
	AIX LES BAINS	Avenue du Petit Port	3	Thermes Chevalley	A
	AIX LES BAINS	Avenue de Tresserve	3	Thermes Chevalley	A
	AIX LES BAINS	Grand Lac	3	Avenue du Petit Port	A
	AIX LES BAINS	Grand Lac	3	Thermes Chevalley	A
	AIX LES BAINS	Dépôt Ondéa	3	Avenue du Petit Port	A
	AIX LES BAINS	Dépôt Ondéa	3	Thermes Chevalley	A
	AIX LES BAINS	Atrium	3	Thermes Chevalley	A
	AIX LES BAINS	Chemin du Chenoz	3	Avenue du Petit Port	A
21	AIX LES BAINS	Chemin des Bottes	2	Collège de Grésy	AIT

Liste des points d'arrêts du réseau Ondéa

Sommaire

N°	Commune	NOM	ligne	Direction 1	accessibilité
68	AIX LES BAINS	Chemin des Bottes	2	Hexapole	AIT
20	AIX LES BAINS	Chemin des Burnet	2	Collège de Grésy	AIT
69	AIX LES BAINS	Chemin des Burnet	2	Hexapole	AIT
23	AIX LES BAINS	La Rocaille	2	Collège de Grésy	AIT
24	AIX LES BAINS	La Roche du Roi	2	Collège de Grésy	AIT
	AIX LES BAINS	Collège JJ Perret	3	Thermes Chevalley	ITA
	AIX LES BAINS	Mirabeau	3	Thermes Chevalley	ITA
	AIX LES BAINS	Thermes Chevalley	3	Thermes Chevalley	ITA
	AIX LES BAINS	Orée du Bois	3	Avenue du Petit Port	ITA
	AIX LES BAINS	Clinique	3	Avenue du Petit Port	ITA
	AIX LES BAINS	Chemin Saint Pol	3	Avenue du Petit Port	ITA
	AIX LES BAINS	Route de Pugny	3	Avenue du Petit Port	ITA
	AIX LES BAINS	Longchamp	1	Technolac	NA
	AIX LES BAINS	Longchamp	1	Pont Rouge	NA
	AIX LES BAINS	Rond Point Jacotot	3	Thermes Chevalley	NA
	AIX LES BAINS	Avenue de Tresserve	3	Avenue du Petit Port	NA
	AIX LES BAINS	Général Ferrié	3	Avenue du Petit Port	NA
	AIX LES BAINS	Général Ferrié	3	Thermes Chevalley	NA
	AIX LES BAINS	Rond Point Jacotot	4	Avenue du Petit Port	NA

Liste des points d'arrêts du réseau Ondéa

Sommaire

N°	Commune	NOM	ligne	Direction 1	accessibilité
17	DRUMETTAZ CLARAFOND	Drumettaz Ctre Ccial	2	Hexapole	A
72	DRUMETTAZ CLARAFOND	Drumettaz Ctre Ccial	2	Collège de Grésy	A
18	DRUMETTAZ CLARAFOND	Collège de Marlioz	2	Collège de Grésy	A
71	DRUMETTAZ CLARAFOND	Collège de Marlioz	2	Plage du Bourget	A
	DRUMETTAZ CLARAFOND	La Peisse	2	Hexapole	NA
	DRUMETTAZ CLARAFOND	La Peisse	2	Collège de Grésy	NA
	GRESY SUR AIX	Cascade	2	Collège de Grésy	A
48	GRESY SUR AIX	Grésy Centre Ccial	2	Plage du Bourget	A
	GRESY SUR AIX	Pont Pierre	2	Plage du Bourget	A
43	GRESY SUR AIX	Route des Bauges	2	Collège de Grésy	A
47	GRESY SUR AIX	Route des Bauges	2	Plage du Bourget	A
	GRESY SUR AIX	Cascade	2	Plage du Bourget	A
45	GRESY SUR AIX	Collège de Grésy	2	Plage du Bourget	A
42	GRESY SUR AIX	Grésy Centre Ccial	2	Collège de Grésy	AIT
44	GRESY SUR AIX	La Guicharde	2	Collège de Grésy	AIT
46	GRESY SUR AIX	La Guicharde	2	Plage du Bourget	AIT
	GRESY SUR AIX	Pont Pierre	2	Collège de Grésy	AIT

Liste des points d'arrêts du réseau Ondéa

Sommaire

N°	Commune	NOM	ligne	Direction 1	accessibilité
10	LE BOURGET DU LAC	Avenue du Lac	1	Collège de Grésy	A
79	LE BOURGET DU LAC	Avenue du Lac	1	Plage du Bourget	A
2	LE BOURGET DU LAC	Bel Air	1	Collège de Grésy	A
87	LE BOURGET DU LAC	Bel Air	1	Plage du Bourget	A
7	LE BOURGET DU LAC	Technolac INSEEC	1	Collège de Grésy	A
82	LE BOURGET DU LAC	Technolac INSEEC	1	Plage du Bourget	A
9	LE BOURGET DU LAC	INES Nord	1	Collège de Grésy	A
80	LE BOURGET DU LAC	INES Nord	1	Plage du Bourget	A
5	LE BOURGET DU LAC	La Traverse	1	Collège de Grésy	A
84	LE BOURGET DU LAC	La Traverse	1	Plage du Bourget	A
3	LE BOURGET DU LAC	Mairie Le Bourget	1	Collège de Grésy	A
86	LE BOURGET DU LAC	Mairie Le Bourget	1	Plage du Bourget	A
6	LE BOURGET DU LAC	Passerelle	1	Collège de Grésy	A
83	LE BOURGET DU LAC	Passerelle	1	Plage du Bourget	A
1	LE BOURGET DU LAC	Plage du Bourget	1	Collège de Grésy	A
4	LE BOURGET DU LAC	Pouli	1	Collège de Grésy	A
85	LE BOURGET DU LAC	Pouli	1	Plage du Bourget	A
8	LE BOURGET DU LAC	Université Le Bourget	1	Collège de Grésy	A
81	LE BOURGET DU LAC	Université Le Bourget	1	Technolac	A
	MERY	Hexapole	2	Collège de Grésy	A
	MERY	Exertier	2	Hexapole	A
	MERY	Hexapole Papyrus	2	Collège de Grésy	NA
	MERY	Hexapole Papyrus	2	Hexapole	NA
	MERY	Exertier	2	Collège de Grésy	NA

Liste des points d'arrêts du réseau Ondéa

Sommaire

N°	Commune	NOM	ligne	Direction 1	accessibilité
14	VIVIERS DU LAC	Alliu	1	Collège de Grésy	A
75	VIVIERS DU LAC	Alliu	1	Plage du Bourget	A
11	VIVIERS DU LAC	Base des Mottets	1	Collège de Grésy	A
78	VIVIERS DU LAC	Base des Mottets	1	Plage du Bourget	A
15	VIVIERS DU LAC	Boissy	1	Collège de Grésy	A
74	VIVIERS DU LAC	Boissy	1	Technolac	A
16	VIVIERS DU LAC	Pommerin	1	Collège de Grésy	A
73	VIVIERS DU LAC	Pommerin	1	Technolac	A
12	VIVIERS DU LAC	Rochettes	1	Collège de Grésy	A
77	VIVIERS DU LAC	Rochettes	1	Plage du Bourget	A
13	VIVIERS DU LAC	Viviers du Lac Mairie	1	Collège de Grésy	A
76	VIVIERS DU LAC	Viviers du Lac Mairie	1	Technolac	A
	VIVIERS DU LAC	Viviers du Lac Gare	1	Collège de Grésy	A
	VIVIERS DU LAC	Viviers du Lac Gare	1	Technolac	A



GRAND LAC

PLAN DE MOBILITE

Evaluation environnementale

Juin 2024

SOMMAIRE

PARTIE 0 : RESUME NON TECHNIQUE **3**

1 Méthode utilisée **4**

2 Caractérisation des modes de déplacement et présentation du plan de mobilité **4**

3 Le Plan De Mobilité 2024 de Grand Lac **5**

4 Etat initial de l'environnement **8**

5 Effets probables de la mise en œuvre du plan sur l'environnement **8**

PARTIE 1 : INTRODUCTION **12**

1 L'évaluation environnementale du Plan de Mobilité **13**

PARTIE 2 : METHODES UTILISEES **15**

1 Méthode générale utilisée pour l'évaluation environnementale **16**

PARTIE 3 : PRESENTATION DU PDM GRAND LAC **17**

1 Caractérisation & Pratiques de déplacement sur le territoire Grand Lac **18**

2 Le PDM 2024 de la CA Grand Lac **25**

PARTIE 4 : ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT **35**

1 Qualité de l'air **36**

2 L'ambiance acoustique **41**

3 Consommation de l'espace **46**

4 Consommation énergétique **48**

5 Biodiversité et milieux naturels **51**

6 L'eau **63**

7 Paysages et patrimoine **67**

8 Risques naturels et technologiques **69**

9 Risques technologiques **74**

PARTIE 5 :EFFETS PROBABLES DE LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN SUR L'ENVIRONNEMENT **77**

1 Analyse environnementale par action **78**

2 Analyse environnementale par thématique **98**

3 Mesures d'évitement et de réduction au sein des actions **105**

PARTIE 6 : INCIDENCES NATURA 2000 **106**

1 Présentation des sites Natura 2000 **107**

PARTIE 7 : ARTICULATION AVEC LES PLANS ET PROGRAMMES **116**

1 Compatibilité et articulation avec les autres plans et programmes **117**

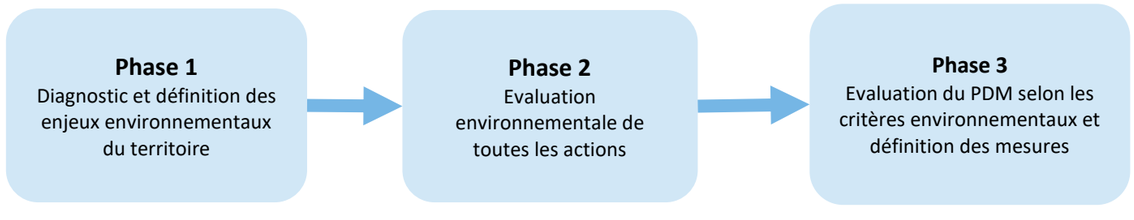
PARTIE 0 : RESUME NON TECHNIQUE

Un Plan de Mobilité (PDM) est un document de planification et de programmation qui définit des outils, des actions et des objectifs sur les mobilités pour les années à venir. Ce PDM pose des objectifs pour faire évoluer la mobilité au sein du territoire à l'horizon 2030.

Le plan d'action du PDM doit répondre localement aux enjeux de mobilité (qualité de l'air, dépendance à la voiture, nuisances acoustiques, …) et plus généralement aux enjeux du territoire. Les enjeux généraux sont également fixés dans les documents d'urbanisme comme le Schéma de Cohérence Territoriale ou le Plan Climat Air et Energie (PCAET). Le plan local de mobilité est une réponse au volet mobilité du SCoT et doit répondre aux objectifs fixés dans le volet mobilité du PCAET. C'est pourquoi le plan local de mobilité doit être compatible avec le SCoT et le PCAET.

1 METHODE UTILISEE

Les différentes étapes de l'évaluation environnementale du PDM sont les suivantes :



La première phase consiste en la définition des enjeux environnementaux du territoire.

La phase 2 a pour objectif d'évaluer chaque action selon les différentes thématiques environnementales. Une appréciation des impacts dans le sens d'un changement positif ou négatif de chaque action est réalisée. L'impact peut être direct ou indirect s'il résulte d'une relation de cause à effet.

La troisième phase consiste en l'évaluation du PDM dans sa globalité afin de quantifier plus précisément l'impact du PDM sur l'environnement.

2 CARACTERISATION DES MODES DE DEPLACEMENT ET PRESENTATION DU PLAN DE MOBILITE

Les éléments à retenir

Atouts	Faiblesses
Un territoire attractif d'un point de vue démographique, économique et touristique. Des pôles structurants qui limitent les besoins de déplacements vers l'extérieur. Des polarités adaptées à la pratique des modes actifs. Grand Chambéry en tant que pôle extérieur, situé à proximité immédiate du territoire.	Une forte dépendance des ménages à l'automobile. Une concentration des pôles autour d'Aix-les-Bains qui met à l'écart la Chautagne ou les côteaux de la Dent du Chat. 11% des ménages non motorisés qui peuvent connaitre des difficultés de déplacement. Forte utilisation de l'automobile dans les déplacements pendulaires.
Opportunité	**Menaces**
Les principaux pôles d'emplois laissent envisager des potentialités de report vers les modes alternatifs. Pour 30% des flux pendulaires des distances parcourues limitées : atout pour le développement des modes actifs.	Un étalement urbain en cours pouvant figer la répartition modale actuelle voire conforter l'automobile. Une ville centre structurante, mais des pôles secondaires qui ne doivent pas être laissés de côté.

Le réseau viaire

Atouts	Faiblesses
L'autoroute, facilement accessible pour une majorité de la population, et qui permet de limiter le trafic de transit. Une bonne prise en compte des modes dans les aménagements de voirie à travers des mesures de pacification et/ou de partage de voirie dans la plupart des communes. Une politique efficace à poursuivre pour l'organisation des flux dans le centre-ville d'Aix-les-Bains. Une trafic poids lourd facilité par la présence de l'A41.	Un réseau viaire contraint par la topographie avec des effets entonnoirs sur certaines voiries et pôles urbains. Des flux de transit notables, notamment liés au caractère payant de l'A41. Des secteurs de congestion et de dysfonctionnement récurrents en heure de pointe. Une hiérarchisation du réseau viaire qui nuit à certains pôles urbains. Une hausse de l'accidentologie sur le territoire.
Opportunité	**Menaces**
L'A41 en tant qu'axe de transit à valoriser. Une culture liée aux enjeux de pacification et partage de la voirie déjà effective et à poursuivre.	Un risque d'augmentation des flux routiers avec l'accroissement démographique (en termes de volume et de part modale) induisant un accroissement des phénomènes de congestion.

Le stationnement

Atouts	Faiblesses
Une offre globalement suffisante pour répondre aux besoins. Une bonne prise en compte des enjeux en matière de rotation des véhicules aux abords des commerces. Une réglementation et une politique tarifaire cohérente dans le centre-ville d'Aix-les-Bains. Une organisation du réseau viaire comme support de développement de la pratique du covoiturage	Des effets de bord sur le quartier Liberté, liés à la réglementation dans le centre-ville d'Aix-les-Bains. Des pratiques de stationnement illicite et une volonté de se stationner au plus près de son lieu de destination (résidents vers leur domicile, parents à l'école …) Des réglementations liées au stationnement aux abords des plages incohérentes à l'échelle du territoire.
Opportunité	**Menaces**
Le stationnement en tant qu'outil de report modal en lien avec l'offre de transport collectif Le covoiturage pour diminuer l'autosolisme.	Une augmentation des besoins en stationnement, liée aux évolutions démographiques et à l'augmentation des flux routiers. Un accroissement de l'usage des gares, et des conditions et offres de stationnement à anticiper

Les modes actifs et le management de la mobilité

Atouts	Faiblesses
Des aménagements de pacification et d'apaisement présents dans la plupart des communes. Un réseau cyclable déjà présent et un Schéma Directeur Cyclable qui complétera le maillage actuel. Des polarités urbaines à l'échelle des modes actifs et des distances à parcourir relativement faibles. Une culture et une communication de la mobilité durable déjà présentes.	Une diffusion et une sectorisation urbaine qui complexifient la pratique des modes actifs. Un relief qui n'incite pas à la pratique et sur lequel il est difficile d'agir. Une vision des déplacements multimodaux à conforter dans les outils de communication.
Opportunité	**Menaces**
Une concentration des flux pendulaires de courte distance. Des aménagements déjà effectifs qui limitent le nombre de nouveaux aménagements à créer. De nombreux outils, programmes, appels à projets au niveau national pour soutenir le développement des mobilités actives.	Un accroissement attendu du mode routier du fait de l'accroissement démographique dans les secteurs plus ruraux. Une cohabitation de plus en plus difficile, tous modes confondus.

3 Le Plan De Mobilite 2024 de Grand Lac

La philosophie générale du PDM

Le PDM cherche à réduire les besoins en déplacements tout en favorisant les modes de déplacement alternatifs à la voiture.

Il s'agira de tenir évidemment compte du fait que selon les secteurs du territoire, un mode de déplacement est souvent plus adapté, plus pertinent qu'un autre.

L'objectif n'est pas de diaboliser la voiture, ce qui serait un non-sens, mais de faire en sorte que l'usage de celle-ci ne soit ni exclusif, ni une entrave à la pratique d'autres modes de déplacements, comme c'est trop souvent le cas aujourd'hui.

Le schéma résume la philosophie globale du PDM de Grand Lac avec la volonté de passer d'un système où l'automobile est dominante à un système durable qui s'inscrit dans une complémentarité entre les modes.

Pour cela, les modes actifs seront privilégiés pour les déplacements de proximité et l'automobile plutôt réservée aux déplacements plus longs, où les transports collectifs ne sont pas forcément une alternative… Il s'agit Ainsi, d'élargir la palette des services de mobilité, et de mieux utiliser chaque mode de transport selon sa zone de pertinence.

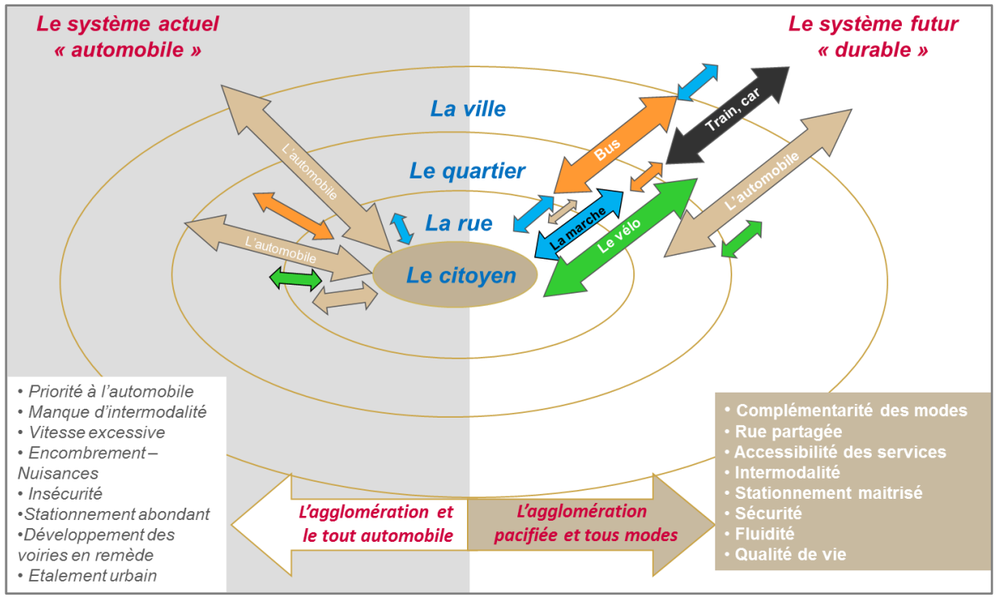


Figure 1 : L'ambition du PDM

Les évolutions attendues sur Grand Lac et l'impact sur les mobilités

Selon les données de l'EMC² de 2022(enquêtes mobilité certifiées Cerema), environ 3,75 déplacements sont réalisés par jour et par habitant.

Les 3 PLU (Plan Local d'Urbanisme) Communautaires fixent des objectifs d'évolution de la population de Grand Lac importants avec 91 132 habitants en 2030 soit 19 % de plus qu'en 2019.

Cette forte évolution démographique génère une évolution importante des déplacements chaque jour. Ainsi, environ 54 000 déplacements quotidiens supplémentaires sont attendus.

Les phénomènes prévisibles d'étalement et de diffusion urbaine, risquent d'accroître l'usage de l'automobile, et les distances à parcourir pour répondre aux besoins de déplacements. Tandis que de manière évidente, l'accroissement du volume des ménages induira également une hausse du parc automobile et donc de ses besoins en termes d'emprise et de stationnement.

Sans la réalisation du PDM, visant à favoriser les modes alternatifs, le risque est fort d'un accroissement des congestions et de la dégradation des espaces publics



Figure 2 : évolutions attendues sur le territoire de Grand Lac

Les ambitions du PDM

De la prédominance de l'automobile à un rééquilibrage modal avec le PDM sur Grand Lac.

En matière de répartition modale issue de l'EMC², la voiture représente 61 % des trajets (dont 48 % voiture conducteur) suivi de la marche avec près de 28 % des déplacements, les autres modes dont les transports collectifs (5 %) ont une part relativement faible actuellement.

La réalisation du PDM doit permettre de tendre vers une amélioration notable des modes alternatifs au détriment de l'automobile. L'usage de la voiture restera important mais ne sera plus un réflexe automatique. En effet, pour des trajets de courtes distances, la marche et le vélo devront devenir des modes pertinents dans le choix modal des habitants. La population de Grand Lac utilisera davantage la marche et le vélo, avec des conditions de déplacements devenues plus agréables et sécurisées grâce à un meilleur partage de la voirie. Le renforcement des transports collectifs et notamment du TER et les contraintes accrues sur le stationnement entraineront un report modal de la voiture vers les transports collectifs.

» Assumer la croissance démographique de Grand Lac sans subir de conséquences environnementales grâce à un volume de déplacement en automobile contenu.

Avec 19 % de croissance de déplacement attendue d'ici à 2030, il convient grâce au PDM d'éviter que les flux automobiles suivent la même tendance. Les actions proposées dans le PDM ont été analysées en termes d'impacts sur les trajets du quotidien et ce, en fonction de l'évolution attendue selon les modes de transport.

Ainsi, agir sur le développement de la pratique cyclable, densifier l'offre en transports collectifs, favoriser un usage partagé de l'automobile permet de limiter fortement le recours à l'automobile.

Dès lors, il est attendu globalement une stagnation des déplacements en automobile avec une part plus importante d'automobilistes passagers du fait du développement du covoiturage notamment.

Mais cette ambition implique de permettre de presque doubler le nombre de déplacements en transports collectifs ce qui nécessite des investissements pour offrir plus de services et améliorer leur régularité afin de les rendre compétitifs par rapport à un déplacement en voiture.

De même, l'augmentation attendue du volume de déplacement à vélo nécessite la réalisation d'aménagements cyclables en lien avec le Schéma Directeur Cyclable de Grand Lac pour permettre des trajets sécurisés sur le territoire.

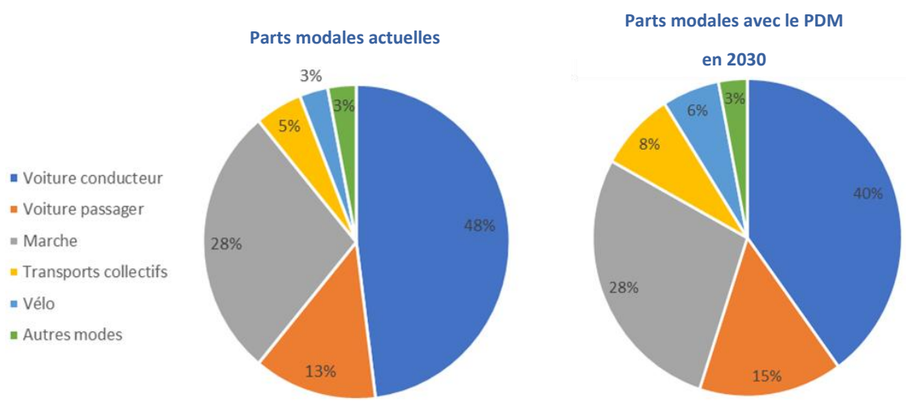


Figure 3 : Evolution des parts modales (EMC²)

Les actions du PDM

Actions	Mesures	Planification	Réseau viaire	TC	Cycles	Piétons	Stationnement	Logistique & Livraisons	Communication	Nouvelles pratiques de mobilité	ZFE
Orientation 1 : Réduire l'usage de la voiture et apaiser la ville en agissant sur l'espace public											
Action Socle	*Évolution du réseau viaire*										
	Définir l'organisation et l'évolution de la voirie pour un meilleur rééquilibrage des modes										
Action 1.1	Hiérarchisation future du réseau viaire		■							■	
	Agir sur la pacification de la voirie										
Action 1.2	Contraindre la circulation de transit et la circulation de poids lourds pour protéger les quartiers dans les secteurs les plus denses		■					■			
Action 1.3	Réaliser une pacification réelle des secteurs en zone 30 avec un objectif de sécurisation des déplacements		■		■	■					
Action 1.4	Aller vers un développement de la Rue aux écoles	■			■	■					
	Offrir plus de place aux modes alternatifs à la voiture										
Action 1.5	Aménager la voirie pour améliorer la performance des lignes fortes du réseau bus		■	■							
Action 1.6	Achever le maillage prévu au Schéma Directeur Cyclable de Grand Lac	■	■		■						
Action 1.7	Œuvrer pour un territoire marchable					■					
Action 1.8	Favoriser l'accessibilité de tous	■				■					
Action 1.9	Utiliser des espaces actuellement dévolus aux stationnements automobiles à d'autres usages				■	■					

Actions	Mesures	Planification	Réseau viaire	TC	Cycles	Piétons	Stationnement	Logistique & Livraisons	Communication	Nouvelles pratiques de mobilité	ZFE
Orientation 2 : Développer l'offre et les services pour favorisant l'usage des modes alternatifs à l'automobile											
Action socle	*La mise en œuvre d'un SERM (Service Express Régional métropolitain)*										
	Développer l'offre alternative à la voiture individuelle										
Action 2.1	Développer l'offre bus	■		■							
Action 2.2	Favoriser la mise en place de réels pôles d'échanges multimodaux	■		■	■	■					
Action 2.3	Lutter contre l'autosolisme en favorisant le covoiturage										
Action 2.4	Porter la mise en œuvre d'un plan de stationnement vélo ambitieux	■			■						
Action 2.5	Développer l'offre de service pour les vélos et la micro mobilité				■						
	Développer les services et équipements favorables à l'écomobilité										
Action 2.6	Travailler sur les stratégies d'avitaillement des véhicules des particuliers Poids Lourds et Bus						■			■	
Action 2.7	Développer l'offre d'autopartage						■			■	
Action 2.8	Déployer un outil participatif pour améliorer la sécurité des trajets en modes actifs		■	■	■	■	■				
Orientation 3 : Définir un cadre règlementaire lisible par tous pour agir sur les mobilités											
Action socle	*Aller vers un syndicat mixte cohérent à l'échelle d'un bassin de vie*										
	Agir sur les politiques de stationnement										
Action 3.1	Faire évoluer les politiques de stationnement sur voirie et assurer leur contrôle						■	■			
Action 3.2	Faire évoluer les politiques de livraisons et assurer leur contrôle						■	■			
	Traduire les actions réglementairement dans le PLUI										
Action 3.3	Mieux lier urbanisme et mobilité						■				
	Communiquer et sensibiliser										
Action 3.4	Mener des campagnes de communication et de sensibilisation sur la mobilité alternative à la voiture individuelle			■	■	■	■		■	■	
Action 3.5	Faciliter le parcours des usagers sur Grand Large			■	■	■	■		■	■	
Action 3.6	Assurer le suivi des actions du PDM en associant les entreprises dans la démarche			■	■	■	■		■	■	

4 ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT

Le territoire est caractérisé par 3 grandes entités paysagères :

- Le lac du Bourget ;
- Les contreforts du Jura méridional ;
- Le massif des Bauges.

Le territoire présente une topographie qui contraint l'urbanisation est expose le territoire à des risques d'inondation et des risques de mouvement des sols.

Plusieurs protections naturelles et réglementaires sont présentes sur Grand Lac. Le territoire compte 1 site RAMSAR (convention sur les zones humides), 4 Arrêtés Préfectoraux de Protection de Biotope (APPB), 4 zones Natura 2000, 6 Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF) de type2. Ces protections réglementaires permettent la conservation de la biodiversité locale. Néanmoins, les zones urbanisées, notamment celle d'Aix-les-Bains, viennent fragmenter les réservoirs de biodiversité. Les grands axes routiers créent également des obstacles à la petite faune les empêchant de se déplacer d'un réservoir de biodiversité à l'autre.

La gestion de l'eau est supervisée par le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE). Il fixe l'objectif d'atteinte de la bonne qualité des eaux superficielles et souterraines.

Le trafic routier a une influence sur la qualité de l'air et l'ambiance acoustique, venant alors induire des risques pour la santé et une dégradation de la qualité de vie des habitants. Les principaux axes sont l'autoroute A41, les départementales D991, D1201, D14, D1504.

Actuellement, la prépondérance de la voiture particulière sur le territoire est à l'origine d'une grande partie des émissions des polluants de proximité et notamment de GES. La qualité de l'air du territoire reste plutôt bonne avec, cependant, une dégradation locale constatée aux abords des grands axes routiers.

Une dégradation de l'ambiance sonore est également constatée aux abords des infrastructures routières (A41, la D1201, la D1504, la D991, la D17, la D10) mais également ferroviaires avec des zones de dépassement de seuils.

L'ambiance sonore est globalement bonne sur le reste du territoire.

5 EFFETS PROBABLES DE LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN SUR L'ENVIRONNEMENT

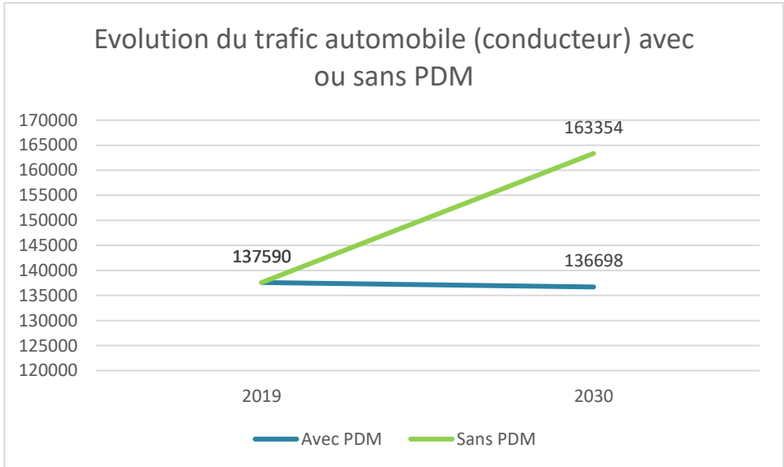
5.1 PREALABLE SUR LA MOBILITE

Les actions du PDM permettent la réduction du nombre de déplacements parcourus en voitures particulières, notamment grâce à la valorisation et à l'amélioration de l'offre en transport en commun, en modes de déplacements actifs et à l'optimisation des déplacements automobiles (lutte contre l'autosolisme).

Ainsi, grâce au PDM l'évolution du volume de déplacements est la suivante :

Mode	2019	2030(PDM)	
	Volume de déplacements	Volume de déplacements	Évolution
Voiture/conducteur	137 590	136 698 (avec PDM)	-1%
Voiture/passager	37 420	51 262	+37%
Marche	80 597	95 689	+19%
TC	14 392	27 340	+90%
Vélo	8 635	20 505	+137%
Total	**287 846**	**386 603**	**+19%**

Le PDM permet également de réduire d'environ 1% le trafic automobile (conducteur) par rapport à 2019 et de maîtriser l'augmentation attendue avec la poursuite de tendance (+ 19%). L'évolution du nombre de déplacements en voiture est donc limitée grâce au PDM.



5.1 Emissions de GES et de polluants de proximite

Actuellement, la prépondérance de la voiture particulière sur le territoire est à l'origine d'une grande partie des émissions des polluants de proximité et notamment de GES. Ce plan de mobilité tente de réduire l'utilisation de la voiture en favorisant l'usage des transports en commun et du vélo, notamment grâce aux actions des orientations 1, et 2. En diminuant le nombre de voitures sur les routes, une réduction des émissions de polluants et de GES est attendue. Le PDM va permettre de limiter l'augmentation tendancielle du nombre de déplacements parcouru en voiture initialement prévue et voire de les diminuer (- 1 %).

L'évolution des émissions de polluants de proximité et de GES est calculée à partir de l'évolution du trafic automobile (conducteur) combinée avec l'évolution du parc automobile. Ainsi, on peut constater une forte réduction pour les émissions de polluants de proximité, de – 10 à – 52 % selon le polluant considéré, avec notamment – 52 % pour les NOx principaux traceurs de la pollution automobile.

	2015	2026	2031	Evolution des émissions (2026-2031)
Nox (en t)	30.6	59.44	28	-52%
PM10 (en t)	463	5.9	5.2	-10%
PM2,5 (en t)	459	3.9	3.2	-15%
GES (en tonnes) en CO2(total)	26 066	24 465	20 372	-16%

Les émissions de GES liés aux trafics sont en baisse de – 20 %.

Nota : les calculs ont été faits à l'aide de HBEFA, [1]et sur une moyenne de 3.5km par déplacements (étude EMC² 2022)

5.2 Bilan Carbone

Il est attendu une réduction de 16% des émissions de Gaz à Effet de Serre entre 2026 et 2031 Des réductions sont également attendues avec l'amélioration et l'optimisation de la desserte en marchandise (non quantifiées à ce stade).

Cependant, l'amélioration du parc automobile passe par un renouvellement et un « verdissement » des véhicules qui induit des émissions de GES propres à la construction de ces nouveaux véhicules avec notamment des technologies dont le bilan carbone sur l'ensemble du cycle de vie n'est pas encore maîtrisé (batteries notamment).

La réalisation du PDM nécessite également des travaux d'aménagement qui se traduisent par des émissions de GES spécifique selon la nature et la provenance des matériaux employés ainsi que leur mise en œuvre (consommation des engins de chantier). A ce stade, le PDM ne peut évaluer ces éléments mais ces émissions en phase chantier restent faibles au regard des impacts positifs attendus. En effet, les aménagements restent très modérés puisqu'essentiellement basés sur une optimisation de l'existant.

De même, la réalisation du PDM ne nécessite que très peu d'aménagement sur des terrains non construits pouvant actuellement s'apparenter à des puits de carbone. L'évolution de la séquestration Carbone restera non significative sur le territoire avec la mise en œuvre du PDM.

En synthèse, l'investissement carbone de la mise en œuvre du PDM est rapidement amorti avec une réduction de près de 20 % sur 20 ans uniquement sur la réduction des trafics automobiles. Le PDM s'inscrit dans la trajectoire Carbone du PCAET.

[1] HBEFA est une base de calcul standardisée pour les émissions du trafic routier. Les données sont issues d'une base de données Européennes.

5.3 Qualite de l'air

A l'échelle d'un plan de mobilité, le facteur majeur influençant la qualité de l'air est le trafic automobile émetteur de polluants de proximité.

Globalement les actions permettant le report modal vers les modes de déplacements décarbonés permettent d'améliorer la qualité de l'air de manière globale mais les actions ciblent particulièrement le pôle urbain d'Aix-les-Bains, là où la qualité de l'air est plutôt dégradée, notamment les actions permettant d'améliorer l'offre de transport en commun (Actions 1.5, 2.1, et 2.2).

La pacification des zones 30 aura globalement une incidence positive sur la qualité de l'air sur les centres de villages et des quartiers. En effet, même si la réduction des vitesses peut apparaître parfois comme aggravante sur les émissions (les moteurs thermiques n'étant pas à l'optimal de leur rendement), la mesure reste particulièrement efficace pour une maîtrise des flux de voiture, l'utilisation des véhicules hybrides et la réduction des situations de congestions.

5.4 Ambiance acoustique

Le PDM permet d'éviter l'évolution tendancielle du nombre de déplacements réalisés en voiture et les nuisances associées.

Compte tenu que l'évolution du bruit ressenti n'est pas directement corrélée au trafic, les évolutions de trafic attendues restent peu significatives sur l'ambiance acoustique du territoire. Grand lac ne pouvant agir sur le trafic de transit, les abords des grands axes routiers ne verront pas d'amélioration de l'ambiance acoustique. Mais, il s'engage à saisir certaines opportunités notamment avec la réduction de la vitesse à 110 km/h.

Certaines actions localisées pourront se traduire par un apaisement localisé comme sur les secteurs de centre bourg (hiérarchisation des voiries, pacification des zones 30) où la redistribution du trafic, notamment Poids Lourds permettra de créer des zones calmes.

5.1 Autres nuisances

Aucune action ne vise à avoir un impact négatif sur les autres nuisances.

5.2 Ressources non renouvelables

Les actions valorisant l'usage des modes actifs vont permettre de réduire l'utilisation de la voiture et donc la consommation d'énergie non renouvelable. C'est le cas de l'action qui développe le schéma cyclable (action 1.6), et celle qui développe les itinéraires piétons (action 1.7).

La consommation d'énergie non renouvelable sera également réduite avec les actions qui favorisent l'usage de la voiture électrique (énergie dite « décarbonée » incluant l'électricité nucléaire avec un mixte croissant d'énergie renouvelable).

5.3 Sols

Le PDM n'est pas générateur d'artificialisation du sol. Les seuls aménagements potentiels (actions 2.5 et 3.2) concernent des constructions qui pourront être intégrées dans le tissu urbain et seront encadrées par les documents d'urbanisme ou concernent en grande majorité une évolution des infrastructures existantes.

5.4 Eau : preservation de la ressource et gestion des eaux pluviales

Les actions du PDM n'engendrant pas d'artificialisation du sol, la ressource en eau sera préservée.

5.5 Risques naturels

Les actions du PDM n'engendrant pas d'artificialisation du sol, les impacts sur les risques naturels sont négligeables.

5.6 Faune/flore biodiversite habitat naturel/ trame Verte et Bleue (TVB)

La création de pistes cyclables (action 1.6) aura peu d'impact sur les zones naturelles. La majorité du schéma cyclable se situe autour du pôle urbain d'Aix-les-Bains et sur des chemins déjà existants. Seul un tronçon traverse une zone Natura 2000, et peut potentiellement entrainer un élargissement de la voirie. Toutefois cette zone étant réduite les impacts sont jugés faibles.

La réalisation du schéma cyclable peut entrainer une augmentation de la fréquentation induisant des impacts sur les milieux naturels (dégradation des lieux, le dépôt de déchets, le piétinement). Des panneaux permettront de sensibiliser les usagers à la sensibilité des zones traversées et de rappeler les comportements à respecter pour limiter les impacts de la fréquentation.

5.7 Paysage et patrimoine

Le maillage cyclable (Action 1.6) et la pacification (Action 1.3) de certaines zones permettront de valoriser le patrimoine local. En effet, le maillage cyclable permettra de relier les sites naturels inscrits. La pacification permettra de favoriser la marche dans les centres urbains et de valoriser le tourisme.

5.8 Sante

Les actions du PDM favorisent l'usage des modes actifs, induisant une pratique physique et régulière des habitants bénéfique pour leur santé.

De plus la sécurité sera améliorée sur le territoire grâce aux actions de pacification (action 1.3) et au développement de rue aux écoles (action1.4).

Enfin, la lutte contre l'autosolisme et la promotion des transports en commun favoriseront le vivre ensemble qui s'inscrit comme un déterminant de santé au même titre que l'activité physique.

5.9 Dechets

Aucune action ne vise à valoriser certains déchets ou à avoir un impact négatif sur les déchets.

5.10 Espace public, Urbanisme, consommation d'espace

Dans le cadre du PDM, seules deux actions peuvent être génératrices de consommation d'espace (action 2.5 et 3.2). Toutefois les infrastructures prévues pourront être intégrées dans le tissu urbain et seront encadrées par le PLU. Ainsi, la consommation d'espace est limitée.

Ce plan de mobilité aura également un impact positif sur l'espace public puisque le développement des pistes cyclables (Action 1.6) est un facteur amplificateur et accélérateur de l'amélioration de l'espace public.

L'intégration d'espaces verts dans les actions de réaménagement de voirie apparait comme un élément déterminant à mettre en place afin de valoriser les espaces publics du territoire.

5.11 Ilot de Chaleur Urbain/ materiaux

Les actions du PDM ne sont pas de nature à augmenter les effets d'ICU. La création de la maison d'accueil (action 2.5 et la création du centre urbain de distribution pourront être intégrées dans le tissu urbain déjà imperméabilisé.

La végétalisation des espaces publics (action 1.7) aura même un impact positif de réduction de ces ilots de chaleurs urbain.

6 MESURES D'EVITEMENT ET DE REDUCTION AU SEIN DES ACTIONS

À la suite de l'analyse des actions du PDM des mesures de réduction et d'évitements sont proposées afin de réduire les impacts environnementaux que les actions peuvent causer :

- Verdissement de la flotte de véhicules d'autopartage et de la flotte de bus : Le verdissement de la flotte permettrait de réduire les émissions de carbones locales, toutefois le coût carbone lié à l'investissement Carbone des changements de motorisation sur l'ensemble du cycle de vie est à prendre en compte dans le bénéfice attendu ;
- Etude de localisation en cas d'aménagement avec la mise en place d'éco critères : Lors de la mise en place de centre de distribution urbaine, une étude préalable peut être réalisée afin d'évaluer les impacts en matière d'effet de chaleur urbains, d'imperméabilisation du sol,
- Prises en compte des risques naturels lors des choix d'aménagement ;
- Mise en place de panneaux d'informations sur les zones naturelles, afin d'informer les usagers à la sensibilité des zones traversées et de rappeler les comportements à respecter pour limiter les impacts de la fréquentation ;
- Intégration d'espaces verts dans les futures infrastructures routières, selon une palette végétale locale et adaptée au changement climatique (pas d'essence ornementale) ;
- Emploi de matériaux à faible albédo (pouvoir réfléchissant d'une surface).

PARTIE 1 : INTRODUCTION

1 L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE DU PLAN DE MOBILITE

Qu'est-ce qu'un plan de mobilité ?

Le plan de Mobilité (PDM), anciennement Plan de Déplacement Urbain (PDU) vise à régir les stratégies de mobilité à l'échelle d'un territoire. Initialement le Plan de Déplacement Urbain a été créé par la Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs (Loti) en 1982. C'est un outil de planification des déplacements pour les 10-15 prochaines années suivantes. Il vise à anticiper les évolutions des modes de déplacements en régissant l'organisation des transports de personnes, des transports de marchandises, la circulation et les stationnements. Ces stratégies visent un équilibre entre la protection de l'environnement, la santé.

La réalisation du plan local de mobilité est obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants au sens de l'INSEE.

Globalement c'est un outil de planification et de programmation qui définit des outils, des actions et des objectifs concernant les modes de déplacements des années à venir. Il doit répondre à 11 objectifs réglementaires permettant de couvrir l'ensemble de la mobilité :

- L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès, et la protection de l'environnement et de la santé ;
- Le renforcement de la cohésion sociale et territoriale ;
- L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements ;
- La diminution du trafic automobile et le développement des usages partagés des véhicules terrestres à moteur ;
- Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants ;
- L'amélioration de l'usage du réseau principal de voiries dans l'agglomération par une répartition de son affectation entre les différents modes de transport ;
- L'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement ;
- L'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales et des particuliers ;
- L'amélioration des mobilités quotidiennes des personnels des entreprises et des collectivités publiques :
- L'amélioration des mobilités quotidiennes des élèves et des personnels des établissements scolaires ;
- L'amélioration des conditions de franchissement des passages à niveau, notamment pour les cyclistes, piétons et véhicules de transport scolaire ;
- L'organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements ;
- La réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables Ainsi, que la localisation du réseau d'avitaillement à carburant alternatif.

Le contenu d'un plan de mobilité

Le document du plan de mobilité comporte plusieurs pièces :

- La présentation du plan de mobilité ;
- La stratégie du plan de mobilité ;
- Le plan d'action du plan de mobilité ;
- L'état initial de l'environnement ;
- L'évaluation du plan de mobilité ;

Les apports de la LOM sur la planification de la mobilité

Les articles L 1214 1 à L 1214 38 du Code des Transports régissent les règles quant à l'élaboration et aux objectifs du plan local de mobilité Ces articles sont en lien avec le Code de l'Urbanisme (cohérence avec les SCOT, PLU, etc.) et avec le Code de l'Environnement. Ils ont été modifiés par la Loi d'Orientation des Mobilités de 2019 qui repose sur trois piliers.

- Investir plus et mieux dans les transports du quotidien ;
- Faciliter et encourager le déploiement de nouvelles solutions pour permettre à tous de se déplacer ;
- Engager la transition vers une mobilité plus propre.

Cette loi opère un changement de fond dans la définition du droit aux transports transformé en droit à la mobilité pour couvrir l'ensemble des enjeux d'accès à la mobilité, qui ne se limitent ni à l'accès aux transports collectifs ni à une vision centrée sur l'infrastructure. Dans ce cadre de généralisation des questions de transports à l'ensemble des réflexions sur les mobilités, la LOM remplace le Plan de Déplacements Urbains par un Plan De Mobilité (PDM).

Le Plan De Mobilité donne une organisation plus large des mobilités aux autorités organisatrices de la mobilité (AOM) que les Plans de Déplacements Urbains. En particulier, le plan de mobilité prend en compte l'ensemble des nouvelles formes de mobilité (mobilités actives, solidaires, partagées) Ainsi, que les enjeux de logistiques.

Ces plans locaux de mobilité s'inscrivent dans des objectifs supplémentaires de diminution des émissions de gaz à effet de serre, pour la préservation de la biodiversité, de lutte contre l'étalement urbain, contre la pollution de l'air et sonore. La LOM demande aux AOM de *« contribuer aux objectifs de lutte contre le changement climatique, contre la pollution de l'air, contre la pollution sonore et contre l'étalement urbain »*. Elle leur assigne certaines missions générales : « la planification, le suivi et l'évaluation de leur politique de mobilité » en associant l'ensemble des acteurs concernés (art L 1231 1 1 du Code des transports), notamment à travers l'élaboration d'un Plan de Mobilité.

Ils doivent également désormais explicitement tenir compte de la diversité des composantes du territoire notamment des zones périurbaines et rurales, Ainsi, que des besoins spécifiques de la population de ces différents territoires.

Les liens de prise en compte entre les différents documents de planification

Extrait de l'article L1214-7 du code de des transports

« *Le plan de mobilité est compatible avec la planification régionale de l'intermodalité, avec les orientations des schémas de cohérence territoriale prévus au titre IV du livre Ier du code de l'urbanisme et avec les orientations des directives territoriales d'aménagement et des schémas de secteur prévus respectivement aux chapitres II et III du titre VII dudit code, avec les objectifs pour chaque polluant du plan de protection de l'atmosphère prévu à l'article L. 222-4 du code de l'environnement lorsqu'un tel plan couvre tout ou partie du ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité et avec le schéma d'aménagement régional défini à l'article L. 4433-7 du code général des collectivités territoriales.*

Le plan de mobilité est compatible avec le plan climat-air-énergie territorial mentionné à l'article L. 229-26 du code de l'environnement lorsque le plan climat-air-énergie territorial recouvre un périmètre égal ou supérieur au ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité. Le plan de mobilité prend en compte le ou les plans climat-air-énergie territoriaux ne recouvrant qu'une partie du périmètre du ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité.

Pour les plans de mobilité approuvés avant l'adoption du plan climat-air-énergie territorial prévu à l'article L. 229-26 du code de l'environnement ou du schéma d'aménagement régional défini à l'article L. 4433-7 du code général des collectivités territoriales, l'obligation de compatibilité mentionnée au premier alinéa du présent article s'applique à compter de leur révision.

Le plan de mobilité prend en compte les objectifs du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires et est compatible avec les règles générales du fascicule de ce schéma, dans les conditions prévues par l'article L. 4251-3 du code général des collectivités territoriales. »

Contenu réglementaire de l'évaluation environnementale

Extrait de l'article L. 122 – 20 du code de l'environnement

« *II.-Le rapport environnemental, qui rend compte de la démarche d'évaluation environnementale, comprend un résumé non technique des informations prévues ci-dessous :*

1° Une présentation générale indiquant, de manière résumée, les objectifs du plan, schéma, programme ou document de planification et son contenu, son articulation avec d'autres plans, schémas, programmes ou documents de planification et, le cas échéant, si ces derniers ont fait, feront ou pourront eux-mêmes faire l'objet d'une évaluation environnementale ;

2° Une description de l'état initial de l'environnement sur le territoire concerné, les perspectives de son évolution probable si le plan, schéma, programme ou document de planification n'est pas mis en œuvre, les principaux enjeux environnementaux de la zone dans laquelle s'appliquera le plan, schéma, programme ou document de planification et les caractéristiques environnementales des zones qui sont susceptibles d'être touchées par la mise en œuvre du plan, schéma, programme ou document de planification. Lorsque l'échelle du plan, schéma, programme ou document de planification le permet, les zonages environnementaux existants sont identifiés ;

3° Les solutions de substitution raisonnables permettant de répondre à l'objet du plan, schéma, programme ou document de planification dans son champ d'application territorial. Chaque hypothèse fait mention des avantages et inconvénients qu'elle présente, notamment au regard des 1° et 2° ;

4° L'exposé des motifs pour lesquels le projet de plan, schéma, programme ou document de planification a été retenu notamment au regard des objectifs de protection de l'environnement ;

PARTIE 2 : METHODES UTILISEES

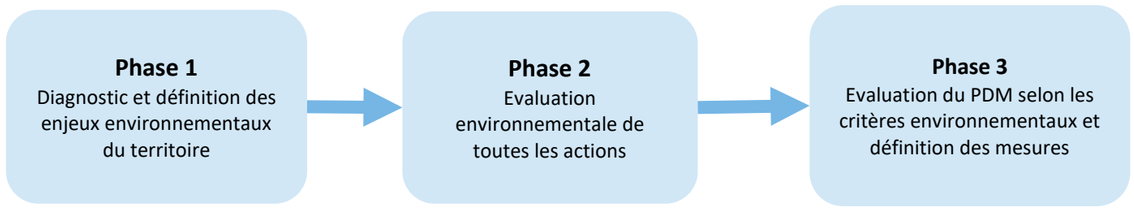
1 METHODE GENERALE UTILISEE POUR L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

Le rapport environnemental du plan de mobilité s'appuie sur une méthode rigoureuse et répond à des dispositions réglementaires de l'évaluation environnementale. Il a identifié les facteurs environnementaux pertinents le plus en amont possible de la démarche. L'évaluation environnementale s'inscrit comme un outil de diagnostic et d'aide à la décision, un outil de suivi et d'évaluation permettant d'apporter des réponses éclairées aux questionnements qui guident l'élaboration et la mise en œuvre d'un plan de mobilité cohérent et durable.

L'évaluation environnementale vise Ainsi, à remplir quatre grands objectifs :

- Fournir les éléments de connaissance environnementale utiles à l'élaboration du document permettant d'identifier les enjeux environnementaux ;
- Aider aux choix d'aménagement et à l'élaboration du contenu du document : garantir la pertinence des orientations au regard des enjeux ;
- Contribuer à la transparence des choix et rendre compte des impacts des politiques publiques : informer, sensibiliser et associer le public ;
- Préparer le suivi de la mise en œuvre du PDM : évaluer à postériori.

Les différentes étapes de l'évaluation environnementale du PDM sont les suivantes :



Phase 1

La phase 1 constitue le socle stratégique de l'évaluation environnementale. Elle a pour objectif de réunir pour chaque thématique environnementale les données nécessaires et suffisantes à l'évaluation environnementale du PDM, de définir l'état initial de chaque thématique et à partir de ces constats, de faire émerger les enjeux environnementaux à l'échelle du plan de mobilité.

Phase 2

La phase 2 a pour objectif d'évaluer chaque action selon les différentes thématiques environnementales. Une appréciation des impacts dans le sens d'un changement positif ou négatif de chaque action est réalisée. L'impact peut être direct ou indirect s'il résulte d'une relation de cause à effet.

Les incidences peuvent être qualifiées de :

- Positives lorsqu'il est estimé qu'elles ont un effet sur l'environnement améliorant la qualité d'une ou plusieurs des composantes de celui-ci ;
- Négatives lorsqu'il est estimé qu'elles ont un effet entrainant la dégradation d'une ou plusieurs des composantes de l'environnement.

La notion relative à la prévisibilité des incidences signifie que toutes les incidences ne sont pas connues précisément lors de l'élaboration du plan de mobilité.

La notion relative à la notabilité des incidences signifie que les analyses doivent porter sur les incidences les plus importantes, car elles concernent les enjeux environnementaux prioritaires où elles se distinguent des autres par leur ampleur.

Le lien avec l'état du territoire du point de vue de l'environnement et en l'occurrence avec les enjeux environnementaux identifiés dans l'état initial de l'environnement est central dans l'analyse de chaque action car le sens de l'exercice est bien d'interroger les effets probables des actions du plan de mobilité au regard des enjeux ressortant de cet état initial de l'environnement. Les orientations du plan de mobilité ont donc fait l'objet d'une analyse des incidences au regard des enjeux environnementaux.

L'analyse des incidences du plan de mobilité sur l'environnement a Ainsi, permis de définir dans un premier temps les incidences liées à la mise en œuvre du plan en confrontant les orientations et actions aux enjeux définis en phase 1.

Phase 3

Suite à l'évaluation action par action, le PDM est évaluée dans son ensemble afin de qualifier les impacts environnementaux à l'horizon du PDM. Le PDM est évalué selon 15 critères. Lors de cette phase, une quantification plus poussée de chaque impact est réalisée. Cette quantification plus précise permet également de vérifier si ce PDM répond aux objectifs des documents cadres (PCAET).

En cas d'impact négatif des mesures de réduction et d'évitement sont proposées afin de limiter les impacts.

PARTIE 3 : PRESENTATION DU PDM GRAND LAC

1 CARACTERISATION & PRATIQUES DE DEPLACEMENT SUR LE TERRITOIRE GRAND LAC

À l'occasion de la réalisation du PDM de la CA Grand Lac, un diagnostic de la mobilité a été réalisé par le bureau d'études ITEM en novembre 2023. Ce diagnostic intègre :

- *Une présentation du contexte territorial en termes de mobilité, notamment pour les déplacements pendulaires ;*
- *Une synthèse par thématique de la mobilité sur le territoire de la CA Grand Lac abordant les pratiques de déplacements sur le territoire, les caractéristiques du réseau viaire et les conditions de circulation, l'offre de transports collectifs et son usage par les riverains, le recours aux modes actifs et les services mis à disposition par la collectivité, l'offre et les conditions de stationnement sur le territoire.*

1.1 CONTEXTE TERRITORIAL

Les éléments ci-dessous sont issus du diagnostic de la mobilité sur la CA Grand Lac. Ils permettent de présenter de mieux appréhender l'identité du territoire, ses caractéristiques sociodémographiques Ainsi, que les éléments structurants définissant le contexte local en termes de déplacement.

Une situation géographique multipolaire privilégiée

L'agglomération est située sur un axe structurant de l'ouest alpin, reliant, du nord au sud, les pôles de Genève, Annecy, Chambéry et Grenoble. Depuis Aix-les-Bains, tous ces pôles sont à moins de 80km (1h). Le pôle Lyonnais est quant à lui à moins de deux heures de Grand Lac. Grand Lac est également à proximité immédiate de l'axe Transalpin Lyon-Turin, via Chambéry, en cours de développement, notamment d'un point de vue ferroviaire.

Cette localisation permet à Grand Lac de profiter d'un réseau attractif d'infrastructures de tous modes.

Les infrastructures permettent une ouverture multimodale vers les pôles extérieurs :

→ L'A41 qui relie Genève à Chambéry, et l'A43 qui relie Chambéry à Lyon. Ce réseau d'autoroute est connecté au réseau local par deux échangeurs (Drumettaz-Clarafond et Grésy-sur-Aix) et deux autres à proximité du territoire (La Motte Servollex et Alby-sur-Chéran) ;

→ Les trois axes ferroviaires à vocation régionale accessibles par six gares distribuées sur le territoire ;

→ Le Rhône en tant qu'infrastructure fluviale sur la frange nord-ouest mais sans infrastructure portuaire ;

→ L'aéroport de Chambéry-Savoie.

Le caractère multipolaire peut induire également un éclatement et une diffusion des déplacements, notamment pendulaires.

Un territoire dont les déplacements sont influencés par la topographie

Les trois principaux secteurs topographiques (bords du lac du Bourget, coteaux et pics montagneux) conditionnent la nature et les pratiques de déplacements. Plus le relief est élevé, plus les déplacements modes actifs et piétons sont contraints. Le recours à l'automobile sera Ainsi, plus fréquent lors de déplacements pendulaires.

Les caractéristiques topographiques et la structuration urbaine du territoire permet de définir plusieurs entités territoriales facilitant la lecture des caractéristiques démographiques et pratiques de déplacements :

→ Aix-les-Bains en tant que pôle central ;

→ Une couronne périurbaine au sud d'Aix-les-Bains, qui s'étend de Bourdeau à Méry ;

→ Une couronne périurbaine au nord d'Aix-les-Bains (Brison Saint Innocent et Grésy sur Aix) ;

→ Les communes situées sur les coteaux du Revard ;

→ Les communes situées sur les Coteaux de la dent du Chat ;

→ Le secteur de l'Albanais ;

→ La Plaine de la Chautagne.

Un développement territorial générant un accroissement de la demande de déplacements

Selon les données de l'INSEE de 2019 le territoire compte 76 759 habitants. Il est constitué

→ D'une ville centre, Aix-les-Bains, qui concentre 40% de la population du territoire (plus de 30 000 habitants) ;

→ De 3 pôles secondaires : Le Bourget du Lac, Grésy sur Aix et Entrelacs ;

→ De 13 communes intermédiaires (de 1 000 à 3 000 habitants) ;

→ De 11 communes de moins de 1000 habitants.

Le territoire est globalement dense mais présente des disparités qui conditionnent l'organisation des déplacements actuels et les évolutions à envisager pour le PDM

La population est globalement en augmentation (+6% entre 2013 et 2019), principalement sur les secteurs de l'Albanais et Côteaux du Revard et dans une moindre mesure, sur les secteurs des Coteaux de la dent du Chat et de La Plaine du Chautagne. La croissance sur Aix-les-Bains est modérée (+0,5%).

La population captive (jeunes de moins de 18 ans, personnes de plus de 75 ans, individus aux faibles ressources financières, etc.) est concentrée sur Aix-les-Bains (22% de sa population soit 46% des captifs). Ailleurs, la part des captifs représente en moyenne 17% de la population

- Le développement accru de la périurbanisation entraîne un accroissement de la demande de déplacements.
- L'étalement urbain et la topographie du territoire s'accompagne d'une augmentation du taux de motorisation et d'une désaffection des modes actifs.

Une forte motorisation corrélée au lieu de résidence

Taux de motorisation (diagnostic mobilité fait par le bureau d'études ITEM)

→ 1,38 à l'échelle du territoire ;

→ > 1 sur Aix-les-Bains (1,12) et de plus en plus élevé à mesure que l'on s'écarte de la ville centre ;

→ Secteurs périurbains : compris entre 1,49 et 1,62 ;

→ Secteurs ruraux : compris entre 1,63 et 1,76 et peut dépasser 1,8 à l'échelle communale (Saint Ours).

Ce taux est fortement lié au logement : À l'échelle globale, ce taux est de 1,64 dans les logements individuels et 1,04 dans les logements collectifs.

Ménages sans voiture

→ 11% des ménages ne disposent pas de voitures.

→ Taux en diminution à mesure que l'on s'écarte de la ville centre : 18% des ménages sur Aix-les-Bains. De 3% à 7% dans les secteurs périurbains ou ruraux

Ces ménages connaîtront des difficultés de déplacement s'il n'existe pas de solution alternative adéquate et constituent également une population dite captive

Un tissu d'emplois insuffisant pour répondre aux besoins des actifs mais en évolution

Taux d'emploi par actif

Avec 0,78 emploi par actif occupé, le territoire n'est pas autosuffisant en termes d'emplois induisant une nécessité de quitter Grand Lac pour travailler.

Le territoire possède plusieurs zones d'activités au niveau d'Aix-les-Bains et sa couronne périurbaine. C'est pourquoi les emplois sont concentrés sur Aix-les-Bains et sa couronne périurbaine avec 9 emplois sur 10 sur Aix-les-Bains et sa couronne.

Localisation et évolution des zones d'emploi

→ Parcs d'activités tertiaires structurants :

- Savoie Technolac (Le Bourget-du-Lac) - En cours de requalification et de développement à l'horizon 2050. + 1800 salariés à terme ;
- Savoie Hexapôle (Méry) – Extension et densification des tranches existantes. +500 salariés à termes ;
- En cours de création : ZA des Sources (Grésy sur Aix) ; +350 emplois à terme. Extension et densification des zones annexes pour 200 emplois ;

→ Les zones d'activités communautaires à vocation industrielle et/ou commerciale (Motz Serrières dans la Chautagne, Chaudanne Orly à Albens, L'échangeur à Grésy sur Aix, Pré Gault à Voglans ;

→ Les zones d'activités communales principalement à vocation artisanale.

- Les actifs supplémentaires attendus à termes appellent une attention particulière en matière de déplacements : conditions d'accessibilité, notamment routières, accroissement des phénomènes de congestion ;
- Développement de l'offre d'emploi qui devrait favoriser la réduction des déplacements des actifs à l'extérieur du territoire mais également attirer des actifs extérieurs sur le territoire ;
- Nécessité de proposer également des conditions d'accessibilité tous modes répondant aux besoins des salariés étudiants et des visiteurs.

Les pôles générateurs de déplacements

→ Les pôles d'emploi des actifs :

- Les parcs d'activités et zones commerciales répartis entre Aix-les-Bains et sa couronne périurbaine (Grésy sur Aix, Drumettaz Clarafond et Le Bourget du Lac) ;
- Les zones artisanales sur des communes de plus petite taille : Albens, Ruffieux ou La Biolle permettent une offre d'emploi de proximité ;
- Les commerces de proximité sur une dizaine de communes telles que Viviers du Lac, Mouxy, Albens ou encore Serrières en Chautagne.

→ Les pôles éducatifs principalement implantés sur :

- Aix-les-Bains : 8 établissements du second degré sur les 13 établissements du territoire ;
- Le Bourget du Lac : pôle universitaire majeur à l'échelle de Métropole Savoie (≈ 5 000 étudiants) ;

→ Les autres pôles : équipements de loisirs, établissements de santé, services administratifs, Pôles d'Échanges Multimodaux et points touristiques.

Hiérarchisation des pôles générateurs de déplacements

1. Le pôle majeur : Aix-les-Bains, qui concentre l'essentiel des fonctions commerciales et de services du territoire, avec les principaux équipements commerciaux, de santé, sportifs et culturels
2. Les pôles d'équilibre : Grésy sur Aix, Drumettaz Clarafond et Le Bourget du Lac, principalement situé dans la couronne périurbaine aixoise, qui en concentrant à la fois des zones d'activités à vocation communautaire, des établissements scolaires et des équipements sportifs
3. Les pôles intermédiaires Albens, La Biolle, Voglans et Mouxy, qui regroupent un panel de commerces, d'équipements et de services, mais insuffisants pour répondre à l'ensemble des besoins
4. Les pôles de proximité (Motz Serrières, Ruffieux, Chindrieux, La Biolle et Brison Saint Innocent), qui comptent quelques commerces de proximité ou des établissements d'enseignement primaire n'apporteront qu'une réponse très insuffisante aux besoins des habitants

- La distance du pôle universitaire à la ville centre induit des déplacements pendulaires entre Aix-les-Bains et le Bourget du Lac à assurer en TC ou mobilités actives car les étudiants forment une population potentiellement captive ;
- La concentration des équipements sur un axe Albens Le Bourget du Lac via Aix-les-Bains, induit une concentration des besoins, pour tous motifs de déplacements. Contexte imposant la nécessité de proposer une offre multimodale de transport à destination de la ville centre et de sa périphérie ;
- La hiérarchisation des pôles urbains met en évidence les zones « vides » qui induisent des déplacements plus longs et des populations captives.

1.2 ENJEUX DU PDM SUR LA MOBILITE

Au-delà d'un constat de conditions de circulation satisfaisantes sur le territoire présentant des flux globalement fluides même aux heures de pointe, le diagnostic validé en 2023 permet de dégager les enjeux suivants :

Conditions de circulation :

- → **Favorisation de l'utilisation de l'A41** pour rejoindre Aix-les-Bains et le sud du territoire depuis le Nord et Annecy/Genève afin de limiter le trafic de transit, en particulier sur la D1201,
- → **Limitation de la traversée d'Aix-les-Bains par la RD 991**, en particulier aux abords de la Gare SNCF, en favorisant les déplacements automobiles Nord / Sud par la RD 1201, voire l'A41,
- → **Organisation des axes Est/Ouest**, en particulier la traversée du Viviers-du-Lac,
- → **Pacification et généralisation des zones 30 dans les secteurs denses**, en s'appuyant sur des aménagements d'apaisement des vitesses,
- → **Cohabitation modale et meilleur partage de la voirie**, grâce à des profils de voie qui prennent en compte l'ensemble des modes.

Stationnement :

- → **Réduction des difficultés de stationnement en rabattement de la gare d'Aix-les-Bains**,
- → **Amélioration à Aix-les-Bains et Le Bourget-du-Lac de la gestion du stationnement suivant les usagers** (actifs, résidents, visiteurs) et **l'optimisation de l'offre pour les touristes** (jalonnement et/ou capacité/réglementation pour les plages),
- → **Meilleure gestion de l'attractivité touristique par l'ensemble des communes en lien avec des plages** (Viviers-du-Lac, Tresserve et Brison-Saint-Innocent pour Grand Lac),
- → **Amélioration et optimisation des conditions de livraison** dans les secteurs les plus urbanisés
- → **Favorisation du covoiturage** notamment au niveau des **échangeurs autoroutiers** et des **principaux pôles d'emplois**.

Transports collectifs :

- → **Sur le territoire de Grand Lac, les TC doivent être améliorés sur la thématique des conditions de rabattement notamment au niveau de la gare de Viviers-du-Lac et dans une moindre mesure à Grésy-sur-Aix ;**
- → **Les lignes régulières pourraient desservir Mouxy et celles desservant Drumettaz-Clarafond et Viviers-du-Lac pourraient être améliorées (desserte / offre / amplitude horaire) ;**
- → **Une réflexion sur de nouvelles haltes potentielles qui pourraient s'ouvrir à Voglans (en lien avec la gare de Viviers-du-Lac);**
- → **Le développement de l'autostop solidaire participatif pourrait être incité dans les communes les plus « enclavées » des TC, au potentiel trop limité pour un développement attendu de l'offre ;**

Modes actifs et management de la mobilité :

- → **Développement de la culture de la mobilité durable** notamment dans les entreprises,
- → **Augmentation de la part modale des vélos** pour les **déplacements des actifs**,
- → **Rabattement et qualité du stationnement vélo** à proximité de **toutes les gares**,
- → **Priorisation de la marche à pied** sur Aix-les-Bains et principaux pôles urbains.

1.3 SYNTHESE DETAILLEE PAR THEMATIQUE DE LA MOBILITE SUR LA CA GRAND LAC

L'analyse détaillée de la mobilité établie à l'échelle de la CA Grand Lac a été réalisé en novembre 2023 par ITEM dans le cadre du diagnostic préalable à l'établissement du plan d'actions du PDM Grand Lac 2024.

Les tableaux suivants présentent une synthèse de cette analyse.

PRATIQUES DE DEPLACEMENT	
Enquête ménage EMC² Métropole Savoie - Avant Pays Savoyard (CEREMA 2022) Périmètre large comprenant Chambéry Métropole, l'Avant-Pays Savoyard, et Grand Lac	▪ Polarisation forte d'Aix-les-Bains mais incomplète à l'échelle du PDM ; ▪ Territoire Grand Lac sous l'influence de deux polarités extérieures de niveau supérieur : Chambéry et dans une moindre mesure Annecy ; ▪ Axe Chambéry-Aix-les-Bains formant un continuum urbain avec une attirance réciproque de Chambéry, d'Aix-les-Bains et des polarités secondaires de la couronne périurbaine Sud
	▪ Télétravail pour 15% des actifs ;
	▪ Taux de motorisation élevé des ménages ;
	▪ Équipement vélo : Ménages du pôle urbain de Grand Lac moins bien équipés (56%) ; Ménages des autres communes de Grand Lac mieux équipés (61%) ;
	▪ Forte autonomie du territoire : 89% des déplacements se font à l'intérieur du périmètre EMC², et 91% pour le pôle urbain de Grand Lac ;
	▪ Déplacements pour le travail et les études représentent seulement 32% des déplacements sur le territoire de l'EMC², et 29% sur le pôle urbain de Grand Lac. ;; ▪ Les autres motifs sont liés aux achats, aux accompagnements, aux visites et autres motifs
	▪ Usage de la voiture plus élevé sur Grand Lac / moyenne du périmètre ; ▪ Usage des modes actifs plus élevé sur Grand Lac / moyenne du périmètre ;
	▪ Baisse de la part de la voiture et hausse relative des modes actifs / Étude 2007 ;
	▪ Taux d'occupation des véhicules particuliers très faible pour les motifs domicile-travail : seulement 1,04 personnes/voiture ;
Flux scolaires	▪ 75% des scolaires résident sur le territoire ; ▪ Parmi les 16 500 scolaires résidant sur le territoire, 60% étudient dans leur propre secteur de résidence et 14% dans un autre secteur du périmètre PDM ;
	▪ Flux internes : concentration des flux sur Aix-les-Bains et sa couronne périurbaine. Près de 75% des flux se font à l'échelle de la ville centre et de sa couronne périurbaine ;
	▪ Flux sortant : 4 300 scolaires. Principalement en direction de Chambéry (53%), 7% vers Annecy et 37% vers d'autres territoires ;
	▪ Flux entrant : 2 900 scolaires. Principalement en provenance de Chambéry (50%) suivi de Rumilly (5%) ; ▪ Principaux pôles d'attraction : Campus de l'université Savoie Mont Blanc, au Bourget du Lac (66%) et Aix-les-Bains (21%) ;
	▪ Principales relations fortes associées aux flux scolaires : ▪ Le Bourget du Lac <> Chambéry, Aix-les Bains <> Chambéry, Le Bourget du Lac <> La Motte Servolex, Aix-les-Bains <> Grésy sur Aix, Aix-les-Bains <> Brison Saint Innocent ;

Flux des actifs	▪ 32 850 actifs occupés
	▪ Plus d'un actif occupé sur deux (55%) réside et travaille sur le territoire :
	  ▪ 33% des actifs travaillent dans leur propre secteur de résidence dont la très grande majorité (près de 90%) dans leur propre commune. Ce qui génère des déplacements de courte distance
	  ▪ 20% travaillent dans un autre secteur du périmètre PDM
	▪ 46% travaillent à l'extérieur du territoire (environ 15 890 actifs)

	▪ Flux internes : un tiers des flux concerne des actifs qui résident et travaillent sur Aix-les-Bains. 70% des flux se font à l'échelle de la ville centre et de sa couronne périurbaine
	▪ Faibles distances Domicile-Travail permettant :
	  ▪ Pour les déplacements internes d'utiliser les modes actifs
	  ▪ Pour les déplacements en direction d'Aix-les-Bains d'utiliser des liaisons TC

	▪ Flux entrants : 10 882 actifs résidant à l'extérieur travaillent sur le territoire
	  ▪ Premier pôle émetteur d'actifs vers le territoire : Grand Chambéry (45% des actifs entrants) suivi par la Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie (7%)
	  ▪ Principaux pôles d'attraction : Aix-les-Bains mais aussi Le Bourget du Lac (Savoie Technolac 27% des flux entrants, Voglans avec les ZAE la Françon et Pré Gault ou Méry avec Savoie Hexapôle

	▪ Flux sortants : 15 891 actifs vont travailler à l'extérieur
	  ▪ Forte attractivité du pôle chambérien (41% des flux sortant)
	  ▪ Influence des territoires voisins, en particulier sur l'Albanais et la Chautagne

Bilan Flux pendulaires	▪ Plusieurs liaisons structurantes et prioritaires tant pour les déplacements des actifs que des scolaires
	▪ Principaux déplacements pendulaires : intra Aix-les-Bains, Aix-les-Bains – Chambéry, Le Bourget du Lac – Chambéry, intra Le Bourget du Lac
	▪ Proximité de deux principales communes d'échanges (Chambéry et la Motte Servolex)
	▪ Flux pendulaires à valoriser
Incidence du tourisme	▪ Très forte fréquentation touristique, niveaux d'affluence équivalents en hiver et en été ▪ Polarisation sur les communes d'Aix-les-Bains et Le Bourget du Lac
	▪ Principaux pôles touristiques : Le Lac du Bourget, les pôles urbains patrimoniaux (Aix-les-Bains, Chanaz), et les massifs composant le territoire (savoie Grand Revard) ▪ Autres pôles : l'activité thermalisme, l'Abbaye d'Hautecombe, le musée Faure à Aix-les-Bains, le musée Gallo-Romain à Chanaz, le festival Musilac à Aix-les-Bains
	▪ Forte offre d'hébergement : 12 000 lits marchands (60% sur Aix-les-Bains) et 23 300 lits non marchands
	▪ Diversité de l'offre touristique tout au long de l'année ne répondant pas à des logiques de saisonnalité et générant des difficultés de circulation durant les vacances scolaires et week-ends prolongés

- Les pratiques de déplacement sont parmi les informations les plus utiles pour caractériser les principaux enjeux stratégiques du PDM et définir sur le plan opérationnel les actions et mesures à mettre en place
- La prépondérance des véhicules particuliers donne la mesure du potentiel des mesures du PDM sur le plan environnemental pour réduire les émissions de GES et de polluants et la consommation de carburants.

RESEAU VIAIRE & CONDITIONS DE CIRCULATION		
Réseau		▪ Hiérarchisation du réseau viaire établie sur 4 niveaux : L'autoroute A41, les axes structurants à vocation supra communautaire puis les axes de rabattement de 1er et second niveau
	🔴	▪ Hiérarchisation du réseau viaire qui nuit à certains pôles urbains : certains axes structurants sont également porteurs de trafic de transit
		▪ Réseau routier tributaire des caractéristiques topographiques du territoire
	🔴	▪ Des **coupures artificielles et naturelles** et des **voiries entonnoirs** qui contraignent l'organisation du réseau viaire Est Ouest
	🔴	▪ Trame viaire et **logiques de shunt** en plusieurs points du réseau qui nuisent aux zones urbaines et créent des **dysfonctionnements** en plusieurs points du réseau (D904, D911, D913, D54 et D991B, D17)
		Autoroute A41
	🟢	▪ Autoroute facilement accessible pour une majorité de la population, et qui permet de limiter le trafic de transit
	🔴	▪ **Caractère payant qui incite les automobilistes à se reporter sur les voies départementales**, notamment la D 1201
	🔴	▪ **Phénomène d'entonnoir sur les échangeurs** : 90% de la population est à moins de 10 km d'une entrée d'autoroute. Les communes portes subissent un trafic de transit et des situations de congestion récurrentes
	🔴	▪ **Effet marqué de coupure généré par l'A41** : 20 franchissements (ponts, tunnels) sur le territoire, globalement peu sécures (partage de la voirie, discontinuités, éclairage)
Trafics		Évolution du trafic routier 2014-2019
	🟠	▪ A41 : **Croissance substantielle du trafic autoroutier** : >40 000 veh/j ; +14%/2014
		▪ Voiries départementales : Des évolutions contrastées. De+2% à +8% selon les voiries
		▪ Voiries les plus chargées : D1201, D1504, D991, D127
		Secteurs à enjeux en matière d'organisation du trafic routier
	🔴	▪ **Plusieurs secteurs identifiés comme problématiques en matière d'organisation du trafic routier**. Insertions complexifiées par les niveaux de trafic, trafics importants générant des itinéraires de shunt, intersections limitant le trafic de transit, etc.
		Principales localisations : Au sud des bords du Lac, traversée du Viviers du Lac, à l'ouest de Drumettaz-Clarafond, dans le centre-ville d'Aix-les-Bains
Conditions de circulation		▪ **Congestion routière localisée sur quelques secteurs**
	🔴	▪ Secteurs à enjeux : La D1201 en bord de lac sur la commune de Tresserve, la traversée du Viviers du Lac, Grésy sur Aix (accès à l'échangeur autoroutier et flux vers le nord d'Aix-les-Bains),
		Aix-les-Bains
	🟢	▪ **Politique efficace et à poursuivre pour l'organisation des flux dans le centre-ville**. **Conditions de circulation globalement bonnes, même en heure de pointe**. Quelques points de congestion
	🟠	▪ Centre-ville : flux toujours denses, y compris en heures creuses
	🟢	▪ Vitesse : d'une manière générale, **vitesses moyennes relevées en deçà de la réglementation**.
	🔴	▪ Seule exception : **vitesse excessive sur Bd Franklin Roosevelt** pour un tiers des automobilistes, notamment en période nocturne

Conditions de circulation	😐	Gestion des intersections sur quelques axes structurants du territoire ▪ **Intersections sur axes principaux du territoire** (D1504, D1201, D991, D211) **non traitées de manière uniforme** ▪ Incidence potentielle sur la lisibilité des intersections, sur la fluidité des flux sur les axes devant accueillir le transit (RD 1201), risques en termes d'accidentologie
	😐	Aix-les-Bains : des dysfonctionnements sur le jalonnement dans le centre-ville ▪ Entrée de ville : Sur les pénétrantes urbaines, passage d'un jalonnement « Aix-les-Bains » continu, cohérent et clair à un jalonnement « Centre-Ville » pas toujours lisible une fois dans la zone urbaine
	😟	▪ Sortie de ville : **Jalonnement parfois insuffisant voire absent pour sortir du centre-ville et rejoindre rapidement les pénétrantes**
		Poids-Lourds
	😊	▪ Flux PL facilité par l'autoroute A41 permettant de ne faire circuler dans les espaces urbains que les véhicules en desserte locale
	😊	▪ Pôles générateurs de flux PL situés en périphérie des centres urbains et accessibles par des voiries adaptées à la circulation PL
	😟	▪ Seules exceptions : **desserte difficile de la ZI des Combaruches et de la forêt du Revard en raison de voiries inadaptées**
	😐	▪ Trafic PL complexifié par des restrictions de circulation en vigueur sur certains axes : tunnels et cols (largeurs, hauteurs, poids)
Sécurité / Accidentologie	😟	▪ **Nombre d'accidents en hausse significative** (quasi doublement) sur la période 2015 2019 après une baisse sur la période 2009-2014 ▪ Tous les modes apparaissent vulnérables
	😐	▪ Concentration sur Aix-les-Bains des zones accidentogènes (surtout dans le centre-ville et autour de la gare SNCF) ▪ En dehors d'Aix-les-Bains, les accidents les plus nombreux et les plus graves se concentrent sur les principaux axes structurants (D991, D1504, D1201)
	😟	▪ **Présence de zones particulièrement sensibles** : 50 traversées ferroviaires dont **21 passages à niveaux** (7 en zone rurale, 4 sur la D991 et 10 en zone urbaine)
	😟	▪ **3 passages à niveaux particulièrement problématiques** : ▪ Abens : remontées de file pouvant atteindre le passage à niveaux ▪ Aix-les-Bains : congestion engendrée par les PN (av. du Grand Port et de Tresserve)
Partage et pacification de la voie	😊	▪ **Culture liée aux enjeux de pacification et partage de la voirie déjà effective. Recours systématique aux zones de pacification dans la majorité des communes**
	😐	▪ **Zones pacifiées manquant parfois d'efficacité** : manque d'aménagements ou de traitement particulier d'intersections et de voiries
	😊	▪ Partage de la voirie de plus en plus favorable aux modes actifs (piétons et cyclistes)
	😐	▪ Qualités disparates dans les secteurs périurbains et aménagements moins confortables dans l'hypercentre d'Aix-les-Bains
	😟	▪ **Peu d'aménagements en faveur des transports collectifs**. Aucun aménagement de type site propre ou de voie d'insertion aux intersections
Projets routiers	😊	▪ **Plusieurs projets structurants envisagés à l'échelle communautaire (SCOT Métropole Savoie) permettant une amélioration des conditions de déplacements** : ▪ Projet de déviation d'Albens ▪ Création d'un échangeur sur l'A 41 à hauteur d'Albens ▪ Barreau Sud d'Aix-les-Bains

- Le PDM doit apporter des réponses aux contraintes de circulation imposées par le relief et fixer des règles de circulation réduisant les logiques de shunt choisies les usagers pour éviter l'usage payant de l'A41
- La réduction du nombre d'accidents doit fortement orienter les actions à engager sur le réseau viaire

TRANSPORTS COLLECTIFS & INTERMODALITE		
Fréquentation et potentiel d'usage des TC	😐	▪ Des conditions de circulation et de stationnement automobiles trop aisées pour favoriser un report modal vers les TC
	😟	▪ Part modale TC des actifs de Grand Lac de seulement 5,4% en 2019 (INSEE)
	😟	▪ Une faible utilisation interne des TC notamment vers Aix-les-Bains ou dans Aix-les-Bains même
		▪ Une trop faible utilisation du potentiel des gares en dehors de celle d'Aix-les-Bains
	😊	▪ Forte utilisation des TC en direction d'Annecy et de Chambéry.
	😐	▪ Potentiel limité en termes de nouveaux actifs automobilistes pouvant utiliser les TC sur les communes disposant d'une gare en direction d'Annecy. Potentiel de développement de l'usage des TC pour les actifs reliant Chambéry plus important
	😟	▪ L'étalement urbain peut entraîner un afflux de population dans des secteurs qui seront délicats à desservir
	😐	▪ Développement de Technolac et d'Hexapôle : plus d'actifs et d'étudiants
Offre ferroviaire	😊	▪ Offre TGV depuis paris (5 A/R Paris quotidiens directs)
		▪ Offre du réseau régional autour d'un axe Annecy / Chambéry via Aix
	😊	▪ 6 gares sur le territoire toutes connectées à Aix-les-Bains.
	😐	▪ Nombre de services limité sur Albens, Grésy-sur-Aix et très limité sur, Vions/Chanaz, Viviers-du-Lac et Chindrieux
	😐	▪ Temps de parcours en train compétitifs par rapport à l'automobile mais train désavantagé sur les liaisons transverses nécessitant un changement
	😊	▪ Accès aux gares : principalement en mode actif (près de 50%) seulement 26% en véhicule particulier
Offre TC routiers	😊	▪ Deux réseaux urbains, Synchro et Ondéa qui sont connectés et interopérables ▪ Ondéa = Réseau organisé par Grand Lac opéré en DSP par RATP Dev (2015) ▪ Forte interaction avec le réseau Synchro de Grand Chambéry ▪ +2 lignes régulières du réseau de Cars Région Savoie qui desservent Grand Lac
	😐	▪ Coexistence de réseaux qui peut nuire à une nécessaire complémentarité
	-	▪ 5 lignes classifiées « principales » situées sur les 5 communes les plus urbaines Grésy-sur-Aix, Aix-les-Bains, Drumettaz, Méry, Viviers-du-Lac et le Bourget-du-Lac
	😟	▪ Lignes de proximité présentant une offre TC de qualité variable. La majeure partie des communes ne disposent que d'une offre de TC dite « scolaire »
	😊 😊	▪ Offre de transports réguliers complétée par ▪ 2 lignes touristiques régionales (1 en été et 1 en hiver) ▪ La mise en place d'un TAD et TAD PMR (Mobéa) développé sur 4 zones qui couvrent tout le territoire et qui répond aux besoins de déplacement dans les zones les moins denses
Niveau d'offre des lignes routières structurantes	-	▪ 10 lignes structurantes ▪ 2 lignes du réseau Synchro (180 service/jour) ▪ 3 lignes principales (80 à 120 services/jour) ▪ 4 lignes de proximité du réseau Ondéa (10 à 15 services/jour) ▪ 1 ligne interurbaine
	😐	▪ Amplitude horaire et temps d'attente moyens sur lignes structurantes très variables selon la catégorie de la ligne
Accessibilité	😊	▪ 74% des habitants de Grand Lac résident à proximité d'un arrêt de bus (<10min sur ligne principale et <5min sur ligne de proximité)
	😟	▪ 10 communes ont moins de 50% de la population situé à proximité d'un arrêt
	😊	▪ Pôles générateurs de déplacements bien desservis par les lignes régulières

Intermodalité en gares	🔴	▪ Offre de transport très variable dans les 6 gares selon leur niveau de fréquentation : capacité d'accueil multimodal, qualité de l'offre de train, qualité du rabattement en TC et qualité du rabattement en modes actifs.
	🔴	▪ Stationnement automobile : Places insuffisantes au regard des fréquentations observées
	🟢	▪ Stationnement vélo : Une offre proposée dans chaque gare
	🔴	▪ Qualité du rabattement variable selon les gares à parfaire : ▪ Aix-les-Bains : satisfaisant seulement sur la partie Est de la ville. Constitue le principal lieu d'intermodalité ferroviaire ▪ Viviers-du-Lac : en nette amélioration suite à l'aménagement des abords et accès ▪ Grésy-sur-Aix : en voie d'amélioration. Nécessite encore une meilleure intégration du réseau TC + stationnement vélo et pacification des abords ▪ Albens : à améliorer en particulier pour les modes actifs et les TC ▪ Vions-Chanaz : à améliorer (modes actifs, intégration avec les TC routiers) ▪ Chindrieux : aménagements limités (surtout vélo), service régulier TC manquant
Synthèse de l'offre de Transports Collectifs routiers et ferroviaires	🟢	▪ Niveau global d'offre de TC routiers et ferroviaires très variable selon les communes ▪ Communes les mieux desservies : Aix-les-Bains, Le Bourget-du-Lac, Grésy, Drumettaz-Clarafond
	🔴	▪ 19 communes ne disposant que de lignes « de proximité » à niveau de service faibles et pour lesquelles le TAD est la solution de transport la plus consistante
	🟠	▪ Desserte de Technolac et Hexapôle qui pourrait être améliorée depuis Aix-les-Bains et/ou depuis Chambéry
Les conditions de circulation des TC routiers	🔴	▪ Aucun aménagement de priorisation pour la circulation des bus ou cars n'est en place à l'échelle du territoire
	🟢	▪ Temps de parcours : ▪ Trajets avec Aix-les-Bains pour origine ou destination : peu éloignés des temps de parcours de l'automobile
	🔴	▪ Trajets transversaux : fort allongement des temps de parcours TC
Les tarifications des TC	🔴	▪ Complexe puisque 3 collectivités ont une responsabilité d'organisation des transports collectifs sur tout ou partie du territoire de Grand Lac
	🟢	▪ Plusieurs tarifications combinés (Synchro & Ondéa, Cars Région Savoie + Ondéa, Train TER + bus urbains (Synchro ou Ondéa)
	🔴	▪ Confusion et manque de lisibilité pour l'usager réduisant l'attractivité des TC
Le développement du covoiturage	🟢	▪ Pratique jugée importante, en particulier sur les parcs d'activités Savoie Technolac et Savoie Hexapôle
	🟢	▪ Des aménagements existants qui favorisent le covoiturage (5 aires recensées)
	🟢	▪ Existence de 2 « lignes » de covoiturage spontané sur le principe des transports collectifs jalonnées d'arrêts équipés de poteaux lumineux
	🟢	▪ Service de covoiturage déjà en place avec gratification incitative financée par les collectivités partenaires
	🔴	▪ Accumulation de solutions proposées qui, en l'absence de coordination, risque d'apporter de la confusion dans la stratégie des mobilité

- L'amélioration des services repose entre autres sur une meilleure intégration des TC routiers sur la voirie mais aussi un meilleur rabattement des modes actifs à proximité des pôles. Actions qui conduiront nécessairement à des aménagements de voirie.
- Les infrastructures sont présentes pour répondre aux besoins. Leur valorisation et optimisation sont nécessaires pour favoriser le report modal vers les TC

MODES ACTIFS et MANAGEMENT DE LA MOBILITE			
La pratique cyclable	Les aménagements cyclables	🟢	▪ Territoire inscrit dans le réseau de véloroutes et voies vertes : ▪ A l'intersection de deux axes cyclables structurants du secteur Alpin : La ViaRhôna (Lac Léman/Méditerranée) et la Bellavia (Châteauneuf-sur-Isère/Chanaz) ▪ Schéma Directeur Cyclable (SDC Grand Lac 2022) qui met l'accent sur la Véloroute des 5 Lacs (Lacs Léman, d'Annecy, du Bourget, d'Aiguebelette et de Paladru)
		🟠	▪ Maillage existant encore incomplet : 84 km d'aménagements cyclables : surtout concentré sur Aix-les-Bains et le secteur sud de sa couronne périurbaine
		🟢	▪ **Le SDC 2022 définit 158 km de nouveaux aménagements soit un total de 242 km de linéaire cyclable.**
		🟢	▪ Réseau structurant : 89km des 158km dont **32km réalisés à court terme**
	Aménagements du réseau cyclable	🟢	▪ **Qualité des aménagements globalement satisfaisante**
		🔴	▪ Quelques dysfonctionnements ou contraintes à traiter : ▪ **Cohabitation vélos / piétons** : Voie verte jugée comme problématique en période de forte affluence sur les bords du lac **Principale cause de dangerosité : vitesse des cyclistes**
		🔴	▪ **Discontinuités** : discontinuités globales traitées par le SDC mais aussi à l'échelle des **intersections ou des traversées**
		🔴	▪ **Sécurisation des traversées autoroutières et ferroviaires à prévoir**
	Aménagements complémentaires	🟢	▪ **Offre de stationnement de qualité autour des gares**
		🟢	▪ **2 systèmes de consigne** qui créent de la **confusion** pour les usagers
		🟢	▪ Jalonnement efficace sur certains itinéraires mais orienté sur le loisir
		🟠	▪ Nécessité de **développer le jalonnement pour les déplacements quotidiens**
	La fréquentation des aménagements	🟢	▪ Politique locale de suivi du niveau de pratique (comptages)
		🟢	▪ **Niveau de fréquentation minimale déjà notable** sur certains axes
	Rabattement cyclable vers les principales centralités	🟢	▪ Qualité optimale du rabattement cyclable vers Savoie Technolac et l'Université Savoie Mont Blanc (aménagement et sécurisation de la V63)
		🔴	▪ **1 aménagement sécurisé absent sur l'entrée de ville du Bourget-du-Lac**
		🔴	▪ **Des secteurs à traiter : discontinuités en bordure de lac, Complexe Scolaire Marlioz et zone commerciale Drumettaz-Clarafond, améliorations du réseau cyclable de Grésy-sur-Aix**
		🟠	▪ Aix-les-Bains : **nécessiter d'assurer une continuité des aménagements** et de **créer un axe de haute qualité depuis la gare jusqu'aux Thermes**.
	Contraintes et potentialités de développement de la pratique cyclable	🟠	▪ Contraintes : ▪ **Coupures provoquées par les infrastructures ferroviaires et autoroutières** et un relief parfois contraignant
		🟢	▪ Potentialités ▪ **Distances courtes** offrant une forte capacité de rabattement sur les modes actifs (déplacements quotidiens de 63% des actifs et scolaires à l'intérieur d'une même commune)
		🟢	▪ **Contexte favorable de rabattement cyclable** vers les PEM (90% de la population à moins de 5km d'une gare)
		🟢	▪ Vélos à Assistance Électrique (**VAE**) permettant d'apporter une **réponse au frein que constitue le relief** du territoire

La pratique de la marche	Recours à la marche	🟢	▪ Un quart des déplacements sont réalisés à pied
	Cheminements piétons	🟢	▪ Réseau dense de voiries et de cheminements favorables à la pratique
		🟠	▪ Aménagements fonction de l'urbanité des communes
		🔴	▪ Qualité des aménagements piétons très hétérogène en fonction de leur localisation plus ou moins centrale au sein des communes
		🔴	▪ Existence de revêtements de mauvaise qualité et des zones peu propices à la pratique de la marche
		🟠	▪ Mitage urbain qui allonge les distances à parcourir et limite l'existence de cheminements aménagés
		🟠	▪ Chemins et sentiers agricoles peu connus, valorisés et entretenus
		🔴	▪ Jalonnement encore rare qui permettrait d'identifier les cheminements sécurisés et accessibles.et de favoriser la pratique de la marche
	Les accès aux écoles	🟢	▪ Abords des établissements : Aménagements globalement de bonne qualité
		🔴	▪ Majoritairement dépose des enfants à l'école en voiture
		🔴	▪ Flux importants et augmentation des risques d'accident aux abords des écoles
		🔴🔴🔴	▪ Déplacements scolaires : ▪ Absence de réels itinéraires piétons qui encouragent la dépose en voiture ▪ Cheminements menant aux zones scolaires restant souvent de mauvaise qualité ▪ Manque de sécurité limitant le recours à la marche
	Accessibilité	🟠	▪ Problématique de fortes pentes dans des communes situées sur les coteaux
		🟠	▪ Nombreux aménagements restent encore inaccessibles au sens de la loi
		🟢	▪ Prise en compte des paramètres favorisant l'accessibilité de tous et la sécurité dans les nouveaux aménagements du territoire
La promotion des solutions alternatives à l'autosolisme	Plans de Déplacements pour la mobilité pendulaire	🟢	▪ Existence d'un panel de solutions s'adressant aux habitants, aux actifs et aux touristes pour diminuer l'autosolisme
		🟢	▪ Existence de 2 PDIE (Savoie Technolac et Savoie Hexapôle) à réactiver du fait de l'ancienneté de la démarche et de l'évolution des publics (salariés et scolaires)
		🟠	▪ Pedibus sur certaines communes qu'il est nécessaire de rendre pérennes
	Outils au service de la mobilité durable	🟢	▪ 2 outils et applis au service de la mobilité durable : Oùra (régional) et Ondéa (Grand Lac + prise en compte du réseau Synchro du Grand Chambéry)
		🟠	▪ Plan des temps de marche et Plan des voies cyclables sur Aix-les-Bains et Guide vélo touristique Grand Lac. Outils restant à optimiser
		🟢	▪ Existence de plusieurs services de location
		🟢	▪ Aix-les-Bains : Association VélobricolAix pour la promotion du vélo + atelier de réparation
	Urbanisme	🟢	▪ Mise en place dans les territoires de PLUi qui offriront un lien évident entre urbanisme et développement des mobilités alternatives

- Le diagnostic révèle un usage des vélos surtout orienté sur les loisirs et peu comme moyen quotidien de locomotion. Le contexte local. Le Schéma Directeur Cyclable génère des conditions favorisant le report modal.
- Avant la réduction des impacts environnementaux, le PDM doit répondre aux objectifs de pacification de la voirie, de résorption des coupures urbaines et d'aménagement de l'espace public en faveur des cycles et de la marche (stationnement, zones de pacification).

STATIONNEMENT		
La demande en matière de stationnement	🟠	▪ **Demande importante** liée aux multiples catégories d'usages : résidents, actifs automobilistes, actifs exploitant le report modal vers les TC, visiteurs et touristes
	🔴	▪ Des **pratiques de stationnement illicite** et une volonté de se stationner au plus près de son lieu de destination (résidents vers leur domicile, parents à l'école…)
	🔴	▪ Pratiques anarchiques qui mettent la **pression sur les autres modes (TC, modes actifs)**
	🔴	▪ **Taux de congestion >100 % en période estivale**, induisant une pratique de stationnement illicite
	🟠	▪ **Augmentation des besoins en stationnement** liée aux évolutions démographiques et à l'augmentation des flux routiers
L'offre de stationnement	🟠	▪ Une offre globalement suffisante pour répondre aux besoins sauf période estivale
	🟢	▪ Une bonne prise en compte des enjeux en matière de rotation des véhicules aux abords des commerces
	🟠	▪ Accroissement de l'usage des **gares** : Conditions et **offres de stationnement à anticiper**
La réglementation	🟠	▪ **Règlementation très variable** sur le territoire : Stationnement payant toute l'année (Aix-les-Bains et Chanaz), Zone bleue (limité dans le temps), uniquement en période estivale, pas de réglementations particulières
	🔴	▪ Aix-les-Bains : ▪ Politique tarifaire très disparate et manquant de cohérence ▪ Des effets de bord sur le quartier Liberté, liés à la réglementation dans le centre-ville
	🔴	▪ **Règlementations liées au stationnement aux abords des plages incohérentes** à l'échelle du territoire : majoritairement gratuit, parking ou plage payants selon les communes.
Le contrôle du stationnement	🔴	▪ **Verbalisation très limitée** ou très sporadiques du stationnement illicite
	🟠	▪ Réel contrôle en matière de stationnement seulement sur Aix-les-Bains
Le stationnement spécifique GIG-GIC	🟢	▪ Places GIG-GIC sont plutôt bien respectées,
	🟢	▪ Volume de places globalement correct
	🔴	▪ Devant toutefois **atteindre la norme de 2 places PMR/ 50 places de stationnement**.
	🔴	▪ **Pas toujours conforme à la législation** (dimensionnement insuffisant, marquage incorrect)
Livraisons et stationnement sur aires réservées	🔴	▪ **Cohabitation difficile entre les véhicules de livraisons et le trafic général**. Livraisons qui causent des problèmes de circulation et de stationnement
	🟠	▪ Moitié des livraisons effectuées avec des véhicules utilitaires légers alors que toutes les réglementations en ville concernent essentiellement les plus de 3,5t
	🔴	▪ Aires de livraisons pas toujours présentes ▪ **Aires de livraison mal respectées**
	🟠	▪ Livraisons réglementées uniquement à Aix-les-Bains au niveau de la rue de Genève Sur les autres communes : **pas de réglementation globale par commune**.
	🔴	Seulement certains **arrêtés de circulation plutôt destinés aux PL** qu'aux véhicules de livraisons (limitation des accès ou de gabarit)

- Le diagnostic révèle des faiblesses concernant la règlementation imposée sur le territoire et des exigences encore peu marquées quant à son respect.
- Le caractère touristique du territoire nécessite d'apporter une réponse cohérente et harmonisée sur l'ensemble des communes concernées à la problématique du stationnement en bordure des plages

2 Le PDM 2024 de la CA Grand Lac

2.1 Du projet de PDU de la CALB au PDM 2024 de Grand Lac

La communauté d'agglomération du Lac du Bourget (CALB)

Créé en 1954, le syndicat intercommunal du lac du Bourget (SILB) devient une communauté de communes le 8 octobre 2001, puis le 1er janvier 2007 une communauté d'agglomération. Jusqu'en 2017 la CALB compte 17 communes regroupant environ 60 000 habitants répartis sur 152km².

En 2014, la CALB a engagé un premier diagnostic de la mobilité. La CALB est appelée « Grand Lac » à partir de 2015.

La Communauté Agglomération Grand Lac

Le 1er janvier 2017, la CALB fusionne avec les communautés de communes du canton d'Albens et de Chautagne pour former Grand Lac.

La Communauté d'Agglomération Grand Lac est désormais constituée de 28 communes dont les 17 communes de la CALB.

Le projet initial de PDU de Grand Lac

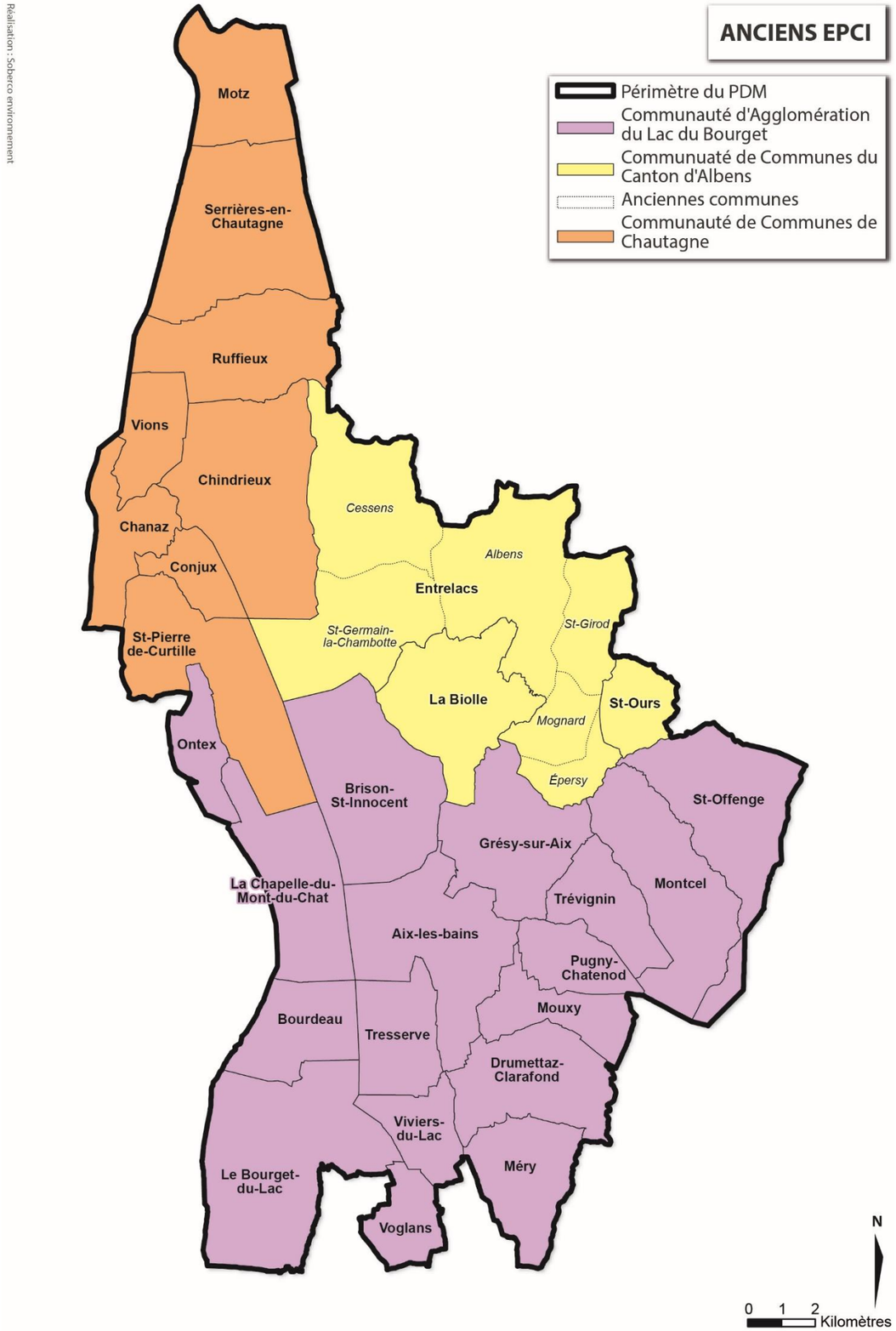
Le diagnostic mobilité de la CALB a été révisé et élargi à l'échelle de Grand Lac. Un premier plan d'action a pu voir le jour en 2019 dans un contexte délicat puisque le réseau de transport collectif réduisait dans le même temps son offre de 30%.

Le projet de PDU a été mené jusqu'à la consultation des personnes publiques associées et nomination d'une commission d'enquête. La démarche a été stoppée en 2020 lors du début de la pandémie de COVID-19 et n'a pu aboutir à une enquête publique ni à l'approbation d'un document de planification.

Le PDM 2023-2030 de Grand Lac

L'arrivée d'une nouvelle équipe après les élections intercommunales de 2020 a permis de relancer la démarche. En 2023, le diagnostic 2019 a été mis à jour. Le plan d'action d'origine a été significativement modifié.

Le nouveau plan d'actions opérationnel du PDM de Grand Lac s'appuie sur les enjeux spécifiques révélés dans le diagnostic 2023 de la mobilité du territoire Grand Lac. Il tient compte des ambitions locales revues à la hausse par la collectivité et intègre les exigences fixées par la Loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019.



2.2 LE PROCESSUS D'ELABORATION DU PDM

Étape 1 **Janvier 2023**	• Relance de la démarche • Mise à jour du diagnostic mobilité du territoire Grand Lac • Construction d'un nouveau Plan d'action opérationnelle
Étape 2 **Juin à Octobre 2023**	<u>Atelier Citoyen</u> • Les élus de Grand Lac ont sollicité l'Atelier Citoyens (créé en avril 2023) pour contribuer à la construction du plan de mobilité qui détermine la politique de mobilité de l'agglomération pour les dix années à venir. . • Mobilisation d'un groupe de travail composé de 28 citoyens volontaires et issus de l'ensemble du territoire pour participer à plusieurs réunions avec élus et techniciens afin de comprendre l'état actuel et les enjeux de mobilité sur l'agglomération. • Travail participatif mené de façon indépendante sur la mobilité au sein du territoire Grand Lac avec comme objectif d'alimenter le futur PDM. L'assemblée a émis un ensemble de recommandations et de préconisations basées sur : - Des éléments d'information fournis par Grand Lac, - Les expériences très diverses des membres du groupe de travail sur la gestion de la mobilité sur un territoire, - Un travail de recherche d'informations complémentaires de la part de certains membres, - Le vécu des membres sur le territoire, en tant qu'usagers.
Étape 3 **Novembre 2023 à janvier 2024**	<u>Atelier Citoyen</u> • Production par le groupe de travail de l'Atelier Citoyen d'une synthèse et d'un avis commun sur le sujet des mobilités en se focalisant sur les principales priorités et ambitions : - Ambition 1 - Réduire l'usage de la voiture. Promouvoir les mobilités douces & partagées - Ambition 2 - Protection de l'environnement et du cadre de vie - Ambition 3 - Un PDM pour tous les usagers - Ambition 4 - Intégration aux autres territoires. Sources de financement hors Grand Lac - Ambition 5 - Qualification et exécution du PDM - Ambition 6 - La sécurité dans le PDM - Ambition 7 – Un PDM pour le long terme • Nouvelle version du plan d'actions synthétisant l'ensemble des objectifs fixées à ce jour par Grand Lac en termes de mobilité sur le territoire et intégrant en cohérence les éléments de synthèse produits par l'Atelier Citoyens
Étape 4 **2024**	• Arbitrage en cours sur le contenu opérationnel de certaines actions • Partage avec les communes du Plan d'actions proposé par Grand Lac

2.3 ÉVOLUTIONS DU TERRITOIRE ET INCIDENCES SUR LES MOBILITES EN L'ABSENCE DE PDM

Le territoire Grand Lac est en forte croissance démographique. Les 3 PLU Communautaires fixent des objectifs d'évolution de la population de Grand Lac important avec 91 132 habitants en 2030 soit +19%/2019.

Le tableau suivant présente l'incidence de cette croissance en termes de nombre de déplacements sur le territoire :

	Grand Lac 2019	Grand Lac 2030
Population	**76 759 hab.**	**91 132 hab.** *Sur la base des évolutions prévues en 2030 dans les PLU de la CALB / CC du canton d'Albens et CC de la Chautagne*
Nbre de déplacements par jour	**287 846** (Base 3,75dép./pers EMC²)	**341 745** (Base 3,75 dép./pers)
Nbre de déplacements par jour en automobile	**137 590** (Base 47,8% en automobile conducteur EMC²)	**163 354** (Base 47,8% en automobile conducteur EMC²) soit **+ 25 764 dépl./jour** en automobile **+7 213 950 dépl**./an (base 280 jours) **+25,2 M de Km** chaque année sur Grand Lac (Base 3,5 Km par trajet EMC²)

Source : données de l'EMC² 2022

La forte évolution démographique génère une évolution importante de plusieurs paramètres de mobilité :

→ +54 000 déplacements quotidiens supplémentaires ;

→ Des phénomènes prévisibles d'étalement et de diffusion urbaine, risquant d'accroître l'usage de l'automobile, et les distances à parcourir pour répondre aux besoins de déplacements ;

→ Un accroissement du nombre des ménages qui induira également une hausse du parc automobile et donc des besoins en termes d'emprise et de stationnement ;

→ Sans la réalisation du PDM visant à faire évoluer les parts modales, fort risque d'un accroissement des congestions et de dégradation des ambiances urbaines.

2.4 Strategie du PDM Grand Lac

Le PDM cherche à réduire les besoins en déplacements tout en favorisant les modes de déplacement alternatifs à la voiture. Les caractéristiques de secteur sont à prendre en compte, afin de répondre au mieux aux besoins de tous les résidents.

L'objectif est de faire en sorte que l'usage de la voiture ne soit ni exclusif, ni une entrave à la pratique d'autres modes de déplacements.

Le schéma ci-dessous résume la philosophie globale du PDM de Grand Lac avec la volonté de passer d'un système où l'automobile est dominante à un système durable qui s'inscrit dans une complémentarité entre les modes.

Pour cela, les modes actifs seront privilégiés pour les déplacements de proximité et l'automobile plutôt réservées aux déplacements plus longs, où les TC ne sont pas forcément une alternative. Il s'agit Ainsi, d'élargir la palette des services de mobilité, et de mieux utiliser chaque mode de transport selon sa zone de pertinence.

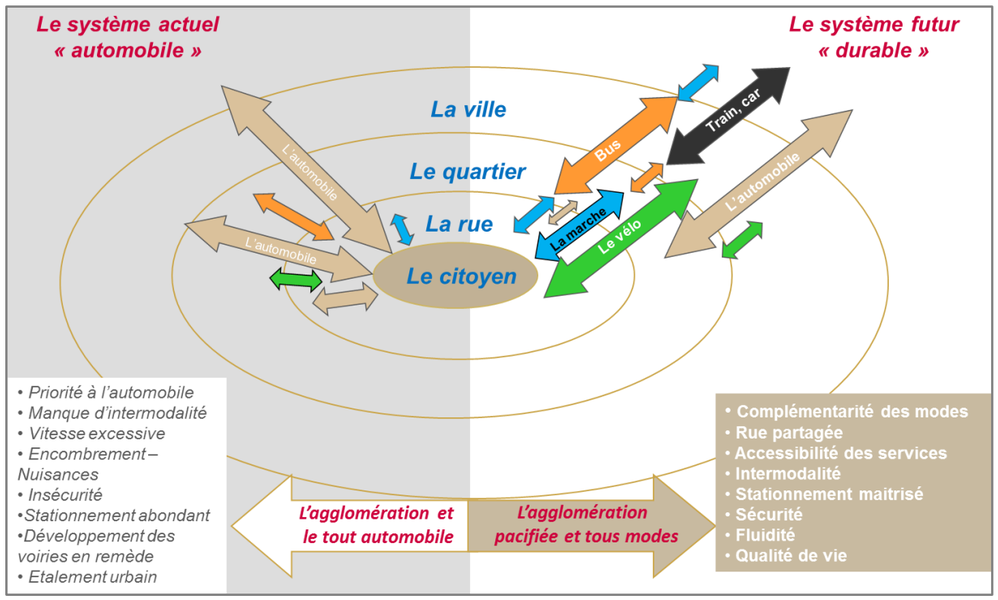


Figure 4 : Philosophie globale du PDM de Grand Lac (Item)

L'articulation des politiques d'aménagement et de déplacement est essentielle notamment pour assurer la cohérence entre l'offre de transport et les zones d'habitat. En parallèle, la répartition équilibrée des services et fonctions urbaines sur l'ensemble du territoire de Grand Lac est aussi à prendre en compte pour essayer de limiter les déplacements en voiture.

2.5 Les evolutions attendues avec le PDM Grand Lac

Le PDM a pour ambition d'assumer la croissance démographique de Grand Lac et de contenir le nombre de déplacements en automobile malgré l'augmentation de 19% de sa population prévue à l'horizon 2030.

Les actions proposées dans le PDM ont été analysées en termes d'impacts sur les trajets du quotidien et ce, en fonction de l'évolution attendue selon les modes de transports.

Ainsi, agir sur le développement de la pratique cyclable, densifier l'offre en transports collectifs, favoriser un usage partagé de l'automobile permettra de limiter fortement le recours à l'automobile.

Cette ambition implique de permettre de presque doubler le nombre de déplacements en transports collectifs ce qui nécessite des investissements pour offrir plus de service et améliorer leur régularité afin de le rendre compétitif par rapport à un déplacement en voiture.

De même, l'explosion attendue du volume de déplacements à vélo nécessite la réalisation d'aménagements cyclables en lien avec le schéma directeur cyclable de Grand Lac pour permettre des trajets sécures sur le territoire

Dès lors, il est attendu globalement une stagnation de déplacements en automobile avec une part plus importante d'automobilistes passagers du fait du développement du covoiturage notamment.

	Grand Lac 2019	Grand Lac 2030
Trafic automobile généré sans mise en œuvre du PDM	**137 590** (Base 47,8% en automobile conducteur EMC²)	**163 354** (Base 47,8% en automobile conducteur EMC²) soit **+ 25 764 dépl./jour** en automobile conducteur **+7 213 950 dépl**./an (base 280 jours) **+25,2 M de Km** chaque année sur Grand Lac (base 3,5 Km par trajet EMC²)
Trafic automobile généré avec le PDM		**136 698** (base 40% en automobile conducteur EMC²) soit -892 dépl./jour en automobile conducteur -249 760 dépl./an (base 280 jours) **-0,9 M de Km** chaque année sur Grand Lac (base 3,5 Km par trajet EMC²)

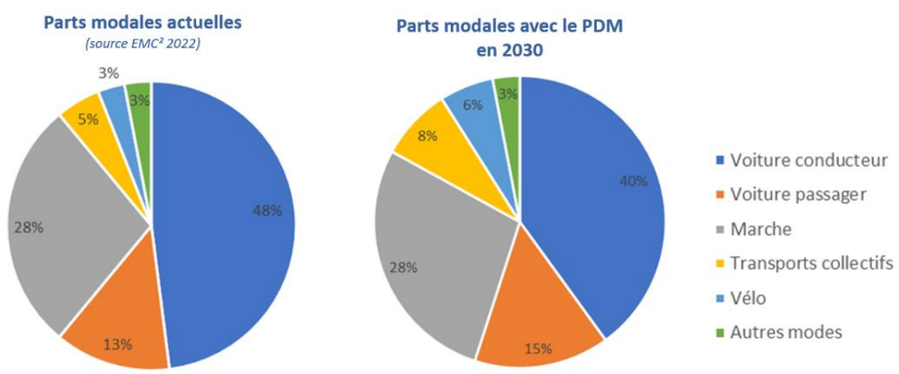
Les parts modales escomptées avec le PDM

En termes de répartition modale, la voiture représente 61% des trajets (dont 48% voitures conducteurs) suivi de la marche avec près de 28% des déplacements, les autres modes dont les transports collectifs (5%) présentent actuellement une part relativement faible.

La réalisation du PDM doit permettre un rééquilibrage modal et de tendre vers une amélioration notable des modes alternatifs au détriment de l'automobile. L'usage de la voiture restera important mais ne sera plus un réflexe automatique. Pour des trajets de courtes distances, la marche et le vélo devront devenir des modes pertinents dans le choix modal des habitants. La population de Grand Lac utilisera davantage la marche et le vélo, avec des conditions de déplacements devenues plus agréables et sécurisées grâce à un meilleur partage de la voirie. Le renforcement des transports collectifs et notamment du TER associés aux contraintes accrues sur le stationnement entrainera un report modal de la voiture vers les TC.

	2022	Horizon 2030 avec mise en œuvre du PDM		
	Part modales	Parts modales	Variation relative	Variation absolue
Voiture conducteur	48%	40%	-17%	-8%
Voiture passager	13%	15%	+15%	+2%
Marche	28%	28%	Id	Id
Transports collectifs	5%	8%	+60%	+3%
Vélo	3%	6%	+100%	+3%
Autres modes	3%	3%	Id	Id

(source EMC² 2022)



Évolution des parts modales ambitionnée à travers la mise en œuvre des actions du PDM Grand Lac

L'évolution des parts modales se traduit par :

- → Une réduction significative de la part des véhicules avec conducteur seul qui passe de 48 à 40%,
- → Une augmentation du covoiturage passant la part modale d'automobilistes passagers de 13 à 15% et limitant Ainsi, l'autosolisme,
- → Une part de la marche stabilisée mettant un terme à son déclin constaté depuis une trentaine d'années,
- → Une part TC qui passe de 5 à 8%,
- → Une croissance forte du vélo, avec un doublement de sa part modale

Les objectifs du PDM sur le long terme

- → Un nécessaire rééquilibrage des modes de déplacement adapté aux différents secteurs géographiques

  Il convient de mettre en place les actions permettant de diminuer la part des déplacements en automobile et de lutter contre l'autosolisme notamment en offrant une place sur l'espace public plus prépondérant aux modes actifs et en continuant le développement des TC.

  La diminution de l'usage de l'automobile doit toutefois être adaptée aux caractéristiques du territoire Grand Lac : effort plus important dans les secteurs les plus denses (Sud du Territoire), et une attente moins élevée dans les secteurs plus ruraux, où l'alternative à l'automobile n'est pas forcément présente.

- → Des réseaux « alternatifs » à l'automobile devant être pensés à l'échelle des bassins de vie

  Un trajet ne se réalise pas en fonction des limites administratives et de services mis en place par les AOM. Les usagers sont à ce jour trop dépendants de l'organisation des collectivités ce qui complique fortement le parcours usagers et limite par extension les possibilités d'alternatives aux déplacements automobiles.

  Il convient de lever les freins concernant le coût d'un trajet en transports collectifs, l'accès aux différents services (stationnement vélo, autopartage, covoiturage, etc.) pour que la réponse apportée aux usagers soit lisible et similaire quel que soit le déplacement réalisé au sein d'un bassin de vie.

- → Anticiper la mobilité de demain

  Au-delà du développement de services, d'infrastructures, d'incitations financières pour favoriser une utilisation plus forte des modes alternatifs à l'automobile, la prise en compte des répercussions en matière de mobilité du développement économique et démographique du territoire permet d'anticiper et de limiter l'impact sur les déplacements en favorisant des trajets plus importants en transports collectifs, à vélo et à pied.

2.6 STRUCTURE DU PLAN D'ACTIONS OPERATIONNEL

Pour apporter une vision stratégique adaptée au territoire, le plan d'actions du PDM de Grand Lac s'articule autour de trois orientations stratégiques déclinées selon 25 mesures opérationnelles :

- Réduire l'usage de la voiture et apaiser la ville en agissant sur l'espace public

  Le PDM est l'occasion de repenser l'organisation de l'espace public et ses fonctions. La rue doit être le reflet d'un changement des moyens de déplacements et d'une réduction des trajets en voiture. La place réservée à chaque mode est en pleine redéfinition, et le PDM est l'occasion d'en fixer les priorités. Chaque niveau de routes doit être réévalué, de l'autoroute aux ruelles, pour adapter les circulations et engager une transition nécessaire des mobilités.

- Développer l'offre et les services pour favorisant l'usage des modes alternatifs à l'automobile

  Toutes les alternatives à l'automobile doivent être renforcées, tant en offre qu'en service. Elles seules provoqueront et accompagneront le retrait de la voiture sur le territoire. Il faut pour cela assurer un maillage cohérent en réseau cyclable et en transports en commun.

- Définir un cadre règlementaire lisible par tous pour agir sur les mobilités

  Inscrire les mesures règlementaires nécessaires pour une meilleure mobilité dans un cadre établi pour en garantir l'application. La mise en place de contraintes doit être assumée sur le territoire afin d'acter les changements de pratiques modales.

Habitants, actifs, entreprises vont connaître un changement fort de l'offre de mobilités. Se déplacer en voiture va devenir plus contraignant, utiliser les transports en commun ou les modes actifs plus simple. Ces modifications de l'offre et du cadre règlementaire seront complétées par un accompagnement adapté.

Les tableaux suivants en présentent les secteurs opérationnels directs et indirects

Actions	Mesures	Planification	Réseau viaire	TC	Cycles	Piétons	Stationnement	Logistique & Livraisons	Communication	Nouvelles pratiques de mobilité	ZFE
Orientation 1 : Réduire l'usage de la voiture et apaiser la ville en agissant sur l'espace public											
Action Socle	*Évolution du réseau viaire*										
	Définir l'organisation et l'évolution de la voirie pour un meilleur rééquilibrage des modes										
Action 1.1	Hiérarchisation future du réseau viaire		■							■	
	Agir sur la pacification de la voirie										
Action 1.2	Contraindre la circulation de transit et la circulation de poids lourds pour protéger les quartiers dans les secteurs les plus denses		■					■			
Action 1.3	Réaliser une pacification réelle des secteurs en zone 30 avec un objectif de sécurisation des déplacements		■		■	■					
Action 1.4	Aller vers un développement de la Rue aux écoles	■			■	■					
	Offrir plus de place aux modes alternatifs à la voiture										
Action 1.5	Aménager la voirie pour améliorer la performance des lignes fortes du réseau bus		■	■							
Action 1.6	Achever le maillage prévu au Schéma Directeur Cyclable de Grand Lac	■	■		■						
Action 1.7	Œuvrer pour un territoire marchable					■					
Action 1.8	Favoriser l'accessibilité de tous	■				■					
Action 1.9	Utiliser des espaces actuellement dévolus aux stationnements automobiles à d'autres usages				■	■					

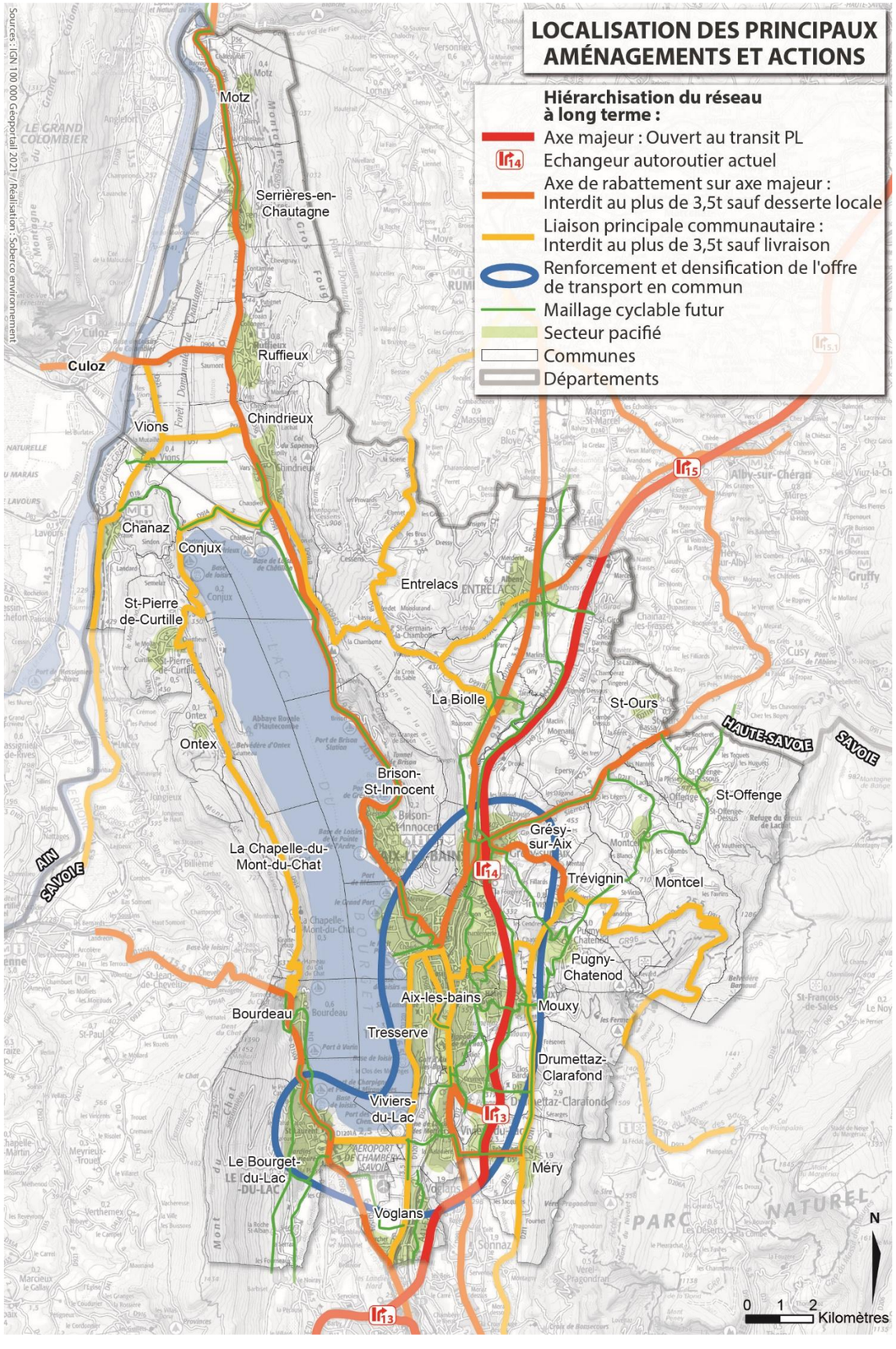
Actions	Mesures	Planification	Réseau viaire	TC	Cycles	Piétons	Stationnement	Logistique & Livraisons	Communication	Nouvelles pratiques de mobilité	ZFE
Orientation 2 : Développer l'offre et les services pour favorisant l'usage des modes alternatifs à l'automobile											
Action socle	*La mise en œuvre d'un SERM (Service Express Régional métropolitain)*										
	Développer l'offre alternative à la voiture individuelle										
Action 2.1	Développer l'offre bus	■		■							
Action 2.2	Favoriser la mise en place de réels pôles d'échanges multimodaux	■		■	■	■					
Action 2.3	Lutter contre l'autosolisme en favorisant le covoiturage										
Action 2.4	Porter la mise en œuvre d'un plan de stationnement vélo ambitieux	■			■						
Action 2.5	Développer l'offre de service pour les vélos et la micro mobilité				■						
	Développer les services et équipements favorables à l'écomobilité										
Action 2.6	Travailler sur les stratégies d'avitaillement des véhicules des particuliers Poids Lourds et Bus						■			■	
Action 2.7	Développer l'offre d'autopartage						■			■	
Action 2.8	Déployer un outil participatif pour améliorer la sécurité des trajets en modes actifs		■	■	■	■	■				
Orientation 3 : Définir un cadre règlementaire lisible par tous pour agir sur les mobilités											
Action socle	*Aller vers un syndicat mixte cohérent à l'échelle d'un bassin de vie*										
	Agir sur les politiques de stationnement										
Action 3.1	Faire évoluer les politiques de stationnement sur voirie et assurer leur contrôle						■	■			
Action 3.2	Faire évoluer les politiques de livraisons et assurer leur contrôle						■	■			
	Traduire les actions réglementairement dans le PLUI										
Action 3.3	Mieux lier urbanisme et mobilité						■				
	Communiquer et sensibiliser										
Action 3.4	Mener des campagnes de communication et de sensibilisation sur la mobilité alternative à la voiture individuelle			■	■	■	■		■	■	
Action 3.5	Faciliter le parcours des usagers sur Grand Large			■	■	■	■		■	■	
Action 3.6	Assurer le suivi des actions du PDM en associant les entreprises dans la démarche			■	■	■	■		■	■	

2.7 Vue d'ensemble des secteurs operationnels du PDM

Certaines des actions indiquées ne sont pas portées par Grand lac et ne font pas partie du PDM mais elles constituent un cadre opérationnel porté par d'autres acteurs sur lesquelles s'appuient plusieurs actions du PDM.

Action	Opération d'aménagement	Localisation
Action socle 1	*Réflexions locales en cours sur l'évolution du réseau viaire :* → *Création d'un échangeur sur l'A41 (hors PDM)* → *Étude EMC² 2022 relatives au besoin d'une déviation Nord-Est en lien avec le projet d'échangeur sur l'A41* *Action socle hors PDM : les objectifs du PDM ne sont pas dépendants de ces réflexions ; des opportunités pourront être saisies selon l'avancée de ces réflexions et leurs mises en œuvre opérationnelles si elles interviennent dans le temps du PDM.*	• *Entrelacs (aire de St-Girod)* • *Entrelacs*
Action 1.1	Pas d'opération d'aménagement généré par l'action	
Action 1.2	→ Mise en place de jalonnement au niveau des différentes sorties des axes majeurs et principaux pour indiquer l'interdiction de transit → Mettre en place les mesures pour contraindre la circulation de transit dans les secteurs identifiés	• Cf. Carte ci-après • Secteurs d'application définis par chaque commune à l'horizon du PDM
Action 1.3	→ Faire du 30 Km/h en ville la norme sur Grand Lac par la matérialisation des entrées/sorties de zones 30 par des « effets portes » et par la réalisation d'aménagements de pacification de l'espace public	• Cf. Carte ci-après
Action 1.4	→ Sécurisation de l'ensemble des entrées/sorties des établissements scolaires	• Diffus sur le territoire
Action 1.5	→ Aménagement de la voirie pour améliorer la performance des lignes fortes du réseau bus	• Pôle urbain d'Aix-les-Bains
Action 1.6	→ Poursuite et développement du maillage cyclable (jalonnement et signalisation cyclable, voire aménagement)	• Cf. Carte ci-après
Action 1.7	→ Aménagements de voirie adaptés à la marche, lutte contre le changement climatique, renforcement de la perméabilité piétonne, résorption des coupures, signalétique piétonne	• Mise en œuvre de manière prioritaire dans les secteurs où la pratique piétonne attendue est la plus forte Cf. Carte ci-après
Action 1.8	→ Mise aux normes d'accessibilité l'ensemble des cheminements piétons identifiés	• Diffus sur le territoire
Action 1.9	→ Rationalisation de l'offre de stationnement en voirie dans le but de permettre des mutations d'usages (couloirs réservés ou couloirs d'approche Bus, aménagements cyclables, stationnement vélo)	• Diffus sur le territoire Localisations identifiées par Grand Lac

Action	Opération d'aménagement	Localisation
Action socle 2	*Actions en cours sur l'évolution du réseau ferroviaire :* → *La mise en œuvre d'un SERM (Service Express Régional métropolitain)* → *Création d'une halte ferroviaire* → *Sécurisation des passages à niveau* *Action socle hors PDM : les objectifs du PDM sont dépendants de ces réflexions en considérant la réalisation des aménagements.*	• *Axe Aix-les-Bains/ EntresLacs et Montmélian (TER)* *Axe Aix-les-Bains / Chambéry (Léman Express)* • *Voglans* • *Aix-les-Bains, Viviers-du-Lac*
Action 2.1	Pas d'opération d'aménagement généré par l'action	
Action 2.2	→ Développement et renforcement des services au niveau des pôles d'échanges multimodaux → Création d'aire de covoiturage	• Les 6 gares et haltes ferroviaires actuelles (Aix-les-Bains, Albens, Chindrieux, Grésy-sur-Aix, Vions-Chanaz, Viviers-du-Lac) • Les aires de covoiturage de Grésy-sur-Aix, Le Bourget du Lac et Voglans) • Ruffieux et Drumettaz-Clarafond
Action 2.3	→ Mise en œuvre du schéma directeur de covoiturage	• Tout le territoire
Action 2.4	→ Valorisation des stationnement supprimés en amont des passages piétons (LOM) → Équiper les PEM de stationnements vélos → Déploiement de vélobox sur l'espace public	• Diffus sur le territoire • Les 6 gares : Aix-les-Bains, Albens, Chindrieux, Grésy-sur-Aix, Vions-Chanaz, Viviers-du-Lac • Quartiers d'habitats anciens et denses
Action 2.5	→ Création d'un nouveau bâtiment d'accueil Vélodéa → Implantation de « points relais techniques » = totem poste de gonflage et outils en libre-service	• Diffus sur le territoire • Dans les abris sécurisés au niveau des PEM (Cf ci-dessus)
Action 2.6	→ Installation de bornes de recharge publiques → Avitaillement en (bio)GNV) :	• Aix-les-Bains, le Bourget-du-Lac, Entrelacs, Grésy-sur-Aix, Tresserve, Drumettaz-Clarafond, Voglans
Action 2.7	→ Aménagement des lieux pour véhicules en autopartage en lien avec le développement de ce service limité à ce jour à Aix-les-Bains	• Diffus sur le territoire pour couvrir « une plus vaste partie du territoire » sans plus de précision. Secteur urbain central privilégié
Action 2.8	Pas d'opération d'aménagement généré par l'action	
Action socle 3	*Réflexions sur la mise en place d'un syndicat mixte cohérent à l'échelle du bassin de vie* → *Pas d'aménagement* *Action socle hors PDM : les objectifs du PDM ne sont pas dépendants de ces réflexions mais la réalisation de l'action socle permettrait un meilleur respect des objectifs du PDM et de suivi de sa mise en oeuvre.*	
Action 3.1	→ Installations des moyens de paiements du stationnement sur les secteurs n'en disposant pas	• Chindrieux, Conjux, Brison Saint-Innocent, Aix-les-Bains, Tresserve, Viviers-du-Lac, Le Bourget-du-Lac Identification par les communes des secteurs à enjeux
Action 3.2	→ Aménagement et/ou mise au standard des aires de livraison → Implantation des Centres de Distribution Urbaine → Implantation de consignes e-commerce mutualisées	• Diffus sur le territoire
Action 3.3	Pas d'opération d'aménagement généré par l'action	
Action 3.4	Pas d'opération d'aménagement généré par l'action	
Action 3.5	Pas d'opération d'aménagement généré par l'action	
Action 3.6	Pas d'opération d'aménagement généré par l'action	



2.8 LES ACTEURS DU PDM ET LEUR ROLE DANS SA MISE EN ŒUVRE

Le PDM propose un ensemble d'actions et mobilise tous les acteurs concernés pour les rendre opérationnelles. Grand Lac ne peut toutefois agir que sur la base de ses compétences sur un nombre limité de domaines opérationnels. Les communes ont un rôle important à jouer de portage et d'initiative pour rendre efficient le PDM et faciliter les mutations nécessaires à la mise œuvre du plan d'actions.

La CA Grand Lac assure essentiellement un rôle d'animation et de coordination auprès des différents acteurs locaux pour mener à bien l'ensemble des actions de son PDM. La collectivité mène d'autre part plusieurs études spécifiques relatives à différentes thématiques de son PDM.

La CA Grand Lac assure la mise en œuvre de son PDM à travers les missions suivantes :

	Action	Rôle dans l'action
Grand Lac		Actions d'animation et de coordination
	1.1	→ Coordination des acteurs pour arrêter la hiérarchisation du réseau viaire sur le Territoire
	1.2	→ Coordination des acteurs pour l'identification des axes supports du trafic poids lourds
	Socle 2	→ Animation du travail partenarial mené avec les EPCI voisins, les départements et la Région pour mieux mailler les liens à l'échelle d'un large bassin de mobilité allant de Grenoble à Genève ou Lyon
	2.8	→ Organisation de la mise en place et la diffusion de l'outil participatif en lien avec l'application mobile Ondéa. Contact avec les communes ou le département pour agir sur les dysfonctionnements constatés
	Socle 3	→ Participation à la création du syndicat mixte de mobilité
	3.1	→ Action de communication sur le stationnement illicite
	3.4	→ Coordination avec la SPL des actions de communication et de sensibilisation sur la mobilité alternative à la voiture individuelle
		Actions et études spécifiques menées par la CA Grand Lac
	Socle 1	→ Accentuer le covoiturage, notamment pour les usagers pendulaires empruntant l'A41
	1.5	→ Identification des axes prioritaires d'actions au regard du réseau Ondéa / Réalisation des aménagements de voirie dédiés aux bus.
	1.6	→ Réalisation des aménagements cyclables sur les liaisons où la CA Grand Lac est compétente. Mise en place d'une convention pour l'entretien des axes et réalisation des entretiens.
	1.7	→ Réalisation du plan marche en coordination avec les plans marches communaux quand ils existent
	1.8	→ Audit de l'accessibilité de la voirie depuis les points d'arrêts prioritaires de TC dans un rayon de 200 m.
	1.9	→ Identification des axes où la rationalisation de l'offre de stationnement est nécessaire pour la réalisation des aménagements cyclables ou d'espaces dédiés aux bus.
	2.1	→ Mise en place des différentes améliorations sur le réseau Ondéa
	2.2	→ Renforcement des arrêts de TC et de l'offre en rabattement sur les PEM → Mise en œuvre des rabattements cyclables communautaires / Étude de faisabilité de parkings de rabattement vers les PEM
	2.3	→ Mise en place du schéma directeur de covoiturage
	2.4	→ Achat des arceaux à déployer par les communes / équipement en stationnement cycles des PEM
	2.5	→ Acquisition des points de relais techniques / arceaux trottinettes et mise à disposition des communes. Information sur les aides disponibles pour l'acquisition/entretien des vélos
	2.6	→ Avitaillement des bus du réseau Ondéa
	Socle 3	→ Prise de compétence du syndicat mixte de mobilité
	Socle 3	→ Étude de faisabilité technique et économique d'un réseau de TC unique sur le périmètre des trois EPCI (Grand Chambéry, Cœur de Savoie et Grand Lac)
	3.2	→ Réalisation d'une étude sur les centres de distribution urbaine
	3.3	→ Définition des normes de stationnement et élaboration du PLUi HM
	3.5	→ Mise en place des actions permettant de faciliter le parcours usagers sur Grand Lac
	3.6	→ Suivi du PDM et mise à jour de l'outil de suivi

Les communes de la collectivité participent à la mise en œuvre du PDM à travers les missions suivantes :

	Action	Rôle dans l'action
Communes de Grand Lac	Socle 1	→ Réorganisation des accès aux échangeurs situés sur Grésy-sur-Aix & Drumettaz-Clarafond
	S1	→ Partenaires techniques pour la définition de la hiérarchisation, Aménagements de voirie sur les axes où ils sont maîtres d'ouvrage
	1.1	→ Mise en place du jalonnement pour les axes supports du trafic poids lourds
	1.2	→ Mise en place de la généralisation du 30 Km/h et des différentes mesures d'aménagements / régime de priorité et plan de circulation
	1.3	→ Mise en place des dispositifs de pacification au niveau des établissements scolaires et mise en œuvre de la rue aux écoles dès que possible
	1.4	→ Réalisation des aménagements sur les voies où la collectivité est compétente
	1.6	→ Mise en place d'aménagements sur les principes du plan marche au regard du PPI de chaque commune
	1.7	→ Audit et mise en place des cheminements prioritaires
	1.8	→ Mise en œuvre de la rationalisation de l'offre de stationnement en voirie
	1.9	
	2.2	→ Aménagement des rabattements piétons / cyclables au niveau communal. Développement des P+R
	2.3	→ Mise en place du stationnement covoiturage de courte durée
	2.4	→ Aménagement des places en amont des emplacements piétons / mise en place des arceaux vélos et déploiement des vélobox
	2.5	→ Mise en place des points relais techniques et emplacements des trottinettes
	2.7	→ Organisation de l'autopartage en lien avec un ou des opérateurs / Mise à disposition d'emplacements de stationnement
	Socle 3	→ Participation à la création d'un syndicat mixte sur le réseau de TC entre Grand Chambéry, Cœur de Savoie, le Département de la Savoie et Grand Lac
	3.1	→ Détermination de la politique de stationnement et son contrôle
	3.2	→ Développement des aires de livraisons et des consignes mutualisées
	3.4	→ Mise à disposition de lieux pour la tenue d'évènements de communication et de sensibilisation sur la mobilité alternative à la voiture individuelle
	3.5	→ Relais local des actions déployées par Grand Lac sur les différents supports institutionnels
	3.6	→ Partenaire technique pour collecter les différentes données nécessaires au tableau de bord
Communes du pôle urbain de Grand Lac	1.2	→ Mise en place des mesures pour contraindre la circulation de transit

Les tableaux suivants présentent les différentes missions assurées par les acteurs associés au Plan Local de Mobilité de la CA Grand Lac :

Acteurs	Action	Rôle des acteurs
État	S1	→ Participation au projet de création d'un échangeur sur l'A41 sur Entrelacs (aire de St-Girod)
	S1	→ Limitation de la vitesse sur l'A41 à 110 Km/h sur l'ensemble de son passage sur Grand Lac
	S2	→ Participation au projet de développement de l'offre Service Express Régional Métropolitain (SERM)au niveau de Métropole Savoie
Région AURA	S2 3.5	→ Participation au développement de l'offre Service Express Régional Métropolitain (SERM)au niveau de Métropole Savoie
	3.6	→ Partenaires pour développer et faciliter le parcours tous modes des usagers sur Grand Lac
		→ Partenaire technique pour collecter les différentes données nécessaires au tableau de bord de suivi des actions du PDM
Département de la Savoie	S1	→ Participation au projet de création d'un échangeur sur l'A41 sur Entrelacs (aire de St-Girod)
	S1	→ Réorganisation des accès aux échangeurs situés sur Grésy-sur-Aix & Drumettaz-Clarafond
	S1	→ Projet de barreau envisagé pour limiter le trafic de transit sur la commune, et améliorer la circulation sur la D1201
	1.1	→ Partenaire technique pour la définition de la hiérarchisation, Aménagements de voirie sur les axes où ils sont maître d'ouvrage
	1.2	→ Mise en place du jalonnement pour les axes supports du trafic poids lourds
	1.6	→ Réalisation des aménagements sur les voies où le département est compétent
	S2	→ Participation au projet de développement de l'offre de Service Express Régional Métropolitain (SERM) au niveau de métropole Savoie
	S3	→ Participation à la création d'un syndicat mixte sur le réseau de TC entre Grand Chambéry, Cœur de Savoie, le Département de la Savoie et Grand Lac
	3.6	→ Partenaire technique pour collecter les différentes données nécessaires au tableau de bord de suivi des actions du PDM
Métropole Savoie	S2 3.6	→ Participation au projet de développement de Service Express Régional Métropolitain (SERM)au niveau de Métropole Savoie
		→ Partenaire technique pour collecter les différentes données nécessaires au tableau de bord de suivi des actions du PDM
CC Cœur de Savoie	S2 S3	→ Participation au développement de l'offre de Service express Régional Métropolitain (SERM) au niveau de Métropole Savoie
		→ Participation à la création d'un syndicat mixte sur le réseau de TC entre Grand Chambéry, Cœur de Savoie, le département de la Savoie et Grand Lac
Grand Chambéry	S2 2.1	→ Participation au projet de développement de l'offre Service Express Régional Métropolitain (SERM)au niveau de Métropole Savoie
	S3	→ Mise en cohérence des réseaux Ondéa & Synchro Bus
		→ Participation à la création d'un syndicat mixte sur le réseau de TC entre Grand Chambéry, Cœur de Savoie, le Département de la Savoie et Grand Lac
	3.5	→ Partenaire pour développer et faciliter le parcours tous modes des usagers sur Grand Lac
AREA	S1	→ Participation au projet de création d'un échangeur sur l'A41 sur Entrelacs (aire de St-Girod)
Ondéa	1.5	→ Identification des axes prioritaires d'actions au regard du réseau Ondéa
	2.1	→ Participation à la mise en cohérence des réseaux Ondéa & Synchro Bus
Synchro Bus	2.1	→ Participation à la mise en cohérence des réseaux Ondéa & Synchro Bus
SNCF Réseau	S2	→ Participation au projet de développement de l'offre Service Express Régional Métropolitain (SERM)au niveau de Métropole Savoie
SDES 73	2.6	→ Déploiement des bornes IRVE sur son territoire
		→ Schéma directeur du SDES73
SPL Agence Écomobilité Savoie Mont-Blanc	3.4	→ Réalisation des actions d'écomobilité
		→ Conseil et gestion des vélostations
Syndicat mixte de mobilité *(une fois créé)*	3.6	→ Partenaire technique pour collecter les différentes données nécessaires au tableau de bord de suivi des actions du PDM

SDES 73 : Syndicat Départemental d'Energie de la Savoie

Synthèse par action

	Acteurs du PDM															
	CA Grand Lac	État	Région AURA	Département de la Savoie	Métropole Savoie	CC Cœur de Savoie	Communes	Communes du pôle urbain	Grand Chambéry	AREA	Ondea	Synchro Bus	SNCF Réseau	SDES 73	SPL Agence Ecomobilité Savoie Mont-Blanc	Syndicat mixte de mobilité
Orientation 1 : Réduire l'usage de la voiture et apaiser la ville en agissant sur l'espace public																
Action socle	■	■		■			■			■						
Action 1.1	■			■			■									
Action 1.2	■			■			■	■								
Action 1.3							■									
Action 1.4							■									
Action 1.5	■										■					
Action 1.6	■			■			■									
Action 1.7	■						■									
Action 1.7	■						■									
Action 1.9	■						■									
Orientation 2 : Développer l'offre et les services pour favoriser l'usage des modes alternatifs à l'automobile																
Action socle	■	■	■	■	■	■			■				■			
Action 2.1	■								■		■	■				
Action 2.2	■						■									
Action 2.3	■						■									
Action 2.4	■						■									
Action 2.5	■						■									
Action 2.6	■													■		
Action 2.7							■									
Action 2.8	■															
Orientation 3 : Définir un cadre règlementaire lisible par tous pour agir sur les mobilités																
Action socle	■			■		■	■		■							
Action 3.1	■						■									
Action 3.2	■						■									
Action 3.3	■															
Action 3.4	■						■								■	
Action 3.5	■		■				■		■							
Action 3.6	■		■	■	■		■									■

SDES 73 : Syndicat Départemental d'Energie de la Savoie

2.9 TEMPORALITE DU PLAN D'ACTIONS

Le scénario d'amélioration des conditions de déplacements sur le territoire s'appuie sur une hiérarchisation des actions à engager. L'échéancier proposé apparait comme une feuille de route révélant cette priorisation des actions.

Il met en évidence les caractéristiques suivantes :

- Court terme : Période de lancement du PDM au cours de laquelle la CA Grand Lac réalise plusieurs études préalables (portage, validations, fixation de politiques, identification de secteurs à enjeux ou de travaux à mener, choix des secteurs opérationnels, audit arrêts de bus, etc.) qui resteront sans incidences environnementales. De même pour le portage auprès des communes.

  Plusieurs actions opérationnelles engagées présenteront dès la première année des enjeux environnementaux : aménagements cyclables, rationalisation de l'offre de stationnement, divers aménagements déployés sur l'ensemble de la durée du plan (autopartage, bornes IRVE, etc.).

- Moyen terme : Deux années au cours desquelles sont déployées sur l'ensemble du territoire les actions d'aménagement de la voirie permettant de réduire l'usage de la voiture, de pacifier l'espace public, de favoriser les modes actifs, de contraindre les flux PL, d'améliorer les conditions de stationnement de covoiturage et de courte durée, de faire évoluer les politiques de livraisons et de faciliter les mobilités décarbonées. L'aboutissement de certaines actions dépend de l'aménagement de l'espace public.

- Les actions engagées conduiront globalement à des effets positifs sur l'environnement (réduction des émissions de GES et du recours aux ressources non renouvelables, amélioration du contexte acoustique, de la qualité de l'air). Des effets pervers limités dans le temps pourront toutefois être constatés (incidence des aménagements de voiries sur la fluidité du trafic, etc.). L'étude détaillée s'attachera à vérifier l'absence d'impacts environnementaux durables.

- Long terme : La finalisation de plusieurs actions opérationnelles offrira au territoire un fonctionnement améliorant le contexte environnemental associé à la mobilité : aménagements plan marche, déploiement rue des écoles, mesures de contraintes de trafic de transit, mise en place de Centres de Distribution Urbaine (CDU) et du nouveau réseau Ondéa, possible réalisation de parking de rabattement.

  Sur cette période se déploiera la mise en place du syndicat mixte permettant de mieux organiser et rendre plus lisible les offres de transports et d'adapter la réglementation relative au stationnement.

  L'élaboration d'un PLUi à l'échelle de Grand Lac permettra d'intégrer plus largement l'évolution des normes de stationnement et les principes du Plan Marche

  Les actions de suivi prévues dans la cadre du PDM permettront de vérifier son niveau d'avancement à terme et d'en vérifier également les conséquences environnementales. Cette vérification devra s'appuyer sur des indicateurs traduisant la réalisation effective des aménagements mais également via des mesures sur site portant sur différents indicateurs environnementaux : mesures de trafics (niveau et vitesse), mesures de bruit et de la qualité de l'air notamment.

	Temporalité du plan d'actions					
	2025	2026	2027	2028	2029	2030 et +
Orientation 1 : Réduire l'usage de la voiture et apaiser la ville en agissant sur l'espace public						
Action socle	*Hors PDM : Définition des projets routiers à mettre en œuvre sur le territoire de Grand Lac & leurs mises en œuvre*					
Action 1.1	Portage des différents acteurs de la hiérarchisation du réseau viaire sur Grand Lac	Mise en place des aménagements nécessaires pour atteindre les objectifs recherchés par la hiérarchisation et mettre en place les différentes mesures précisées dans le PDM (pacification réelle des secteurs en zone 30 / contraindre la circulation de transit / développement de la Rue des Écoles / maillage cyclable / performance des bus).				
Action 1.2	Validation des itinéraires axes de support du trafic PL	Mise en place du jalonnement PL et des arrêtés municipaux et départementaux. Définition par les communes des secteurs où le transit sera contraint		Mise en place des mesures contraignants le trafic de transit dans les secteurs identifiés.		
Action 1.3	Les communes actent la nouvelle vitesse règlementaire à 30 Km/h	Mise en place du 30 Km/h en Ville et premiers aménagements de pacification	Poursuite de la mise en œuvre des aménagements de pacification au fur et à mesure des reprises de voirie selon les PPI de chaque commune.			
Action 1.4	Généralisation de la pacification aux abords des établissements scolaires + identification des rues aux écoles possibles		Déploiement des rues aux écoles			
Action 1.5	Identification des secteurs à aménager pour l'élaboration d'un schéma directeur de performance des bus	Mise en place des aménagements pour améliorer la performance des bus				
Action 1.6	Mise en place des aménagements cyclables prévus au Schéma directeur cyclable					
Action 1.7	Mise en place d'un plan marche sur Grand Lac		Mise en place des aménagements sur les principes du plan marche au fur-et-à mesure des investissements prévus dans les PPI des communes			
Action 1.8	Arrêter par les communes les cheminements à mettre aux normes d'accessibilité. Réalisation de l'audit autour des arrêts prioritaires		Mise en accessibilité des cheminements prioritaires			
Action 1.9	Réaffectation de la place de stationnement en amont des traversées piétonnes		Suppression de places de stationnement en fonction des aménagements cyclables et de ceux favorables à la performance des TC.			
Orientation n°2 Développer l'offre et les services pour des mobilités décarbonées et lutter contre l'autosolisme						
Action socle	*Hors PDM : Poursuite de l'étude des différents scénarios et premières améliorations de fréquence, développement de la halte de Voglans*					
Action 2.1	Identification des axes de progression du réseau Ondéa en lien avec la création du syndicat de transport en amont de la future DSP			Mise en place du nouveau réseau Ondéa		
Action 2.2	Identification des travaux à mener au sein des PEM	Mise en place des travaux d'aménagement des PEM / Etude de faisabilité de parking de rabattement vers les PEM			Réalisation éventuelle des parkings de rabattement décidés dans l'étude de faisabilité	
Action 2.3	Continuer le développement du covoiturage organisé et renforcer l'offre spontanée		Créer des infrastructures pour le stationnement de covoiturage de courte durée et intégrer l'offre de covoiturage avec toutes les collectivités voisines.			
Action 2.4	Mise en place des stationnements vélo en amont des traversées piétonnes. Équipement des PEM		Déploiement des vélobox			
Action 2.5	Identification du nouveau bâtiment pour Vélodéa	Relais techniques pour les cyclistes / emplacement réservé pour les trottinettes et renforcement de l'information sur les dispositifs d'aides en lien avec les actions de communication				
Action 2.6	Déploiement progressif des bornes IRVE & logique d'avitaillement des bus à définir sur le réseau Ondéa					
Action 2.7	Développement et diversification de l'offre d'autopartage					
Action 2.8	Mise en place de l'outil participatif		Déploiement de l'outil participatif			
Orientation 3 : Définir un cadre règlementaire lisible par tous pour agir sur les mobilités						
Action socle	*Hors PDM : Suite à l'instauration du Syndicat Mixte en 2024, travail technique & politique pour la montée en puissance du syndicat mixte*			*Mise en place du syndicat mixte*		
Action 3.1	Identification par les communes des secteurs à enjeux en matière de stationnement	Modification des politiques de stationnement / Campagne de communication tous les 2/3 ans pour lutter contre le stationnement illicite / Intensification du contrôle notamment vis-à-vis du stationnement illicite				
Action 3.2	Etudier la création de CDU et le développement de consignes mutualisées. Poursuivre le développement des aires de livraisons		Selon les résultats des études, mise en place du CDU et de consignes mutualisées			
Action 3.3	Définition des normes de stationnement	Intégration des normes de stationnement dans les modifications des 3 PLUi	Élaboration d'un PLUi à l'échelle de Grand Lac intégrant les principes du Plan Marche			
Action 3.4	Communication / sensibilisation sur l'écomobilité					
Action 3.5	Amélioration continue du parcours usagers					
Action 3.6	Suivi annuel du PDM et travail partenarial sur le PDM auprès des entreprises					

PARTIE 4 : ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT

1 QUALITE DE L'AIR

1.1 RESEAU DE SURVEILLANCE

En Rhône Alpes, la surveillance de la qualité de l'air est réalisée par l'association Atmo Auvergne Rhône Alpes. Agréée par le Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie. Cette association inscrit son action dans le cadre de l'intérêt général et de la mission de service public en structurant son activité autour de 5 missions fondamentales :

- Surveiller et informer sur la qualité de l'air de la région Rhône-Alpes,
- Accompagner les décideurs dans l'élaboration et le suivi des plans d'actions visant à améliorer la qualité de l'air,
- Améliorer les connaissances sur les phénomènes liés à la pollution atmosphérique,
- Informer la population rhônalpine, telle que précisée dans la réglementation et inciter à l'action en faveur d'une amélioration de la qualité de l'air,
- Apporter un appui technique et des éléments de diagnostic en situations d'urgence (épisodes de pollution, incidents ou accidents industriels).

Atmo Auvergne Rhône Alpes dispose d'un réseau de 71 stations de mesure permanentes, réparties sur les 8 départements de la région Rhône-Alpes et qui fonctionnent 24h/24 et 7j/7j. On retrouve 8 stations sur le département de la Savoie :

- 4 stations Urbaines/Fond ;
- 1 station Urbaine/Trafic ;
- 1 station Périurbaine/Trafic ;
- 2 stations Périurbaine/Industrielle.

La qualité de l'air résulte d'un équilibre complexe entre les apports directs des polluants émis, et toute une série de phénomènes auxquels les polluants vont être soumis une fois dans l'atmosphère : transport, dispersion (vents et turbulences à l'origine de la dilution des émissions), dépôt et transformations chimiques.
C'est pourquoi il faut distinguer :

- les concentrations dans l'air ambiant de polluants (émissions : exprimées par exemple en µg/m^3 ou par un indice de la qualité de l'air), qui caractérisent la qualité de l'air respiré,
- les émissions de polluants (dont les quantités sont exprimées en kg, en tonnes,…) rejetées par une source donnée (une cheminée, un pot d'échappement) pendant une durée déterminée (heure, année,…).

La qualité de l'air dépend des émissions, même s'il n'y a pas de lien simple et direct entre les deux. La connaissance de ces émissions est donc primordiale pour la surveillance de la qualité de l'air.

1.2 OUTILS DE GESTION

1.2.1 Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoire (SRADDET)

Ces informations proviennent du SRADDET Auvergne Rhône Alpes

Le SRADDET fixe les objectifs de moyen et long terme en lien avec plusieurs thématiques : équilibre et égalité des territoires, implantation des différentes infrastructures d'intérêt régional, désenclavement des territoires ruraux, habitat, gestion économe de l'espace, intermodalité et développement des transports, maîtrise et valorisation de l'énergie, lutte contre le changement climatique, pollution de l'air protection et restauration de la biodiversité, prévention et gestion des déchets. Ce schéma se substitue aux Schémas Régionaux du Climat, de l'Air, et de l'Energie (SRCAE).

Le SRADDET a été approuvé en avril 2020. Des objectifs de réduction des émissions de polluants ont été fixés dans ce schéma au vu des objectifs nationaux et des émissions constatées en 2015. :

- Une diminution de 44 % des émissions globales de NO2 ;
- Une diminution de 38 % des émissions globales de particules fines PM10 ;
- Une diminution de 41 % des émissions globales de particules très fines PM2.5 ;
- Une diminution de 35 % des émissions globales de COV (composés organiques volatils,précurseurs de l'ozone) ;
- Une diminution de 72 % (par rapport à 2005) des émissions de SO2 ;
- Une diminution de 3 % des émissions de NH3.

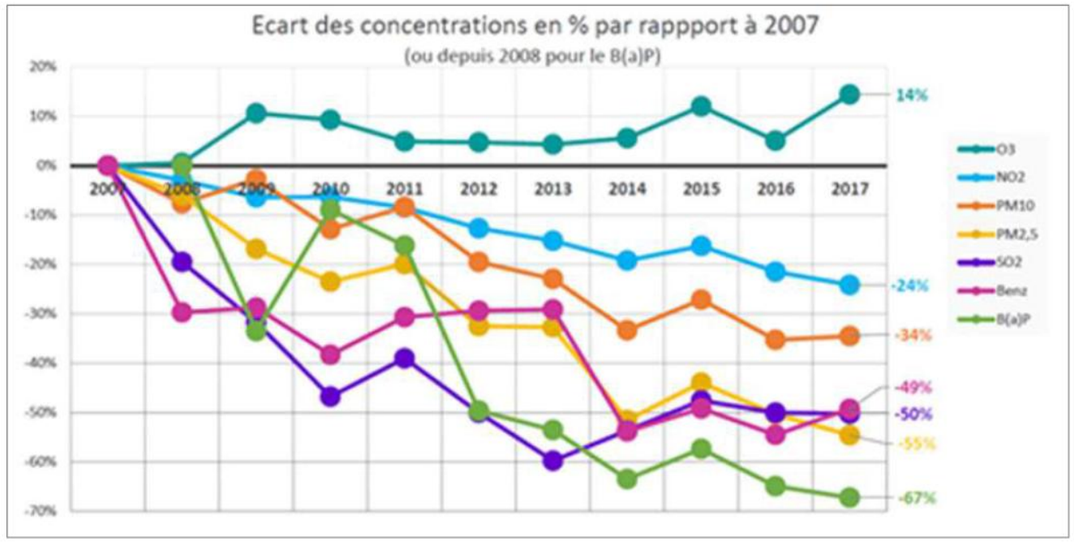


Figure 5 : Ecart des concentrations en % par rapport à 2007 au niveau régional (Atmo)

Ces objectifs permettront d'apporter une contribution régionale à la hauteur des objectifs nationaux de réduction des émissions inscrits dans le PREPA (Plan national de Réduction des Emissions de Polluants Atmosphériques).

Pour ce faire, à l'horizon 2030, il conviendra de :

- Mettre en œuvre, prioritairement, des actions spécifiques et adaptées sur les neuf zones prioritaires les plus concernées par l'enjeu réglementaire : Vallée de l'Arve, métropoles de Grenoble, Lyon, Saint-Étienne et Clermont-Ferrand, agglomérations de Valence, Chambéry et Annecy, Ainsi, que le territoire du Grand Genève.
- Accompagner, sur le long terme, les territoires concernés par un dépassement de seuils dans leurs efforts pour atteindre les niveaux de recommandations sanitaires de l'OMS.
- Rester vigilants aux côtés des territoires ayant déjà une bonne qualité de l'air pour la maintenir et la valoriser en termes d'attractivité économique, touristique et résidentielle.
- Veiller à une communication pédagogique et une sensibilisation du public aux problématiques de qualité de l'air.

Le SRADDET fixe également des objectifs de réduction des émissions de GES, qui respecteront les objectifs de la stratégie nationale bas carbone SNBC. Ainsi, la stratégie a retenu deux principes :

- Finale : réduire de 75 % les émissions nationales de GES à l'horizon 2050 par rapport à 1990 (et de 40 % à l'horizon 2030 par rapport à 1990), soit - 73 % par rapport à 2013 ;
- Celle des budgets-carbone qui fixent des plafonds d'émissions globaux par périodes de 4 à 5 ans, déclinés à titre indicatif par grands secteurs d'activité (transports, bâtiments résidentiels et tertiaires, industrie, agriculture, production d'énergie et déchets). La trajectoire prévoit une réduction des émissions de - 27 % à l'horizon du troisième budget par rapport à 2013.

Secteur	Part des émissions	Objectifs nationaux 2028	Objectifs nationaux 2050
Transports	27 %	- 29 %	- 70 %
Résidentiel-tertiaire	20 %	- 54 %	- 87 %
Agriculture	19 %	- 12 %	- 50 %
Industrie	18 %	- 24 %	- 75 %
Production d'énergie	12 %		
Traitement des déchets	4 %	- 33 %	- 80 %

Le SRADDET indique que le secteur des transports routiers est le principal contributeur aux émissions des GES. Toutefois la modification progressive du mix énergétique des véhicules va permettre de faire diminuer les émissions de GES.

Pour ce faire, à l'horizon 2030, il conviendra de :

- Permettre aux territoires de suivre l'évolution des GES avec des outils adaptés afin de définir des objectifs de réduction, notamment à travers leur PCAET (cf. l'objectif 8.2 « Accompagner les collectivités dans leur PCAET et dans le développement des solutions alternatives, la sensibilisation du public et la mobilisation des professionnels pour amplifier les changements (comportement, production, ingénierie, etc.) »).
- Faire le lien entre les politiques de réduction des GES et celle des polluants : d'une façon générale, les actions qui visent à réduire la consommation d'énergie permettent de diminuer les émissions de GES Ainsi, que certains polluants (cf. le 1.5.1 « Diminuer les émissions de polluants dans l'air »).
- Participer à améliorer l'efficacité énergétique du patrimoine bâti, par exemple via la rénovation du résidentiel privé (cf. l'objectif 2.9 « Accompagner la réhabilitation énergétique des logements privés et publics et améliorer leur qualité environnementale »), afin de diminuer les consommations énergétiques et les émissions de GES de ce secteur.
- Promouvoir le développement de filières d'énergie moins émettrices de gaz à effet de serre (biocaburants, H2, etc.) pour les équipements des transports collectifs et des services de mobilités et en particulier la motorisation (cf. l'objectif 1.4 « Concilier le développement des Région Auvergne-Rhône-Alpes - Rapport d'objectifs » - SRADDET 61 | 188)offres et des réseaux de transport avec la qualité environnementale » et l'objectif 9.4 « Expérimenter, déployer et promouvoir les innovations technologiques, organisationnelles et les initiatives privées et publiques pour la mobilité »).
- Engager un travail avec les acteurs du monde agricole (chambres d'agriculture, syndicats agricoles, etc.) pour définir un plan d'actions permettant de diminuer les émissions de GES liées à l'agriculture.

Ainsi, le rapport d'objectifs fixe deux grands objectifs concernant la mobilité :

- Consolider la cohérence entre urbanisme et déplacements ;
- Concilier le développement des offres et des réseaux de transport avec la qualité environnementale ;

1.2.2 Le Plan Climat Air et Energie Territorial (PCAET)

Les informations suivantes proviennent du diagnostic du PCAET Grand Lac

Le PCAET de Grand Lac effectif sur le période 2020/2025 définit un été initial du territoire en matière de qualité de l'air, des actions avec les objectifs à atteindre, les acteurs à mobiliser et les moyens à mettre en place. Ce document est également composé d'un diagnostic du territoire.

Le diagnostic du PCAET a été remplacé par les données provenant de Terristory, qui sont plus récentes et donc plus représentatives du territoire.

1.2.3 Les émissions du territoire

Les données suivantes proviennent de Terristory.

Emission de gaz à effet de serre

Le territoire de Grand Lac Agglomération a émis 339.79 kteqCO2 tonnes équivalent CO_2 en 2022, soit plus de 4.36 tonnes équivalent CO_2 par habitant. En Rhône-Alpes, les émissions de gaz à effet de serre (GES) par habitant se situent entre 3,65 (Métropole de Lyon) et 6.25 tonnes éq. CO_2 (Savoie).

Depuis 2005, on observe une baisse de 9% des émissions de GES sur le territoire de Grand Lac Agglomération, contre une diminution de 15% des émissions de GES sur Rhône-Alpes.

Les autres transports, des émissions constantes depuis 2005

Les autres transports émettent 0.7% des émissions de gaz à effet de serre du territoire, soit 2.5 kilos tonnes équivalent CO_2.

Les polluants atmosphériques

Oxydes d'azote (Nox)

Grand Lac Agglomération a émis 747 tonnes de NOx en 2022, Sur le territoire de Grand lac la concentration en NO2 est inférieur à la valeur limite, tout comme à l'échelle départementale. Ces émissions sont dues à 71.2% du transport routier. Les émissions des véhicules à essence ont quelque peu diminué, mais cette baisse est compensée par la forte augmentation du trafic et notamment par les véhicules diesel.

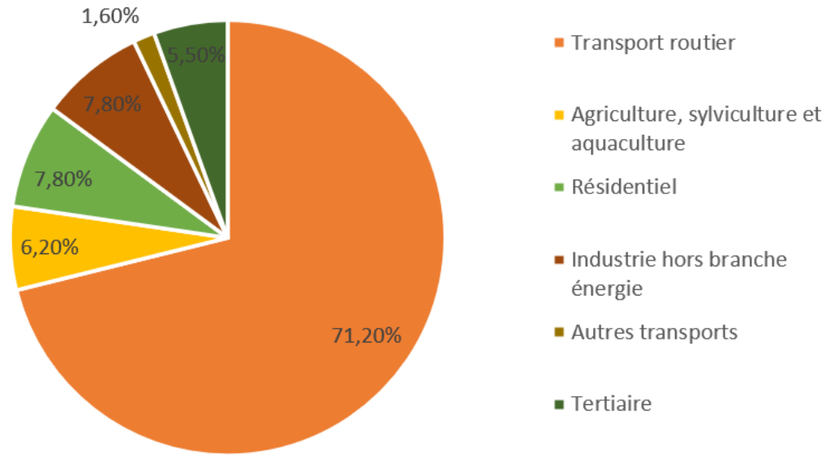


Figure 6 : Emission de Nox (2015) (Territory)

Poussières (PM10)

Grand Lac Agglomération a émis 236 tonnes de PM10 en 2022. Ces particules sont majoritairement dues au secteur résidentiel avec le chauffage. Le transport émet 14.1% des émissions de PM10.

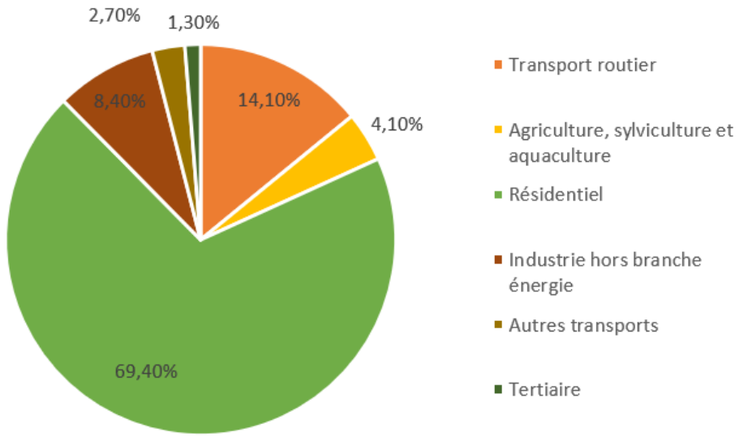


Figure 7 : Emissions de PM10 (2015) (TerriStory)

Particules fines (PM2.5)

Grand Lac Agglomération a émis 205 tonnes de PM2.5 en 2022. Le principal secteur émetteur est le recteur résidentiel avec 67% toutefois le transport routier émet 11%.

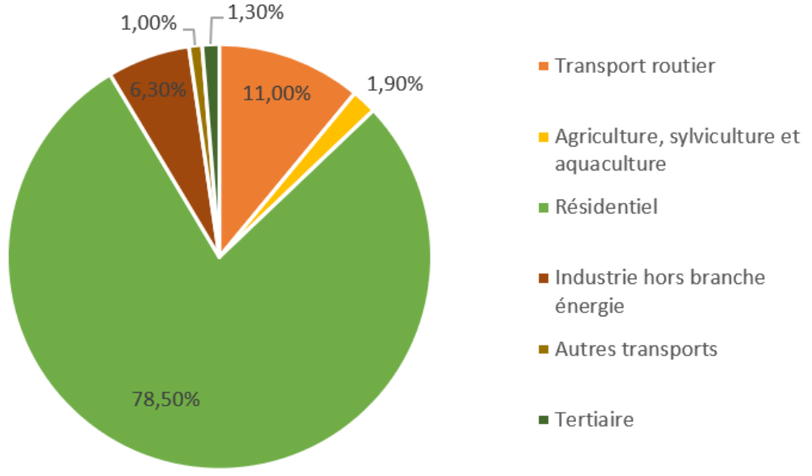


Figure 8 : Emission de PM2.5 (2015) (Territory)

1.2.4 Etudes menées

Bilan de la qualité de l'air 2023 en Auvergne Rhône Alpes

D'un point de vue pollution chronique, l'année 2023 consolide la tendance à l'amélioration de la qualité de l'air dans notre région. Depuis 2007, les principaux polluants réglementés sont en baisse :

- 50 % pour le dioxyde d'azote (NO2), polluant traceur du trafic routier ;
- 49 % pour les particules PM10 ;
- 64 % pour les particules fines PM2,5. Sauf pour le cas de l'ozone (O3) qui montre une augmentation de 20% entre les niveaux moyens de 2007 et ceux de 2023.

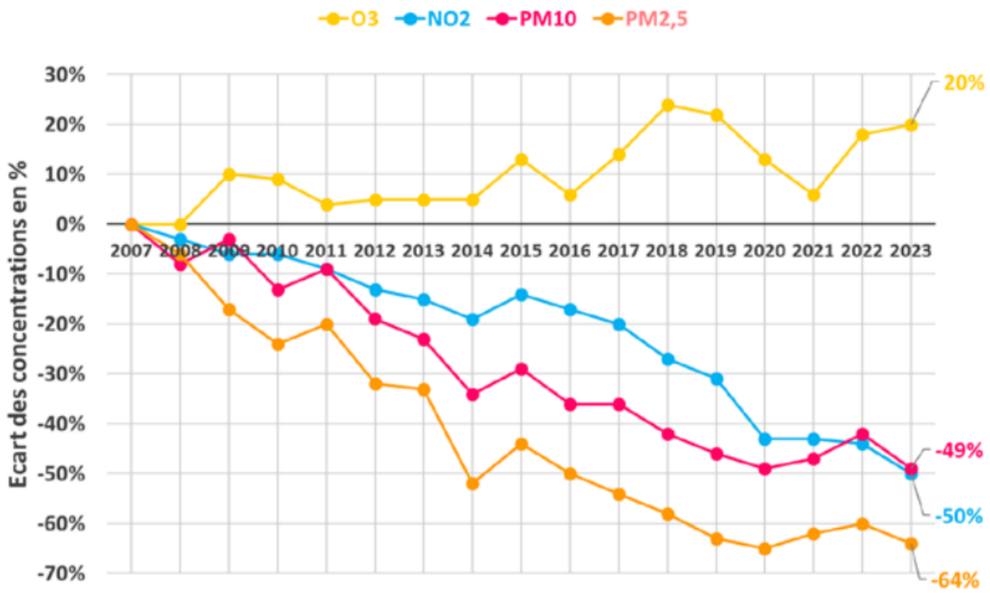


Figure 9 : Evolution des concentrations des différents polluants (ATMO Auvergne Rhône Alpes)

Bilan de la qualité de l'air sur le territoire de Grand Lac

Un bilan de la qualité de l'air a été réalisé à l'échelle du territoire de Grand Lac. Les émissions de polluants ont été fortement réduites depuis 2000, il est possible de constater :

- -42,9% des émissions de PM10 ;
- -45.4% des émissions de PM2.5 ;
- -61.9% des émissions de NOx

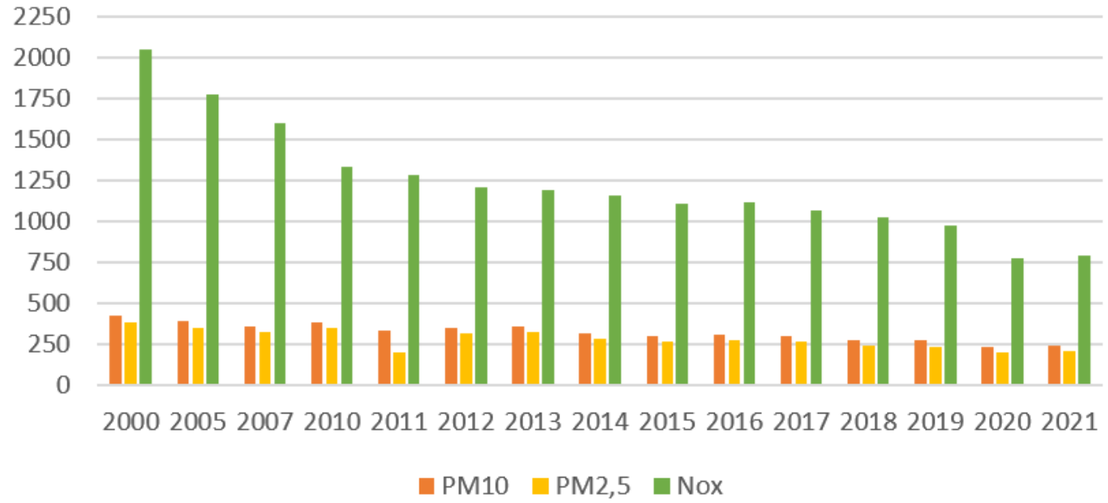


Figure 10 : Evolution des émissions de PM10, PM2.5 et Nox sur le territoire de Grand Lac (ATMO Auvergne-Rhône-Alpes°

Atmo Auvergne Rhône Alpes : Qualité de l'air à proximité des autoroutes des Pays de Savoie en 2012

Dans le cadre de la mise en œuvre du Plan de Surveillance de la Qualité de l'air, Atmo Auvergne Rhône Alpes a souhaité appréhender le niveau de pollution à proximité des principales infrastructures de transport. Ainsi, sur 4 sites caractéristiques d'un trafic important, des transects de mesures ont été réalisés à l'aide d'une dizaine de points afin d'analyser le taux de NO2. Ces mesures permettent d'étudier la décroissance des oxydes d'azote (principalement émis par le trafic routier) et de caractériser la distance, à partir du bord de la chaussée, qui est soumise à l'influence des axes routiers.

Quatre campagnes de mesures réparties sur l'année ont été réalisées sur chaque site :

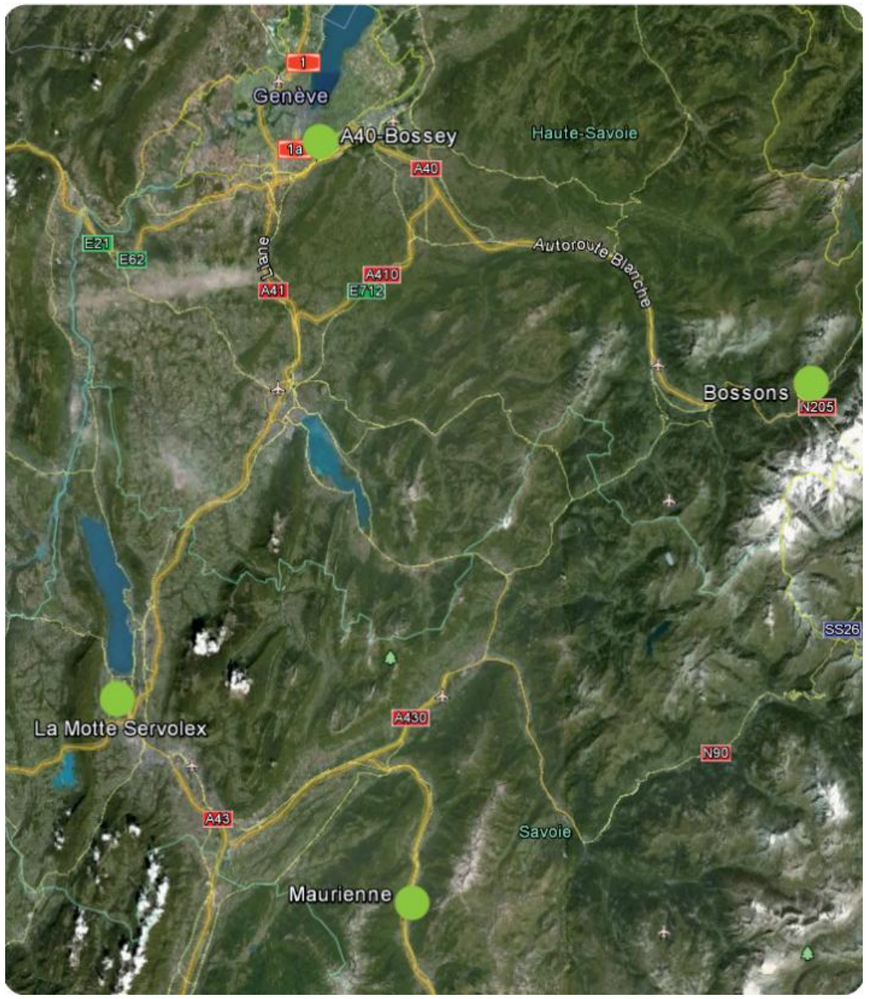
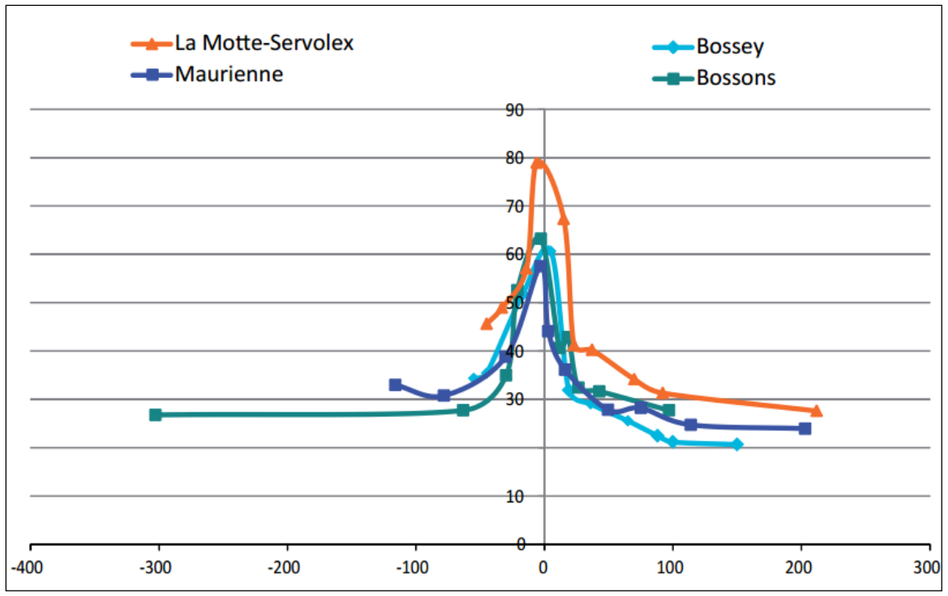


Figure 11 : Localisation des 4 sites de mesures à proximité du trafic (Dossier de presse avril 2015- Atmo Auvergne Rhône Alpes)

Le NO2 provient surtout des véhicules (environ 75%) et des installations de combustions : il est issu de la combustion incomplète entre le diazote et l'oxygène de l'air. L'un des outils permettant de limiter l'émission de NO2 est l'utilisation de pots catalytiques pour chaque véhicule.

Sur l'ensemble des sites, les résultats montrent une décroissance quasi exponentielle des concentrations en s'éloignant de l'axe routier. Ainsi, dans une bande d'environ 50 mètres de part et d'autre de la chaussée les concentrations sont supérieures à la valeur limite et l'effet des concentrations de l'autoroute se fait ressentir jusqu'à environ 100 m de l'axe routier pour ce polluant.



Taux d'émissions polluantes (µg/m3) selon l'éloignement (m) du trafic routier

Source : Dossier de presse avril 2015- Atmo Auvergne Rhône Alpes

Le site qui présente les concentrations les plus élevées est celui de la Motte Servolex tandis que les résultats sur les autres sites sont relativement homogènes. Cette différence peut s'expliquer par un trafic particulièrement élevé sur l'autoroute A43 au niveau de la Motte-Servolex Ainsi, qu'une plus forte urbanisation par rapport aux autres sites de mesures avec en conséquence, une pollution particulaire de fond plus importante.

Sites	Trafic moyen Jour Annuel
Bossey (A40)	41 228
Bossons (N205)	18 000
La Motte-Servolex (A43)	40 704
Maurienne (A43)	10 895

Trafic journalier moyen sur les 4 sites d'étude

Source : Dossier de presse avril 2015- Atmo Auvergne Rhône Alpes

La Motte Servolex est située au Sud de notre zone d'étude, elle est donc représentative d'une partie du territoire actuellement étudié.

Synthèse des enjeux de la qualité de l'air

- Une qualité de l'air globalement bonne représentatives du territoire, sans dépassement des valeurs réglementaires de concentrations pour l'ensemble des polluants mesurés (NO2, PM, Ozone)… ;
- Des concentrations sensiblement plus élevées à proximité des grandes infrastructures, et notamment l'A43, qui constitue l'axe le plus sensible du département ;
- Des enjeux renforcés par la part importante des transports dans les émissions polluantes du territoire, en particulier du dioxyde d'azote ;
- Des enjeux relatifs à l'exposition d'une partie de la population à des dépassements de seuils le long des infrastructures et à l'exposition de la végétation.

2 L'AMBIANCE ACOUSTIQUE

Le bruit constitue un phénomène omniprésent dans la vie quotidienne, et est défini comme un « son ou ensemble de sons qui se produisent en dehors de toute harmonie régulière ». La diversité du bruit et de ses sources d'émission est très nombreuse. Ce phénomène physique complexe est dû à des variations de pression dans l'atmosphère, il est donc mesurable. La notion de nuisance sonore comporte également des aspects subjectifs et personnels, une nuisance étant définie comme ce qui nuit à la santé ou entraîne une sensation désagréable, ce qui est la cause du désagrément. Elle peut donc peut varier dans sa sensibilité d'une personne à une autre

Le bruit est aujourd'hui considéré comme une des préoccupations majeures de nos concitoyens en termes de nuisances. Par ailleurs, la gestion des nuisances sonores présente des enjeux importants de santé publique. En effet, des expositions répétées à des bruits trop importants peuvent avoir des effets néfastes sur la santé. La gêne occasionnée se traduit généralement sous forme de stress pour les personnes, stress qui peut être notamment dû à une perturbation du sommeil. En ce sens, il influe sur la qualité de vie des habitants.

Le niveau sonore perçu par l'homme est exprimé en décibel (dB). Cette unité permet de faire le lien entre l'onde sonore et la perception humaine de ce phénomène. Le seuil de danger au-delà duquel des dommages peuvent survenir est estimé à 90 dB. Outre le niveau sonore, la durée d'exposition est également un facteur de dommages auditifs. A titre de référence, une conversation se déroulant normalement, sans difficulté d'audition et sans élever la voix, est estimée à 65 dB.



De nombreux paramètres accentuent la difficulté d'évaluer l'environnement sonore : le vent (orientation, vitesse), la température, des effets d'obstacles (bâtiments, végétation) et la distance interviennent et complexifient la perception du bruit. Le bruit de la circulation, qu'elle soit routière, ferroviaire ou aérienne, est un phénomène essentiellement fluctuant. Cette valeur peut donc être caractérisée par une valeur moyenne sur un temps donné.

2.1 CLASSEMENT SONORE DES INFRASTRUCTURES

Le classement sonore des infrastructures constitue le volet préventif de la politique nationale de lutte contre le bruit des transports terrestres, mis en place par la loi n°92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit. Il se traduit par la classification du réseau routier et ferroviaire en tronçons. Une catégorie sonore est affectée afin que l'isolation acoustique des bâtiments à construire soit renforcée.
Toutes les routes dont le trafic est supérieur à 5 000 véhicules par jour doivent être classées, quel que soit leur statut (autoroutes, nationales, départementales, communales). Il en est de même pour les voies ferrées interurbaines dont le trafic est supérieur à 50 trains par jour, Ainsi, que des voies ferrées urbaines et des infrastructures de transports collectifs dont le trafic est supérieur à 100 bus, rames ou trains par jour.
Les infrastructures sont classées en 5 catégories en fonction du niveau de bruit qu'elles génèrent, la catégorie 1 étant la plus bruyante. Le calcul du niveau de bruit est effectué en croisant différentes données :

- Le trafic moyen journalier annuel (TMJA),
- Le pourcentage de poids lourds,
- Le type de voie, la vitesse réglementaire,
- Le type de tissu environnant la voie, etc.

Enfin, pour chacune des infrastructures classées, un secteur affecté par le bruit est défini de part et d'autre de la voie : sa largeur est fonction de la catégorie et varie de 10 à 300 mètres.

Catégorie de classement de l'infrastructure	Niveau sonore de référence Laeq (6h-22h) en dB (A)	Niveau sonore de référence Laeq (22h-6h) en dB (A)	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure
1	L>81	L>76	d = 300 m
2	76<81	71<76	d = 250 m
3	70<76	65<71	d = 100 m
4	65<70	60<65	d = 30 m
5	60<65	55<60	d = 10 m

Classement sonore des infrastructures (DREAL Rhône Alpes Auvergne)

Les bâtiments d'habitation, les établissements d'enseignement et de santé Ainsi, que les bâtiments d'hébergement à caractère touristique venant s'édifier dans ces secteurs devront présenter des isolements acoustiques compris entre 30 et 45 dB(A), de manière que les niveaux de bruit résiduels intérieurs ne dépassent pas 35dB(A) le jour et 30dB(A) la nuit.
La réglementation relative au classement sonore ne vise donc pas à interdire de futures constructions ni à réglementer leur implantation, mais à faire en sorte que celles-ci soient suffisamment insonorisées : ce n'est pas un règlement d'urbanisme mais, elle se traduit par une règle de construction.

2.2 OUTILS D'AIDE A LA DECISION

Afin d'aider les collectivités à réduire leurs nuisances sonores, deux outils sont élaborés : les cartes de bruit et les Plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE).

2.2.1 Carte de bruit

Les cartes de bruit constituent un diagnostic visant à donner une représentation de l'exposition des populations aux bruits des infrastructures de transport. Pour réaliser ces cartes, la Directive Européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement a fixé des indicateurs de bruit, il s'agit de Lden et Ln :

- Lden : (day evening night pour jour soir et nuit) est l'indicateur du niveau sonore moyen pour la journée entière de 24 heures. Il est calculé en moyennant sur l'année des bruits relevés aux différentes périodes de la journée. Une pondération est ensuite appliquée pour les périodes les plus sensibles +5dB(A) en soirée et 10dB(A) la nuit. Ce n'est donc pas un niveau de bruit réel ou mesuré.
- Ln : (n pour nuit) est l'indicateur du niveau sonore nocturne de 22 h à 6 h.
- Ces indicateurs sont exprimés en décibels : dB(A) (unité de bruit qui tient compte du filtre de certaines fréquences par l'oreille humaine).

De plus, depuis le 1er janvier 2022, la directive Européenne (UE) 2020/367 du 4 mars 2020, impose de joindre aux cartes stratégiques de bruits (CSB) le décompte des populations impactées par une forte gêne pour les cartes en indice Lden, et par la forte perturbation du sommeil pour les cartes en indices Ln.
Le Département de Savoie a donc approuvé par arrêté préfectoral du 1er juillet 2022 ces cartes de bruits (4ème échéance).
La carte de bruits stratégique de type C représente les zones où les valeurs limites mentionnées à l'article L572-6 du code de l'Environnement sont dépassées, selon l'indicateur Lden (journée complète) et Ln (nuit). Pour les infrastructures routières ces valeurs limites sont : Indicateur Lden : 68dB(A) et indicateur Ln : 62 dB(A).
Ainsi, sur le territoire Grand Lac il est possible d'identifier les voiries les plus bruyantes, l'autoroute A41, la D1201, la D1504, la D991, la D17, la D10. La nuit le bruit routier est moins fort, cependant des dépassements persistent sur l'autoroute A41, la D1201, la D150 et la D991.

CARTES DE BRUIT STRATÉGIQUES TYPE C
Bruits routiers et ferroviaires 4ème Échéance

Sources : DDT 73 - IGN 100 000 Géoportail 2021 / Réalisation : Soberco environnement

Sur 24 heures Lden

Route >68 dB(A)
Fer >73 dB(A)
Communes
Départements

De 22h-6h Ln

Route >62 dB(A)
Fer >65 dB(A)
Communes
Départements

Motz
Serrières-en-Chautagne
Ruffieux
Culoz
Vions
Chindrieux
Chanaz
Conjux
Entrelacs
St-Pierre de-Curtille
La Biolle
St-Ours
Ontex
Brison-St-Innocent
St-Offenge
Grésy-sur-Aix
La Chapelle-du-Mont-du-Chat
Trévignin
Montcel
Aix-les-bains
Pugny-Chatenod
Mouxy
Bourdeau
Tresserve
Drumettaz-Clarafond
Viviers-du-Lac
Le Bourget-du-Lac
Méry
Voglans
AIN
SAVOIE
HAUTE-SAVOIE
SAVOIE

N
0 1 2 Kilomètres

2.2.2 Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE)

Les PPBE définissent les mesures prévues par les autorités compétentes pour traiter les situations identifiées, notamment grâce aux cartes de bruit. L'objectif des PPBE consiste à prévenir les effets du bruit, à réduire, si nécessaire, les niveaux de bruit, Ainsi, qu'à protéger les zones calmes. Il s'agit à la fois de recenser les actions déjà prises ou en cours et définir celles dorénavant prévues pour les prochaines années.

Un PPBE au stade projet est en cours relatif aux infrastructures routières départementales de la Savoie (4ème échéance 2024-2029). Un PPBE (3ème échéance 2019-2023) a été approuvé le 11 juin 2019 est en vigueur sur le territoire.

Zones calmes

Dans l'étude des infrastructures bruyantes, les zones dites « calmes » peuvent aussi être mis en évidence. La notion de zone de calme a été introduite par la directive européenne relative à l'établissement des cartes de bruit et des PPBE. Elle peut se définir comme un espace où l'environnement est soumis à des niveaux acoustiques faibles et sans agression sonore. Il faut distinguer les zones calmes urbaines, des zones calmes naturelles. Le milieu naturel protégé des montagnes, lacs et rivières, des parcs naturels, des secteurs ruraux constituent un patrimoine paisible à protéger, et à ce titre un atout économique et touristique. Il est constitué par la plus grande partie de l'espace peu habité de la Savoie. Pour les zones de calme urbaines des villes et villages, d'autres critères peuvent entrer en ligne de compte : vocation du site (promenade, espaces verts, secteur culturel, lieu cultuel, habitat tranquille, espace sportif...), perception des habitants et qualité paysagère. Leur localisation ne peut donc être définie uniquement par des niveaux acoustiques.

Pour ces zones calmes, le PPBE élaboré par l'État propose la cartographie départementale suivante (zones vertes).

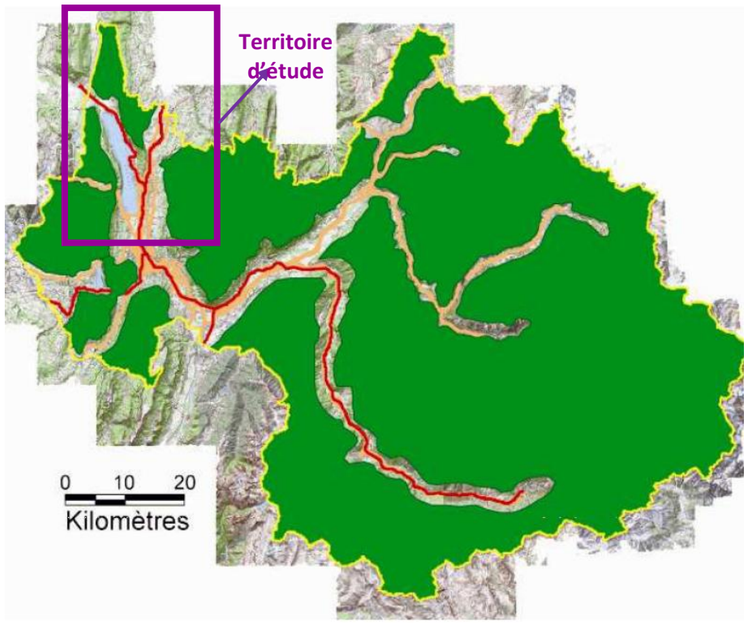


Figure 12 : Zones calmes (PPBE Etat-Savoie)

Malgré la présence d'infrastructures de transport bruyantes, le territoire d'étude semble être majoritairement préservé des nuisances accoustiques puisqu'on identifie tout de même trois importantes zones calmes, au Nord, à l'Est et à l'Ouest.

Mesures préventives et réductrices du bruit

La directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement ne définit aucun objectif quantifié. Sa transposition dans le code de l'environnement français fixe des valeurs limites (par type de source), cohérentes avec la définition des points noirs du bruit (PNB) du réseau national donné par la circulaire du 25 mai 2004.

Valeurs limites en dB(A)				
Indicateurs de bruit	Aérodrome	Route et/ou ligne à grande vitesse	Voie ferrée conventionnelle	Activité industrielle
L_{den}	55	68	73	71
L_n	-	62	65	60

Figure 13 : Valeurs seuils (PPBE Savoie)

Ces valeurs limites concernent les bâtiments d'habitation Ainsi, que les établissements d'enseignement et les établissements de soins/santé. Par contre les textes de transposition français ne fixent aucun objectif à atteindre. Ces derniers peuvent être fixés individuellement par chaque autorité compétente. Pour le traitement des zones exposées à un bruit dépassant les valeurs limites le long du réseau routier et ferroviaire national, les objectifs de réduction sont ceux de la politique de résorption des points noirs du bruit. Ils s'appliquent dans le strict respect du principe d'antériorité.

Plan d'Exposition aux Bruits (PEB) de l'aéroport de Chambéry – Aix-les-Bains

Le PEB est un instrument juridique permettant de maitriser et d'encadrer l'urbanisation dans les zones de bruits au voisinage des aéroports. Concrètement, il permet d'éviter que des populations nouvelles s'installent dans des secteurs exposés ou susceptibles d'être exposés à un certain niveau de gêne sonore.

La gêne sonore est calculée au moyen d'un modèle mathématique mettant en équation différents paramètres pour prendre en compte :

- Le bruit émis par chaque modèle d'avion tel qu'il est perçu au sol,
- Le nombre de passages d'avions en 24 heures,
- La perception différente du bruit entre le jour, la nuit et la soirée.

Le résultat du calcul est exprimé en Lden et catégorisé selon 4 zones (A, B, C et D). Plus l'indice est élevé, plus la gêne est importante et donc plus les contraintes en matière de logements sont strictes. Le tableau ci-dessous indique quels types de logements peuvent être implantés ou quels types de travaux doivent être réalisés en fonction de chaque zone :

	ZONE A L_{den}>70	ZONE B 70>L_{den}>(62 à 65)[1]	ZONE C (62 à 65)> L_{den}>(55 à 57)[1]	ZONE D (55 à 57)> L_{den}>50
Constructions nouvelles				
Logements nécessaires à l'activité de l'aérodrome, hôtels de voyageurs en transit	Autorisés			
Logements de fonction nécessaires aux activités industrielles ou commerciales	Autorisés dans les secteurs déjà urbanisés	Autorisés		
Immeubles d'habitation directement liés ou nécessaires à l'activité agricole				
Habitat groupé (lotissement…), parcs résidentiels de loisirs	Non autorisés			
Maisons d'habitation individuelles	Non autorisées		Autorisées si secteur d'accueil déjà urbanisé et desservi par des équipements publics et si elles n'entraînent qu'un faible accroissement de la capacité d'accueil.	
Immeubles collectifs à usage d'habitation	Non autorisés			Autorisés sous réserve d'une protection phonique et de l'information des futurs occupants[2]
Constructions à usage industriel, commercial et de bureaux	Admises si elles ne risquent pas d'entraîner l'implantation de population permanente.			
Equipements de superstructure nécessaires à l'activité aéronautique	Autorisés s'ils ne peuvent être localisés ailleurs.		Autorisés	
Autres équipements publics ou collectifs	Autorisés s'ils sont indispensables aux populations existantes et s'ils ne peuvent pas être localisés ailleurs		Autorisés s'ils ne conduisent pas à exposer de nouvelles populations aux nuisances sonores	
Interventions sur l'existant				
Rénovation, réhabilitation, amélioration, extension mesurée ou reconstruction des constructions existantes	Autorisées sous réserve de ne pas accroître la capacité d'accueil.			
Opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain	Non autorisées		Autorisées sous réserve de se situer dans un des secteurs[3] délimités pour permettre le renouvellement urbain des quartiers ou villages existants, à condition de ne pas entraîner d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores.	

Figure 14 : Construction et travaux d'isolations en fonction du zonage (Plan d'Exposition aux Bruits (PEB) de l'aéroport de Chambéry – Aix-les-Bains)

Le territoire d'étude est concerné par l'aérodrome de Chambéry/Aix-les-Bains. Le PEB de cet aérodrome a été rendu disponible par décision préfectorale en date du 27 novembre 1974. De nouvelles dispositions réglementaires (décret n°2002-626 du 26 avril 2002) ont modifié le code de l'urbanisme, introduisant un nouvel indice le Lden. Ces données ont donc imposé une révision du PEB. Le PEB actuel a donc été approuvé le 31 juillet 2009.

				PREVISIONS		
	ANNEE	ANNEE	ANNEE	COURT TERME	MOYEN TERME	LONG TERME
Catégorie	**2002**	**2003**	**2004**	**2008**	**2012**	**2020**
Hélicoptères	4667	4443	3700	3900	5000	5000
Monomoteurs à pistons	25210	24016	23630	25000	25000	25000
Monoturbopropulseur	3065	3304	3700	3700	3700	3700
Bimoteurs à hélices	3155	2757	2627	2800	3000	3400
Avions militaires à réaction	95	157	83	100	100	100
Avions d'affaire à réaction	1000	1000	1762	2500	3700	4000
Avions de ligne à réaction	1419	1377	1856	3000	5000	6000
Mouvements totaux	**38611**	**37054**	**37358**	**41000**	**45500**	**47200**

Nombre de mouvements (un mouvement = un atterrissage ou un décollage) de l'aéroport de Chambéry – Aix-les-Bains

Source : Plan d'Exposition aux Bruits (PEB) de l'aéroport de Chambéry – Aix-les-Bains

En termes de zonage, le PEB de Chambéry/Aix-les-Bains touche 5 communes situées sur le territoire d'étude. Les communes de :

- Voglans et du Bourget du Lac sont en zone A, B, C et D,
- Viviers-du-Lac et Tresserve sont en zone C et D,
- Bourdeau en zone D.

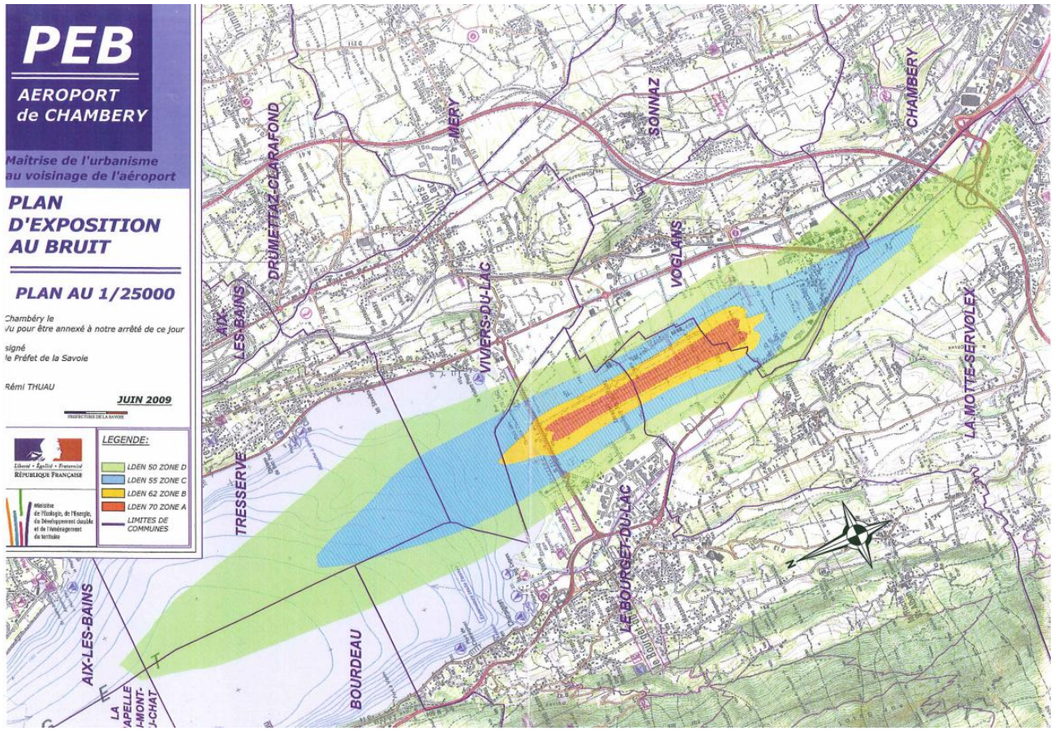


Figure 15 : Zonage du PEB de l'aérodrome de Chambéry/Aix-les-Bains (Plan d'Exposition aux Bruits (PEB) de l'aéroport de Chambéry – Aix-les-Bains)

Synthèse et enjeux de l'ambiance acoustique :

- Un territoire offrant de grands espaces de zones calmes, principalement sur les coteaux préalpins
- Une rive Est du Lac plus marquée par les sources de bruits, notamment du fait de la concentration des infrastructures bruyantes le long du Lac et par l'A41.
- Des plans de prévention du bruit dans l'environnement qui ont mis en place les programmes de mesure nécessaires à la réduction de l'exposition des populations à la gêne sonore
- Un aéroport présentant un potentiel d'accroissement des trafics, mais encadré par un PEB
- Une concentration des enjeux sur la partie Sud du territoire, et notamment sur les communes du Bourget du Lac et d'Aix-les-Bains, du fait du croisement des infrastructures dans les zones denses d'habitat.

3 CONSOMMATION DE L'ESPACE

3.1 LA CONSTRUCTION DE LOGEMENTS

Le SCOT Métropole Savoie, approuvé en 2020, dévoile une étude menée sur l'étalement urbain de 2006 à 2016. Ainsi, cette étude nous permet de visualiser l'ampleur du phénomène de l'étalement urbain. Le rythme de construction de logements s'établit à 1798 logements/an et corrobore avec les prévisions du SCoT de 2005 et masque les déséquilibres territoriaux. En effet, si les secteurs nord et centre ont enregistrés un rythme de construction en cohérence avec les objectifs du SCoT de 2005, le centre est relativement en deçà, freinant le rééquilibrage de l'offre de logements sur le territoire.

De plus, malgré les évolutions positives du parc de logements, celui-ci reste en décalage avec les besoins et la solvabilité des ménages. Une large offre de logements trop grands, une vacance prégnante (8,3% en 2015) notamment des petits logements, un accès au logement bloqué par le prix élevé du foncier, sont autant de freins à la fois à l'accès au logement et au parcours résidentiel des ménages sur le territoire. Le territoire doit donc faire face à deux enjeux majeurs :

- La fluidité du parcours résidentiel,
- La sortie de vacance des logements concernés

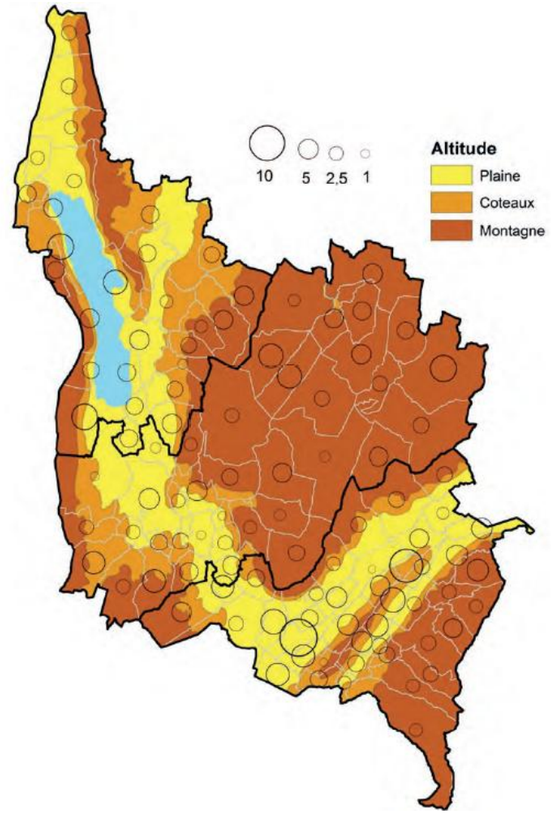


Figure 16 : Taux de constructions neuves.an pour 1000 habitants 2006/2014(SCOT Métropole Savoie)

Comme montré sur le graphe ci-dessous, le rythme de construction a été très soutenu sur le secteur nord (665 logements par an entre 2006 et 2016 contre 400 logements prévisionnels dans le SCoT) et sur le centre (869 logements par an entre 2006 et 2016 contre 700 logements prévisionnels dans le SCoT), et relativement en deçà des estimations sur le secteur sud (207 logements par an dans la période 2006-2016 contre 350 prévisionnels).
Les zones préférentielles identifiées par le SCOT (communes de l'isochrone, « petites villes ») sont bien représentées dans cet effort de construction. La production des 1775 logements neufs est portée par les villes et les bourgs de plaine. Les villages réalisent un volume plus faible (440 logements.an) dont la moitié est construite en plaine. Le secteur de montagne connait un faible taux de construction particulièrement dans les Bauges.

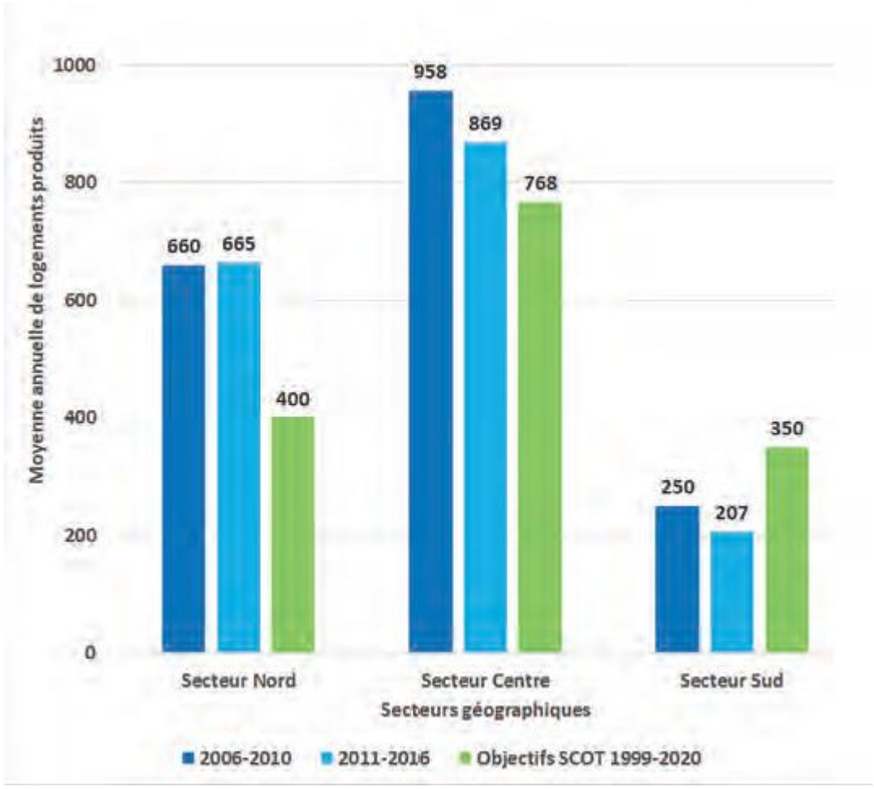


Figure 17 : Production annuelle de logements / objectifs du SCoT (SCoT Métropole Savoie)

Globalement, La dynamique de construction la plus forte est enregistrée dans les villages de plaines (9,20 en moyenne par an sur 33 villages) et dans une moindre mesure dans les villages de coteau (8,06) et de montagne (7,86).

Même si le ScoT a fixé des orientations fortes en matière d'urbanisation il doit, en cohérence avec la loi SRU, être économe et considérer le sol comme une ressource à protéger. La maîtrise de l'étalement urbain est l'un des objectifs stratégiques du SCoT. Il se décline de plusieurs manières :

- Privilégier l'urbanisation dans les deux agglomérations (permettant des opérations plus denses) et dans les petites villes,
- Inciter à « reconstruire la ville sur la ville », en réhabilitant les friches industrielles incluses dans le tissu urbain et en suscitant la mutation et la densification de certains quartiers et secteurs, plutôt que d'urbaniser systématiquement des secteurs vierges,
- Prévoir un développement maîtrisé des communes rurales et périurbaines,
- Privilégier l'urbanisation dans les secteurs desservis par les transports en commun.

L'évaluation du SCoT a permis de mettre en exergue que la consommation foncière par an a été divisée par deux entre les périodes 1973-2003 et 2001-2013, et que 1 246 hectares avaient été artificialisés entre 2001 et 2016 soit 83 ha par an. Toutefois, sur 1 246 hectares, 1 032 ha ont été consommés pour l'habitat et 80% ont impacté des espaces agricoles majoritairement situés dans les espaces de plaine de Métropole Savoie. Ces espaces de plaine, représentent seulement 30% de la superficie du territoire, mais accueillent plus de 80% de la population de Métropole Savoie.
En ce qui concerne les déplacements, le SCOT a mis en évidence deux principaux dysfonctionnements : la desserte des communes périphériques et les modes de déplacements alternatifs.

3.2 La desserte des communes

Concernant les transports interurbains en car, en ne retenant que les lignes qui permettent d'atteindre Chambéry ou Aix le matin et d'en revenir le soir, du lundi au vendredi, on observe que de nombreuses communes ne sont pas véritablement desservies et que 18 d'entre elles se trouvent sur le territoire d'étude (carte ci-contre).
Toutefois quelques petites villes comme Chindrieux, Albens, Grésy-sur-Aix ou Viviers-du-Lac bénéficient d'une gare SNCF desservie par le TER. La Région Auvergne Rhône-Alpes qui est l'autorité organisatrice des transports ferroviaires régionaux, améliore sensiblement le niveau de service depuis quelques années.

3.3 Les modes de deplacements alternatifs

Un des enjeux du territoire de Métropole Savoie est de développer la multimodalité, c'est-à-dire l'utilisation des modes de transport alternatif à la voiture. Dans ce but, le PADD fixe deux grands objectifs :

- Affirmer les centralités et favoriser la proximité des services et équipements ;
- Porter une stratégie sur le long terme pour une mobilité efficace, innovant et transversale.

Les mobilités liées au travail représentent environ 123 000 déplacements par jour, avec 69% de ces déplacements internes au territoire. La commune de Chambéry est le territoire qui supporte à elle seule 17% des flux internes à sa propre commune. La part modale de la voiture reste très élevée sur le territoire. Les ¾ du territoire connaissent une forte dépendance à la voiture l'usage des transports collectifs est deux fois plus fort sur les flux d'échanges avec le territoire que sur les flux internes au territoire. La part modale de la voiture pour les flux internes représente 74%, la part modale des modes actifs représente 16%.

Malgré la forte dépendance à la voiture, le territoire connait une augmentation de la fréquentation couplée à un renforcement important de l'offre de transport. Une meilleure couverture géographique est effectuée mais des efforts restent encore à faire sur l'adéquation entre la demande pour les déplacements domicile-travail et l'offre de transport en commun sur certains secteurs du territoire.

Pour résumer, le SCOT Métropole Savoie met en évidence quatre axes principaux pour permettre l'augmentation de l'utilisation des transports en commun et le développement des modes de déplacement alternatifs :

- Enrayer la progression du trafic poids lourds à destination ou en provenance de l'Italie grâce au projet de liaison ferroviaire Lyon Turin, au développement du ferroutage et, à terme, au transfert du maximum de fret sur le mode ferroviaire,
- Mieux utiliser l'offre SNCF développée par la Région Auvergne Rhône-Alpes pour les transports interurbains, et mieux coordonner cette offre avec les cars interurbains mise en place la région Auvergne Rhône Alpes,
- Développer fortement les transports collectifs et les modes alternatifs dans les deux agglomérations principales,
- Lutter contre l'étalement urbain et favoriser des urbanisations accessibles par les transports en commun.

Cette politique ambitieuse mais conforme à la Loi sur l'air, devrait parvenir à limiter au maximum la demande de déplacements en voiture individuelle et la nécessité de créer des voies routières nouvelles.

Synthèse et enjeux de la consommation d'espace

- Un territoire qui concentre les principales zones de développement urbain et de consommation d'espace à l'échelle du département ;
- Une consommation d'espace qui ralentit, notamment depuis l'approbation du premier SCOT de la Métropole Savoie ;
- Des enjeux traduits dans le PADD du Scot, qui visent à favoriser le report modal de la voiture vers les modes alternatifs (transports collectifs, modes actifs), notamment dans les agglomérations ;
- Des enjeux liés aux déplacements domicile-travail entre les pôles urbains du territoire et à la dépendance à la voiture;
- Des enjeux liés à l'articulation entre secteurs d'urbanisation et dessertes en transports collectifs, principalement concentrés sur la partie sud du territoire.

4 CONSOMMATION ENERGETIQUE

La consommation énergétique du territoire

Consommation par secteur

La consommation énergétique du territoire s'élève à 1 814 GWh par an. Cela représente une consommation de 24.2 MWh/habitant.

Cette consommation par habitant est inférieure à la moyenne française (25.8MWh/Habitant) et à la moyenne régionale (27.6 MWh/hab)

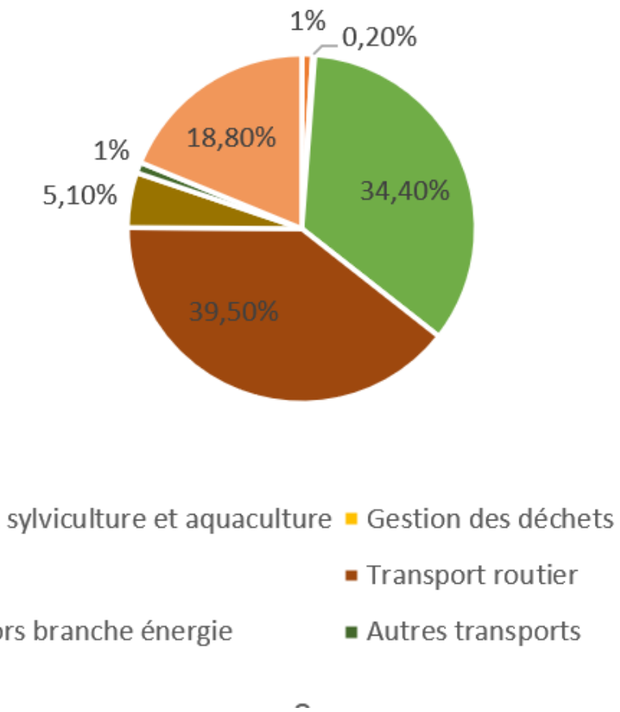


Figure 18 : Consommation d'énergie finale 2015 (Territory, 2024)

Les transports routiers, premier poste de consommation d'énergie réparti entre la ville et l'autoroute

Le transport routier est le premier secteur consommateur d'énergie avec une consommation annuelle de 696 GWhs provenant à 93% de produits pétroliers et à 7% de biocarburants. Les transports routiers concernent à 65% du transport de personnes et à 35% du transport de marchandises. L'A41, seule autoroute présente sur le territoire représente 39% de la consommation d'énergie du secteur des transports (50% pour le transport de marchandises et 34% pour le transport de personnes). Si l'A41 représente 46% du trafic moyen journalier hors déplacement en ville, elle est responsable de 73% des consommations d'énergie sur ces déplacements.

La plus grande partie de l'énergie consommée est due au transport en ville, aux trois quarts pour le transport de personnes. L'importance des flux internes aux communes et notamment à Aix-les-Bains (63% des actifs travaillant à Aix-les-Bains y résident aussi) est encourageante pour un usage des modes alternatifs, et plus particulièrement des modes actifs. Globalement, les voitures particulières sont responsables de 64% de la consommation d'énergie de ce secteur, suivies par les utilitaires légers à 22% puis par les utilitaires lourds à 13%. Les voitures particulières sont notamment utilisées pour les flux domicile-travail. Plus d'un actif sur deux (16 700) travaille sur le territoire, dont plus de la moitié à Aix-les-Bains. Quant aux 13 650 actifs qui vont travailler à l'extérieur du territoire, 46 % travaillent sur Grand Chambéry et 14 % travaillent sur la Grand Annecy. Enfin, 10 300 actifs résidant à l'extérieur viennent travailler sur le territoire, la moitié venant de Grand Chambéry.

Les flux scolaires suivent les mêmes directions que les flux domicile-travail : les trois quarts (12 000) des scolaires résident et étudient sur le territoire (dont 46% à Aixles- Bains) ; 53 % des 4000 scolaires qui étudient à l'extérieur du territoire vont à Grand Chambéry et 10 % se rendent sur le Grand d'Annecy ; la moitié des 2800 scolaires résidant à l'extérieur et venant travailler sur le territoire viennent de Grand Chambéry.

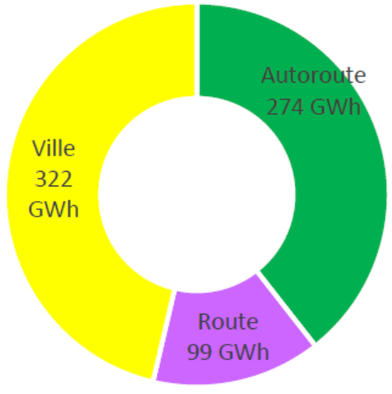


Figure 19 : Consommation d'énergie finale du secteur des transports routiers par type de voie (diagnostic PCAET de Grand Lac)

Approvisionnement énergétique du territoire

L'énergie du territoire de Grand Lac Agglomération provient en majorité de la combustion d'énergies fossiles, dont la première est le pétrole et ses dérivés (carburants et fioul), consommés à 45.2 % par le transport (de personnes et de marchandises) et à 38.2% par le chauffage (résidentiel et tertiaire). La seconde source d'énergie fossile est le gaz, utilisé à 82% pour le chauffage. Les énergies fossiles sont utilisées à 58% pour le transport et à 34% pour le chauffage.

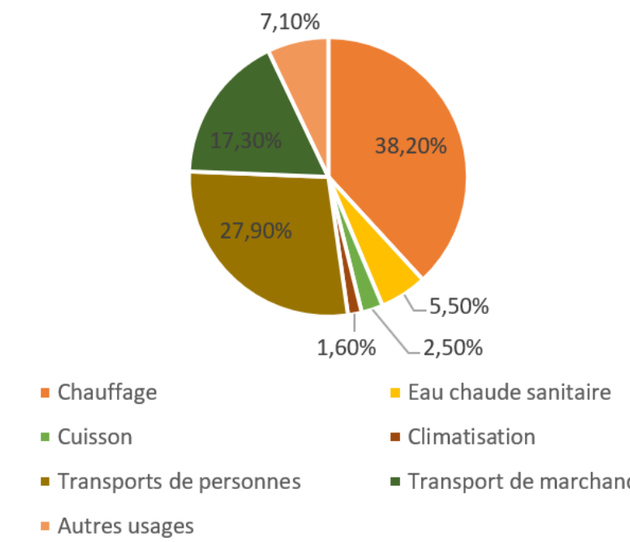


Figure 20 : Consommation d'énergie fossile (pétrole et gaz) dans l'énergie finale par usage (Terristroy, 2024)

Estimation de potentiels d'économie d'énergie

Le PCAET a permis de calculer la diminution de consommation d'énergie à la suite de la mise en place des actions citées dans le SCoT Métropole Savoie.

Avec ces hypothèses, Grand Lac Agglomération pourrait atteindre une consommation de 992GWh/an en 2050 soit une diminution de 44%.

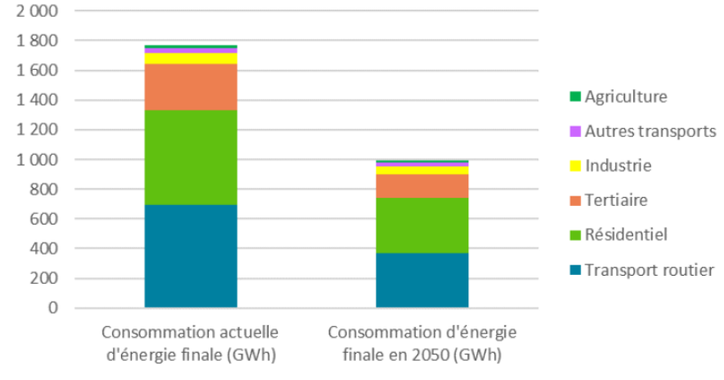


Figure 21 : Consommation d'énergie finale actuelle et potentielle (Diagnostic PCAET de Grand Lac)

Secteur du transport routier

En mettant en place des actions sur le comportement des usagers (covoiturage, télétravail notamment), sur le report modal et sur le changement du parc automobile pour un parc moins consommateur, il est possible de réduire de 47% la consommation d'énergie de ce secteur. Cela représente une économie de 326 GWh, dont 191 GWh pour le transport de personnes, 40 GWh pour le transport de marchandises et 95 GWh pour le transport de transit. A noter : en retirant le transit du périmètre, le potentiel gisement est de 51%.

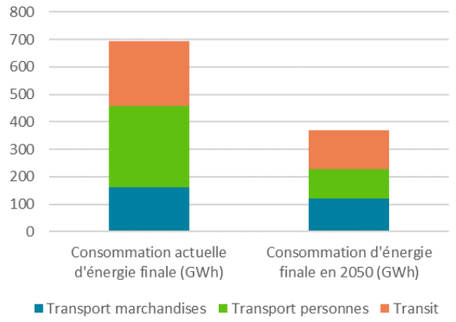


Figure 22 : Consommation d'énergie finale actuelle et potentielle du transport routier (diagnostic PCAET)

Certaines solutions sont pointées :

- L'autopartage : 1 véhicule en autopartage sur la commune du Bourget du Lac (Technolac) et 6 véhicules à Aix-les-Bains sont en autopartage;
- Le covoiturage : la plateforme en ligne BlaBlaCar Daily sont déjà fonctionnelles ;
- Les transports en commun ;
- Les transports actifs comme le vélo ;
- L'intermodalité, avec des parkings près des gares par exemple ;
- La lutte contre l'étalement urbain : modérer les autorisations de construction dans les zones éloignées ;
- La limitation de la vitesse, qui permet de consommer moins de carburant : réduire la vitesse de 10 km/h apporte une économie de carburant d'environ 1 litre/100 km.
- La limitation la circulation de poids lourds en ville, en créant des plateformes logistiques extérieures ;
- La réduction des transports alimentaires en encourageant une consommation de produits locaux (comme le projet de la Cantine Centrale Eco-Responsable de Leztroy qui utilise des produits locaux).

5 BIODIVERSITE ET MILIEUX NATURELS

5.1 LE MILIEU NATUREL

5.1.1 Cartographie des grands ensembles naturels du territoire

Le territoire d'étude offre une grande diversité de milieux naturels. Tout d'abord, le milieu aquatique et humide composé par le lac du Bourget, les nombreux marais et zones humides (marais de Chautagne, zones humides du Sud de l'Albanais, etc.) Ainsi, que les cours d'eau. On note aussi la présence de nombreux monts et montagnes (Mont du Chat, Montagne de la Biolle, etc.) de part et d'autre du lac et sur lesquels le milieu forestier est majoritairement présent. Au sud/sud-est du lac du Bourget est implantée la principale zone urbaine qui s'étend de la ville du Bourget du lac jusqu'à Aix-les-Bains et qui accueille l'aéroport de Chambéry-Savoie/Terminal Affaires. Enfin, le reste du territoire est principalement composé par des milieux ouverts de types prairies et cultures agricoles.

Les milieux aquatiques et humides

Les milieux aquatiques et humides couvrent une importante surface du territoire d'étude en raison de la présence du Lac du Bourget, des cours d'eau et des zones humides.

Le Lac du Bourget

- Longueur totale 18 Km ;
- Largeur maximale 3,4 Km ;
- Surface du plan d'eau 44,5 Km^2 ;
- Altitude moyenne 231,5 m ;
- Profondeur maximale 147 m ;
- Profondeur moyenne 80 m ;
- Volume d'eau total 3,6 Milliards de m^3 .

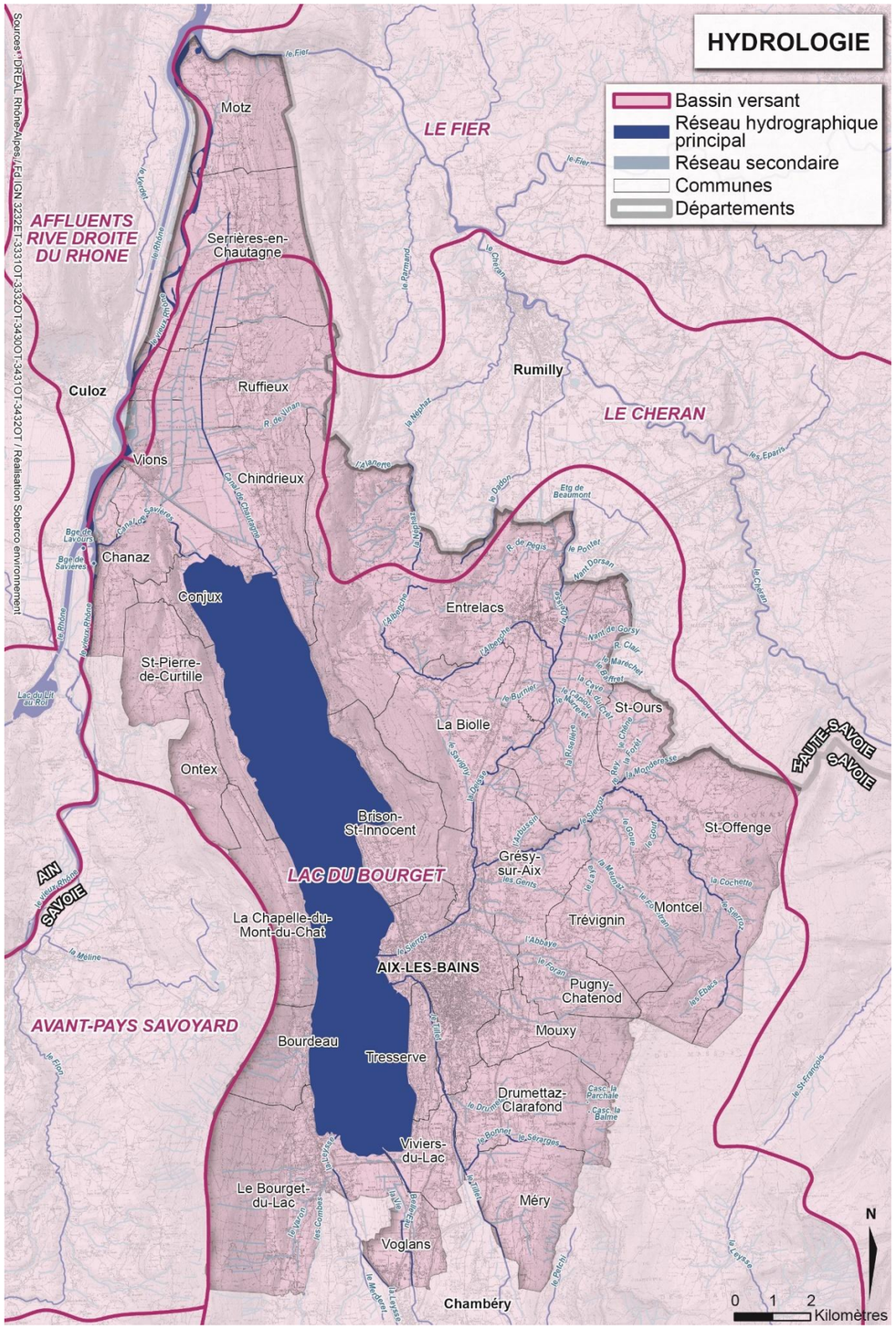
Le lac du Bourget est la plus grande réserve naturelle d'eaux douces, d'origine glaciaire, de France. Il est étroitement relié au Haut-Rhône via des marais littoraux soit tourbeux (prolongé par les marais de Lavours) soit limoneux.

Géo morphologiquement ce site se trouve entre les chaînons calcaires des Alpes et du Jura, occupant Ainsi, une faille façonnée par les glaciations. Hydrologiquement, le lac naturel se déverse dans le fleuve Rhône avec un phénomène de crues observé surtout en périodes hivernales et printanières. La qualité de l'eau est dite méso-eutrophe, plutôt en bon état, en partie dû à la réalisation de grands travaux d'assainissement dans les années 1970, afin de limiter son l'eutrophisation.

L'observatoire de la biodiversité de Savoie a Ainsi, pu recenser plus de 3 300 espèces (plus de 1 500 sont des plantes à fleurs et plus de 1 100 sont des lépidoptères/papillons), sur le site du lac du Bourget et ces montagnes.

En effet, grâce à sa masse d'eau colossale d'une part, aux falaises et aux dalles calcaires de ses abords immédiats d'autre part, les conditions climatiques sont adoucies et permettent Ainsi, l'accueil d'une biodiversité riche et variée. De ce fait, il y a à certains endroits un climat presque provençal, permettant à quelques espèces végétales et animales méditerranéennes de prospérer. On peut Ainsi, y admirer l'érable de Montpellier, le figuier, le buis, l'érable à feuilles d'obier, le chêne pubescent et les cheveux de Vénus (petites fougères).

Encore presque à l'état sauvage à certains endroits, le lac du Bourget est un important couloir de migration et un havre pour de nombreux oiseaux. On peut rencontrer sur le lac, outre le canard colvert et la poule d'eau, le cygne tuberculé, le foulque macroule, le fuligule morillon, le blongios nain, l'avocette élégante, le harle bièvre. Les falaises autour du lac sont aussi le territoire de grands rapaces tels le milan noir, le faucon pèlerin et le hibou grand-duc.



Le réseau hydrographique

Le réseau hydrographique qui alimente le lac du Bourget draine un bassin versant de 588 km² et compte cinq principaux tributaires :

- La Leysse (296 km²) ;
- Le Sierroz (133 km²) ;
- Le Tillet (49,5 km²) ;
- Le Grand Canal de Chautagne (43,5 km²).

On retrouve également le Canal de Savières, dont le sens d'écoulement varie selon le débit du Rhône et le niveau du lac, remplit tantôt la fonction d'exutoire du lac, tantôt celle de tributaire.

Ces tributaires sont, pour la plupart, alimentés en tête de bassin par des torrents de granulométrie grossière de nature calcaire. Les berges offrent en général une très bonne résistance à l'érosion hydraulique du fait d'une forte présence d'argile dans la composition pédologique.

Seuls la Leysse et le Sierroz conservent un caractère pseudo torrentiel jusqu'à leur embouchure dans le lac. Le Tillet, et le Grand Canal, bien qu'alimentés latéralement par des torrents, présentent des tronçons avals aux eaux plus calmes. Dans la plaine, la Leysse présentait autrefois les caractéristiques d'une rivière à tresses consécutives, aujourd'hui, la Leysse est endiguée sur ses 15 km aval. Avant d'être endigué sur son cours aval, le Sierroz débordait régulièrement au gré des crues sur son cône de déjection, changeant régulièrement le tracé de son lit. Le Sierroz est désormais endigué dans toute la traversée aixoise.

Dans la traversée des zones urbaines, l'artificialisation des berges, du fond et du tracé en plan des rivières a considérablement appauvri leur diversité biologique, déjà mise à mal par des pollutions intermittentes.

Globalement, la qualité physico-chimique est plutôt bonne. Les rivières souffrent essentiellement de pollutions intermittentes et diffuses, plus traumatisantes en période de temps de pluie.

Enfin, le débit centennal spécifique de la Leysse et du Sierroz avoisine 1 m3/s/km². Le régime des eaux est très variable selon les événements météorologiques. L'exemple de la Leysse à la sortie de Chambéry est édifiant : le débit a atteint 130 m3/s en 2 h (orage de juillet 1995) et 160 m3/s en 24 h (perturbation océanique de février 1990). Les étiages sévères peuvent entraîner des assecs sur la Leysse et le Sierroz.

Les zones humides

En 2002, un inventaire des tourbières de la région Rhône-Alpes a été coordonné par le Conservatoire Rhône-Alpes des Espaces Naturels (CREN) et effectué, en Savoie, par le Conservatoire du Patrimoine Naturel de la Savoie (CPNS) le Centre Ornithologique Rhône-Alpes (CORA-73) et la Société Mycologique et Botanique de la Région Chambérienne (SMBRC). Seules les tourbières de plus d'un hectare présentant des habitats naturels d'intérêts communautaires ont été recensées. Ainsi, 623 tourbières (réparties sur 10 111 ha) ont été inventoriées en région Rhône-Alpes. La Savoie en héberge à elle seule 150 qui représentent 2 950 ha soit près de 30 % de la superficie régionale. Un patrimoine d'autant plus exceptionnel que tous les types de tourbière sont présents dans le département : Tourbière alcaline, acide ou mixte ; Marais tufeux ; Gazon artico-alpin.

Sur le territoire d'étude, 5 tourbières ont été identifiées, toutes de type alcalin et toutes font l'objet d'une protection réglementaire et/ou d'une gestion contractuelle :

- Marais des villards, **APPB** (21 ha) ;
- Marais du Parc, **APPB** (7 ha) ;
- Marais de Chautagne, **acquis par le Conservatoire du Littoral** (676 ha) ;
- Grand marais, **APPB** (12 ha) ;
- Marais de Bange, **ZNIEFF** (5 ha).

Le milieu forestier

Le milieu forestier recouvre une importante superficie du territoire d'étude, principalement composé par des formations de mélanges de feuillus. La présence de résineux est bien moindre et beaucoup plus aléatoire. Quelques stations ont été recensées à l'Est des communes de Motz, Serrieres-en-Chautagne et Ruffieux mais aussi sur les communes de La Biolle, Saint Offenge, Bourdeau et le Bourget du Lac. Elles se composent majoritairement par un mélange de conifères avec quelques stations de Mélèze et de Douglas.

Le milieu ouvert

Le milieu ouvert est peu représentatif du territoire d'étude. Il s'apparente principalement à la présence de prairies permanentes et de pâtures.

Le milieu agricole

En 2014, le sol agricole couvrait 162 779 hectares du département de Savoie. Sur le territoire d'étude, les surfaces agricoles sont majoritairement utilisées pour la culture de céréales et pour des prairies permanentes. Plus précisément, le Nord et l'Est du territoire est exploité pour de la culture céréalière (maïs, orge et blé) Ainsi, que par des prairies permanentes. Au Sud, on retrouve également des céréales et des prairies mais aussi des vergers et des cultures de protéagineuses. Le milieu agricole est principalement regroupé aux alentours des cours d'eau : le canal de Chautagne ; l'Albenche ; la Diesse ; le Sierroz. Enfin, on peut signaler la présence de vignes, sur les coteaux au Nord et le long de la rive Est du lac du Bourget.

Autres milieux

Milieu rocheux

Ce type de milieu est principalement représenté par le « Chainon de la Montagne des Princes, du Gros Foug et de la Montagne de Cessens » et la « Montagne de l'Epine et le Mont du Chat ». Même si ce n'est pas le milieu le plus significatif du territoire d'étude, il représente un fort intérêt biologique. En effet de par ses caractéristiques, de nombreuses espèces remarquables peuvent évoluer durablement, telles que le Grand-Duc ou le Faucon pèlerin. On observe aussi diverses espèces d'orchidées ou bien la Primevère oreille d'ours. Enfin, des populations de chauves-souris ou des colonies de Chamois ont aussi pu être recensées.

Pelouses sèches

Bien que reconnues comme habitat d'intérêt européen, les pelouses calcaires sont des espaces naturels qui tendent à disparaître. L'abandon du pastoralisme et la généralisation de l'agriculture intensive sont les principales causes de cette régression et impactent donc de nombreuses espèces.

Le CEN73 a répertorié et inventorié ce type de milieu entre 2009 à 2013. Ainsi, plus de 4 000 pelouses sèches ont été à ce jour intégrées à l'inventaire, soit plus de 7 500 ha (soit 1,2 % de la surface du département).

En recoupant le travail de prospection du CEN73 avec les zonages d'inventaires (ZNIEFF) identifiés sur le territoire, trois grands ensembles de pelouses sèches sont localisées sur notre territoire d'étude :

La Buffaz

Présent sur la commune de Brison-Saint-Innocent, le coteau sec de la Buffaz couvre 11,6 ha de la rive orientale du lac du Bourget. La butte de la Buffaz est le seul relief en exposition plein sud situé sur les rives du lac. Landes, lapiaz et éboulis donnent au paysage une physionomie méditerranéenne. La végétation se compose d'un cortège d'espèces adaptées à la chaleur et à la sécheresse. Parmi les plus remarquables figurent : l'aster amelle qui bénéficie d'une protection nationale, Ainsi, que l'orlaya à grandes fleurs, le pistachier térébinthe, le baguenaudier arborescent, le stipe à tige laineuse et le rouvet blanc. A titre d'exemple, le coteau de la Buffaz constitue le territoire de chasse privilégié du circaète Jean-le-Blanc et du faucon pèlerin.

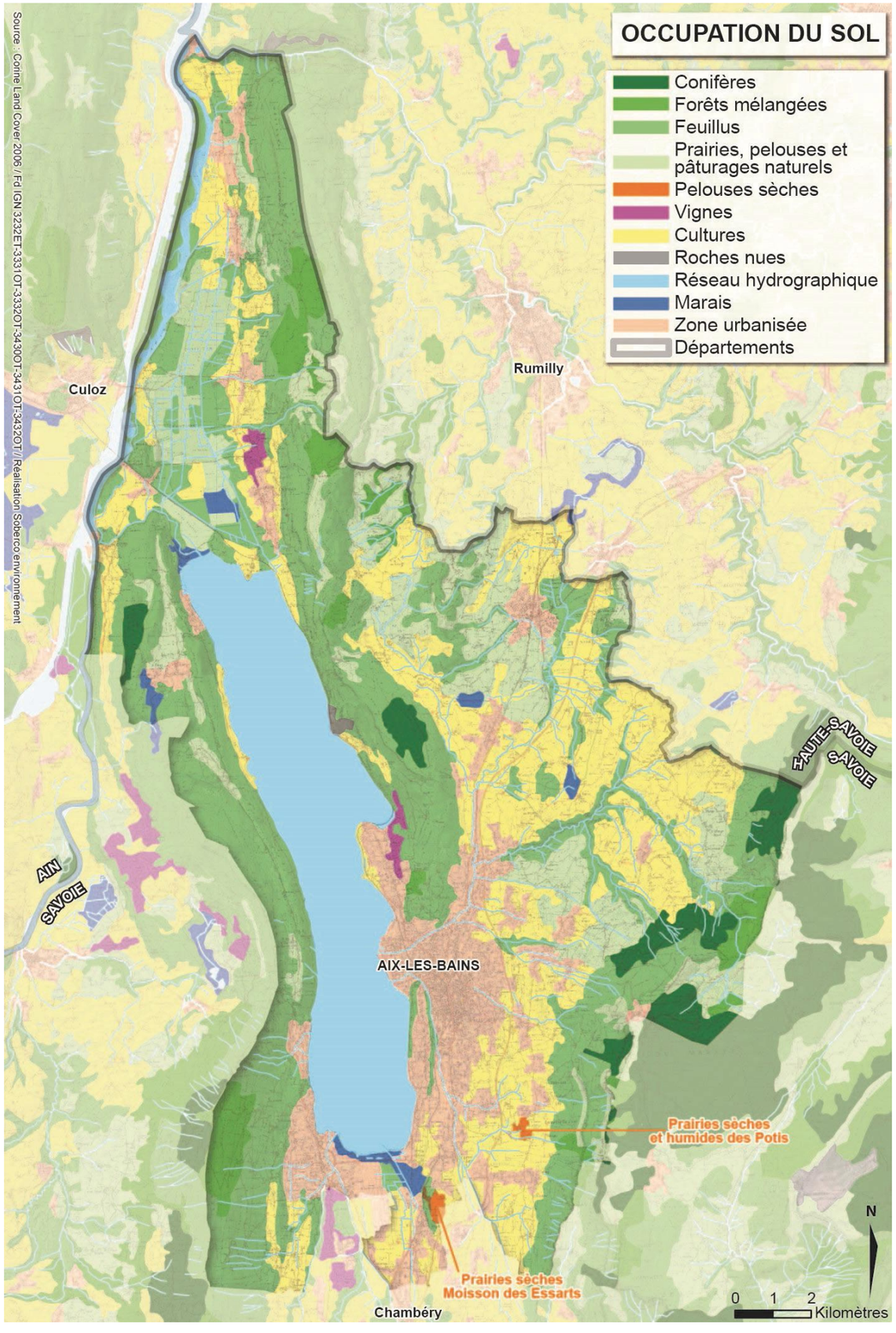
Les prairies sèches et moissons des Essart

Sur la commune de Viviers-le-Lac et d'une superficie de 37 ha, la butte des Essarts a conservé un patrimoine végétal tout à fait remarquable, grâce au maintien d'une agriculture extensive. Ceci est particulièrement vrai pour la flore messicole (flore sauvage poussant dans les cultures de céréales), avec le Gypsophile des murailles et le Bunias fausse-roquette (espèce pour laquelle il s'agit des dernières stations savoyardes). Mentionnons aussi la présence d'autres plantes rares comme le Trèfle strié et la Valérianelle sillonnée. Le flanc ouvert de la colline, de par son exposition et sa pente, héberge également des lambeaux de pelouses très sèches diversifiées parmi les buis.

Les prairies sèches et humides des Potis

Ce site est présent sur la commune de Drumettaz-Clarafond et possède une superficie de 22 ha.

La grande diversité biologique du secteur des Potis est à attribuer à la juxtaposition de zones sèches et humides, Ainsi, qu'au maintien de pratiques agricoles extensives. La présence d'une vingtaine d'espèces d'orchidées en constitue un symbole éloquent. Parmi ces dernières, mentionnons ici la présence des Ophrys bourdon et abeille Ainsi, que du fugace Orchis bouc qui côtoie, à quelques dizaines de mètres, l'Orchis des marais, la Gymnadénie odorante et l'Ophioglosse (ou "Langue de serpent"). Citons enfin la présence d'une espèce beaucoup plus discrète, ici dans l'une de ses rares localités savoyardes : la Gaudinie fragile.



5.1.2 Les protections naturelles et règlementaires du territoire

Les sites RAMSAR

Rappels concernant la convention de RAMSAR

La convention de Ramsar sur les zones humides est un traité intergouvernemental adopté le 2 février 1971 à Ramsar en Iran. La convention est entrée en vigueur en 1975 et regroupe aujourd'hui 169 pays. Cette convention adopte une optique large pour définir les zones humides qui relèvent de sa mission, à savoir marais et marécages, lacs et cours d'eau, prairies humides et tourbières, oasis, estuaires, deltas et étendues à marée, zones marines proches du rivage, mangroves et récifs coralliens, sans oublier les sites artificiels tels que les bassins de pisciculture, les rizières, les réservoirs et les marais salants.

La désignation de sites au titre de la Convention de Ramsar constitue un label international qui récompense et valorise les actions de gestion durable dans ces zones et encourage ceux qui les mettent en œuvre. La liste des zones humides d'importance internationale comporte à ce jour plus de 2 200 sites pour une superficie de près de 215 millions d'hectares. La France compte 44 sites Ramsar pour une superficie de plus de 3,5 millions d'hectares (fin 2015).

Le Lac du Bourget et le Marais de Chautagne

Date de création : 02/02/2003

Superficie : 5500 ha

Code national : FR7200021

Le site réunit le lac du Bourget, plus grand lac naturel alpin de France (45 km²), et la vaste tourbière de Chautagne. Le lac joue un rôle essentiel dans la maîtrise des crues et la prévention des inondations. La nappe aquifère de Chautagne représente quant à elle la plus importante réserve d'eau potable de la région Rhône-Alpes. Le lac (3,6 milliards de m3) et la Chautagne sont extrêmement dépendants du Rhône, qui se déverse en eux lors des grandes crues, phénomène malheureusement raréfié depuis l'aménagement hydroélectrique du Rhône. Il en résulte un déficit en submersion (atterrissement des marais, érosion des hélophytes littorales) mais aussi en alluvionnement du lac (déficit sédimentaire). Le lac lui-même alimente plusieurs communes en eau potable, sa nappe est relativement peu étendue ; il est utilisé comme bassin d'écrêtement des crues du Rhône, ce qui a conduit à instaurer des niveaux bas (augmentation de la capacité de rétention).

Les vastes milieux aquatiques de ce site présentent une diversité et une richesse remarquables du point de vue écologique. Ne gelant jamais, ce territoire est un refuge pour l'hivernage des oiseaux et la reproduction de nombreux animaux. Plus de 20 000 oiseaux y séjournent chaque hiver, la moitié du lac étant en réserve de chasse et la surface des herbiers y étant importante. On y trouve aussi une flore remarquable avec des espèces protégées au niveau national et une faune sauvage très riche. Castor, crapaud sonneur à ventre jaune, héron pourpré, busard des roseaux... s'y reproduisent ; de nombreuses espèces de poissons telle la blennie fluviatile ou le lavaret corégone (endémique) peuplent également le lac.

Les activités humaines sur le site sont la pêche professionnelle, la fauche agricole, et le tourisme (fluvial, de pêche, promenades, gastronomie, découverte naturaliste...).

Toutefois, l'abaissement général de la nappe phréatique, la régulation du niveau du lac, l'intensification des pratiques agricoles et la pression touristique sont des menaces pour la préservation du caractère naturel du site.

Pour maintenir la biodiversité présente sur le site, une grande partie des berges du lac est restée naturelle (50 %), soit rocheuse soit en roselières (11 km). L'emprise humaine reste forte (voies de communication et urbanisme), mais l'activité touristique est concentrée en quelques points seulement (plages, nautisme).

Enfin, des programmes de conservation voient le jour : recréation de milieux aquatiques, obturation de drains, projet d'une plus grande amplitude pour réguler le lac, remplacement de peupleraies par des zones naturelles de marais ou de forêts naturelles... et l'ensemble du bassin versant du lac fait l'objet d'un contrat de bassin versant permettant en autres, la gestion des zones humides.

Arrêté Préfectoral de Protection de Biotope (APPB)

Rappels concernant les Arrêtés Préfectoraux de Protection de Biotopes (APPB)

Les APPB permettent de prévenir la disparition d'espèces protégées (figurant sur la liste prévue à l'article R411-1 du Code de l'Environnement), en fixant, par arrêté préfectoral, des mesures tendant à favoriser, sur tout ou partie d'un territoire, la conservation des biotopes tels que mares, marécages, marais, haies, bosquets, landes, dunes, pelouses ou toute autres formations naturelles, peu exploitées par l'homme, dans la mesure où ces biotopes ou formations sont nécessaires à l'alimentation, à la reproduction, au repos ou à la survie de ces espèces, et cela même si la présence de cette espèce se limite à certaines périodes de l'année.
Les arrêtés de biotope sont créés par le préfet après avis de la Commission Départementale de la Nature, des Sites et des Paysages, la Chambre d'Agriculture et éventuellement de l'Office National des Forêts et des communes concernées. La règlementation fixée peut être temporaire, certaines espèces ayant besoin d'une protection particulière de leur milieu à certaines phases de leur cycle de vie

Quatre APPB sont présents sur le territoire d'étude :

Les rives sud du lac du Bourget

Date de création : 06/10/1988

Superficie : 131,48 ha

Code national : FR3800203

Cet APPB ne concerne que les communes du Bourget du lac et de Viviers du lac. Cet ensemble forme le seul espace naturel autour du lac protégé réglementairement (APPB) et n'ayant pas connu d'aménagements importants. Au sud, il est composé d'une mosaïque de prairies, de boisements humides, de mares et d'étangs, qui se prolongent par des roselières terrestres et aquatiques. Au nord, il est en continuité avec le domaine public lacustre, où se développe un cordon de végétation littorale : herbiers et roselières aquatiques.

L'atout naturaliste de cet ensemble composé de milieux lacustres et de marais lui vient aussi de sa situation sur un axe majeur de migration des oiseaux entre le nord et le sud de l'Europe : le lac du Bourget est à la fois site d'hivernage (d'intérêt mondial), de halte migratoire et de reproduction pour plus de 200 espèces d'oiseaux. Enfin, depuis le début des années 2000, cet espace naturel est le support d'un programme de réintroduction de la cistude d'Europe, tortue protégée dont ne réside qu'un seul noyau de population en Rhône-Alpes (Nord Isère). Sur ce site, on note la présence de deux espèces d'oiseaux caractéristiques, l'une est menacée : *Ardea alba* (grande aigrette) et l'autre règlementée : *Sturnus vulgaris* (étourneau sansonnet).

Le Conservatoire d'espaces naturel de Savoie conduit la gestion du site afin d'optimiser la richesse biologique du site. Pour ce faire, il a déjà mené plusieurs opérations de restauration entre 1995 et aujourd'hui comprenant des actions de broyage des roseaux, abattage et dessouchage des aulnes, Ainsi, que de fauches et un plan de gestion a été rédigé avec plusieurs objectifs :

Préserver l'intégrité de la zone humide, améliorer ses fonctionnalités et les échanges entre compartiments,

- Maintenir et améliorer l'état de conservation des habitats,
- Conserver et restaurer la biodiversité sur le site,
- Organiser l'accueil du public au regard de la sensibilité du site,
- Encadrer les usages sur le site pour répondre aux objectifs de conservation,
- Mettre en place une gouvernance sur le site.

Marais des Villards et du Parc

Date de création : 27/11/1992

Superficie : 61,61 ha

Code national : FR3800191

Cet APPB concerne uniquement la commune de La Biolle. Sur le marais de Villard une centaine d'espèces végétales remarquables dont 2 protégées au niveau national et 5 à l'échelle régionale ont été recensées.

En ce qui concerne le marais du Parc, 1 espèce végétale rare est protégée au niveau national et 6 au niveau régional. On note également la présence d'une avifaune très riche avec 49 espèces protégées.

L'objectif principal de gestion du site est de protéger le milieu humide et marécageux pour préserver de la ressource en eau et les espèces végétales et animales menacées présentes sur ce site.

Ile de Chautagne-Malourdie

Date de création : 17/09/1990

Superficie : 559,17 ha

Code national : FR3800209

Ce site ne concerne que les communes de Motz, Serrieres-en-Chautagne et Ruffieux. Le site se situe au nord de la Chautagne dans le lit du Rhône, entre les chaînons jurassiens du Grand Colombier à l'ouest, et du Gros Foug à l'Est et s'étend sur deux départements : l'Ain et la Savoie. De nombreuses espèces d'oiseaux sont présentes dont une vingtaine sont protégées Ainsi, qu'une espèce de mammifère : Castor fiber (castor d'Europe).

Ainsi, sur le site il est strictement interdit :

- La collecte de minéraux, fossiles, pièces archéologiques (sauf autorisation pour études scientifiques),
- Le développement d'activités agricoles et industrielles,
- Les travaux publics ou privés susceptibles de modifier l'état ou l'aspect des lieux,
- L'installation de panneaux publicitaires,
- Toutes sortes de campements,
- La pratique de sports motorisés,
- La navigation ou le stationnement,
- L'abandon ou le dépôt d'objets,

Sont autorisées sous encadrement les activités pastorales et forestières.

Le marais des Puits d'Enfer et le Grand marais

Date de création : 1993

Superficie : 31,5 ha

Code régional : 73030003

Cet APPB ne concerne que la commune de Saint-Pierre-de-Curtille. Ces deux sites sont des tourbières alcalines composées de prairies humides où fleurissent l'Orchis des marais, la Spiranthe d'été et d'autres espèces végétales remarquables. On y retrouve également une faune riche où plusieurs espèces de papillons en forte régression sont présentes. Cet ensemble de zones humides est aussi un important site de reproduction pour les amphibiens (Grenouille agile, Grenouille rousse, Triton alpestre, etc.). Globalement, 25 espèces ont été identifiées : 4 amphibiens, 3 insectes, 1 oiseau et 16 plantes.

NATURA 2000

Rappels concernant les sites Natura 2000

La directive "Habitats"

La directive "Habitats" n° 92 / 43 du 21 mai 1992 de la Commission Européenne a mis en place une politique de conservation des habitats naturels, de la faune et de la flore sauvages afin d'assurer le maintien de la biodiversité sur le territoire européen. Ces zones naturelles sensibles constitueront le réseau écologique européen intitulé "Natura 2000" à l'échéance 2004. Les sites retenus ont fait l'objet d'une première définition et sont actuellement en cours d'intégration dans le futur réseau des Zones Spéciales de Conservation afin de préserver les habitats naturels d'intérêt communautaire. Sur chacun des sites retenus, il doit ensuite être défini, en concertation avec les acteurs locaux, les objectifs et les mesures de gestion des habitats naturels concernés, Ainsi, que leurs modalités d'application

Sur le territoire d'étude, 4 zones Natura 2000 ont été identifiées, 3 au titre de la Directive « Habitats » (Site d'Intérêts Communautaires (SIC)), 1 au titre de la Directive « Oiseaux » (Zone de Protection Spéciale (ZPS)) et une Zones Importantes pour la Conservation des Oiseaux (ZICO) :

Ensemble lac du Bourget, Chautagne, Rhône

- ***SIC :***

Date de création : 07/12/2004

Superficie : 8 204 ha

Code : FR8201771

On retrouve principalement un habitat d'eau douce (eaux stagnantes, eaux courantes) avec néanmoins la présence de forêts caducifoliées Ainsi, que des marais et tourbières. D'un point de vue communautaire, le site permet le maintien et la sauvegarde de plusieurs espèces et habitats tels que le sonneur à ventre jaune, la Lamproie de Planer, les forêts alluviales ou encore les herbiers et rosières aquatiques.

Vulnérabilité du site :

- Dépendances aux importantes variations hydrauliques du Rhône,
- Reboisement naturel des zones humides,
- L'abandon des pratiques traditionnelles de fauches et de pâturages qui entraine une régression de la diversité biologique.

- **ZPS :**

Date de création : 24/04/2006

Superficie : 8 204 ha

Code : FR8212004

Ce site est également classé en ZPS en raison de la juxtaposition de plusieurs habitats aquatiques (plans d'eau, herbiers aquatiques, etc.) propices au maintien de nombreuses espèces d'oiseaux, plus particulièrement durant la période de reproduction où plus de cent espèces ont pu être inventoriées sur le site. Ce dernier est également un lieu d'hivernage pour plusieurs espèces d'oiseaux.

Vulnérabilité du site :

- Aménagements hydroélectriques sur le fleuve Rhône risquant d'altérer le dynamisme fluvial avec pour conséquences éventuelles la modification des phénomènes hydrologiques, l'eutrophisation, la dégradation de la vie aquatique du fleuve, la perte des petits milieux aquatiques périphériques…,
- Dégénérescence des roselières aquatiques (lac du Bourget notamment),
- Atterrissement des marais littoraux
- Dérangement des oiseaux en période de nidification ou d'hivernage,

- Abandon des pratiques agricoles traditionnelles sur les prairies humides conduisant à une évolution vers le boisement,
- Intensification de certaines pratiques agricoles se traduisant par du drainage ou de la mise en culture de prairies.

Réseau de zones humides de l'Albanais

Date de création : 22/12/2009

Superficie : 599 ha

Code : FR8201772

L'habitat naturel du site est exclusivement composé par des marais, bas marais et tourbières. La formation de cette importante densité de zones humides est majoritairement due aux nombreuses dépressions qui composent le relief. Ce réseau de zones humides rassemble la plupart des types de végétation de marais neutro-alcalins présents dans les plaines savoyardes.

Vulnérabilité du site :

- Urbanisation périphérique (enclavement),
- Dégradation de la qualité de l'eau des bassins-versants (agriculture intensive, rejets d'eaux usées industrielles ou domestiques),
- Réduction de l'alimentation en eau et assèchement (rabaissement de nappe
- par drainage ou incision de lits de cours d'eau,
- Reboisement naturel après interruption des pratiques de fauche,
- Remblaiement sauvage.

Réseaux de zones humides, pelouses, landes et falaises de l'Avant pays savoyard

Date de création : 07/12/2004

Superficie : 3 156 ha

Code : FR8201770

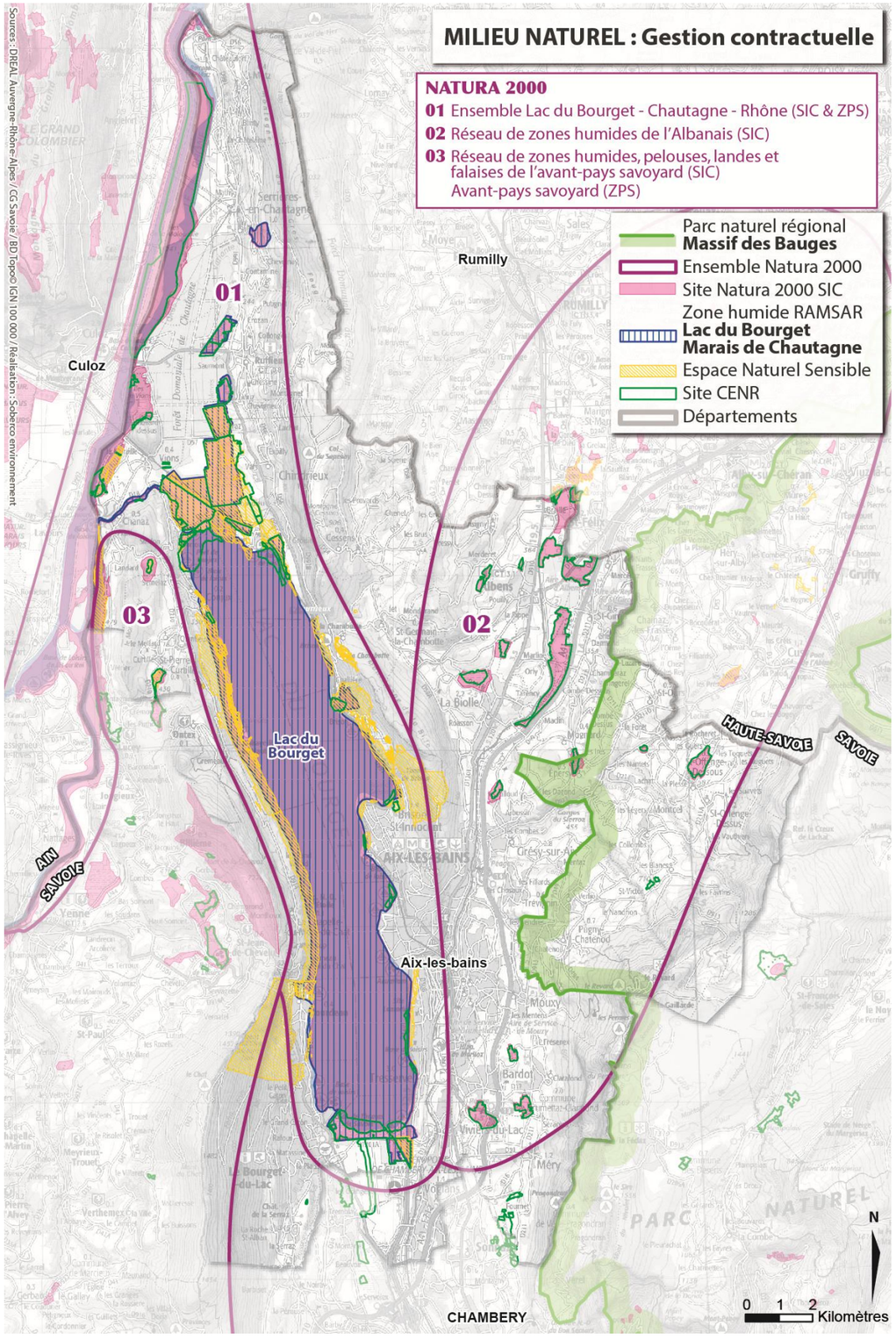
Seule la commune de Chanaz est concernée par ce site. Comme son nom l'indique, les principaux habitats sont les forêts caducifoliées, les rochers et éboulis, les eaux douces intérieures et les landes et broussailles. L'ensemble de ces sites dispersés permet de regrouper sur une surface totale limitée, douze habitats d'intérêt communautaire. On note également la présence d'un grand nombre d'espèces d'intérêt communautaire (2 poissons, 1 amphibien, 1 plante, 8 invertébrés, 6 chiroptères).

Vulnérabilité du site :

- ⇨ Régression progressive des roselières,
- ⇨ Fermeture progressive des zones de marais.

On peut également noter la présence de 4 autres SIC à proximité du périmètre du territoire d'étude :

- Le Plateau du Retord et la Chaine du Grand Colombier (3 623 ha),
- Le Marais de Lavours (423 ha),
- La tourbière des Creusates (12 ha),
- Le Rebord méridional du massif des Bauges (1 170 ha).



❖ ***ZICO***

Rappels concernant les Zones Importantes pour la Conservation des Oiseaux (ZICO)

La directive européenne n°79-409 du 6 avril 1979 relative à la conservation des oiseaux sauvages s'applique à tous les états membres de l'union européenne. Elle préconise de prendre « toutes les mesures nécessaires pour préserver, maintenir ou rétablir une diversité et une superficie suffisante d'habitats pour toutes les espèces d'oiseaux vivant naturellement à l'état sauvage sur le territoire européen ». Les mêmes mesures doivent également être prises pour les espèces migratrices dont la venue est régulière. Dans ce contexte européen, la France a décidé d'établir un inventaire des Zones Importantes pour la Conservation des Oiseaux (ZICO). Il s'agit de sites d'intérêt majeur qui hébergent des effectifs d'oiseaux sauvages jugés d'importance communautaire ou européenne.

Le Lac et les marais du Bourget

Principalement composé par le lac, des marais, prairies humides et terres agricoles ce site a été classé en 1991 comme zone Importante pour la Conservation des Oiseaux (ZICO) en raison des vastes milieux aquatiques où la diversité et la richesse écologique est remarquable. Ne gelant jamais, ce territoire est un refuge pour l'hivernage des oiseaux et la reproduction de nombreux animaux. Plus de 20 000 oiseaux y séjournent chaque hiver. Enfin, la moitié du lac est en réserve de chasse, la surface des herbiers y étant importante.

Les Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF)

Rappels concernant les Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF)

Les zones de type II : Elles constituent de grands ensembles naturels riches et peu modifiés par l'homme ou offrant des potentialités biologiques importantes et dans lesquelles il importe de respecter les grands équilibres écologiques (domaine vital de la faune sédentaire ou migratrice…).
Les zones de type I : Elles constituent des secteurs d'une superficie généralement limitée caractérisés par la présence d'espèces, d'associations d'espèces ou de milieux rares, remarquables ou caractéristiques du patrimoine national ou régional. Ces zones sont particulièrement sensibles à toutes transformations pouvant intervenir dans leur périmètre ou à proximité immédiate de ce dernier.
Sur le territoire d'étude, 43 ZNIEFF de Type I et 6 ZNIEFF de Type II ont été identifiés.

ZNIEFF de Type II

❖ *Chainon de la Montagne des Princes, du Gros Foug et de la Montagne de Cessens*

Superficie : 7 691,35 ha

Identifiant national : 820031618

Ce long chaînon dissymétrique dépasse quelque peu les 1000 m d'altitude et est géologiquement rattaché au massif jurassien. Le massif est couvert principalement de boisements feuillus et ne conserve plus que de rares pâturages. Une barre rocheuse précédée d'éboulis, très bien exposée, se développe sur le flanc ouest du plissement.

Ces conditions particulières participent à une forte diversité biologique. Celle-ci s'exprime par la présence de types d'habitats naturels remarquables (pelouses calcaires semi-arides…), mais aussi à travers une flore de grand intérêt. On note l'abondance des espèces méridionales parvenant ici en limite de leur aire de répartition (Erable de Montpellier, fougère Capillaire, Sumac fustet, Orlaya à grandes fleurs, Pistachier térébinthe, Stipe plumeuse…), ou de celles caractérisant les pelouses sèches (Ail joli, Aster amelle, Mélampyre à crêtes…) et les rochers (Primevère oreille d'ours).

L'ensemble présente par ailleurs un intérêt ornithologique élevé, compte tenu de son intérêt pour les espèces rupicoles (Grand-Duc d'Europe, Faucon pèlerin, Hirondelle de rochers, Martinet à ventre blanc…), et abrite des colonies de Chamois.

Il remplit en outre une évidente fonction de corridor écologique, formant l'une des principales liaisons naturelles entre les massifs subalpins et l'arc jurassien.

L'ensemble présente par ailleurs un grand intérêt paysager, (site du Val de Fier), géomorphologique et biogéographique (stations botaniques en situation marginale : « colonies méridionales » et autres).

Sur le site, **91 espèces** ont été recensées dont certaines étant à statut réglementé : 1 insecte, 1 mammifère, 13 oiseaux, 3 poissons et 1 plante.

❖ *Les Hauts Rhône à l'aval du Barrage de Seyssel*

Superficie : 3 330,44 ha

Identifiant national : 820030955

Ce site concerne le cours du Rhône et ses annexes fluviales, profondément modifié par les aménagements hydrauliques.

Néanmoins, il subsiste certains témoins des « Lônes » (milieux humides annexes alimentés par le cours d'eau ou la nappe phréatique, correspondant souvent à d'anciens cours ou à d'anciens bras), ou des « brotteaux » couverts de riches forêts alluviales installés sur les basses terrasses. La flore présente un grand intérêt (Epipactis du Rhône, Ache rampante…).

Cette partie du fleuve s'inscrivait auparavant dans l'espace fréquenté par les diverses espèces de poissons migrateurs du Rhône et cet axe demeure toujours de grande importance pour la migration des oiseaux.

Le cours du Rhône demeure notamment un corridor écologique remarquable. Ainsi, le Schéma Directeur d'Aménagement et de gestion des Eaux du bassin Rhône-Méditerranée-Corse (SDAGE) fixe des objectifs ambitieux de restauration biologique du fleuve, tant sur le plan de la qualité physique que chimique. Il préconise en particulier le rétablissement des possibilités de migrations des poissons, qu'ils soient amphihalins (Alose feinte du Rhône, Lamproies marine et fluviatile, Anguilles...), ou strictement d'eau douce (Ombre commun).

Le Rhône joue également sur cette partie de son cours un rôle important de zone de stationnement et de dortoir pour l'avifaune migratrice, de zone d'alimentation ou liée à la reproduction des espèces (Ombre commun, Harle bièvre, crapaud Sonneur à ventre jaune, Castor d'Europe...).

Sur le site, **46 espèces** ont été recensées dont certaines étant à statut réglementé : 2 amphibiens, 1 mammifère, 8 oiseaux, 1 poisson et 4 plantes.

❖ *L'Ensemble fonctionnel formé par le lac du Bourget et ses annexes*

Superficie : 7 504,75 ha

Identifiant national : 820010188

Le lac du Bourget est le plus grand lac naturel de France.

Le lac du Bourget s'inscrit dans un paysage montagneux qui appartient géologiquement au Jura, mais forme ici la charnière avec les massifs subalpins des Bauges et de la Chartreuse. Bénéficiant d'un microclimat abrité, il constitue un vaste complexe écologique, environné de zones humides, d'eaux courantes et stagnantes.

Parmi les types d'habitats naturels remarquables représentés, on peut citer les tapis immergés de characées des eaux mésotrophes, ici bien développés. La flore compte des espèces de grand intérêt (Cornifle nageant, Gesse des marais, Liparis de Loesel, naïades, Renoncule langue, Samole de Valerand, Violette élevée…).

Il en est de même en ce qui concerne l'avifaune (Blongios nain, Gorgebleue à miroir, Harle bièvre, fauvettes paludicoles dont la Bouscarle de Cetti…) ; le lac jouant un rôle très important d'accueil pour l'avifaune hivernante.

L'entomofaune est également remarquable (libellules, papillons azurés…), de même que le peuplement d'amphibiens et de reptiles (Cistude d'Europe, Couleuvre d'Esculape, crapaud Sonneur à ventre jaune, Rainette verte…) ou de mammifères (Castor d'Europe, Cerf élaphe, Crossope aquatique et Crossope de Miller…).

Par ailleurs, la faune piscicole lacustre est très riche, avec des hôtes naturels tels que l'Omble chevalier, le « Lavaret », forme locale des corégones, ou la Truite de lac.

L'ensemble présente par ailleurs un grand intérêt paysager (il est cité comme exceptionnel dans l'inventaire régional des paysages), géomorphologique, hydrobiologique et climatique.

Sur le site, **125 espèces** ont été recensées dont certaines étant à statut réglementé : 7 amphibiens, 1 crustacé, 7 insectes, 10 mammifères, 28 oiseaux, 5 poissons, 1 reptile et 6 plantes.

❖ *La Montagne de Lépine et le Mont du Chat*

Superficie : 11 509,6 ha

Identifiant national : 820010361

Le long chaînon jalonné par la Montagne de Charvaz, le Mont du Chat et la Montagne de l'Epine culmine à près de 1500 m d'altitude ; il est géologiquement rattaché au massif jurassien.

Essentiellement boisé, il présente un grand intérêt botanique, avec des types d'habitats forestiers remarquables (hêtraies neutrophiles), mais surtout le développement à exposition favorable de formations rocheuses ou sèches comportant de nombreuses espèces de grand intérêt (Aconit anthora, Aster amelle, nombreuses orchidées, Primevère oreille d'ours…). On rencontre également des stations « abyssales » (altitude particulièrement basse) d'espèces montagnardes, quelques zones humides avec leur cortège typique (Séneçon des marais, Spiranthe d'été…) Ainsi, que certaines espèces alpines ou jurassiennes en limite de leur aire de répartition.

Le massif compte également d'intéressantes populations de chauves-souris, des colonies de Chamois, de nombreux oiseaux rupicoles (Circaète Jean-le-Blanc, Faucon pèlerin, Grand-duc d'Europe…), un beau cortège d'insectes liés aux zones humides (libellules, papillons azurés) et des cours d'eau conservant des populations d'Ecrevisses à pattes blanches.

L'ensemble du site présente par ailleurs un grand intérêt paysager, géologique (gisements fossilifères), géomorphologique et biogéographique (du fait de stations botaniques en situation marginale : « colonies méridionales » et autres)

Sur le site, **80 espèces** ont été recensées dont certaines étant à statut réglementé : 2 amphibiens, 1 crustacé, 4 insectes, 6 mammifères, 8 oiseaux, 5 plantes.

❖ *Les zones humides du Sud de l'Albanais*

Superficie : 8 410,82 ha

Identifiant national : 820009765

L'ensemble du site délimite le bassin versant d'un important réseau de zones humides subsistant dans le sud de l'Albanais.

Il conserve des types d'habitats naturels remarquables (cladiaies), allant de pair avec un grand intérêt floristique (Laîche des bourbiers, Dactylorhize de Traunsteiner et autres orchidées, Renoncule langue, Samole de Valerand…).

La faune est particulièrement bien représentée en ce qui concerne l'avifaune (ardéidés, fauvettes paludicoles, Courlis cendré…), les libellules (bien représentées ici) et les batraciens (Rainette verte…).

Sur le site, **91 espèces** ont été recensées dont certaines étant à statut réglementé : 3 amphibiens, 1 crustacé, 1 insecte, 21 oiseaux, 5 plantes.

❖ *Les Chainons occidentaux des Bauges*

Superficie : 16 372,72ha

Identifiant national : 820000396

La structure du relief est typiquement subalpine (faisceau de plis, synclinaux perchés armés par les calcaires massifs, bassins affouillés dans les roches plus tendres). Le massif des Bauges est circonscrit par des vallées densément urbanisées (agglomérations de Chambéry, Aix-les-Bains, Annecy, Albertville) parcourues par les grandes infrastructures routières.

Malgré cela, le site reste très verdoyant et conserve une forte empreinte montagnarde. L'ensemble présente Ainsi, un grand intérêt botanique, avec un riche cortège d'espèces montagnardes (aconits, Cyclamen d'Europe, Sabot de Vénus, Lycopode en massue, Primevère oreille d'ours…), inféodées aux zones humides (laîches, rossolis, Scheuchzérie des marais, Scirpe de Hudson…), ou aux pelouses sèches (Aster amelle, Fétuque du Valais, orchidées…).

L'avifaune combine des éléments montagnards (Chevêchette d'Europe, Tétras-lyre…) ou méridionaux (Hibou Petit-duc).

L'ensemble présente par ailleurs un grand intérêt paysager (il est cité comme exceptionnel dans l'inventaire régional des paysages) géomorphologique, hydrobiologique et climatique et géomorphologique, compte-tenu notamment du développement des formations karstiques.

Sur le site, **90 espèces** ont été recensées dont certaines étant à statut réglementé : 2 amphibiens, 2 mammifères, 7 oiseaux, 10 plantes.

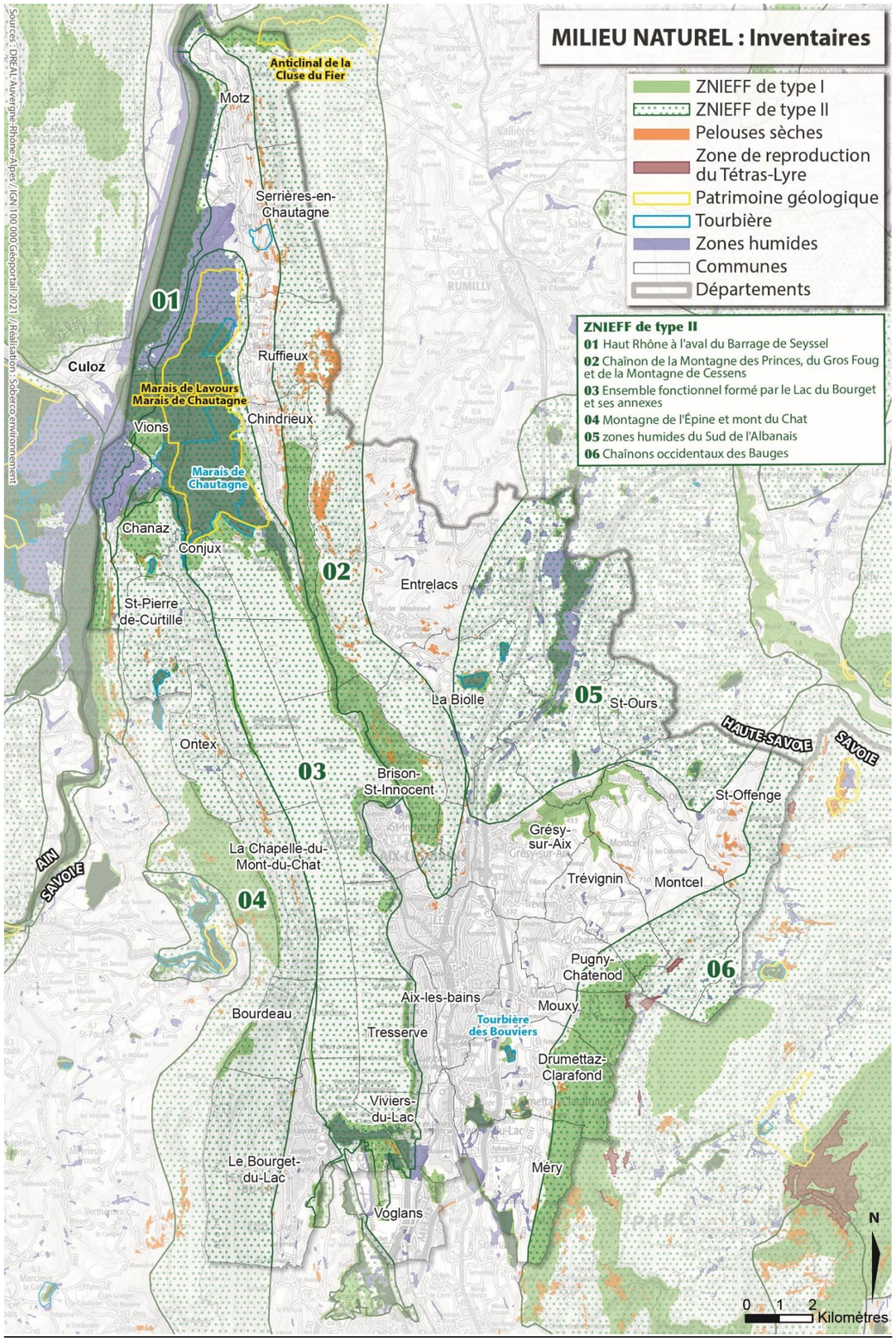
ZNIEFF de Type I

Comme il est souvent le cas, au sein du territoire d'étude, la grande majorité des ZNIEFF de type I sont inscrites dans un périmètre de ZNIEFF de type II :

Numéro national	Nom	Superficie (ha)
ZNIEFF TII	**Chainon de la Montagne des Princes, du GrosFoug et de la Montagne de Cessens**	
TI 820031607	Colonies méridionales des versants de la Chambotte et de la Montagne de Cesseins	882,13
TI 820031616	Val de Fier	533,77
ZNIEFF TII	**Haut Rhône à l'aval du barrage de Seyssel**	
TI 820030942	Cours du Rhône majeur de Seyssel à l'île des Brotteaux	804,38
TI 820030941	Haut-Rhône de la Chautagne aux chutes de Virignin	805,38
TI 820030940	Côtes du Rhône	191,38
ZNIEFF TII	**Chainons occidentaux des Bauges**	
TI 820031242	Falaises et forêts occidentales du Mont Revard	1568,03
TI 820031311	Plateau du Revard	642,54
ZNIEFF TII	**Zones humides du Sud de l'Albanais**	
TI 820031245	Etangs et marais de Crosagny, Beaumont et Braille	56,43
TI 210020079	Marais des Bois	74,73
TI 820031217	Marais des Granges	5,7
TI 820031243	Prairies humides et forêts alluviales de la Deysse	145,74
TI 820031220	Marais du Parc	10,57
TI 820031791	Marais des Villards	2,94
TI 820031250	Prairies humides de Capiou	2,42
TI 820031251	Prairies humides de Droisette	15,7
TI 820030882	Prairies humides des Teppes	9,55
TI 820031969	Marais des Nantets	18,93
TI 820031226	Marais de la Plesse	16,93
TI 820031218	Marais des Ires	11,44
TI 820031221	Marais de Chevilly	16,08
ZNIEFF TII	**Montagne de Lépine et Mont du Chat**	
TI 820031277	Haut de la Charvaz	613,29
TI 820031279	Marais des Puits d'Enfer, le Grand Marais	31,55
TI 820031278	Marais de Bange	19,83
TI 820031281	Hêtraies du Mont du Chat	57,97
TI 820031280	Bois de Sindon	156,18

Numéro national	Nom	Superficie (ha)
ZNIEFF TII	**Ensemble fonctionnel formé par le lac du Bourget et ses annexes**	
TI 820031253	Baie de Grésine et pointe de l'Ardre	59,39
TI 820031227	Baie de Mémard	21,25
TI 820031230	Littoral du lac entre Hautecombe et Saint-Gilles	35,54
TI 820031231	Rive du bois des amours	8,4
TI 820031263	Etangs, marais et prairies du sud du lac du Bourget	128,01
TI 820031228	Baie de Châtillon et littoral de la Chambotte	59,68
TI 820031229	Baie de Portout	69,86
TI 820031232	Rive du poète	50,01
TI 820031216	Ruisseau des Combes	38,9
TI 820031225	Marais de la Serraz	1,23
TI 820031224	Marais de Chautagne et mollard de Chatillon	1488,74
TI 820031275	Sud du lac du Bourget	122,88
	HORS PERIMETRE ZNIEFF TII	
TI 820031466	Marais des Bauches	16,46
TI 820031464	Marais des Saveux	39,48
TI 820031490	Prairies sèches et humides des Potis	22,78
TI 820031465	Gorges du Sierroz	245,11
TI 820031478	Marais de Vuillerme et vallée du Tillet	89,56
TI 820031485	Prairies sèches et moissons des Essarts	37,55

Récapitulatif des ZNIEFF I et II présentes sur le territoire



Néanmoins, 6 ZNIEFF de type I font exception :

- *Marais des Bauches*

L'originalité du marais des Bauches réside dans la grande extension des formations de tufs calcaires. Ceux-ci favorisent le développement d'une végétation riche en Choin noirâtre et Laiche de Davall. On peut y rechercher l'Orchis des marais, le Rossolis à feuilles longues ou l'Orchis odorant.

D'un point de vue faunistique, le marais continue de faire l'objet d'inventaires, mais l'on sait déjà qu'il héberge une libellule peu commune : l'Agrion de Mercure. Il s'agit d'une des rares stations de l'espèce connues dans l'Albanais savoyard.

- *Marais des Saveux*

Ce site est composé essentiellement pour ses deux tiers sud de prairies humides et de roselières embroussaillées ; le tiers nord est constitué de boisements humides. Bien qu'une partie de son environnement immédiat ait subit les effets de l'intensification agricole et fasse l'objet d'une forte pression d'urbanisation, le marais des Saveux a conservé son fonctionnement hydrologique et donc un fort intérêt écologique, par ailleurs, il est en voie d'amélioration depuis sa restauration entamée en 1997.

D'un point de vue botanique, on recense plusieurs espèces rares comme la Samole de Valerand, le Pigamon jaune, l'Hydrocotyle (ou Ecuelle d'eau), les Orchis à fleurs lâches et des marais. La combinaison de la fauche et du pâturage Ainsi, que la création de milieux aquatiques doivent à moyen terme permettre l'extension de certaines espèces remarquables typiques de prairies humides. La mise en défense de secteurs de roselières doit parallèlement permettre ici à l'avifaune et aux vertébrés paludicoles de renforcer leurs populations.

- *Gorges du Sierroz*

L'intérêt biologique des Gorges du Sierroz réside notamment dans la présence de l'unique localité savoyarde connue d'une plante : la Consoude tubéreuse. Parmi les autres plantes remarquables, il convient également de citer l'Œillet superbe, la Laiche poilue, ou le Saule faux-daphné. De plus, la fraîcheur des lieux alliée à leur encaissement permet le développement à basse altitude d'espèces plutôt montagnardes comme le Chérophylle hérissé ou le Hêtre, le Sapin pectiné et d'autres, à seulement 350 m d'altitude.

- Marais de vuillerme et vallée du Tillet

Au regard de l'ensemble de son cours, ce tronçon du Tillet et certains de ses milieux périphériques présentent encore une valeur écologique digne d'intérêt : magnocariçaies (peuplements de grandes Laiches), roselières, prairies humides y sont encore bien représentées tandis que le cours d'eau continue à héberger des stations d'espèces remarquables : Renoncule grande-douve parmi les plantes, Agrion de mercure chez les insectes.

Espaces Naturels Sensibles (ENS)

Rappels concernant les Espaces Naturels Sensibles (ENS)

Les ENS sont des zones dont le caractère naturel est menacé et rendu vulnérable, soit en raison de la pression urbaine ou du développement des activités économiques et de loisirs, soit en raison d'un intérêt particulier quant à la qualité du site ou aux caractéristiques des espèces animales ou végétales qui s'y trouvent. Les dispositions législatives et réglementaires relatives aux espaces naturels sensibles figurent au code de l'urbanisme. Leurs objectifs sont la protection, la gestion et l'ouverture au public d'espaces naturels sensibles.

En Savoie, le schéma départemental des ENS vient d'être révisé. Le département a donc instauré des zones de préemption au titre des espaces naturels sensibles (ENS) sur les rives du Lac du Bourget. La mise en place de ce type de périmètres permet d'établir de manière anticipée et partagée entre les structures compétentes, une stratégie de maîtrise foncière intégrant la préservation des zones naturelles de qualité. Ce principe concerne particulièrement les sites soumis à une forte pression (tels que les lacs du département).

Synthèse des enjeux de milieux naturels

- Un territoire d'une grande richesse et d'une grande diversité de milieux naturels
- Un patrimoine d'inventaire et de protection qui couvre plus de la moitié du territoire
- Un important développement des politiques de gestion départementales sur le territoire d'étude
- Des enjeux de préservations des caractéristiques physiques et naturelles des milieux
- Des enjeux liés à la pression qui s'exerce sur ces milieux : développement de l'urbanisation, attractivité du public au sein de ces milieux.

5.2 LA TRAME VERTE ET BLEUE

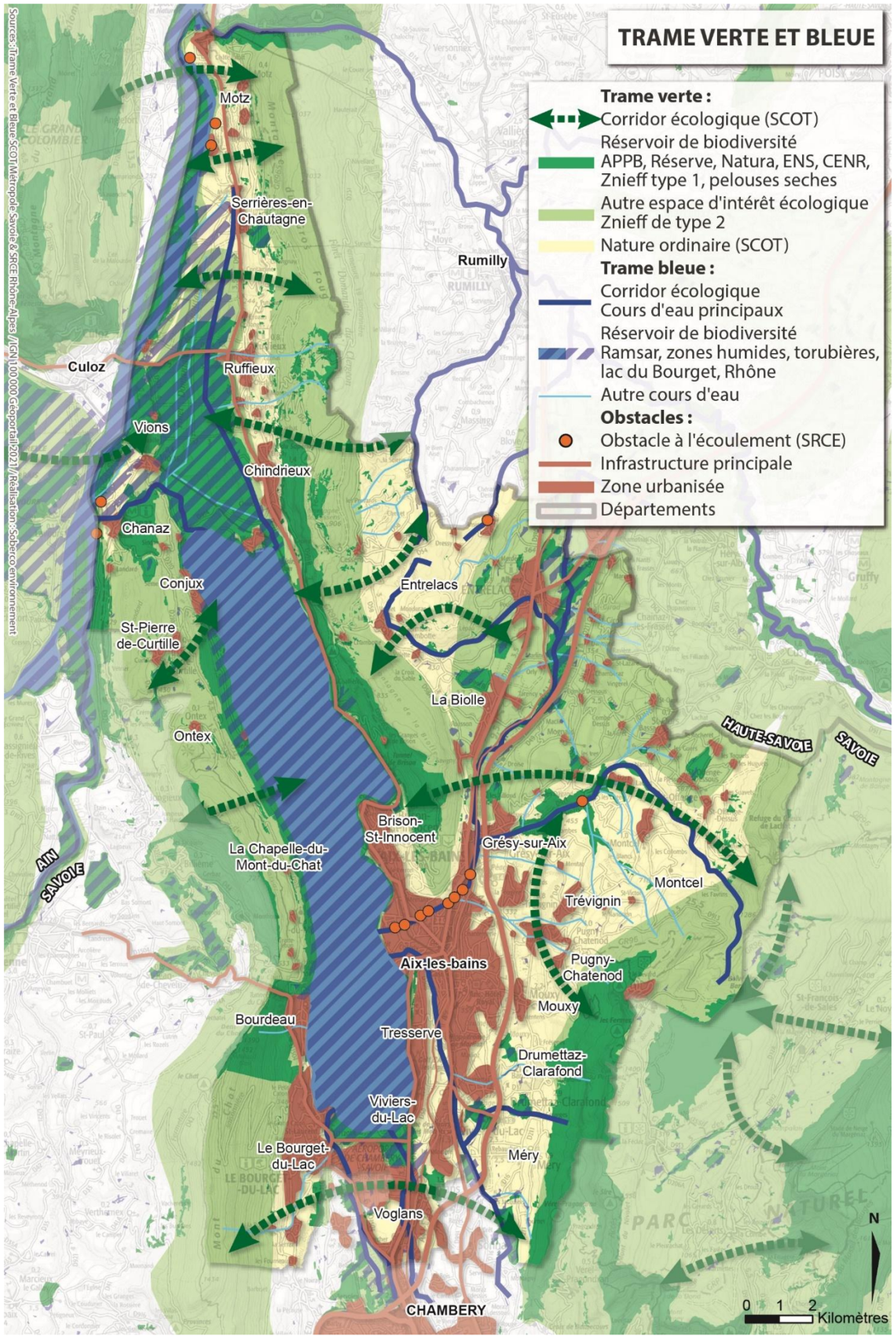
5.2.1 Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE)

Le schéma de la trame verte et bleue a été intégré dans le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET) approuvé le 10 avril 2020. Ce schéma est à l'échelle de la région Auvergne Rhônes Alpes.

Plus localement la trame verte et bleue est intégrée dans le Schéma de Cohérence du Territoire de Métropole Savoie et dans le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) qui identifie les réservoirs de biodiversité et les corridors qui les relient.

Le territoire d'étude est localisé entre 3 grands réservoirs de biodiversité régionaux, qui sont les massifs montagneux Jurassiens et Préalpins, avec au Nord/Nord-Ouest le Bugey, à l'Est les Bauges et au Sud la Chartreuse.

Pour délimiter les réservoirs de biodiversité à l'échelle intercommunale, les périmètres de protection et/ou de réglementation sont majoritairement repris. C'est pourquoi à l'échelle du territoire d'étude, les deux grands réservoirs de biodiversité sont le massif des Bauges et l'ensemble de la zone humide composé par le lac du Bourget et le marais de Chautagne.



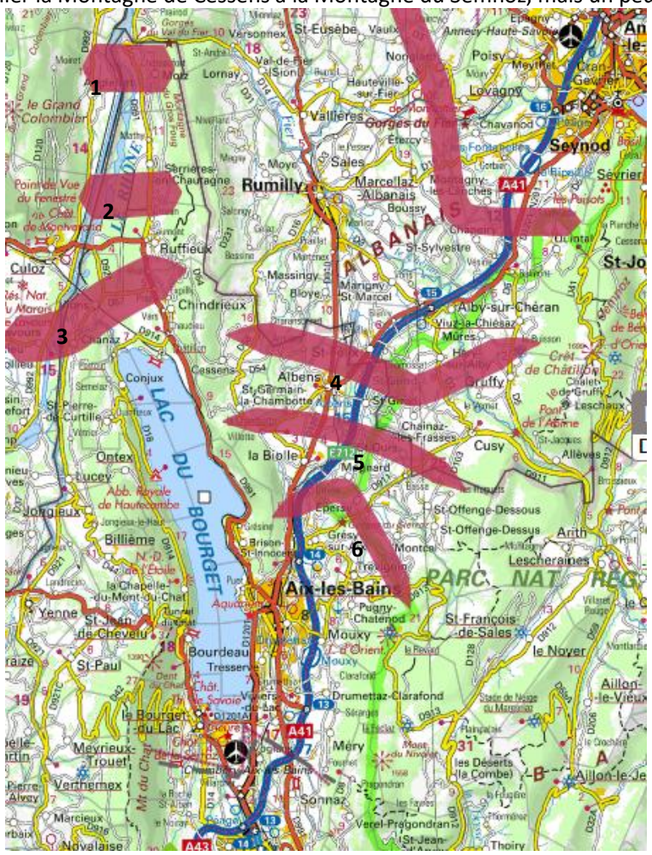
Les corridors écologiques

Sur le territoire d'étude, le SRCE a identifié 7 corridors écologiques. Trois fuseaux sont concentrés au Nord du territoire :

- N°1 : au niveau de la commune de Motz. D'une longueur approximative de 4 km, il permet de relier la montagne du Grand Colombier à la forêt domaniale du Clergeon.
- N°2 : au niveau de la commune de Serrieres-en-Chautagne. D'une longueur approximative de 5 km, il permet de relier l'Ile de la Malourdie à la forêt Domaniale du Clergeon.
- N°3 : au niveau des communes de Chanaz, et Chindrieux. D'une longueur approximative de 10 km, il permet de relier la Réserve Naturelle du marais de Lavours au Mont de Clergeon.

Trois autres corridors sont plutôt situés à l'Est :

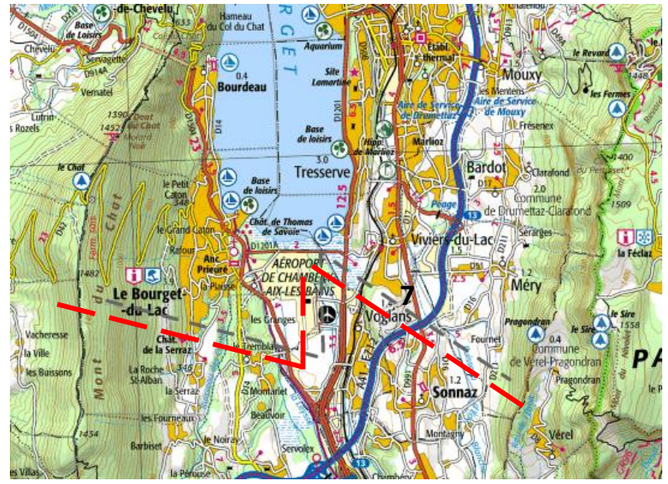
- N°4 : au niveau de la commune d'Albens. D'une longueur approximative de 15 km, il permet de relier la Montagne de Cessens à la Montagne du Semnoz.
- N°5 : au niveau de la commune de la Biolle. D'une longueur approximative de 12km, il permet de relier la Montagne de la Biolle au Massif des Bauges.
- N°6 : au niveau de la commune de Brison-Saint-Innocent. D'une longueur approximative de 10 km, il permet également de relier la Montagne de Cessens à la Montagne du Semnoz, mais un peu plus au Sud.



Corridors écologiques classés comme fuseaux

Un seul corridor, au Sud du lac du Bourget, est classé comme étant un axe :

- N°7 : au niveau de la commune du Bourget du Lac. D'une longueur approximative de 12 km, il permet de relier le mont du Chat au massif des Bauges. Ce corridor est classé comme « axe » en raison de la densité urbaine des communes du Bourget du Lac et de Viviers le Lac qui contraint la bonne fonctionnalité du corridor écologique. Des mesures sont donc à mettre en œuvre afin de maintenir ce corridor fonctionnel.



Corridors écologiques classés comme axe

En revanche tous les corridors (fuseaux et axe) ont été classés dans la catégorie : « à remettre en bon état ».

Les espaces perméables

Ces espaces permettent ***« d'assurer la cohérence de la Trame verte et bleue, en complément des corridors écologiques, en traduisant l'idée de connectivité globale du territoire. Ils sont globalement constitués par une nature dite « ordinaire » mais indispensable au fonctionnement écologique du territoire régional. Il s'agit principalement d'espaces terrestres à dominantes agricole, forestière et naturelle mais également d'espaces liés aux milieux aquatiques. »***

Sur le territoire de Grand Lac, les espaces perméables ont été désignés comme étant des espaces de moyenne à forte perméabilité, ce qui représente un atout pour le déplacement des espèces.

Les zones urbaines

Les deux principales tâches urbaines identifiées sur le territoire d'étude sont celles créées par les villes d'Aix-les-Bains et du Bourget du Lac. Ces deux zones tendent à cloisonner la partie sud du lac du Bourget, rendant ici la connectivité difficile avec le reste du territoire.

La trame bleue

Le SRCE RA stipule que ***« La trame bleue est constituée d'éléments aquatiques (cours d'eau, zones humides) et des espaces d'interface entre les milieux terrestres et aquatiques. Cette définition intègre la dimension latérale des cours d'eau. ».***

La Trame bleue intègre donc :

- Les cours d'eau ou tronçons de cours d'eau reconnus pour leur valeur écologique,
- Les grands lacs naturels alpins,
- Les inventaires départementaux des zones humides de plus de 1 hectare (cartographiés) et les zones humides de moins de 1 hectare,
- Les espaces de bon fonctionnement des cours d'eau.

Sur le territoire, les principaux cours d'eau, zones humides et le lac sont répertoriés et classés comme étant « à préserver ». On note la présence de plusieurs obstacles à l'écoulement classés comme « prioritaires », sur la rivière Le Sierroz, rivière qui approvisionne par l'Est, le lac du Bourget.

Synthèse et enjeux des continuités écologiques

- Des milieux diversifiés et de grandes dimensions qui constituent des réservoirs de biodiversités à l'échelle régionale : Grand lac, marais, contreforts et massifs de montagnes
- Un grand nombre de corridors d'importance régionale à restaurer
- La présence de l'autoroute A41 qui agit comme une coupure des continuités à l'Est du territoire.
- Des enjeux liés à la résorption des coupures écologiques liées à la présence des infrastructures

6 L'EAU

6.1 SCHEMA DIRECTEUR D'AMENAGEMENT ET DE GESTION DES EAUX (SDAGE)

Le SDAGE est un outil de planification visant à assurer ma gestion de la ressource et des écosystèmes aquatiques à l'échelle des grands bassins hydrographique. Le territoire est soumis au SDAGE du Bassin Rhône méditerranée, approuvé le 21 mars 2022.

6.1.1 Caractéristiques générales

Le bassin Rhône méditerranée est constitué de l'ensemble des bassins versant français des cours d'eau continentaux s'écoulant vers la Méditerranée. Il couvre, en tout ou partie, 5 régions (Provence-Alpes-Côte d'Azur, Occitanie, Auvergne-Rhône-Alpes, Bourgogne-Franche-Comté, Grand-Est) et 29 départements. Il s'étend sur environ 121 600 km2, soit près de 20 % de la superficie du territoire national. Cette superficie correspond au bassin versant hydrographique rapportée aux limites communales

6.1.2 Qualité des eaux

Etat des eaux de surface

Actuellement, 48,8 % des masses d'eau de surface ont atteint le bon état ou bon potentiel écologique depuis 2015 ou en 2018. L'atteinte du bon état ou potentiel écologique des masses d'eau de surface reste en deçà de ce qui avait été visé par le SDAGE 2016- 2021, (objectif de 66,2 % de bon état ou de bon potentiel écologique fin 2021). Pour l'échéance 2027, l'objectif est l'atteinte du bon état ou de bon potentiel écologique pour 67,4 % des masses d'eau de surface.

Les objectifs pour chaque catégorie de masse d'eau de surface sont l'atteinte du bon état ou potentiel écologique pour l'échéance 2027 au plus tard pour :

- 67,2% des cours d'eau (+18,8 % par rapport à 2021).
- 78,7 % des plans d'eau (+8,5 % par rapport à 2021).
- 78,1 % des masses d'eau côtière (+ 31,2% par rapport à 2021).
- 37 % des masses d'eau de transition (+ 14,8% par rapport à 2021).

Etat des eaux souterraines

Globalement, les eaux souterraines présentent un bon état qualitatif et quantitatif. Les objectifs de bon état chimique en 2021 qui avaient été fixés dans le SDAGE 2016-2021 sont atteints pour les masses d'eau superficielle. En effet, 96,3 % des masses d'eau de surface sont en bon état chimique en 2019, en tenant compte des substances ubiquistes, ce qui représente 3,3 points de pourcentage de masses d'eau en plus par rapport à l'objectif fixé. Pour l'échéance 2027, l'objectif est l'atteinte du bon état chimique pour 97,1 % des masses d'eau de surface, soit 22 masses d'eau supplémentaires.

Les objectifs pour chaque type de masse d'eau de surface sont l'atteinte du bon état chimique à l'échéance 2027 au plus tard pour :

- 97% des cours d'eau (+0,8 % par rapport à 2021) ;
- 96,8 % des plans d'eau (déjà en bon état depuis 2015).
- 100 % des masses d'eau côtière (déjà en bon état en 2021).
- 100 % des masses d'eau de transition (déjà en bon état en 2021).

6.1.3 Les 9 orientations fondamentales

9 orientations fondamentales traitant les grands enjeux de la gestion de l'eau ont été définis. Elles visent à économiser l'eau et s'adapter au changement climatique, réduire les pollutions et protéger notre santé, préserver les cours d'eau en intégrant la prévention des inondations, préserver les zones humides. Ces orientations sont les suivantes :

- S'adapter aux effets du changement climatique ;
- Privilégier la prévention et les interventions à la source pour plus d'éfficacité ;
- Concrétiser la mise en œuvre du principe de non dégradation des milieux aquaituqes ;
- Prendre en compte des gouvernances sociales et économiques des politiques de l'eau ;
- Renforcer la gouvernance locale de l'eau pour assurer une gestion intgérée des enjeux ;
- Lutter contre les pollutions, en mettant la priorité sur les pollutions par les substances dangereuses et la protection de la santé ;
- Préserver et restaurer le fonctionnement des milieux aquatiques et des zones humides ;
- Atteindre et préserver l'équilibre quantitatif en améliorant le partage de la ressource en eau et en anticipant l'avenir ;
- Augmenter la sécurité des populations exposées aux inondations en tenant compte du fonctionnement naturel des milieux aquaituques ;

6.1.4 Les objectifs environnementaux du SDAGE

Les objectifs environnementaux à atteindre pour la mise en œuvre de la directive cadre sur l'eau sont :

- L'atteinte du bon état des masses d'eau,
- La non-dégradation de l'état des masses d'eau superficielles et souterraines et la prévention et limitation de l'introduction de polluants dans les eaux souterraines,
- Le respect des objectifs des zones protégées (faisant l'objet d'engagements au titre d'autres directives) : captages d'eau potable, zones de production conchylicole, sites de baignades, sites Natura 2000, zones vulnérables et sensibles,
- La réduction ou la suppression des rejets, émissions et pertes de substances prioritaires,
- L'inversion des tendances à la dégradation de l'état des eaux souterraines.

Le bon état est atteint lorsque :

- Pour une masse d'eau superficielle, l'état ou le potentiel écologique et l'état chimique sont bons ou très bons,
- Pour une masse d'eau souterraine, l'état chimique et l'état quantitatif sont bons

6.2 CONTRAT DU BASSIN VERSANT DU LAC DU BOURGET

Afin de répondre aux enjeux de gestion et de l'eau et des milieux aquatiques, le Comité Intersyndical d'Assainissement du Lac du Bourget (CISALB) a élaboré un 4ème contrat de bassin versant.

Le Contrat 2023-2024 s'apparente à une prolongation du Contrat 2019-2022.

6.2.1 Les résultats attendus du contrat 2023-2024

Il en ressort les éléments d'interprétation suivants, par ordre des problèmes à traiter (l'analyse est faite en analysant le tableau par ligne, de haut en bas, et de la gauche vers la droite) :

❖ 1- Pollutions par les nutriments urbains et industriels

- Lac du Bourget : pas d'action prévue dans le contrat 2023-2024. Les actions ont été réalisées précédemment (bassins de stockage-restitution de Chambéry et Aix-les-Bains, raccordement de la station d'épuration d'Albens à Aix-les-Bains).
- Mère : traitement du Déversoir d'Orage (DO) est prévu,
- Canal de Chautagne : la reconstruction d'une nouvelle UDEP est prévue (choix du maître d'œuvre fait par Grand Lac en 2022).

❖ 2- Pollutions par les nutriments agricoles

Aucune action n'est envisagée sur 2023-2024, du fait d'une difficulté à fédérer les acteurs concernés.

❖ 3- Pollutions par les pesticides

Aucune action n'est envisagée sur 2023-2024. Les actions portées par les collectivités et certaines branches agricoles ont porté leurs fruits. Les prochaines campagnes d'analyses d'eau réalisées par le CISALB permettront d'évaluer l'effort restant à fournir et les acteurs concernés.

❖ 4- Pollutions par les substances toxiques (hors pesticides)

- L'animation auprès des entrepris permettra de faire émerger plusieurs dispositifs tels que des dispositifs de traitement des rejets industriels sur les masses d'eau grisées et des dispositifs de prévention des pollutions accidentelles sur les masses d'eau grisées,
- Elle continuera également de mettre en compatibilité des autorisations de rejets sur les masses d'eau grisées.

❖ 5- Prélèvements d'eau

- La fiche action 16 répond à la mise en place de dispositifs d'économie d'eau dans le domaine de l'agriculture,
- La fiche action 15 répond à la mise en place de dispositifs d'économie d'eau auprès des particuliers ou des collectivités,
- La mise en place de dispositifs d'économie d'eau dans le domaine de l'industrie et de l'artisanat est assurée par l'animation des services des eaux auprès des entreprises,
- La mise en place de ressources de substitution est en cours sur le Nant Bruyant (13b) et sur la Leysse aval (13b) pour Grand Chambéry (« Epine »),
- Les procédures d'autorisation sur la ressource sont visées dans l'action 13a pour Grand Chambéry et 13c pour Grand Lac (débits de restitution des sources et arrêtés de prélèvements),
- L'étude de la nappe de la plaine de Chambéry.

❖ 6- Altération du régime hydrologique

- - La coordination de la gestion du barrage de Savières est opérationnelle et permet de faire une baisse du niveau du lac tous les 4 ans (déjà faite en 2017 et 2021),
- La maitrise foncière des zones humides sur Les Longes (Nant de Drumettaz, 11) et sur les marais des Chassettes et des Noux (Mère, 10) répond aux attendus du programme de mesures (MIA0601 et MIA0602),
- Les fiches actions 15 et 16, par la mise en place en place de dispositif d'économie d'eau dans le domaine de l'agriculture, participent potentiellement à réduire l'altération du régime hydrologique des masses d'eau grisées,
- La mise en place de dispositif d'économie d'eau dans le domaine de l'industrie et de l'artisanat participe potentiellement à réduire l'altération du régime hydrologique des masses d'eau grisées, - La régulation du plan de Challes, actuellement à l'étude, contribue à un meilleur partage de l'eau sur la Mère,
- Les travaux de sécurisation de l'eau potable sur l'Epine (Grand Chambéry) consolident la mise en place d'une ressource de substitution vis-à-vis du Nant-Bruyant (13b).

❖ 7- Altération de la morphologie

- Les opérations de restauration sur la Leysse aval (3), le Nant Petchi (4), le Tillet (5) et la Deysse (7) répondent à l'attendu du programme de mesures (MIA0202),
- La gestion de la renouée sur les rives du lac (2) satisfait à l'attendu du PdM (MIA0402),
- La maîtrise foncière et les travaux de restauration du CISALB et du CENS sur la Deysse (8, 9, 10), sur les marais des Chassettes et des Noues (10) sur la ZH des Longes (Nant de Drumettaz, 11), sur les ZH de Roman et des Mentens (Tillet, 11), sur la ZH de Pré Rosset (Sierroz, 11) et sur la Fontaine à Janon (Leysse, 10) répondent à l'attendu du programme de mesures (MIA0601 et MIA0602).

❖ 8- Altération de la continuité écologique

- L'étude de faisabilité de la restauration écologique de l'Hyères au droit du seuil du Pont Neuf (6),
- La restauration du Tillet (5) prévoit de modifier un ouvrage partiteur déficient pour privilégier une meilleure alimentation en eau de la masse d'eau,
- Enfin, la mise en conformité de 6 seuils sur la Leysse est en cours (travaux 2021 et 2022).

6.3 EAU POTABLE

Le département de Savoie se caractérise par un nombre important de points d'eau utilisés à des fins publiques : 1300 environ en 2011. En Savoie, 60% des points d'eau bénéficient d'une protection achevée (Déclaration d'Utilité Publique DUP), les autres sont en cours d'instruction. La DUP permet d'instaurer des périmètres de protection dans lesquels sont établies des prescriptions réglementaires particulières à chaque captage.

Près de 69 % de la population sédentaire savoyarde consomme une eau protégée par DUP. Ce taux tombe à 58 % pour la population saisonnière. En parallèle, des efforts sont menés dans différentes directions pour améliorer l'efficacité du système :

- Surveillance et amélioration des réseaux,
- Recherche de nouvelles ressources,
- Schémas directeurs d'alimentation en eau potable.

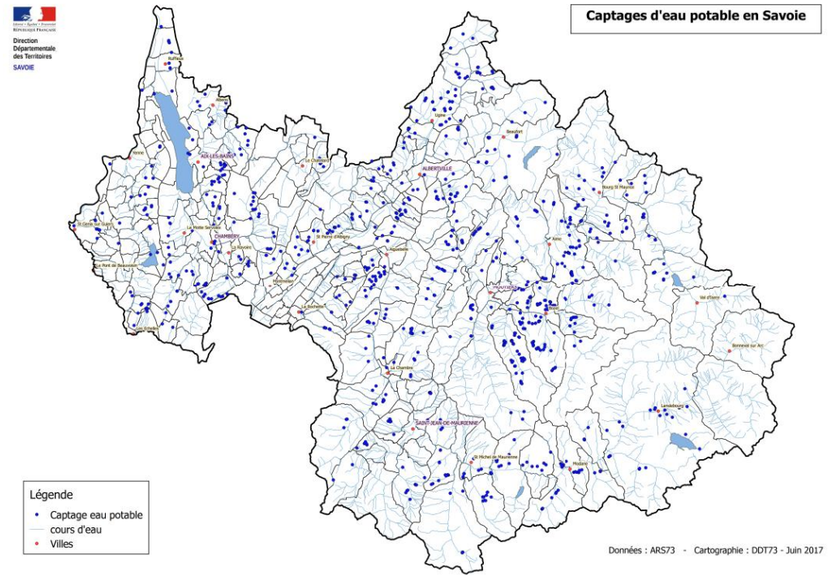


Figure 23 : Type de protection des captages en Savoie (Observatoire des territoires de Savoie)

Une grande majorité de protections de captages en eau potable se trouve dans le centre et le Nord-ouest du département, localisation du territoire d'étude. On notera notamment l'importance du nombre de captages en rive Ouest de l'autoroute sur le territoire d'étude

Plus localement, le territoire de Métropole Savoie est très bien doté en matière de ressource en eau, avec des nappes aquifères très importantes et l'énorme réservoir constitué par le lac du Bourget. Cependant, avec un objectif de croissance de 45 000 habitants à l'horizon du SCoT (2025) et des captages qui peuvent subir des étiages très sévères en été, la question sur la quantité de ressources disponibles pour ces prévisions de croissance est majeure. Le SCoT de Métropole Savoie prévoit un renforcement des interconnexions, notamment entre les communautés d'agglomération de Grand Lac et Grand Chambéry pour la préservation de la qualité des ressources souterraines et la mise en place de schémas directeurs d'eau potable.

Synthèse et enjeux de la ressource en eau :

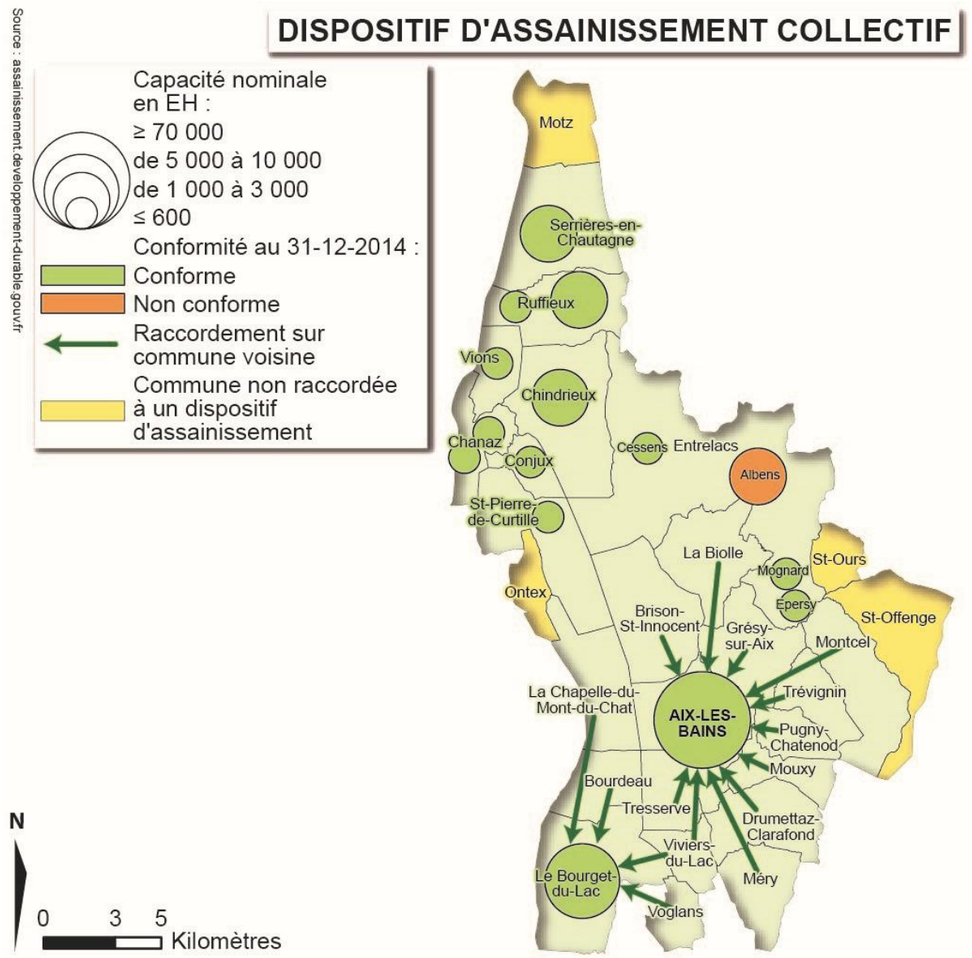
- Un important réseau hydrographique, orienté vers le lac du Bourget avant rejet vers l'exutoire que constitue le Rhône.
- Une qualité des eaux qui reste à améliorer
- Un contrat de lac qui définit les mesures à prendre en compte pour l'amélioration de la qualité des eaux
- Une utilisation importante des eaux, notamment de surface, pour l'alimentation en eau potable, mais également pour des usages de loisirs
- Des enjeux de réduction des éléments polluants dans les eaux, notamment les polluants liés au transport routier
- Des enjeux liés à la prise en compte des usages anthropiques sur le lac (accueil du public, pêche, loisirs, déplacements…)

6.4 ASSAINISSEMENT

Sur le territoire d'étude sont répertoriées 15 Stations d'épurations. Les plus conséquentes en termes de capacité par habitant sont celles situées sur le Bourget du Lac et Aix-les-Bains avec respectivement des capacités de 10 000eq/hab et 70 000equ/hab :

Commune	Année de mise en service	Capacité équivalent habitant	Zone sensible	Bassin récepteur	Communes rattachées à la station
SERRIERES EN CHAUTAGNE	1998	1 600	non	Eau douce de surface : Rhône	Serrières en Chautagne
RUFFIEUX - La loi - Saumont	1983 2006	100 1 200	non	Eau douce de surface : Rhône	Ruffieux
VIONS	2006	450	non	Eau douce de surface : Canal de la Milloude puis canal de Savières	Vions
CHINDRIEUX	1972	1 700	non	Eau douce de surface : Grand Canal de Chautagne	Chindrieux
CHANAZ - Chanaz - Moliat	1981 2007	600 470	non	- Eau douce de surface : Canal de Savières - Sol : localisation non communiquée	Chanaz
CONJUX	1999	300	non	Eau douce de surface : Lac du Bourget	Conjux
CESSENS	2004	250	non	Sol : localisation non communiquée	Cessens
ALBENS (station non conforme en équipement en 2014)	1966	3 000	non	Eau douce de surface : La Diesse	Albens
MOGNARD	2014	320	non	Eau douce de surface : Ruisseau la Tropa	Mognard
EPERSY	2004	250	non	Eau douce de surface : Riviere le sierre	Epersy
SAINT PIERRE DE CURTILLE	1999	330	non	Sol : marais	Saint Pierre de Curtille
LE BOURGET DU LAC-SUD	1964	10 000	non	Eau douce de surface : Rhône	Bourdeau Le Bourget du Lac La Chapelle du Mont du Chat Viviers du Lac Voglans
AIX-LES-BAINS	1935	70 000	non	Eau douce de surface : Rhône	Aix-les-Bains La Biolle Brison Saint Innocent Drumettaz Clarafond Gresy sur Aix Méry Moncel Mouxy Pugny Chatenod Tresserve Trevignin Vivier du Lac

Station d'épuration présente sur le territoire d'étude - Source : Eau France



Pour la communauté d'agglomération Grand Lac, le service « Collecte et Transport » des eaux usées est assuré par la société SAUR France au titre d'un contrat d'affermage sur le territoire de la commune d'Aix-les-Bains, et sur les autres communes au titre d'un contrat de prestation de services. A ce titre, la SAUR assure le contrôle des branchements d'eaux usées, l'entretien des ouvrages de collecte et transport, le curage du réseau et les désobstructions des canalisations.

Le service « Traitement » des eaux usées est assuré par Grand Lac avec son propre personnel réparti sur les unités de traitement. Le réseau d'assainissement de Grand Lac se compose de près de 491 799 mètres linéaires de canalisations.

Synthèse et enjeux de l'assainissement :

Un enjeu de prise en compte du ruissellement lié aux infrastructures dans les réseaux d'assainissement du territoire.

7 PAYSAGE ET PATRIMOINE

7.1 PATRIMOINE

Le territoire d'étude possède un important patrimoine culturel, historique et archéologique qui se traduit par la présence de nombreux sites :

- Sites classés
  - Les gorges du Sierroz ;
  - La mairie de Tresserve, la place et les jardins ;
  - Environ 30 monuments historiques, localisés sur les rives du lac du Bourget, au centre-ville d'Aix-les-Bains ;
- 12 sites inscrits :
  - Le pont sur le Fier et ses abords ;
  - La gorge du Val de Fier ;
  - Le lac du Bourget et ses abords ;
  - La N491 Abords à Brison ;
  - La plateforme située sur la N514 ;
  - Les abords du tunnel du Chat ;
  - Les églises, cimetières et abords;
  - Les abords des N514 et 521 ;
  - Les rives Ouest du Lac ;
  - Le bois de Tresserve et Lamartine ;
  - La stèle et ses abords ;
  - Les rives Est du Lac ;

Le territoire est également caractérisé par la présence du parc naturel des Bauges. Il s'étend sur une superficie de 85 643 hectares sur 65 communes.

Le Parc naturel régional du Massif des Bauges a été créé en décembre 1995 par décret du Premier ministre. Cette reconnaissance nationale s'appuie sur la qualité des patrimoines et l'engagement volontaire des communes, pour un développement local fondé sur leur préservation et leur valorisation.



Localisation du PNR des Bauges

Source : PNR de France

Au niveau départemental, le paysage de Savoie est principalement composé de paysages naturels.
Pour le territoire d'étude, il est possible de retrouver 3 grandes entités paysagères :

- Le lac du Bourget ;
- Les contreforts du Jura méridonial ;
- Le massif des Bauges ;

Pour le territoire d'étude, on retrouve au nord un paysage rural-patrimonial tandis que le lac et sa rive Ouest forment un paysage naturel. Le Sud du territoire est marqué par un paysage plutôt émergent alors que l'Est est totalement agraire. Enfin, au Sud-Est du lac du Bourget est présent un paysage urbain et périurbain.

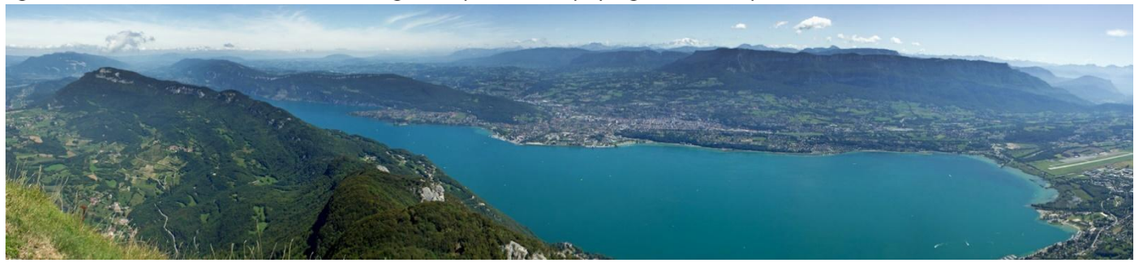


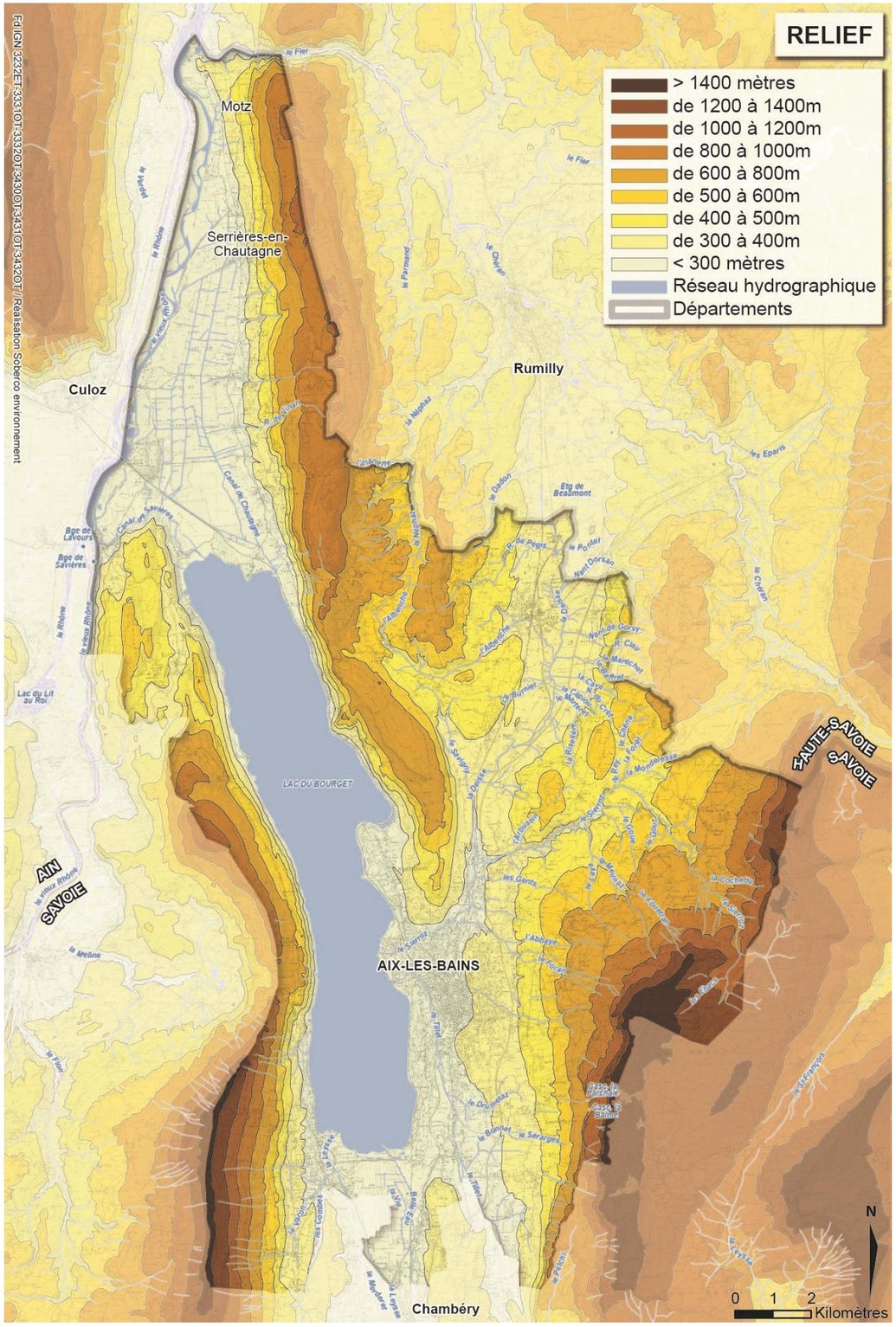
Figure 24 : Lac du Bourget (Banque d'image libre de droit)



Figure 25 : Parois rocheuses de la chaine de l'Epine (Portail des Alpes)



Figure 26 : Massif des Bauges (PNR des Bauges)



Synthèse du patrimoine et du paysage

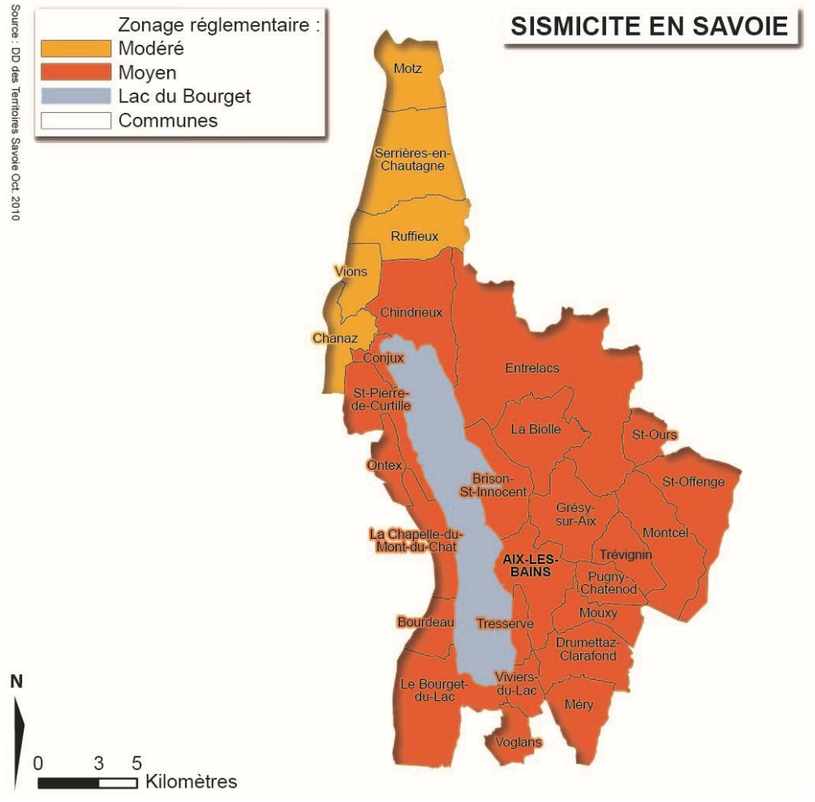
- Un territoire aux paysages diversifiés ;
- Un relief qui génère des points de vue de grande ampleur, et de la covisibilité ;
- Un important patrimoine naturel et bâti, faisant l'objet de périmètres de protections (monuments historiques, sites classés et inscrits), en particulier sur les bords du lac ;
- Le Parc Naturel Régional des Bauges, territoire de valorisation du patrimoine ;
- Un enjeu de valorisation du territoire par les infrastructures qui le traversent, et jouent le rôle de porte d'entrée ;
- Un enjeu lié à l'insertion des ouvrages et réseaux de déplacements dans les paysages.

8 RISQUES NATURELS ET TECHNOLOGIQUES

8.1 RISQUES NATURELS

8.1.1 Aléa sismique

L'aléa est une estimation de la probabilité qu'un événement naturel survienne dans une région donnée et dans un intervalle de temps donné. L'aléa sismique est donc la probabilité, pour un site, d'être exposé à une secousse tellurique de caractéristiques données. L'évaluation de l'aléa sismique intègre la magnitude, l'ampleur et la période de retour des séismes. Cinq zones sont ensuite dégagées allant de la classe 1 (très faible) à 5 (forte).
Pour le territoire d'étude, les communes de Motz, Serrieres-en-Chautagne, Ruffieux, Vions et Chanaz se trouvent dans une zone d'aléas sismique 3 « modéré » et le reste du territoire est classé en zone de risque 4 « moyen ».



L'unique moyen de protéger les populations des séismes consiste à augmenter la résistance des constructions aux secousses du sol. Les règles de construction parasismique, définies dans les normes Eurocode 8 (codes européens de conception et de calcul des ouvrages, qui se substituent aux codes nationaux), visent à proportionner la résistance des constructions à la zone sismique considérée, pour leur permettre un comportement qui tend à limiter les dommages humains et matériels. Ces règles concernent autant la conception architecturale du bâtiment que sa réalisation. Elles varient selon la zone de sismicité (1 à 5) mais aussi la nature et la destination de la construction. Des mesures préventives, sont donc appliquées aux bâtiments, aux équipements et aux installations de la classe dite "à risque normal" situés dans les zones de sismicité 2, 3, 4 et 5.

Cette classe dite "à risque normal" comprend les bâtiments, équipements et installations pour lesquels les conséquences d'un séisme demeurent circonscrites à leurs occupants et à leur voisinage immédiat. Quatre catégories sont identifiées :

- Catégorie d'importance I : ceux dont la défaillance ne présente qu'un risque minime pour les personnes ou l'activité économique ;
- Catégorie d'importance II : ceux dont la défaillance présente un risque moyen pour les personnes ;
- Catégorie d'importance III : ceux dont la défaillance présente un risque élevé pour les personnes et ceux présentant le même risque en raison de leur importance socio-économique ;
- Catégorie d'importance IV : ceux dont le fonctionnement est primordial pour la sécurité civile, pour la défense ou pour le maintien de l'ordre public. ».

Des mesures préventives spécifiques doivent en outre être appliquées aux bâtiments, équipements et installations de catégorie IV qui sont considérés comme des installations à risque (industries chimique ou nucléaire) et/ou des bâtiments indispensables à la gestion de crise et au bon fonctionnement de la société (casernes de pompiers, centraux téléphoniques, etc.). Ce type de structure est contraint d'adopter les normes parasismiques les plus strictes afin de garantir la continuité de leur fonctionnement en cas de séisme.

Aléas retrait-gonflement des argiles

En tant que risque naturel d'origine climatique, le phénomène de retrait-gonflement des argiles est directement lié aux conditions météorologiques et notamment aux précipitations. En effet, certains minéraux argileux présents dans les sols peuvent varier de volume en fonction de la teneur en eau des terrains. Ils se « rétractent » lors des périodes de sécheresse (phénomène de « retrait ») et gonflent lorsqu'ils sont à nouveau hydratés (phénomène de « gonflement »). Ces mouvements sont lents, mais ils peuvent atteindre une amplitude assez importante pour endommager les bâtiments localisés sur ces terrains.

D'après les cartes du Bureau de Recherche Géologiques et Minières (BRGM), la majore partie du territoire d'étude se trouve dans la catégorie « aléas faible ». Les zones catégorisées en « aléa modéré » sont les massifs montagneux :

- Montagne du Gros Foug,
- Montagne de Biolle,
- Mont du Chat,
- Mont Landard.

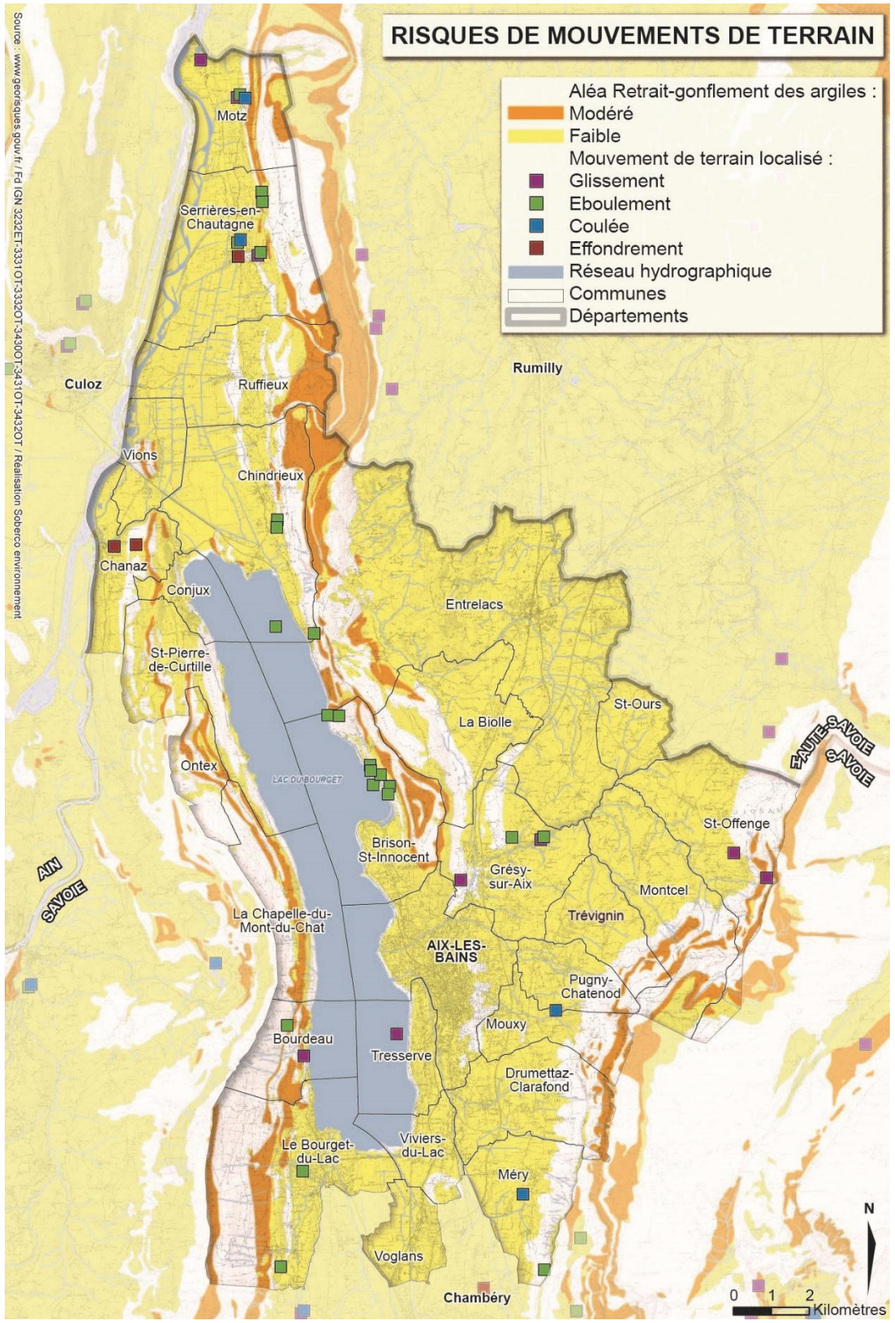
Mouvements de terrains

Glissement

Très peu de glissements de terrain ont été recensés sur le territoire d'étude. Ce phénomène naturel semble néanmoins s'être produit sur la commune de Motz et de Serrieres-en-Chautagne Ainsi, qu'au sud du Lac du Bourget, sur ses rives Ouest et Est.

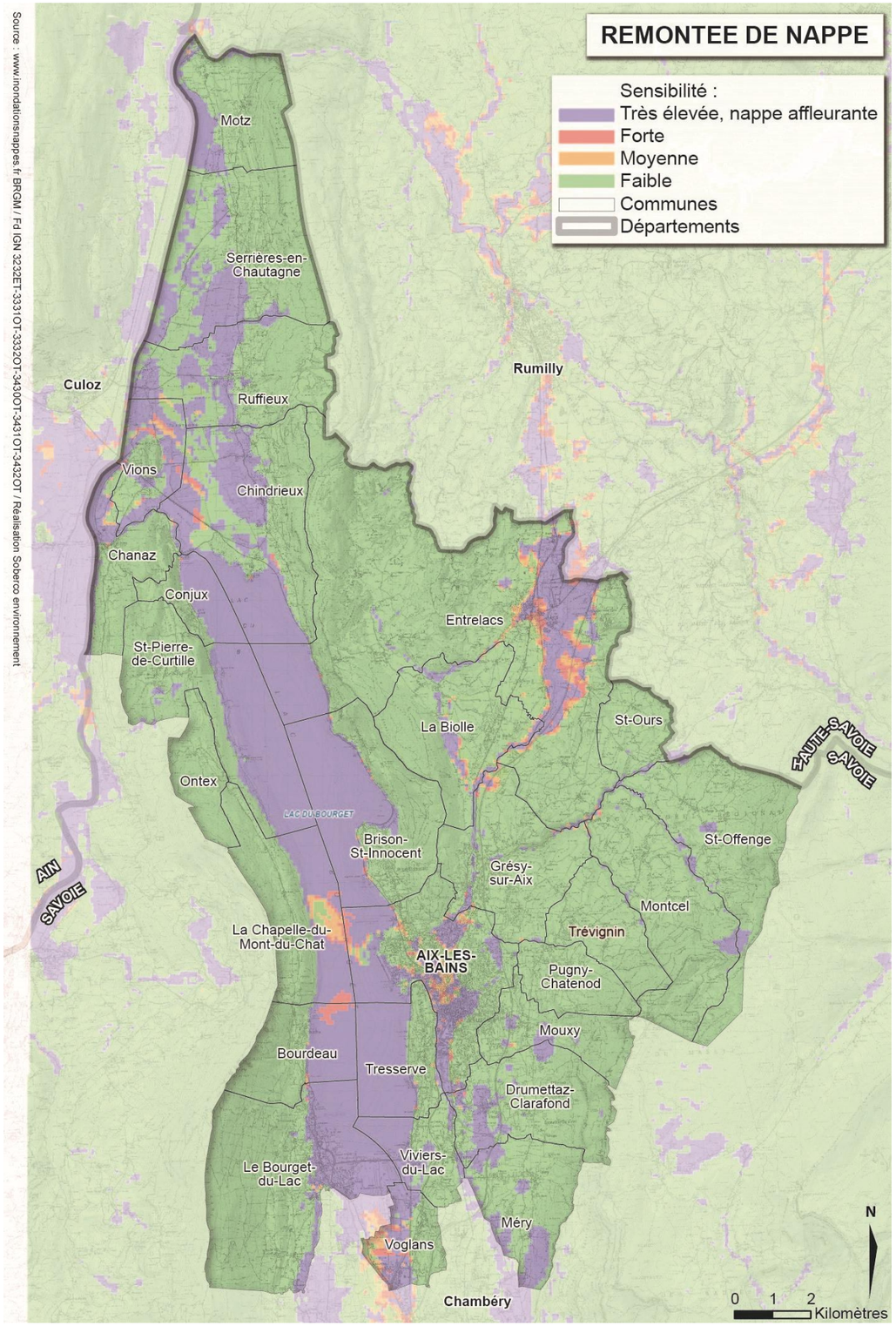
Eboulement

Là encore ce phénomène est rare sur le territoire mais est présent localement, sur la rive Nord-Est du Lac du Bourget.



8.1.2 Remontée de nappes phréatiques

Le territoire d'étude présente un risque de remontée des nappes très importantes au niveau de la plupart des milieux aquatiques et humides, c'est-à-dire au niveau du Lac du Bourget, du marais de Chautagne, des zones humides au sud de l'Albanais, du cours du Rhône majeur et des cours d'eau le Sierroz et le Tillet. Le reste du territoire est très peu sensible à ce type de risque.



Source : www.inondationsnappes.fr BRGM / Fd IGN 3232ET-3331OT-3332OT-3430OT-3431OT-3432OT / Réalisation Soberco environnement

8.1.3 Plan de Prévention du Risque Inondation (PPRI)

Le PPRI est un document émanant de l'autorité publique, destiné à évaluer les zones pouvant subir des inondations et proposant des solutions techniques, juridiques et humaines pour y faire face. C'est un document stratégique, cartographique et réglementaire qui définit les règles de constructibilité dans les secteurs susceptibles d'être inondés.

L'élaboration des plans de zonage est basée sur les grands principes suivants :

- Interdiction de nouvelles implantations humaines dans les zones les plus dangereuses, où la sécurité des personnes ne peut être garantie : zones à proximité immédiate des digues (bandes de sécurité), zones exposées à des aléas d'inondation forts en raison de l'intensité des paramètres physiques (hauteur d'eau, vitesse d'écoulement, transport solide) ;
- Préservation des capacités d'écoulement et d'expansion des crues, afin de ne pas aggraver les risques pour les zones situées en amont et en aval. Ce principe se traduit par l'interdiction de toute nouvelle urbanisation dans les zones inondables considérées comme non urbanisées ;
- Autorisation sous conditions des nouvelles implantations humaines dans les zones inondables les moins exposées.

Sur le territoire d'étude, deux PPRI ont été mis en place : PPRI du bassin aixois et PPRI de la Plaine de Chautagne.

Le PPRI du bassin aixois

Prescrit par arrêté préfectoral en mai 2005 et approuvé le 4 novembre 2011, il concerne les bassins versants du Sierroz, du Tillet et de leurs principaux affluents dans leur partie savoyarde Ainsi, que la rive Est du lac du Bourget. 23 communes sont concernées pour tout ou partie de leur territoire dont 18 sont situées sur le territoire d'étude : Viviers-Du-Lac, Drumettaz-Clarafond, Tresserve, Mouxy, Aix-Les-Bains, Pugny-Chatenod, Le Montcel, Trévignin, Grésy-Sur-Aix, Brison-Saint-Inoncent, Saint-Offenge, Saint-Ours, La Biolle, commune nouvelle d'Entrelacs.

Pour d'éliminer les différents zonages, les risques naturels pris en compte ont été :

- Les crues des torrents à fort transport solide ;
- Les crues des rivières à écoulement rapide ;
- Les crues des rivières à écoulement lent ;
- Le ruissellement pluvial urbain ;
- Les inondations par le lac du Bourget ;
- Les inondations par rupture et effacement de digue ;
- Les inondations par rupture du barrage du Sierroz.

Les principaux enjeux du bassin versant correspondent aux espaces urbanisés (centres urbains, bâtiments recevant du public, installations classées, zones d'activités, etc.), aux infrastructures et aux équipements de services et de secours. Le tableau ci-dessous répertorie pour chacune des communes présentes sur le territoire d'étude, les zones concernées par le PPRI :

COMMUNE	CAUSE PRINCIPALE	ZONE CONCERNEE
Aix-les-Bains	Ruissellement pluvial urbain	- 223 ha de zones urbanisées dont 73 ha en centre-ville - 37 ha de zones d'activité - 6 ha de camping (en partie lié à l'inondation par le lac) - 23 ha d'infrastructures sportives et de loisirs
Albens	Crues de l'Albenche et la Deisse	- 2 ha de zones urbanisées - 2 ha de zones d'activités - 4 ha de zones d'urbanisation future (dont 1 ha prévu pour les activités)
Brison-Saint-Innocent	Crues du lac du Bourget	- 2 ha de zones urbanisées - 2 ha d'infrastructures sportives et de loisirs
Cessens	Pas d'enjeu particulier	
Drumettaz-Clarafond	Débordement torrentiel	- 2 ha au centre du village de Drumettaz - 4 ha de zones résidentielles - 1 ha de zones d'activités en bordure du Tillet - 3 ha de zones urbanisables - 4 ha de zones d'activités futures
Epersy	/	- 0,1 ha de zones urbanisées
Grésy-sur-Aix	/	- 2 ha de zones d'activités - 1 ha de zones d'activités futures - 1 ha d'infrastructures sportives
La Biolle	/	- Surtout zones naturelles - 0,2 ha de zone urbanisée - 0,2 ha de zone d'habitat futur
Méry	Débordement torrentiel	- 6 ha en centre urbain - 26 ha de zones urbanisées - 11 ha de zones d'habitat futur - 1 ha d'infrastructures sportives - 25 ha de périmètre de captage d'eau potable
Mognard	/	- 0,35 ha de zones urbanisées - 0,1 ha d'infrastructures sportives et de loisirs - 0,1 ha de zones urbanisables
Le Montcel	/	- 0,1 ha de zone urbanisée - 0,2 ha de zone d'urbanisation future - 1 ha de périmètre de protection de captage d'eau potable
Mouxy	Crues des affluents du Sierroz	- 3 ha en centre village - 8 ha zones urbanisées - 3 ha de zones urbanisables
Pugny-Chatenod	/	- 1 ha de zones urbanisées
Saint-Girod	Débordement de la Deisse	- 6 ha de zones urbanisées - 2 ha de zone d'urbanisation future
Saint-Offenge	Débordement torrentiel	- 0,6 ha de zones à urbaniser - 7ha de zones urbanisées
Saint Ours	/	- 0,3 ha de zone urbanisée
Tresserve		- 2 ha de zones urbanisées - 2 ha d'infrastructures sportives
Trévignin	/	- Seulement zone naturelle
Viviers du lac	Crues lac du Bourget	- 1 ha de zones urbanisées - 0,6 ha de zones d'activité - 0,6 ha de zones d'activités futures - 0,6 ha d'infrastructures sportives

Communes concernées par le PPRI du bassin aixois

Source : PPRI du bassin aixois

Le zonage réglementaire distingue trois types de zone :

- Des zones rouges (R) : zones inconstructibles,
- Des zones bleues (B) : zones constructibles sous conditions,
- Des zones blanches : en dehors des zones rouges et bleues, le risque d'inondation normalement prévisible est nul ou très faible. Elles ne sont pas soumises à une réglementation spécifique mais les prescriptions générales du règlement s'y appliquent.

En ce qui concerne les transports, sur les zones rouges, il est interdit la création ou l'extension d'aires de stationnement.
Sur zone bleue, il est interdit la création d'aires de stationnement de camping-cars
Mais il est autorisé la création d'aires de stationnement, sous réserve de la mise en place d'un dispositif adapté destiné à garantir la sécurité des usagers et des véhicules en période de crue (information, alerte, évacuation rapide et interdiction d'accès).

Le PPRI de la Plaine de Chautagne

Prescrit sur les communes de Motz, Serrières en Chautagne, Ruffieux, Vions, Chanaz, Conjux et Chindrieux, il a été approuvé par l'Arrêté préfectoral 2015-1261 en date du 28 août 2015 et concerne le fleuve Rhône et le lac du Bourget. Là aussi, le principal enjeu regroupe les personnes, les biens, les activités, les moyens et le patrimoine susceptibles d'être affecté par un phénomène naturel. Les objectifs consistent à :

- Prévenir et limiter le risque humain, en n'accroissant pas la population dans les zones soumises à un risque et en y améliorant la sécurité,
- Accompagner les conditions de développement local en limitant les dégâts aux biens et en veillant à ne pas aggraver les aléas à l'aval.

Les principaux enjeux des communes couvertes par le PPRI correspondent aux espaces urbanisés (habitat, activités, bâtiments recevant du public, installations sensibles), aux espaces agricoles et aux infrastructures. A l'intérieur de l'enveloppe du périmètre de prescription du PPRI, les enjeux correspondant aux différents types d'occupation du sol identifiés sont les suivants :

- Les zones urbanisées de type centres anciens comportant de l'habitat dense ou de la mixité d'usage, les cœurs de villages,
- Les hameaux anciens, foyers de vie,
- Les zones urbanisées correspondant a de l'habitat moins dense,
- Les zones comportant des constructions isolées,
- Les zones d'activités,
- Les zones agricoles,
- Les zones naturelles,
- Les zones destinées à du loisir en lien avec une activité portuaire.

A l'échelle du territoire des 7 communes, les zones impactées par la crue de référence représentent 23,9 km2, soit 30 % environ de la surface des 7 communes. Seules 24,6% des zones urbanisées sont inondables. Elles représentent essentiellement des zones d'habitat dense ou isolé. On compte 70% de zones d'habitat pour 30% de zones d'activités.

Commune	Superficie totale	Superficie inondable pour crue réf	Ratio	Surface urbanisée communale	Surface urbanisée inondable	Ratio
Motz	10,08 km2	0,24 km2	2,4 %	0,51 km2	0,11 km2	21,6 %
Serrières	18,09 km2	6,16 km2	34,1 %	1,17 km2	0,40 km2	34,2 %
Ruffieux	13,57 km2	4,93 km2	36,3 %	0,71 km2	0,07 km2	9,9 %
Vions	5,75 km2	4,85 km2	84,3 %	0,32 km2	0,24 km2	75 %
Chanaz	7,34 km2	1,26 km2	17,2 %	0,47 km2	0,1 km2	21,3 %
Conjux	3,79 km2	0,21 km2	5,5 %	0,33 km2	0,03 km2	9,1 %
Chindrieux	20,48 km2	6,21 km2	30,3 %	1,39 km2	0,02 km2	1,4 %

Communes concernées par le PPRI de la Plaine de Chautagne

Source : PPRI de la Plaine de Chautagne

En ce qui concerne les transports, sur zone rouge, il est interdit :

- La création et l'extension (augmentation de la capacité d'accueil) d'aires d'accueil, d'aires de grands rassemblements et de terrains familiaux pour gens du voyage.

Mais il est autorisé :

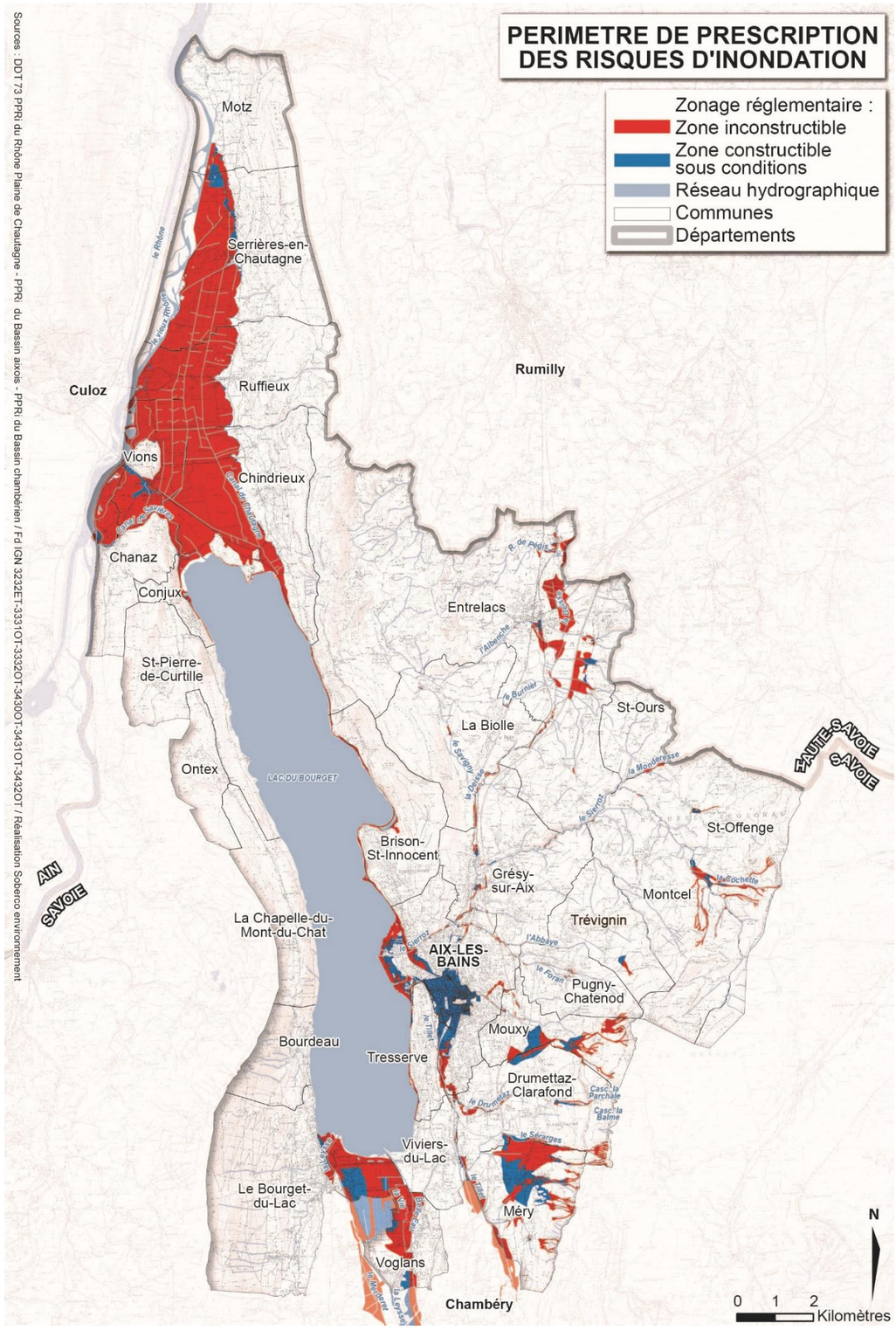
- La construction d'infrastructures de transport (routier, ferroviaire, de fluide, y compris les ouvrages de franchissement aériens ou souterrains) dans la mesure où le maître d'ouvrage démontre que le projet n'aggrave pas les risques

Sur zone bleue, il est interdit :

- La création et l'extension d'aires d'accueil, d'aires de grands rassemblements et de terrains familiaux pour gens du voyage.

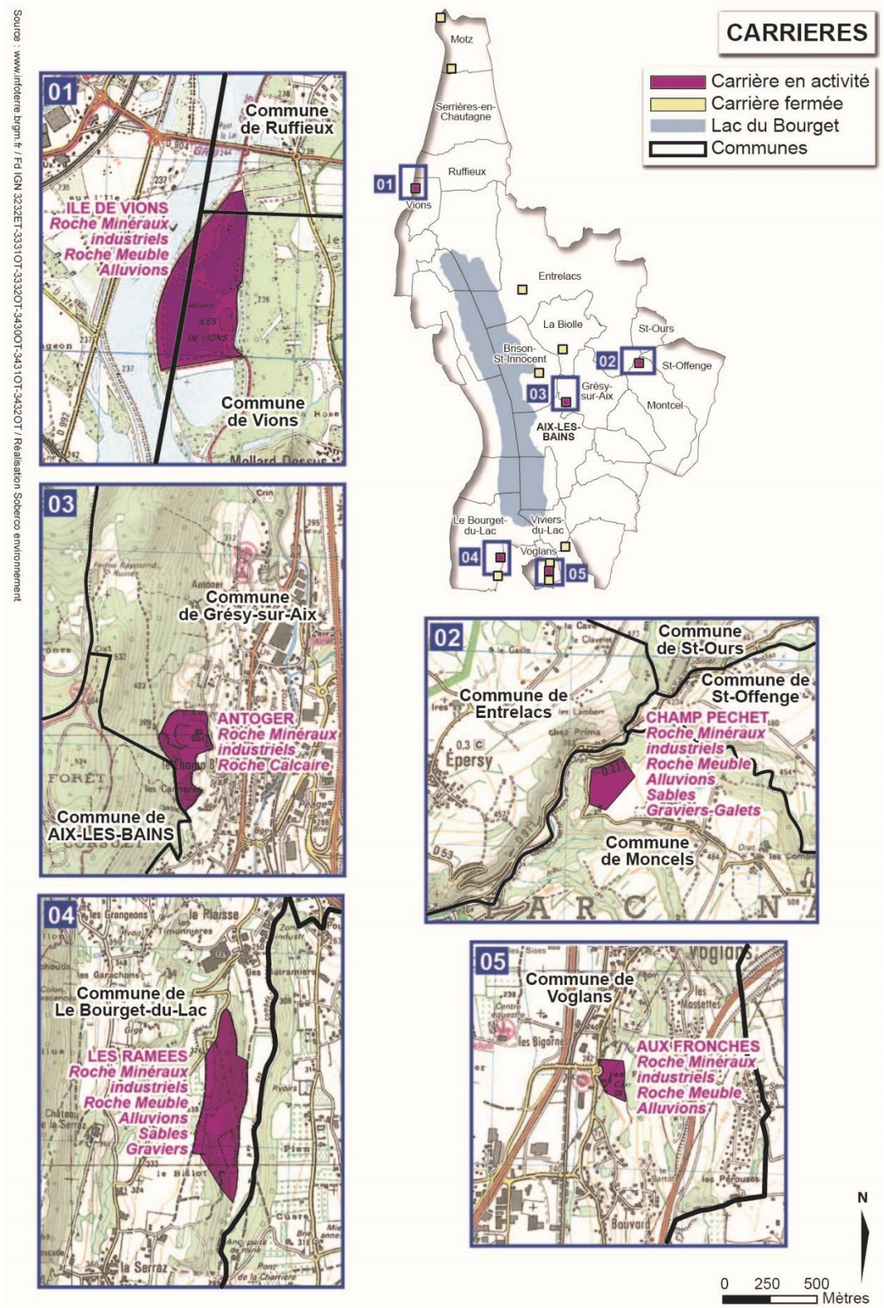
Synthèse et enjeux des risques naturels :

- Des risques divers liés aux mouvements de sols et aux inondations, accentués par les reliefs ;
- Une présence importante de carrières sur le territoire, tant pour les matériaux massifs que les matériaux alluvionnaires ;
- Des plans de prévention des risques d'inondations qui encadrent les possibilités d'aménagement sur les secteurs concernés ;
- Un enjeu de prise en compte des risques dans l'aménagement des infrastructures, tant pour la réduction de l'aléa que pour la sécurité des ouvrages et de leurs fonctionnalités ;
- Un enjeu de prise en compte des activités spécifiques liées aux carrières, tant sur les accès que sur la desserte du territoire.



8.1.4 Carrières

Sur le territoire d'étude cinq carrières en activité sont identifiées. Elles se localisent sur les communes de : Vions, Grésy sur Aix, Bourget du Lac, Le Montcel et Voglans.



9 RISQUES TECHNOLOGIQUES

9.1 RISQUE INDUSTRIEL

Le risque industriel renvoie à la probabilité que survienne sur un site industriel un accident pouvant entraîner des conséquences graves pour le personnel, les populations, les biens, l'environnement ou le milieu naturel. Il est lié à l'utilisation, au stockage ou à la fabrication de substances dangereuses.
Afin de limiter la survenue et les conséquences des accidents industriels, les établissements les plus dangereux sont soumis à une réglementation stricte et à des contrôles réguliers. De plus, les établissements présentant des risques pour les populations et/ou l'environnement sont répertoriés comme : Installation Classée pour la Protection de l'Environnement (ICPE).
Sur le territoire d'étude, on note l'implantation d'une cinquantaine d'ICPE, principalement localisé sur la partie Est du territoire et à proximité des zones urbaines et un seul établissement est classé en SEVESO seuil bas :

Entreprise et localisation	Activité	Substances dangereuses	Quantités	Risques associés	Communes concernées
THEVENIN & DUCROT DISTRIBUTION	Dépôts produits pétroliers	Hydrocarbures	11 830 t	Incendie Explosion	Albens, Saint-Girod

Tab.10 : Etablissement classé SEVESO

Source : Dossier départemental des Risques Majeurs de la Savoie

Enfin, comme le montre la figure ci-dessous et d'après la base de données BASOL (base de données gérées par le ministère de l'Ecologie et du Développement Durable qui recense les sites et sols pollués ou potentiellement pollués) 8 sites pollués sont sur le territoire Ainsi, que 5 sites BASIAS (base de données qui recense de façon large et systématique, tous les sites industriels et d'activités de service, abandonnés ou non, susceptibles d'engendrer une pollution de l'environnement).

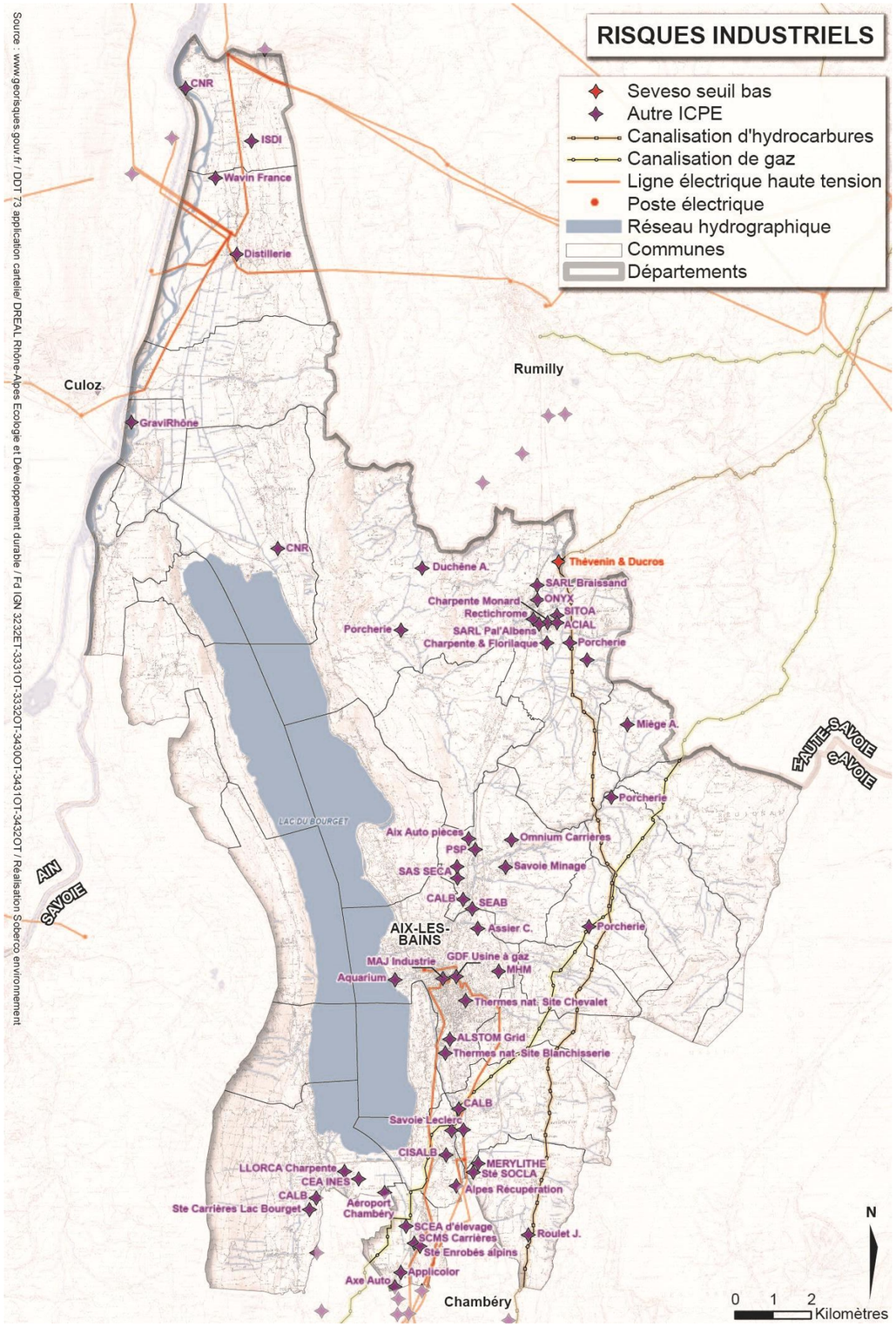
9.2 TRANSPORT DE MATIERES DANGEREUSES

Le transport de matières dangereuses (TMD) peut s'effectuer par voie routière, ferrée, maritime, fluviale ou aérienne. Il est régi par des accords internationaux mais également par des spécificités nationales qui en fixent les règles. Une matière est classée dangereuse, lorsqu'elle est susceptible d'entraîner des conséquences graves pour les populations, les biens et/ou l'environnement, en fonction de ses propriétés physiques et chimiques, ou bien par la nature des réactions qu'elle-même peut engendrer.

Le territoire d'étude est concerné par le tracé d'un gazoduc et d'un oléoduc. Les communes concernées par le tracé de gazoduc sont : Saint Offenge, Viviers du Lac et Voglans.
Celles concernées par un oléoduc sont : Albens, Saint Girod, Saint Ours, Mognard, Epersy, et Mery.

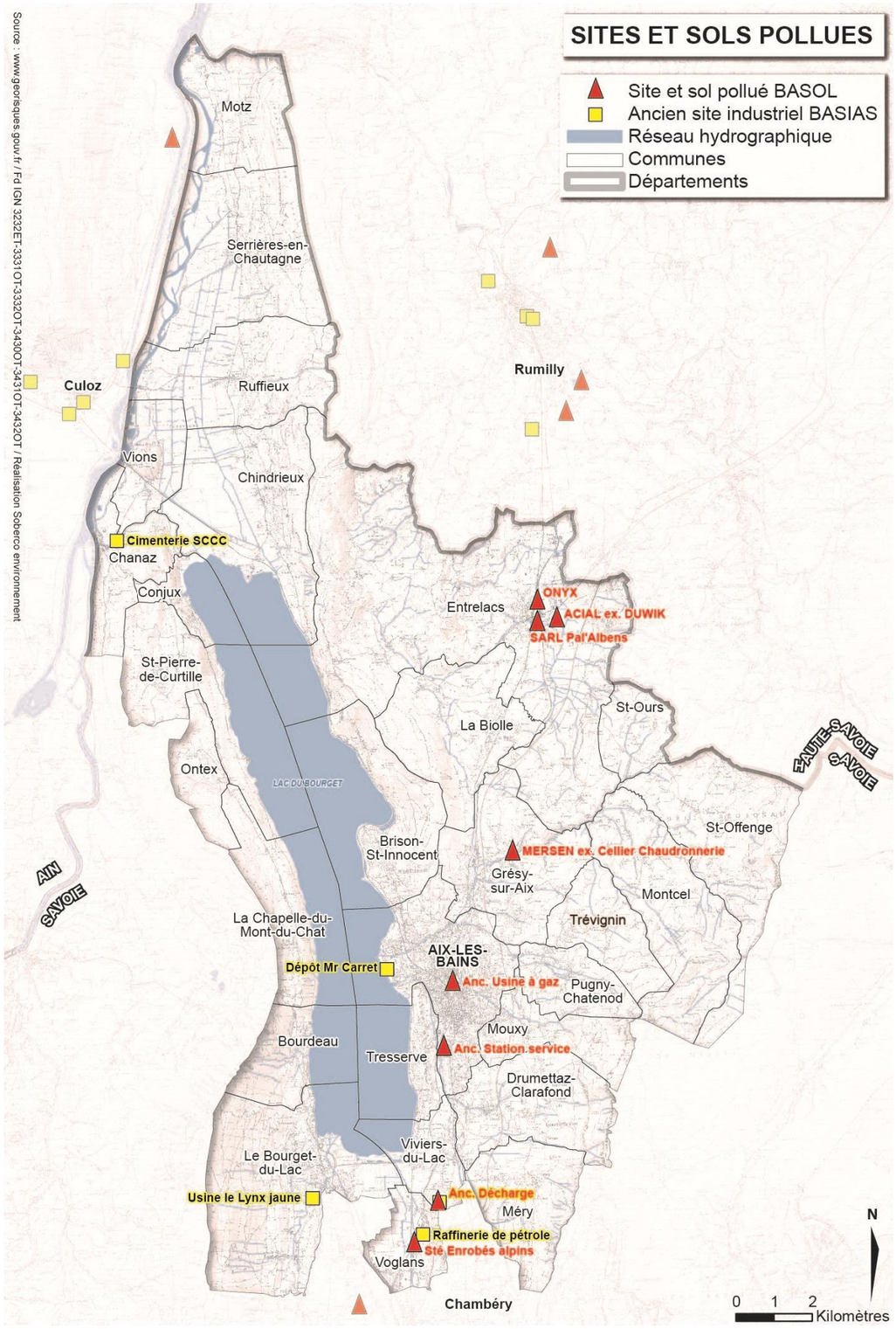
Enfin, certaines sont concernées par le passage de ces deux types ouvrages : Montcel, Trevignin, Pugny- Chatenod, Mouxy et Drumettaz- Clarafond.

Enfin, les axes routiers les plus exposés en Savoie pour le transport de matières dangereuses sont ceux au plus fort trafic, à savoir l'A41, l'A43, l'A430, la RD1006, la RN90, la RD904 et la RD1212. Seule l'autoroute A41 est située sur le territoire d'étude.



Synthèse et enjeux des risques technologiques :

- Une localisation diffuse sur l'ensemble du territoire, mais concentré autour des axes de transport, des activités portant incidences potentielles sur l'environnement
- Une seule activité à risque SEVESO, mais présentant un lien fort avec les transports (dépôt de produits pétroliers)
- Un risque de transport de matière dangereuse concentré sur la partie est du territoire, notamment sur l'autoroute.
- Un enjeu de prise en compte des risques dans l'aménagement des infrastructures
- Un enjeu de prise en compte des activités spécifiques liées aux carrières, tant sur les accès que sur la desserte du territoire.


SITES ET SOLS POLLUES
Site et sol pollué BASOL
Ancien site industriel BASIAS
Réseau hydrographique
Communes
Départements
Source : www.georisques.gouv.fr / Fd IGN 3232ET-3331OT-3332OT-3430OT-3431OT-3432OT / Réalisation Soberco environnement
Motz
Serrières-en-Chautagne
Culoz
Ruffieux
Rumilly
Vions
Chindrieux
Cimenterie SCCC
Chanaz
Conjux
Entrelacs
ONYX
ACIAL ex. DUWIK
SARL Pal'Albens
St-Pierre-de-Curtille
St-Ours
La Biolle
HAUTE-SAVOIE
SAVOIE
Ontex
LAC DU BOURGET
St-Offenge
Brison-St-Innocent
MERSEN ex. Cellier Chaudronnerie
Grésy-sur-Aix
Montcel
AIN
SAVOIE
La Chapelle-du-Mont-du-Chat
Trévignin
AIX-LES-BAINS
Dépôt Mr Carret
Anc. Usine à gaz
Pugny-Chatenod
Mouxy
Bourdeau
Anc. Station service
Tresserve
Drumettaz-Clarafond
Viviers-du-Lac
Le Bourget-du-Lac
Usine le Lynx jaune
Anc. Décharge
Méry
Raffinerie de pétrole
Sté Enrobés alpins
Voglans
Chambéry
N
0 1 2
Kilomètres

PARTIE 5 : EFFETS PROBABLES DE LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN SUR L'ENVIRONNEMENT

1 Analyse environnementale par action

1.1 Orientation 1 : Reduire l'usage de la voiture et apaiser la ville en agissant sur l'espace public

Action socle - Évolution du réseau viaire

Ces actions socles sont des réflexions sur l'évolution de la mobilité du territoire indépendantes du PDM. Elles ont des effets positifs sur l'environnement. La limitation de la vitesse sur l'A41 à 110 km/h va permettre de réduire les émissions de GES induites par la circulation de l'A41. De plus, la mise en place de la ZFE va permettre de restreindre la circulation aux véhicules les plus polluants. Les émissions de GES et de polluants de proximité seront alors réduites.

Ces projets sont compatibles et cohérents avec les actions du PDM et améliorent la situation actuelle sur les nuisances routières aux abords des infrastructures concernées et, d'une manière plus générale, sur le bilan des gaz à effet serre.

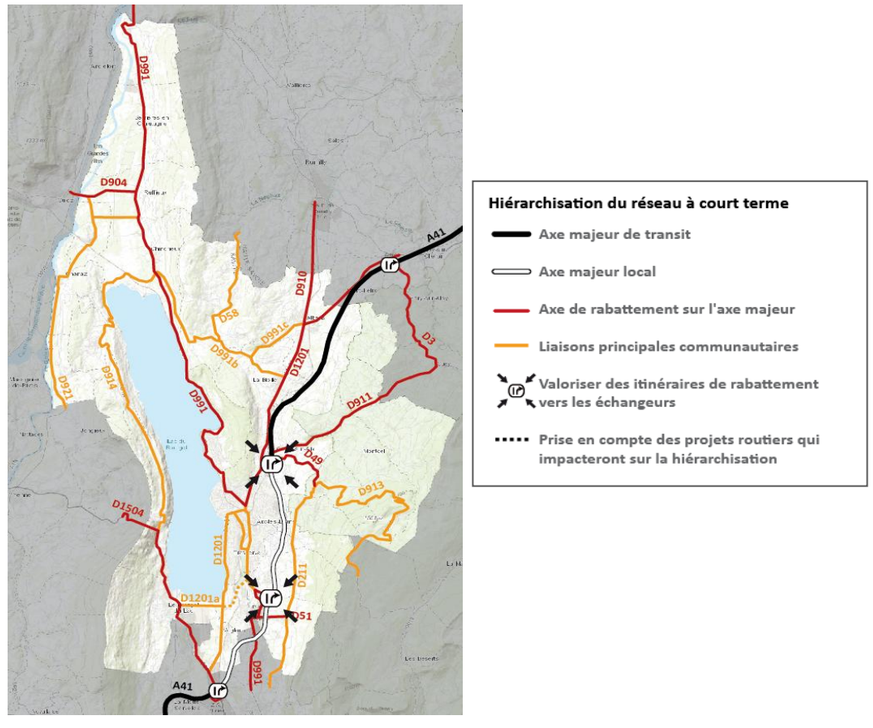
Action 1.1 - Hiérarchisation future du réseau viaire

Rappel Diagnostic 2023 :

- Hiérarchisation du réseau viaire contrainte par la topographie ;
- Se traduit par du trafic de transit inadapté dans les zones urbaines et par le caractère routier de certaines voiries ;
- Situation préjudiciable pour l'organisation de la circulation routière.

Objectif :

L'objectif est d'adapter l'aménagement de la voirie à tous les types d'usage : vélo, piétons, voiture particulière, etc. la circulation automobile sera organisée afin d'inciter les usagers à emprunter la voirie la plus adaptée grâce à une hiérarchisation cohérente permettant une bonne lisibilité du réseau et protégeant les centres-villes / bourgs et les quartiers d'habitat.



Hiérarchisation du réseau de la CA Grand Lac

Actions opérationnelles :

L'action se déroule en deux phases :

- Une **phase d'analyse** permettant de répartir les axes selon les types de circulations à accueillir ;
- Une **phase opérationnelle** sous forme de mesures prises sur ces axes dans le but de répondre au mieux aux objectifs assignés à leur niveau hiérarchique :

Niveau hiérarchique	Fonction	Objectifs	Vitesses
Axe majeur	Trafic national, international, transit	Place plus importante au covoiturage	110 Km/h souhaité (cf. action socle)
Axes de rabattement sur l'axe majeur	Rabattre sur le réseau d'axe majeur Accueil du transit à l'échelle de Grand Lac	PL en transit Garantir la performance des lignes fortes de TC Liaisons cyclables en site propre	30 km/h à 50 Km/h en agglomération et 70 ou 80 Km/h en dehors.
Axes de liaisons principales	Connecter les communes de Grand Lac sur des voies adaptées et accueil du transit à l'échelle de Grand Lac	PL en transit Fluidité des TC Liaisons cyclables majoritairement en site propre	30 km/h à 50 Km/h en agglomération et 70 ou 80 Km/h en dehors.
Autres axes en agglomération	Mettre en place une réelle cohabitation des différents modes	Circulation PL interdite sauf livraisons Vitesse et ambiance faites pour la circulation des modes actifs	30 km/h
Autres axes hors agglomération	Interdiction du transit / itinéraire de destination	Circulation PL interdite sauf livraisons Vitesse et ambiance faites pour la circulation des modes actifs	70 ou 80 Km/h

Les axes identifiés devront permettre le déploiement des actions qui visent un rééquilibrage modal dans un souci de pacification de la voirie avec notamment :

- Des contraintes sur la circulation de transit ;
- Une pacification réelle des secteurs en zone 30 ;
- Le déploiement de la Rue des Écoles.

Secteurs opérationnels : Ensemble du territoire

Suivi de la mesure :

→ Évolution des trafics par comptages routiers selon les différents types d'axes hiérarchisés

Incidences prévisibles de l'action :

La hiérarchisation du réseau viaire permet une meilleure cohérence des flux selon le type d'infrastructure. Cette action agissant directement sur l'affectation des trafics (vitesse, congestion, etc…) et sur les conditions de circulation permet une atténuation des nuisances (émission de GES et ambiance acoustique) le long des itinéraires inappropriés et notamment les centres urbains. De plus grâce à l'affectation des itinéraires en cohérence avec le gabarit des infrastructures, le stress lié aux embouteillages et les situations accidentogènes seront réduits permettant une meilleure qualité de vie des habitants.

Toutefois, cette diminution du trafic sur les zones urbaines va l'augmenter sur les grands axes routiers comme les autoroutes et les départementales. Une augmentation locale des nuisances (émissions de GES et nuisances acoustiques) pourra être observée mais reste peu significative

L'action ne comporte pas directement d'aménagements de voiries, mais seulement des jalonnements à faible incidence environnementale et sans consommation d'espace. Elle peut toutefois présenter localement des enjeux liés à la recomposition et au réaménagement de l'espace public avec l'opportunité de désimperméabiliser et renforcer la place du végétal pour lutter contre les îlots de chaleur urbains. Les aménagements relatifs à la pacification et leurs conséquences environnementales sont détaillés dans d'autres actions.

Action 1.2 - Contraindre la circulation de transit et la circulation de poids lourds pour protéger les quartiers dans les secteurs les plus denses

Rappel Diagnostic 2023 :

- De nombreux axes, notamment dans le pôle urbain de Grand Lac, sont utilisés en itinéraires de shunt alors que des axes routiers sont prévus pour les accueillir :
  - A41 pour le transit régional et local) ;
  - Shunt sur D1201 le long du Lac plutôt que de traverser la zone la plus urbanisée.

Objectif :

Réduction significative du trafic par la mise en place de contraintes de circulation permettant d'éviter les possibilités d'itinéraires traversants sur certains secteurs et d'offrir des possibilités réelles de mise en place d'une cohabitation modale pour améliorer la qualité de vie de ces secteurs du fait d'une ambiance apaisée et d'une circulation de transit fixée sur les axes adaptés (action 1.1).

Actions opérationnelles :

L'action se déroule en deux phases :

- Une **phase d'analyse** permettant d'identifier les axes support du trafic poids lourds de transit : Autoroute A41 mais aussi l'ensemble des axes de rabattement et de liaisons principales qui accueillent le trafic PL de transit. Le schéma d'itinéraire poids lourds permet aux poids lourds d'utiliser des axes adaptés à cet usage.
  - La hiérarchisation du réseau viaire permet d'établir la fonction des voies accueillant le trafic PL sur Grand Lac : voiries inscrites en axe majeur, de rabattement, et de liaisons principales. Les autres axes hors agglomérations et autres voies en agglomération sont interdits aux plus de 3,5t sauf en desserte locale ;
  - Les mesures à prendre pour favoriser l'établissement de schéma d'itinéraires PL tiennent dans la mise en place de jalonnement au niveau des différentes sorties des axes majeurs et principaux pour indiquer l'interdiction de transit.
- Une **phase opérationnelle** rendant moins avantageuse la circulation au sein des secteurs identifiés afin de contraindre et fixer la circulation de transit sur certains axes identifiés.
  - Types de mesures : création de poches étanches (sens uniques), réalisation d'un aménagement permettant l'arrêt de la continuité d'un itinéraire avec du mobilier urbain ;
  - Les accès au cœur de ces zones resteront possibles en véhicules motorisés (pas de piétonnisation étendue ou allongement de parcours au-delà du raisonnable) ;
  - Les contraintes de la circulation de transit ne devront pas impacter la circulation des lignes de bus ni les PL en livraison et camions de collecte des déchets ;

L'action permettra notamment de faciliter la mise en œuvre des mesures suivantes du PDM :

- Déploiement de la Rue des Écoles ;
- Des contraintes sur la circulation de transit ;
- Une pacification réelle des secteurs en zone 30 ;
- Développement du maillage cyclable.

Principale difficulté de mise en œuvre : le contrôle des poids lourds en transit délicat

Secteurs opérationnels : Communes les plus concernées par le trafic PL de transit. Les secteurs concernés seront établis par les communes et les mesures devront être définies en concertation avec les communes limitrophes et le Département.

Suivi de la mesure :

→ Evolution des trafics par comptages routiers sur les axes concernés par les contraintes de circulation ;

→ Evolution de la part des poids lourds sur les axes concernés par les contraintes.

Incidences prévisibles de l'action :

En synergie avec l'action 1.1, cette action agit directement sur l'affectation des trafics poids lourds et permet une réduction des nuisances dans le tissu urbain. Une amélioration de l'ambiance acoustique sera observée. De plus, la diminution du trafic de poids lourds dans les quartiers les plus denses permettra de sécuriser ces axes. Ainsi, la pratique des modes actifs sera plus favorable.

Le seul aménagement prévu à l'issue de cette action est l'intégration de mobilier urbain sur des surfaces déjà artificialisées. Ainsi, les impacts sont limités à l'émission de GES en phase travaux qui apparait comme négligeable.

Le réaménagement de la voirie peut être une opportunité pour réaménager l'espace public en y intégrant des espaces verts.

Action 1.3 - Réaliser une pacification réelle des secteurs en zone 30 avec un objectif de sécurisation des déplacements

Rappel Diagnostic 2023 :

- De nombreux efforts ont déjà été entreprise afin d'avoir un meilleur partage de la voirie ;
- Bien que les zones 30 soient déployées par la majorité des communes, celles-ci manquent parfois d'efficacité et de cohérence.

Objectif :

L'objectif est de renforcer le sentiment de sécurité routière en réduisant la vitesse de circulation à 30km/h, de ce fait des secteurs pacifiés seront créés.

Actions opérationnelles :

Il s'agit globalement de limiter la circulation à 30 Km/h en ville la norme sur Grand Lac. Cette vitesse doit s'entendre sur tous les axes en agglomération qui ne sont pas identifiés comme axes structurants qui accueillent le trafic de transit

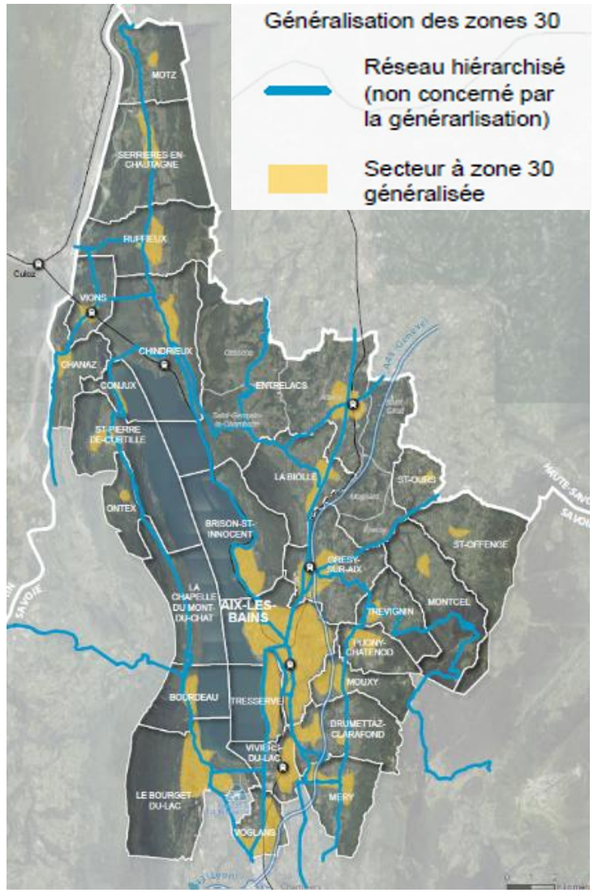


Figure 27 : Schéma de principe de pacification sur Grand Lac

L'action se développe de la façon suivante :

- Matérialisation des entrées et sorties de zones 30 par des « effets portes » :

  Marquage visuel de l'entrée dans une zone 30 où le partage modal de la voirie est la règle. Permet de distinguer les rues de desserte locale des axes structurants (même si limités à 30km/h). À matérialiser au début des rues de desserte locale accessibles depuis un axe de niveau supérieur.

  Complément possible de rappel de la vitesse réglementaire par marquage au sol.

- Réalisation des aménagements de pacification contraignant physiquement les vitesses

  Large panel de dispositifs d'apaisement des vitesses selon configurations locales, contraintes techniques et financières et opportunités de travaux. Ces dispositifs se distinguent en 3 types :

  - Réduction de largeur de voie (prévoir largeur pour bus, collecte déchets, etc.) : réductions physiques de largeur, réduction visuelle (arbustes ou mobilier urbain en bordure, écluses, réduction des rayons de courbure
  - Surélévation de chaussée (ralentisseurs, coussins berlinois, plateaux piétons, trottoirs traversants)
  - Déflexion de trajectoire (chicanes, « chicanes-écluses » avec stationnement longitudinal alterné)

- Actions sur les régimes de priorité ;
  - Généralisation des priorités à droite à l'échelle d'un quartier
  - Veiller sur la bonne visibilité des intersections et au marquage des doubles sens cyclables s'ils existent
- Travail des plans de circulation dans les quartiers pour empêcher le trafic de transit sur les voies résidentielles.

Secteurs opérationnels : Cf. carte ci-contre

Suivi de la mesure :

→ Linéaire de voies à 30 km/h ;

→ Evolution de l'accidentologie impliquant des modes actifs (nombre et gravité des accidents corporels) .

Incidences prévisibles de l'action :

La diminution des vitesses permettra d'améliorer l'ambiance acoustique de ces secteurs urbains. La pacification étant située dans les centres bourgs et également au niveau du pôle urbain à Aix-les-Bains, la majorité du tissu urbain connaitra une amélioration de l'ambiance acoustique et une sécurisation de ces axes. La pacification des secteurs en zone 30 permet la sécurisation de ces zones. Ainsi, la pratique de la marche et du vélo y sera plus favorable.

Le seul aménagement prévu à l'issue de cette action est le réaménagement de voirie (marquage au sol, chicanes, ralentisseurs, élargissement de la voirie) sur des surfaces déjà artificialisées. Ainsi, les impacts sont limités à l'émission de GES en phase travaux qui parait comme négligeable.

Action 1.4 - Rue aux écoles : sécuriser l'ensemble des entrées/sorties des établissements scolaires

Rappel Diagnostic 2023 :

- Sur les 75 établissements scolaires de Grand Lac, 63 % apparaissent comme déjà sécurisés ;
- 28 établissements ont une sécurisation qui reste perfectible ;
- 2 établissements ont une sécurisation à réaliser ;
- 41 établissements scolaires sont identifiés comme pouvant potentiellement déployer le concept de rue aux écoles.

Objectif :

Sécuriser les abords des établissements scolaires et favoriser l'usage des modes actifs pour se rendre à l'école.

Actions opérationnelles :

Il s'agit de généraliser la pacification aux abords des établissements scolaires pour les 30 établissements dont la sécurisation reste perfectible et de développer le concept de la « rue aux écoles » pour les établissements situés en dehors des axes importants.

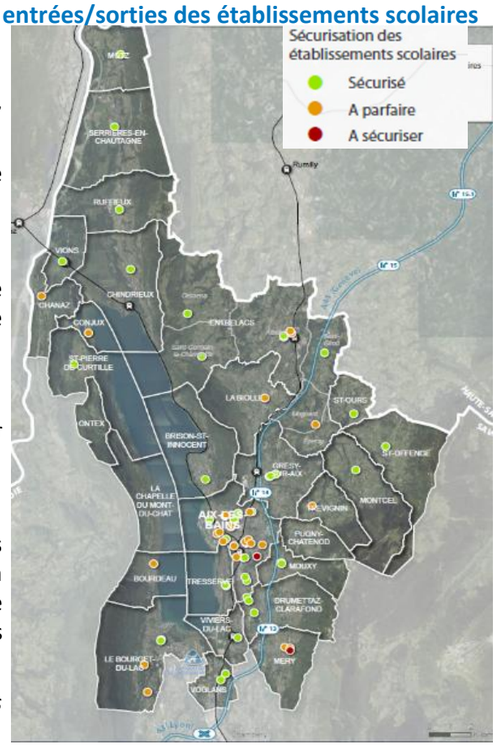


Figure 23 : Sécurisation actuelle des établissements scolaires

Le traitement des entrées/sorties des établissements se décline en plusieurs types d'intervention selon le niveau hiérarchique des voies sur lesquels ils se situent.

- Sur les voies identifiées de rabattement ou de liaisons principales qui concilient 2 fonctions (fonction circulatoire et fonction de vie locale à fort enjeu de sécurité routière) :
  - **Limitation à 30 km/h accompagné de dispositifs de pacification** des abords des entrées consistant à créer un environnement scolaire facilement perceptible par tous les usagers de la rue (plusieurs interventions ont déjà été réalisées et peuvent être poursuivies) :
  - **Dispositifs potentiels de pacification** :
    - Agrandissement des parvis en réaffectant l'espace occupé par du stationnement ou par une voie de circulation pour créer un espace large, confortable et sécurisé et en matérialisant les abords de l'établissement depuis la rue.
    - Travail sur les traversées piétonnes pour protéger les enfants de la circulation, éviter le contact direct avec la chaussée dès la sortie d'école et assurer une bonne visibilité des traversées piétonnes en dégageant de tout obstacle le champ de vision de l'enfant.
    - Réalisation de plateaux piétons qui garantissent le ralentissement des véhicules et créent une continuité avec le parvis (+ enrobé de couleur afin de mieux matérialiser l'établissement).
    - Réduction de la largeur des voies de circulation aux abords des écoles : réduction physique ou visuelle à l'aide de l'implantation d'une végétation ou de mobiliers urbains.
- Sur les autres voies en agglomération (Cf. hiérarchisation des voies) :
  - **Pacification automatique** avec la mise en place du 30 Km/h.
  - **Développement du concept de la « rue aux écoles »** qui va vers une réappropriation de la rue par le piéton en proposant plusieurs niveaux d'intervention selon la configuration et les contraintes propres à chaque école selon ses caractéristiques, les contraintes techniques de la rue et le degré de conservation de la circulation motorisée.

Intervention	Circulation maintenue	Piétonisation temporaire aux heures d'entrée et de sortie d'école	Piétonisation permanente
Objectifs	Apaiser et sécuriser	Apaiser et concilier les usages	Rendre la rue aux enfants et créer un espace calme
Réglementation	Zone de rencontre	Zone de rencontre permanente Aire piétonne temporaire aux horaires d'entrée et sortie d'école (sortie riveraine conservée mais gestion des entrées plus délicates)	Aire piétonne (accès riverains conservés) Stationnement interdit
Situation type	• Rue avec lignes de bus • Rue sans itinéraire de délestage	• Rue faiblement circulée avec itinéraire de délestage possible • Pas de circulation de bus	
Principes d'aménagement	• Aménagement de dispositifs de pacification (chicanes, plateaux, coussins…) • Extension des parvis sur les espaces de stationnement • Déport des passages piétons de l'axe de l'entrée d'école • Végétalisation	• Pose de barrières amovibles • Végétalisation	• Pose d'une barrière fixe ou d'une borne de contrôle d'accès pour les riverains • Végétalisation • A terme, requalification de l'espace public et transformation de la rue de l'école en un nouvel espace de vie pour les enfants

Au-delà de l'aspect sécuritaire, la création de micro-centralité apaisée et qualitative aux abords des établissements scolaires agit en faveur de l'usage des mobilités actives et favorise la reconquête et l'apaisement de l'espace public.

Secteurs opérationnels : Cf. carte ci-dessus

Suivi de la mesure :

→ Nombre d'établissements ayant fait l'objet de réalisation en faveur de la rue aux écoles ;

→ Nombre de rues scolaires effectives ;

Incidences prévisibles de l'action :

Même éléments d'analyse que pour l'action 1.3

Plus spécifiquement, cette action agit sur la santé en générant des conditions d'entrées/sorties des établissements plus sécurisées et offrant un cadre plus apaisé à proximité des écoles. Elle assure au droit des écoles un respect accru des exigences de vitesse à 30km/h sur le territoire.

Action 1.5 - Aménager la voirie pour améliorer la performance des lignes fortes du réseau bus

Rappel Diagnostic 2022 :

- Les bus constituent sur Grand Lac un complément essentiel des trains ;
- L'attractivité du réseau bus est menacée par des temps de parcours augmentés, générés par l'intensité de la circulation ;
- Contexte contribuant à l'augmentation des coûts d'exploitation pour la collectivité ;

Objectif :

Des bus plus rapides raccourcissent les temps de parcours et attirent les usagers. L'action doit conduire à une amélioration de la vitesse des bus pour les rendre plus attractifs et moins coûteux.

Mettre en place dès que possible des aménagements de voirie visant à garantir une vitesse commerciale constante quels que soient les périodes de la journée et permettant d'améliorer la régularité du réseau Ondéa.

Ces aménagements doivent se placer sur les axes les plus fréquentés par les lignes fortes de Grand Lac.

Les tronçons les plus fréquentés par les lignes fortes bus de Grand Lac ont été identifiés. Les linéaires de voirie en rouge sur la carte ci-contre présente les axes où plus de 50 services de bus sont en circulation quotidiennement.

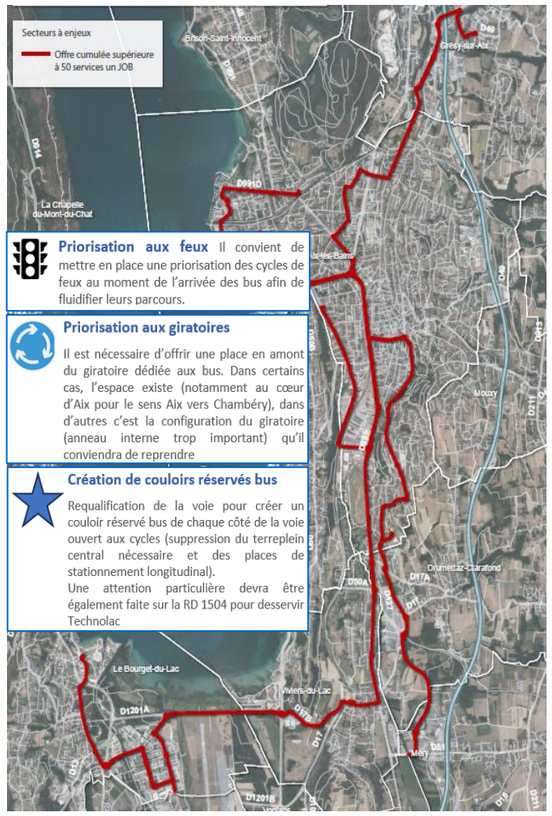


Figure 28 : Secteurs privilégiés d'intervention pour la performance des lignes de bus

Actions opérationnelles :

- Une majorité du linéaire ne présente pas de difficulté particulière pour la circulation mais certains axes et intersections mériteraient des aménagements dédiés aux bus. Ils seront concernés en priorité par la mise en place d'aménagements pour garantir la performance des lignes de bus.
- Déterminer des carrefours devant bénéficier d'aménagements favorisant la régularité et la performance des bus.

  Différents aménagements favorisant la performance pourront être envisagés selon le niveau hiérarchique des voies sur lesquels ils se situent : couloir de bus reservé, aménagements de couloirs de bus en approche des carrefours, priorisation des bus aux carrefours à feux.

  La mise en place de ces aménagements devra se réaliser en fonction de différents arbitrages sur l'espace viaire alloué à chaque mode en prenant en compte le maillage cyclable à développer sur Grand Lac. Ils seront rendus possibles par la nécessaire réappropriation et la rationalisation du stationnement qui permettront une meilleure utilisation des places automobiles.

Les réponses mises en œuvre pour améliorer la performance des lignes fortes du réseau de bus sont à adapter selon les difficultés rencontrées sur le réseau :

- Saturations : réalisation de couloirs de bus à minima en amont des carrefours avec priorisation aux feux ;
- Points durs de circulation/géométrie : travaux pour reconfigurer l'axe viaire ou le carrefour concerné ;
- Difficultés de gestion de carrefour, recherche d'une priorisation des TC aux feux ;
- Problèmes liés aux stationnements/livraisons : mise en place d'un contrôle efficace pour lutter contre ces incivismes.

Une coordination de chaque maître d'ouvrage sera assurée par Grand Lac pour que les travaux entrepris soient en cohérence avec l'ensemble des actions menées dans le cadre du PDM (Rue des écoles / réelle pacification des zones 30 / développement du maillage cyclable).

Secteurs opérationnels : Cf. carte ci-contre

Suivi de la mesure :

→ Evolution des vitesses commerciales sur les lignes disposant de nouveaux aménagements pour les bus ;

→ Evolution du trafic voyageurs sur les lignes ayant bénéficié d'amélioration de performance ;

→ Evolution du linéaire d'aménagements dédiés aux bus et des intersections priorisées.

Incidences prévisibles de l'action :

Cette action a pour objectif d'améliorer l'offre de transport en commun (TC) sur le secteur d'Aix-les-Bains, permettant un report modal de la voiture vers les TC. La diminution du nombre de voitures sur les axes routiers réduit les nuisances acoustiques et les émissions de gaz à effet de serre et des polluants de proximité. Une amélioration de la qualité de l'air et de l'ambiance acoustique sera observée en lien avec l'évolution de la part modale.

Un réaménagement de la voirie sera réalisé avec une création de couloirs réservés aux bus, la priorisation des giratoires et la priorisation des feux. Peu d'artificialisation du sol est prévue. La requalification de la voirie pourra être l'occasion d'intégrer des espaces verts. La phase travaux va générer des nuisances (bruit, vibration, poussières) pour les riverains. Il est alors recommandé de mettre en place des dispositifs d'information (durée, lieu des travaux) afin de préparer au mieux les riverains aux gênes occasionnées.

La mise en œuvre de l'action reste toutefois essentiellement basée sur la mutation d'usage de surface existante sans emprises supplémentaires. Il apparait clairement que les aménagements sont globalement rendus possibles via la réappropriation et la rationalisation du stationnement qui permettront une meilleure utilisation des places automobiles.

De plus, la voie des bus pourra être empruntée par les cyclistes, ce qui permettra de rendre le territoire plus favorable à l'utilisation du vélo. Les résidents d'Aix-les-Bains, du Bourget -du-Lac et de Grésy-sur-Aix pourront alors effectuer leur trajet quotidien en transport en commun ou à vélo ce qui réduira fortement l'utilisation de la voiture. Les secteurs de sensibilités écologiques du territoire sont bien identifiés (hors secteur Aix-Les-Bains) et n'apparaissent pas exposés aux aménagements proposés dans le cadre de cette action.

Action 1.6 - Achever le maillage prévu au schéma directeur cyclable de Grand Lac

Rappel Diagnostic 2023 :

- 84 km d'aménagements cyclables sur Grand Lac dont 38% sont en site propre.
- Le Schéma Directeur Cyclable réalisé en 2021 permet de définir les objectifs de Grand Lac pour sécuriser la pratique existante et développer de nouvelles pratiques selon deux axes :
  - Les déplacements utilitaires : domicile-travail, domicile-étude, achats, etc…
  - Les axes touristiques structurants servant de support à une mobilité du quotidien.

Objectif :

Obtenir un maillage cyclable continu et hiérarchisé sur Grand Lac sur la base du schéma directeur cyclable (SDC) qui définit 158 Km de nouveaux aménagements selon 3 niveaux (structurant, secondaire et communal).

Ce SDC s'appuie sur des projets d'envergure comme la véloroute des 5 lacs avec 17 Km de nouveaux aménagements cyclables sécurisés, projet d'intérêt régional connectant les lacs alpins (Léman, Annecy, Le Bourget, Aiguebelette et Paladru), l'itinéraire des côteaux du Revard ou encore les liaisons cyclables pour relier dans le secteur Sud de Grand Lac Hexapôle et Technolac avec une liaison plus directe avec le Grand Chambéry avec la sécurisation de la route départementale en site propre entre les deux giratoires de l'aéroport et des Mottets.

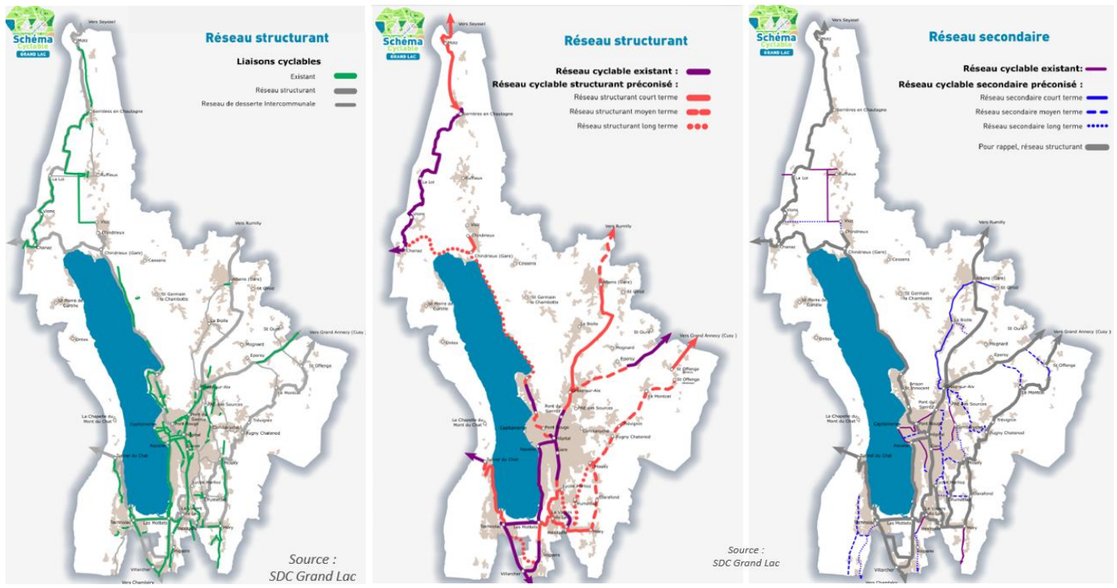


Figure 29 : Le maillage cyclable actuel et futur sur Grand Lac

Actions opérationnelles :

- Hiérarchiser les aménagements à mettre en œuvre selon les différentes temporalités du SDC
  - 89 Km d'aménagements programmés sur le réseau structurant :
    32 Km à court terme, 42 Km à moyen terme, 16 Km à long terme.
  - 69 Km d'aménagements programmés sur le réseau secondaire :
    15 Km à court terme, 35 Km à moyen terme, 13 Km à long terme.
  - 7 Km d'aménagements complémentaires au niveau communal.
    3 Km à court terme, 4 Km à moyen terme.
- Accompagner le développement et la structuration du réseau par du jalonnement vélo qui sera réalisé en cohérence avec celui de Grand Chambéry et du Département de Savoie.
  - L'implantation privilégiera les panneaux de position pour utiliser au maximum les supports existants ;
  - Les panneaux de pré-signalisation ne sont utiles que pour les carrefours complexes et/ou saturés en nombre de panneaux et ceux de confirmation seront réservés aux mouvements complexe ;
- Définir les conditions pour entretenir les infrastructures cyclables.

Secteurs opérationnels : Les secteurs d'aménagement et de développement du réseau sont définis dans le Schéma Directeur Cyclable 2021 sur l'ensemble des réseaux (structurant, secondaire et communaux) Cf. carte ci-contre.

Suivi de la mesure :

→ Linéaire d'aménagements cyclables ;

→ Ratio linéaire d'aménagements par le nombre d'habitants ;

→ Evolution de la part modale des cycles.

Incidences prévisibles de l'action :

Les ambitions affichées sont celles définies dans le Schéma Directeur Cyclable de 2021. Les 158 nouveaux kilomètres à aménager seront générateurs d'impacts de natures multiples variables selon la nature de l'aménagement proposée.

Si l'aménagement se fait sur la voirie déjà existante les impacts seront réduits et seront principalement générés par la phase travaux (vibration, bruit, poussière). Si les pistes cyclables sont créées, des impacts plus importants seront à prévoir. L'imperméabilisation des sols pourrait entrainer la perturbation du cycle de l'eau et la fragmentation de la biodiversité locale. L'effet d'ilot de chaleur urbain sera potentiellement amplifié par l'utilisation de matériaux à faible albédo. La création du futur réseau cyclable a été structurée en trois phases, le réseau à court terme, à moyen terme et à long terme. A savoir que le futur réseau structurant à long terme se fera hors horizon du PDM.

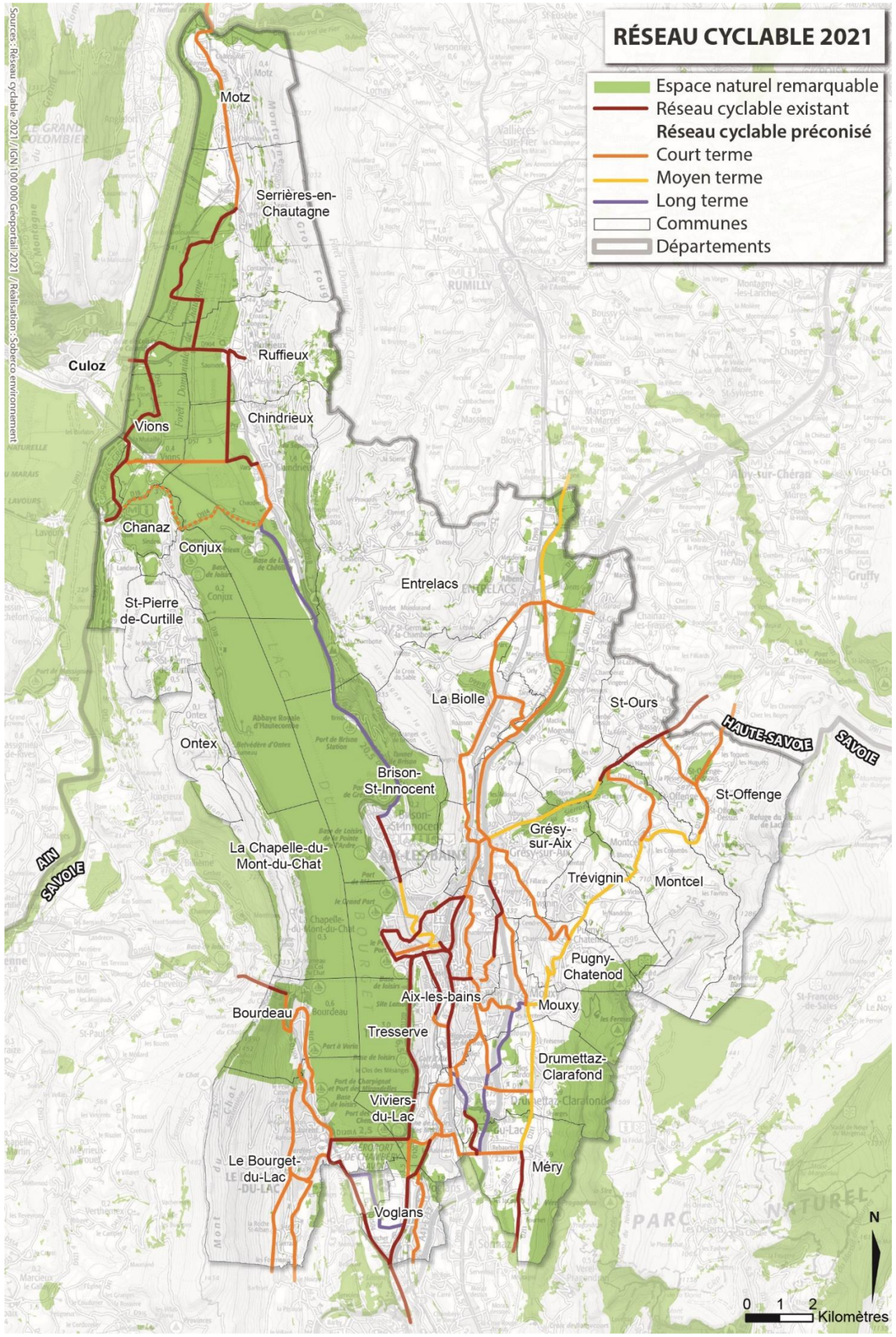
La majorité du réseau qui sera construit sera réalisée sur des routes déjà existantes dans un tissu urbain dense (pôle urbain d'Aix-Les-Bains. Plusieurs zones peuvent présenter des enjeux écologiques comme celle qui se situe le long du lac du Bourget, avec des enjeux écologiques et techniques, toutefois sa création se fera hors horizon du PDM. 5 tronçons du réseau présentent des enjeux écologiques :

- Le tronçon au niveau de Bourdeau traversera un espace naturel sensible et la ZNIEFF de Montagne de l'épine et mont du Chat ;
- Le tronçon entre Viviers du Lac et Voglans traversera une zone humide RAMSAR et la ZNIEFF de l'ensemble fonctionnel formé par le lac du Bourget et ses annexes ;
- Le tronçon sur Grésy-sur-Aix traversera une ZNIEFF de type 1 ;
- Le tronçon à l'est de la Biolle traversera un site Natura 2000 ;
- Le tronçon au nord du lac traversera un espace naturel sensible et une ZNIEFF.

Ces tronçons étant pour la majorité réalisés sur des voiries déjà existantes les impacts sont limités à la fréquentation de la vélo route et au piétinement induit. Il sera important de s'assurer que ces zones naturelles ne seront pas piétinées. Des panneaux d'information sur les zones écologiques peuvent être installés afin d'informer le public de la sensibilité écologique de la zone.

Les orientations proposées pour les cycles sont de nature à favoriser le report modal vers des modes de transport n'engendrant pas de nuisances et à réduire l'autosolisme pour tous types de déplacements. Ces actions peuvent entrainer l'aménagement de voies vertes ou l'aménagement de voies de circulation existant avec des effets d'emprise très localisés.

Cette action favorise un fort report modal en faveur des modes actifs et génère des conditions favorables à l'amélioration de la qualité de l'air et la diminution des émissions de GES et de polluants de proximité. La pratique du vélo engendre également un impact positif sur la qualité de vie et la santé des habitants, grâce à la pratique physique et régulière qu'engendrent ces déplacements. La création d'espaces dédiés aux cycles renforcera la sécurité des pratiquants. Le maillage cyclable est majoritairement aux abords du pôle urbain au Sud-est du territoire. Les zones rurales et plus vallonées seront moins desservies par ce maillage cyclable. Toute la population ne pourra donc pas accéder à ces pistes cyclables.



Action 1.7 - Œuvrer pour un territoire marchable

Rappel Diagnostic 2023 :

- La marche est le deuxième mode le plus utilisé sur Grand Lac derrière l'automobile. 25% des trajets sont réalisés à pied ;
- Agir en faveur des cheminements piétons apparait comme un objectif consensuel à l'ensemble des riverains et revêt également un enjeu de santé publique.

Objectif :

Mise en place d'une stratégie d'aménagement des trottoirs visant à améliorer le confort des piétons et en limitant les effets de chaleur urbains. Cette stratégie vise en parallèle à déterminer les itinéraires piétons qui ne sont pas accessibles par tous notamment les PMR.

Actions opérationnelles :

- Arrêter un Plan Marche sur Grand Lac
  - Réalisé en coordination avec les communes et pouvant s'appuyer sur les principes élaborés dans le cadre du Plan Marche d'Aix-les-Bains ;
  - Intégrant, au-delà des problématiques de mobilité, la maitrise de génération d'ilots de chaleur et l'adaptation au changement climatique (travail sur les revêtements et matériaux utilisés, introduction de la végétalisation (plantation d'arbres, micros-espaces publics végétalisés, etc.) ;
  - Faisant appel à une démarche systématique d'économie circulaire dans tous les éléments conçus, entendue comme une limitation d'utilisation de ressources et un approvisionnement local en matériaux (au maximum issu du territoire), et le réemploi des matériaux situés sur le périmètre d'intervention ;
  - Répondant aux enjeux socio-économiques et urbains du territoire en le structurant au travers du développement des centralités et de l'organisation des espaces de vie quotidienne appropriables à pied et à vélo ;
  - Générant des améliorations concernant :
    - Les informations et sensibilisations sur les déplacements à pied (signalétique piétonne, temps de parcours, plan piéton dépliant, plan de quartiers,…) ;
    - Les aménagements de voirie adaptés à la marche (voies pacifiées, aménagement d'espace de repos, entretien des trottoirs, …) ;
    - Le développement de la place du piéton, que ce soit sur son espace dédié ou pour un espace à reconquérir (renforcement de la perméabilité piétonne et franchissement adapté pour résorber les coupures).
- Mettre en place les principes du Plan Marche dans les secteurs stratégiques (Cf secteurs opérationnels ci-après)

  L'encouragement et le développement de la pratique de la marche pour des déplacements de courtes distances seront obtenus grâce à des aménagement des cheminements piétons de qualité (respect des normes d'accessibilité, état du revêtement, sécurité des traversées piétonnes, présence d'espaces verts, proximité de la circulation automobile), le déploiement d'une signalétique adaptée avec jalonnement au sol, du mobilier urbain anti-stationnement pour de l'information et des panneaux de signalisation avec les temps de parcours.

Secteurs opérationnels : mise en œuvre de manière prioritaire dans les secteurs où la pratique piétonne attendue est la plus forte. L'objectif n'est pas de créer des aménagements sur l'ensemble des voiries urbaines, mais de définir des cheminements piétons structurants à traiter en priorité, à partir de secteurs à enjeux : les centralités urbaines, les commerces, les équipements scolaires, les arrêts TC structurants.

Ces secteurs ont été identifiés dans le PDM à partir d'isochrones à pied depuis les principaux pôles générateurs de flux piétons. L'intensité des flux piétons a été indiquée par tronçons de voirie et ventilée selon 3 types :

→ Type 1 à forte intensité piétonne, : Centre-ville d'Aix-les-Bains et aux établissements scolaires (écoles élémentaires, collèges, lycées, établissements supérieurs) ;

→ Type 2 à intensité piétonne moyenne : secteurs de commerces de proximité dans les quartiers d'Aix-les-Bains et les communes périurbaines ;

→ Type 3 à intensité piétonne faible : secteurs de rabattement sur les gares et les principaux pôles d'échanges multimodaux dans un rayon de 100 à 150m ;

→ Linéaire concerné : 81km répartis en Type 1 : 61,6km, Type 2 : 13,3km, Type 3 : 6,1km.

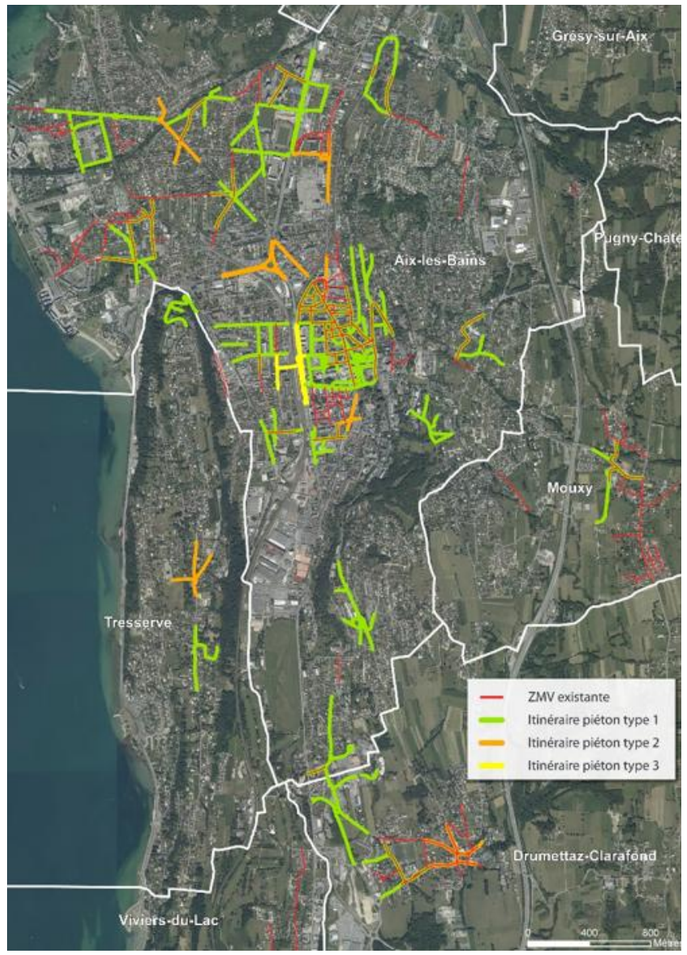


Figure 30 : Zoom cheminements piétons prioritaires sur Aix-les-Bains

Suivi de la mesure :

→ Evolution de la part modale de la marche ;

Incidences prévisibles de l'action :

Cette action agit sur les parts modales et participe à la réduction des nuisances routières. L'amélioration de la pratique de la marche permettra alors la réduction de l'utilisation de la voiture. Une amélioration de la qualité de l'air et de l'ambiance acoustique sera observée.

Cette action se situe principalement à Aix-les-Bains et dans certains centres bourgs, zone urbaine dense. Les itinéraires piétons seront densifiés au niveau du centre-ville et des commerces de proximité pour pouvoir réaliser ces déplacements quotidiens à pied. La sécurité des piétons sera alors assurée et améliorée. Afin de rendre le territoire le plus favorable à la marche les itinéraires piétons pourront également être étendus sur d'autres centres urbains du territoire de Grand Lac.

L'aménagement des itinéraire piétons intégrera la végétalisation des espaces publics et la création de trottoir. Cela permettra de limiter les effets d'ilots de chaleur.

L'action peut présenter des incidences localisées. En favorisant la marche à pied, l'action peut aussi se traduire par une augmentation de la fréquentation sur des espaces naturels sensibles du territoire traversés ou desservis par les itinéraires. Il est suggéré d'identifier les espaces naturels remarquables et de se rapprocher des gestionnaires des espaces à forte sensibilité afin d'éviter tout piétinement et dérangement de la faune.

Globalement le plan marche ne doit pas être perçu que sur l'aspect mobilité. Il permet d'améliorer la qualité de l'air et constitue une démarche d'amélioration de la santé. Certaines actions opérationnelles agissent favorablement sur les enjeux environnementaux (végétalisation, lutte contre les îlots de chaleurs urbains, etc.) avec une vigilance sur la sensibilité des territoires desservis et traversés.

Action 1.8 - Favoriser l'accessibilité de tous

Rappel Diagnostic 2023 :

- Nécessité d'offrir sur Grand Lac un déplacement à pied accessible à tous ;
- Cheminements piétons : 55,9km de cheminements piétons identifiés comme prioritaires ;
- Arrêts de bus : sur les 450 arrêts, 132 sont desservis par les lignes structurantes, dont 69 déjà accessibles ;
- Matériel roulant : 26 bus dont 14 bus accessibles, 25 bus standards à plancher bas, 14 bus équipés de palette UFR (Usager en Fauteuil Roulant), 14 ayant un emplacement dédié UFR, la totalité disposant d'emplacements prioritaires, 25 équipés d'écrant TFT permettant de diffuser de l'information.

Objectif :

L'objectif et de tendre vers une mise en accessibilité des arrêts de bus sur Grand Lac et d'œuvrer pour une accessibilité sur une partie des itinéraires piétons du territoire.

Actions opérationnelles :

- Mettre aux normes d'accessibilité à horizon du PDM des 55,9km de cheminements piétons identifiés comme prioritaires par le PDM c'est-à-dire répondant au moins à 2 des 3 besoins suivants : rabattement vers les principaux arrêts de TC, desserte des centralités ou rabattement vers un établissement scolaire.

  Les communes sur cette base, devront identifier les cheminements à mettre en accessibilité pour tous à horizon du PDM.

- Réaliser un audit de l'accessibilité dans un rayon de 200 m autour des arrêts prioritaires de transports collectifs. Les travaux à mener pour réaliser les aménagements de voiries seront Ainsi, définis.
- Appliquer la loi pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées en s'appuyant sur l'agenda d'accessibilité des arrêts dans le cadre du Sd'AP validé en novembre 2015 par Grand Lac.

Secteurs opérationnels : Ensemble du territoire

Cette mise aux normes d'accessibilité sera priorisée dans la temporalité du PDM sur les itinéraires structurants et secteurs prioritaires :

- Centralités urbaines ;
- Commerces ;
- Équipements scolaires ;
- Points d'arrêts de TC dans un rayon de 200m, etc.

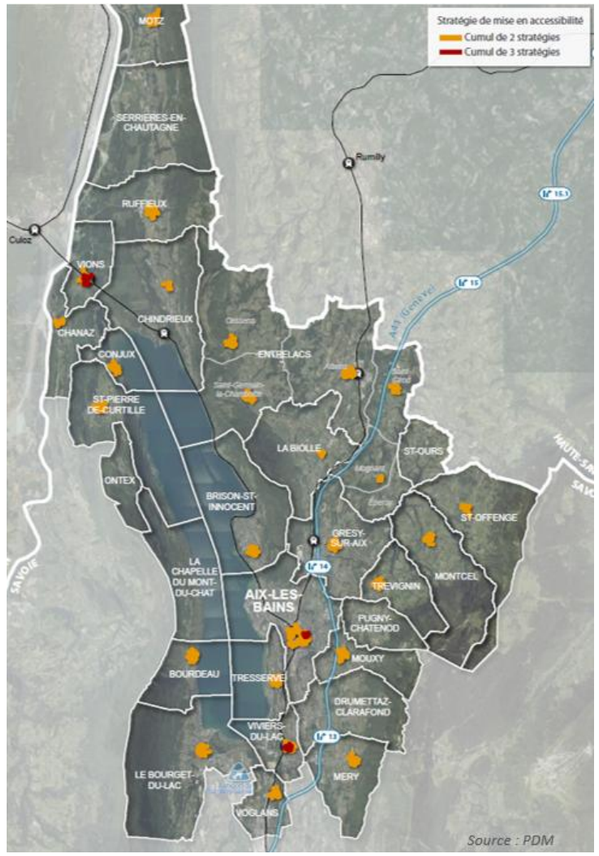


Figure 31 : Secteurs privilégiés pour la mise en accessibilité de la voirie

Suivi de la mesure :

→ Relevé des km traités en mise aux normes d'accessibilité ;

Incidences prévisibles de l'action :

L'action répondant aux exigences réglementaires, peut se traduire par des aménagements très localisés essentiellement dans le tissu déjà artificialisé. Ces aménagements prévus dans tout le territoire permettront de le rendre accessible par tous.

Cette action ne présente pas d'incidence prévisible sur l'environnement. Les seules nuisances environnementales concernent la phase travaux et l'emploi de matériaux nécessaires aux aménagements de voirie.

Action 1.9 - Utiliser des espaces actuellement dévolus aux stationnements automobiles à d'autres usages

Rappel Diagnostic 2023 :

- La volonté partagée par tous les acteurs d'offrir de meilleures conditions de déplacement pour les modes actifs et les transports collectifs se heurte à un problème majeur de disponibilité du foncier sur l'espace public.

Objectif :

L'objectif est de limiter le stationnement avec la mutation de ces espaces vers d'autres usages tels que la mise en place du maillage cyclable, la création de lignes de bus ou la création de stationnement vélo.

Exploitation plus efficiente des places de stationnement sur le territoire (moins d'automobilistes du fait du report modal, amélioration des rotations) permettant une rationalisation de l'offre de stationnement en voirie et une mutation vers d'autres usages.

Actions opérationnelles :

La potentielle réserve de capacité de 5% des places de stationnement sur Grand Lac permettra l'utilisation des espaces de stationnement automobiles pour d'autres usages :

- Récupération de places de stationnement sur les axes de circulation bus pour permettre la réalisation de couloirs réservés bus ou de couloirs d'approches bus en amont des carrefours à feux ;
- Restriction dans de nombreux cas de l'offre de stationnement sur un seul côté afin de permettre la mise en place des aménagements cyclables ;
- Exploitation des places en amont des traversées piétonnes pour le stationnement vélo ou pour de la végétalisation pour éviter l'effet îlot de chaleur. Dans ce dernier cas, la désimperméabilisation des sols sera privilégiée.

Secteurs opérationnels : Ensemble du territoire

Suivi de la mesure :

→ Evolution du nombre de places de stationnement par commune sur l'espace public ;

→ Evolution des parts modales dans les trajets domicile travail ;

Incidences prévisibles de l'action :

La suppression des places de stationnement permet de contraindre l'usage de la voiture pour favoriser l'utilisation de modes alternatifs à la voiture. De plus, la création de voies cyclables ou de parkings à vélos permettra de rendre favorable le territoire à l'usage du vélo. Ainsi, une amélioration de la qualité de l'air et de l'ambiance acoustique pourra être constatée.

Les travaux générés par cette action se feront principalement sur des zones déjà imperméabilisées. Ces travaux de réaménagement de l'espace public peuvent être l'occasion d'intégrer des espaces verts.

1.2 Orientation 2 : Developper l'offre et les services pour des mobilites decarbonees et lutter contre l'autosolisme

Action socle : Création d'un Service Express Régional Métropolitain au niveau de Métropole Savoie

Cette action socle consiste créer un SERM au niveau de Métropole Savoie . Elle est donc fortement liée aux actions du PDM et agit sur le report modal.

Action 2.1 - Développer l'offre bus

Rappel Diagnostic 2023 :

- Réseau Ondéa majoritairement orienté vers un public captif générant des détours sur les lignes et une absence d'aménagement de priorisation qui ne font pas des TC une alternative crédible à l'automobile en termes de temps de trajet.
- Nécessaire évolution de l'offre de bus pour s'adapter au développement du territoire et pour offrir une réponse adaptée permettant d'attirer de nouveaux voyageurs via des services plus fréquents et/ou une amplitude horaire augmentée

Objectif :

L'objectif est d'améliorer l'efficience du réseau de bus et de répondre au développement du territoire qui va générer des flux supplémentaires afin de ne pas s'orienter vers une augmentation des flux routiers en véhicules particuliers.

Actions opérationnelles :

En lien avec la création du syndicat de transport avec Grand Chambéry, Cœur de Savoie, le Département et Grand Lac, des évolutions de fond du réseau de transport en commun sont à mettre en œuvre.Elles pourront soit être réalisées à court terme soit à moyen terme dans le cadre de la prochaine délégation de service public du réseau Ondéa :

- Renforcer l'offre et l'amplitude horaire sur les lignes fortes du réseau Ondéa pour tendre vers un véritable réseau urbain ;
- Assurer une desserte en ligne régulière depuis Aix-les-Bains vers d'autres secteurs clés (Les Hauts de Chambéry / Futur secteur Hôpital, etc.) ;
- Etudier la mise en œuvre de bus Express pour relier les principaux générateurs de déplacements ;
- Etudier une liaison de TC depuis la future halte ferroviaire de Voglans pour rejoindre Technolac ;
- Travailler sur un renforcement des lignes estivales de desserte du Lac en lien avec le développement d'une politique de stationnement payant des plages ;
- Améliorer la desserte des lignes été / hiver pour desservir le Revard ;
- Continuer le développement du transport à la demande Mobéa ;
- Mettre en place une tarification combinée des TC ;
- Agir sur la complémentarité de l'offre de TC routière Régionale et l'offre de TC urbaine.

Secteurs opérationnels : communes concernées par le réseau Ondéa et par la desserte TER du territoire Grand Lac

Suivi de la mesure :

→ Evolution de la fréquentation des différentes lignes de bus restructurées ;

→ Evolution de la part modale des transports collectifs.

Incidences prévisibles de l'action :

L'amélioration de l'offre de TC permet le report modal de la voiture vers les TC. Cette réduction diminution du nombre de véhicules sur les axes routiers permet la réduction des émissions de GES et de polluants de proximité. La qualité de l'air et l'ambiance acoustique seront améliorées. Toutefois l'augmentation de la flotte de bus, augmentera les kilomètres parcourus par les bus, et donc les émissions et la consommation d'énergie non renouvelable.

Il est conseillé d'envisager un verdissement de la flotte de bus afin de réduire les émissions au maximum de GES.

Les renforcements proposés conduiront à des interventions ponctuelles sur voirie pour l'aménagement des arrêts qui génèreront des impacts temporaires (émissions de GES, nuisances acoustiques) en phases travaux. Ils n'induiront à priori aucun aménagement de voirie engendrant l'imperméabilisation et l'artificialisation du sol. Toutefois, la phase travaux va générer des nuisances locales (bruit, vibration, poussière) pour les riverains.

Grâce au report modal de la voiture vers les TC, les habitants pratiqueront une activité physique et régulière bénéfique pour leur santé.

Action 2.2 - Favoriser la mise en place de réels pôles d'échanges multimodaux

Rappel Diagnostic 2023 :

- Une nécessaire amélioration de l'intermodalité et du rabattement des modes alternatifs à la voiture sur les pôles d'échanges afin de garantir un bon usage des TC

Objectif :

L'objectif est de faciliter l'accessibilité des pôles d'échanges du territoire en modes actifs en pacifiant leurs accès particulièrement aux entrées des pôles. Les pôles d'échanges seront améliorés et l'usage des TC et des modes actifs sera intensifié.

Actions opérationnelles :

- Identifier et valoriser les PEM (Pôle d'Echange Multimodaux),

  Optimisation des conditions d'accessibilité aux pôles et de transition entre les modes sur site afin d'en faire des espaces attractifs et structurants permettant d'encourager et de faciliter l'usage des TC.

- Assurer un rabattement tout les modes aux pôles d'échanges ;
  - Optimisation des conditions de rabattement automobile sur les pôles multimodaux et faisabilités d'augmentation des capacités des parkings jouant rabattement vers les PEM : recherche d'une offre de stationnement suffisante et accessible depuis ou vers le PEM ;
  - Conditions de rabattements piétons sécurisées sur les pôles multimodaux. Attention particulière sur la qualité des aménagements pour relier les PEM aux centralités communales ;
  - Conditions sécurisées de traversée des voies ferroviaires ou aménagements des passages au-dessus ou sous voies.
- Apporter une plus-value à ces PEM en veillant à un bon niveau de confort et de sécurité,
  - Aménagement des PEM pour qu'ils soient agréables et confortables ;
  - Amélioration de leur fonctionnalité et de leur sécurité.

Secteurs opérationnels : Les 6 gares et haltes ferroviaires de Grand Lac, les aires de covoiturage, pourront être complétés à terme par des arrêts de TC routiers en fonction de l'évolution de la desserte.

Gare et haltes ferroviaires	Rabattement automobile	Rabattement cyclable	Rabattement piéton	Rabattement TC routier
Aix-les-Bains	Améliorer	Conforter	Conforter	Maintenir
Albens	Conforter	Améliorer	Conforter	Développer
Chindrieux	Améliorer	Améliorer	Améliorer	Développer
Grésy-sur-Aix	Améliorer	Intensifier	Conforter	Intensifier
Vions-Chanaz	Conforter	Améliorer	Améliorer	Développer
Vivier-du-Lac	Conforter	Intensifier	Conforter	Maintenir
Autres PEM				
Aires de covoiturage Grésy-sur-Aix	Conforter	Intensifier	Améliorer	Améliorer
Pôle du Bourget du Lac	Conforter	Conforter	Améliorer	Maintenir
Aire de covoiturage Villarcher à Voglans	Conforter	Améliorer	Améliorer	Améliorer
Futurs PEM				
Aire de covoiturage Ruffieux	À créer	Intensifier	Améliorer	Améliorer
Aire de covoiturage Drumettaz-Clarafond	À créer	Améliorer	Améliorer	Intensifier

Suivi de la mesure :

→ Evolution des parts modales en accès aux pôles d'échanges ;

→ Evolution des parts modales en TC.

Incidences prévisibles de l'action :

Les incidences positives de cette action sur les nuisances routières en lien avec la mise en œuvre de l'ensemble de la stratégie de la mobilité sont importantes.

L'amélioration du rabattement participe à l'accentuation du report modal et agi sur une diminution des nuisances engendrées par l'utilisation des véhicules personnels. Ce changement de pratique entrainera une réduction de la voiture sur les axes routiers. Les émissions de GES et de polluants de proximité, les nuisances acoustiques et la consommation d'énergie fossile seront diminuées. De ce fait, la qualité de l'air et l'ambiance acoustique seront meilleures. Le report modal aura également un impact positif sur la qualité de vie des habitants. L'utilisation des modes de transport actifs permet une activité physique et régulière bénéfique pour la santé des habitants. De plus la création d'espaces dédiés aux modes actifs améliore la sécurité des habitants.

La mise en œuvre opérationnelle de l'action pourra conduire à des reconfigurations localisées de l'espace public. Le développement de nouveaux nœuds d'intermodalité s'appuie inévitablement sur son réaménagement. Ce dernier devra être étudié afin de ne pas dégrader l'identité visuelle du territoire. Les propositions faites dans le cadre du PDM restent toutefois d'envergure modeste et ne devraient conduire qu'à des projets sans conséquences majeures sur le plan environnemental. Ces aménagements se feront très majoritairement sur des surfaces déjà imperméabilisées. Ainsi, seule la mise en place et l'emploi des matériaux induiront des émissions de GES et des nuisances acoustiques locales. L'intégration de ces ouvrages dans l'espace public sera un élément déterminant à prendre en compte.

Cette action présente Ainsi, des enjeux localisés liés à la recomposition de l'espace public et l'occasion de repenser et réaménager l'espace public avec l'opportunité de donner plus de place aux modes alternatifs à la voiture, désimperméabiliser et renforcer la place du végétal pour lutter contre les îlots de chaleur urbain.

Action 2.3 - Lutter contre l'autosolisme en favorisant le covoiturage

Rappel Diagnostic 2023 :

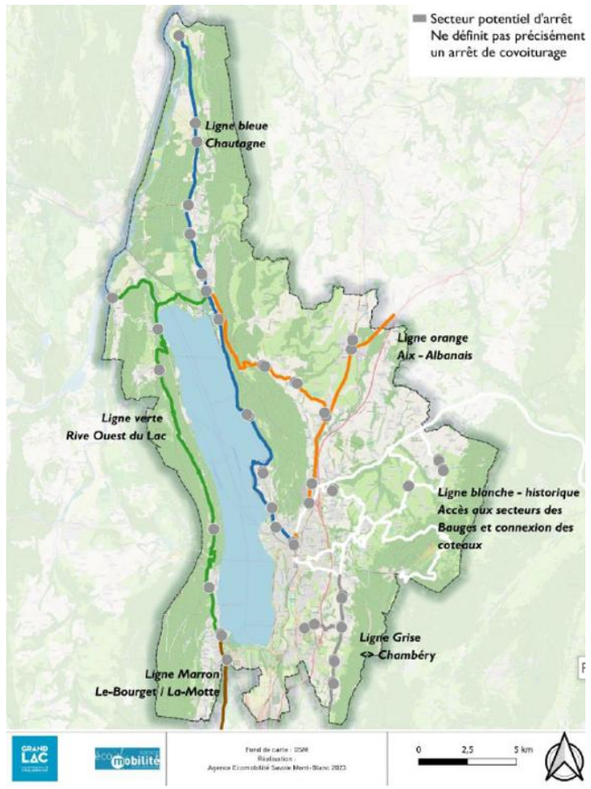
- En moyenne sur les trajets de courtes distances, le taux d'occupation des véhicules est de 1,43 personnes.
- Augmenter ce taux à 1,7 personnes par voiture permettrait une baisse de 16% de la circulation.

Objectif :

L'objectif est de mettre en place des conditions améliorées pour favoriser le covoiturage sur courte et longue distance depuis Grand Lac

Actions opérationnelles :

- Mettre en œuvre le schéma directeur de covoiturage. 6 lignes sont préconisées.
  - A court terme, poursuite du développement du covoiturage organisé via l'incitatif financier et en renforçant l'offre spontanée destinée aux déplacements ponctuels et de loisirs.
  - A horizon de 2030, prévision d'un développement de réseau d'infrastructure facilitant la pratique du covoiturage (offre de stationnement de covoiturage de courte durée) et proposition d'une offre de covoiturage intégrée avec toutes les collectivités voisines.
- Ajouter une gratification pour le conducteur lorsqu'il fait du covoiturage
  - Depuis le 16 octobre 2023 les collectivités de Savoie se sont associées pour lancer un dispositif d'incitation au covoiturage via l'application BlaBlaCar Daily pour les trajets de plus de 5km.
  - Trajet offert par la collectivité pour le passager et conducteur indemnisé.



Module « Covoiturage spontané »
Proposition des lignes potentielles de covoiturage

Secteurs opérationnels : Cf carte ci-dessus

Suivi de la mesure :

→ Taux d'occupation des aires de covoiturage ;

→ Evolution des trafics routiers ;

→ Suivi de la gratification ;

Incidences prévisibles de l'action :

Les incidences positives de cette action sont fortes sur les nuisances routières en lien avec la mise en œuvre de l'ensemble de la stratégie de la mobilité. Les aires de covoiturage permettent de lutter contre l'autosolisme et Ainsi, réduire le nombre de voitures sur les axes routiers, notamment l'autoroute A41. Cette action génère le report modal de véhicule-conducteur vers les véhicules-passagers. Les émissions de GES, de polluants de proximité et les nuisances sonores seront donc réduites.

Cette action constitue un levier d'action significatif pour réduire les nuisances environnementales sur les voiries de shunt. Grand Lac n'ayant pas de moyen d'agir directement sur l'évitement de l'A41 du fait de son caractère payant. La gratification financière proposée permet d'attirer autant les conducteurs que les passagers. Ainsi, le trafic sur l'A41 sera réduit significativement, permettant une amélioration de la qualité de l'air et de l'ambiance acoustique.

La mise en œuvre de cette action repose essentiellement sur la mise en valeur de surfaces déjà dédiées au stationnement de véhicules en lien avec le covoiturage. Pour les nouvelles aires de covoiturage, il ne semble s'agir que d'une action de signalisation et de mutation des usages. Les secteurs concernés ne devraient pas connaitre de modification significative des surfaces au sol.

Pour les rares aménagements potentiels que l'action peut engendrer, cette action présente des enjeux très localisés liés à l'équipement de l'espace public sans incidence environnementale puisqu'il s'agit d'une mutation de l'espace public existant. Des incidences positives pourraient même apparaitre si certains aménagements génèrent une végétalisation de surfaces actuellement dédiées au stationnement sur voirie.

L'identification plus marquée de ces aires de covoiturage aura un effet positif sur la sécurité des habitants. En effet l'identification d'espaces dédiés à l'usage du covoiturage permettra d'éviter les stationnements dangereux.

Action 2.4 - Porter la mise en œuvre d'un plan de stationnement vélo ambitieux

Rappel Diagnostic 2023 :

- Un développement des stationnements des cycles sur Grand Lac qu'il convient de poursuivre ;

Objectif :

Répondre aux objectifs de parts modales souhaitées pour le vélo en déployant des emplacements vélos sur la voirie et l'espace public Ainsi, qu'au niveau des pôles d'échanges.

Actions opérationnelles :

- Valoriser les emplacements de stationnement à supprimer en amont des passages piétons en conformité avec les dispositions de la LOM.

  Les places de stationnement supprimées peuvent être mises à profit pour le déploiement de stationnement vélos, mais également pour de la végétalisation ou pour désencombrer les trottoirs des mobiliers urbains.

- Équiper l'ensemble des PEM de stationnements vélos en nombre suffisant pour répondre aux objectifs minimaux de part modale.

  Pour chaque PEM, il a été défini un potentiel d'utilisation du vélo en rabattement Ainsi, qu'un volume de stationnement vélo à minima à prévoir.

PEM	Entrants/j actuel sur un jour de semaine *(source Région AuRA 2022)*	Stationnement vélo actuel *(nbre de stationnement vélo par jour) (source Région AuRA 2022)*	Entrant / j à minima à horizon PDM	Part modale cible en rabattement avec stationnement en gare	Besoins en stationnements à minima *(base rotation 1,2 vélo par place offerte)*
Gare d'Aix-les-Bains	**3 636**	100 (113)	**4 500**	**10 %**	**375 places vélo**
Gare d'Albens	**308**	12 (6)	**500**	**5 %**	**21 places vélo**
Gare de Chindrieux	**54**	4 (3)	**70**	**5 %**	**3 places vélo**
Gare de Grésy-sur-Aix	**60**	8 (0)	**400**	**7 %**	**24 places vélo**
Gare de Vions-Chanaz	**48**	4 (4)	**60**	**5 %**	**3 places vélo**
Gare de Viviers-du-Lac	**40**	4 (2)	**400**	**7 %**	**24 places vélo**
Total Grand Lac	**4 146**	**132** (128)	**5 930** (+ 43 % de fréquentation des gares)	**Entre 5 et 10 %**	**450 places** (+ 240 % de l'offre de stationnement vélo)

- Déployer des Vélobox sur l'espace public dans les quartiers d'habitats anciens et denses

  Dans le cadre du PDM, Grand Lac propose d'offrir aux habitants des quartiers anciens et collectifs des possibilités pour stationner leur vélo s'ils ne disposent pas de place privative à domicile. Les Vélobox seront installés sur les secteurs où les demandes seront les plus importantes.

Secteurs opérationnels :

- Places de stationnement vélo : au niveau des PEM actuels et futurs (Cf. carte ci-contre)
  - Prise en compte des évolutions prévisibles : évolution démographique et développement attendu de l'offre de TER générant une augmentation de la fréquentation des gares de Viviers-du-Lac, Grésy-sur-Aix et Aix-les-Bains. Places supplémentaires à prévoir ;
    - Aix-les-Bains : +275 places ;
    - Viviers-du-Lac et Grésy-sur-Aix : +20 places à minima sur les PEM ;
    - Gare d'Albens : augmentation importante de sa fréquentation : +10 places à minima ;
    - Future halte ferroviaire à Voglans : +10 places à minima ;
- Vélobox : Dans les quartiers d'habitat des communes qui en feront la demande.

Suivi de la mesure :

→ Nombre de places de stationnement vélo (global, par pôle d'échanges, etc.) ;

→ Occupation des stationnements vélos sur des points stratégiques ;

Incidences prévisibles de l'action :

La création de 450 places de stationnement vélo va renforcer l'offre cyclable du territoire. De plus, la mise en place de vélobox va permettre à la population de posséder un vélo et de le stationner en ville. Un faible report modal peut alors être attendu lors des trajets quotidiens. Cette diminution de l'usage de la voiture pourra avoir des impacts positifs sur les nuisances (bruit acoustique et émissions de GES).

Les aménagements liés à cette action sont limités à de l'aménagement urbain (arceau et vélobox), aucune imperméabilisation n'est prévue. Le seul impact est la phase travaux qui va émettre des émissions de GES et certaines nuisances, mais toutefois négligeable au vu des travaux envisagés.

Action 2.5 - Développer l'offre de service pour les vélos et la micro mobilité

Rappel Diagnostic 2023 :

- Une pratique cyclable qui ne peut se développer uniquement à partir des aménagements / stationnement ;
- Nécessité de faciliter la « vie » des cyclistes que ce soit dans son trajet quotidien ou dans son achat de cycle ;

Objectif :

Il s'agit pour Grand Lac de favoriser et de prioriser le développement de l'offre de service vélos à caractère public, Ainsi, que la pratique cycliste en général. Le PDM accompagnera également le développement des autres modes relevant de la micro mobilité et des EDPM.

EDPM : véhicule sans place assise, dépourvue de tout aménagement destiné au transport de marchandises et dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 25 km/h

Actions opérationnelles :

- Permettre le développement de Vélodéa avec un nouveau bâtiment d'accueil en accord avec le déploiement du service ;
- Déployer des « points relais techniques » pour les cyclistes, Ces équipements publics peuvent être installés pour permettre aux cyclistes de disposer d'outils pour réaliser une maintenance rapide de leur vélo (totem comprenant un poste de gonflage et plusieurs outils en libre-service ;
- Matérialiser des emplacements réservés aux trottinettes, Ces emplacements peuvent par exemple être matérialisés sur les 5 mètres en amont des passages piétons, ou en prolongement des emplacements pour cycles ;
- Renforcer l'information sur les dispositifs d'aide à l'acquisition / entretien des vélos (classique, assistance électrique, etc.) afin de favoriser leur utilisation par la population de Grand Lac.

Secteurs opérationnels :

- Pas d'information à ce stade sur le positionnement du nouveau bâtiment d'accueil Velodea ;
- « Totem points relais technique » positionné en priorité dans les abris sécurisés au niveau des pôles d'échanges).

Suivi de la mesure :

→ Nombre de demandes pour du stationnement des trottinettes en vélobox ;

→ Nombre de relais techniques sur Grand Lac.

Incidences prévisibles de l'action :

Grâce au dispositif d'information et au bâtiment d'accueil la population pourra connaitre les offres et les aides auxquels ils ont le droit. La possession d'un vélo (incluant sa réparation) en sera donc facilitée. Le report modal de cette action est faible toutefois il s'agit d'une action stratégique d'information à la mobilité active.

La création d'un nouveau bâtiment d'accueil de Vélodéa est une opération spécifique qui peut engendrer une potentielle imperméabilisation du sol sur une surface plus ou moins importante. La modification de la nature du sol peut entrainer une fragmentation de l'habitat de la faune et la flore entrainant une perte locale de la biodiversité. L'artificialisation du sol peut également entrainer une modification du cycle de l'eau (augmentation de l'eau ruisselée), et une amplification des ilots de chaleur urbains.

La localisation du bâtiment d'accueil n'est pas connue à ce stade de l'étude, les impacts sont donc difficiles à quantifier. Toutefois lors de la construction, le bâtiment respectera les documents d'urbanisme.

Hormis le cas particulier de ce nouveau bâtiment, l'action ne présente pas d'incidence directe prévisible sur l'environnement. Les aménagements induits présentent des enjeux très localisés liés à des aménagements de faible envergure sur l'espace public, limités à l'implantation de petit mobilier sur des surfaces déjà imperméabilisées et donc sans incidence environnementale.

Lors de l'étude de localisation du bâtiment, le choix de bâtiments déjà construits devra être favorisé. En cas d'imperméabilisation du sol, des espaces verts devront être intégrés. Toute nuisance visuelle ou conflit d'usage devront être évités.

Action 2.6 - Travailler sur les stratégies d'avitaillement des véhicules des particuliers / Poids Lourds et Bus

Rappel Diagnostic 2023 :

- La LOM a fait du déploiement du véhicule électrique une priorité pour atteindre la neutralité carbone en France d'ici 2050.
- La mise en place progressive de la ZFE et la fin de la commercialisation des véhicules thermiques neufs en 2035 vont intensifier la transition vers des véhicules électriques et le besoin en points de recharge. 13% des véhicules vendus en France en 2022 sont électriques et 8% sont des hybrides rechargeables ;

  Le parc global français reste à ce jour très fortement dominé par des véhicules thermiques : Au 1er janvier 2022 Sur les 38,7 millions de véhicules particuliers en circulation en France, 97% sont des véhicules thermiques ;
- Outre le développement de l'électrique, la décarbonation du parc automobile passera également par l'accompagnement à d'autres sources d'avitaillement (Bio GNV & hydrogène) ;
- Grand Lac : Pourcentage de véhicules électriques ou rechargeables variant de 0,6% à 6,4% suivant les communes. Aix-les-Bains : 1,7%
  Au 30 septembre 2023, 2380 véhicules électriques ou rechargeables sur Grand Lac soit 2,7% du parc en circulation.

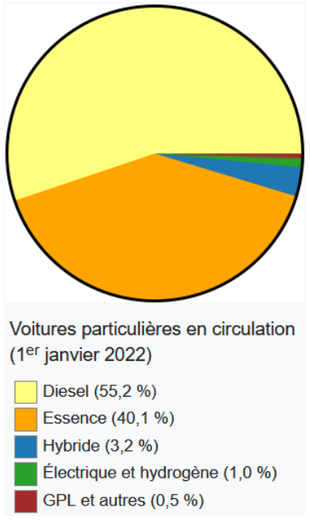


Figure 33 : Partition 2022 du Parc automobile français

Objectif :

L'objectif est d'accompagner et de favoriser l'électrification du parc automobile par le développement de bornes sur l'espace public. Anticiper les futurs besoins d'avitaillement en Bio GNV et hydrogène.

Actions opérationnelles :

- Se tenir à jour des réglementations en vigueur.

  La Loi d'Orientation des Mobilité et les décrets du 18 juin 2019 et du 25 août 2021 fixent de nouveaux objectifs et outils pour l'électrification du parc automobile qu'il convient de mettre en œuvre.
- Intensifier l'installation de bornes de recharge publiques sur Grand Lac.

  Impulser une dynamique de développement de bornes sur voiries publiques à organiser sur le territoire tout en assurant que les tarifs de vente d'électricité restent accessibles.

  Le nombre de bornes de recharge publiques à installer n'est pas fixé par le PDM. Principalement des bornes normales (charge lente) et bornes rapides pour recharges d'appoint.
- Étudier l'opportunité de points d'avitaillement en (bio)GNV et hydrogène.

  Avitaillement en (bio)GNV privilégié pour les PL (forte activité logistique) et les bus en lien avec les dépôts bus présents et futurs sur Grand Lac et au sein des principaux secteurs logistiques du territoire.

  Lien possible avec le développement local de la filière méthanisation des déchets alimentaires qui pourrait Ainsi, favoriser l'essor du (bio)GNV, pourquoi pas à destination des particuliers.

  Avitaillement en hydrogène non intégré à ce stade du développement de la filière, plutôt attendu à partir de 2030. C'est au niveau des stations-services de carburant que cet avitaillement sera prévu.
- Action potentielle complémentaire de la collectivité pour favoriser le déploiement de l'électromobilité chez les résidents : communiquer sur les modalités d'installation d'une prise en maison individuelle, renseigner les copropriétés existantes sur les aides disponibles.

Secteurs opérationnels :

implantation diffuse sur l'ensemble du territoire mais principalement sur les communes suivantes :

Commune	Nbre de bornes nécessaires en 2030 *avec 20 % du parc électrifié*	Nbre de bornes nécessaires en 2030 *avec 35 % du parc électrifié*
Aix-les-Bains	107	187
Le Bourget-du-Lac	17	30
Entrelacs	8	15
Grésy-sur-Aix	7	11
Tresserve	5	9
Durmettaz-Clarafond	4	7
Voglans	3	6
Total Grand Lac	**176**	**307**

Suivi de la mesure :

→ Evolution du nombre de bornes IRVE

→ Evolution du nombre de voitures électriques pour les ménages de Grand Lac

Incidences prévisibles de l'action :

L'action reste à ce jour plutôt prospective et ne permet pas à court terme de faire évoluer significativement le parc local. Les gains environnementaux seront proportionnés à l'amplitude donnée à l'action. Elle répond cependant à la mutation en cours du parc automobile et facilite les conditions d'emploi des véhicules électriques.

Concernant la mutation aux véhicules électriques, le centre urbain est ciblé en priorité. Les implantations de bornes resteront sans impact sur l'environnement puisque les lieux d'implantation correspondront à des places de stationnement déjà existantes et donc sans risque de générer de nouvelles surfaces imperméabilisées. Toutefois, les dimensions des places de stationnement avec des bornes IRVE sont plus larges que sans bornes. Ainsi, il faudra s'assurer de ne pas engendrer une consommation supplémentaire de l'espace public.

À noter que cette action est à plusieurs titres, en lien direct avec la stratégie globale menée par la collectivité en matière de lutte contre la dépendance aux énergies fossiles et la réduction des consommations énergétiques. Outre la diminution de l'usage des carburants d'origine fossile, les efforts engagés sur la filière GNV sont également corrélés à la stratégie énergie renouvelable du territoire puisque liée au développement de la filière méthanisation sur le territoire. Il n'y a toutefois pas de projet concret conduisant à l'horizon du PDM à des aménagements pour une produire localement du bioGNV.

Action 2.7 - Développer l'offre d'autopartage

Rappel Diagnostic 2023 :

- Sur Grand Lac et notamment au niveau d'Aix-les-Bains, l'autopartage commence à se développer autour de 3 types de services : autopartage en réservation en boucle, autopartage en libre-service et mise en autopartage de son véhicule

Objectif :

L'objectif est de diminuer la pression sur le stationnement automobile en voirie et favoriser une démotorisation des ménages.

Actions opérationnelles :

Sur Grand Lac, en s'appuyant sur les solutions déjà déployées, il s'agit de développer le service d'autopartage notamment au niveau géographique et de le diversifier pour couvrir une plus vaste partie du territoire.

- Développement de l'autopartage déjà en place au niveau d'Aix-les-Bains autour de 3 types de services :
  - Autopartage en réservation en boucle ;
  - Autopartage en libre-service ;
  - Mise de son véhicule en autopartage ;
- Ouverture à l'autopartage résidentiel, nouvelle forme d'autopartage où le véhicule est mutualisé entre voisins d'une même copropriété.

  Mutualisation qui répond à un enjeu économique de diminution du coût de l'habitat (diminution du nombre de places de stationnement à réaliser dans les constructions neuves)

Secteurs opérationnels : diffus sur l'ensemble du territoire dans une volonté d'élargissement au niveau géographique de ce type d'usage.

Suivi de la mesure :

- → Nombre de voitures en autopartage ;
- → Nombre d'abonnés ;
- → Nombre de trajets effectués ;
- → Kilomètres parcourus ;

Incidences prévisibles de l'action :

Cette action traduit la volonté d'amplifier sur le territoire une pratique déjà opérationnelle sur Aix-les-Bains. Les impacts potentiels sont la réduction du nombre de voitures particulières, et la réduction du besoin de places de stationnement. Elle favorise le report modal qui pourra être constaté avec la démotorisation de la population. De plus, il est recommandé d'intégrer un verdissement de la flotte de véhicule en autopartage. Une diminution des émissions de GES et des nuisances acoustiques sera observée.

La diminution du nombre de voitures sera l'occasion de redéfinir les espaces publics avec l'intégration d'espaces verts.

Action 2.8 - Déployer un outil participatif pour améliorer la sécurité des trajets en modes actifs

Rappel Diagnostic 2023 :

- Implication des riverains dans l'amélioration des déplacements en modes actifs : L'atelier citoyen a identifié différents points durs en matière de mobilité sur Grand Lac. Cette collaboration citoyenne est un premier pas sur le rôle que tous peuvent jouer dans l'amélioration des déplacements du quotidien.

Objectif :

L'objectif est de permettre aux habitants / actifs / touristes se déplaçant sur Grand Lac d'informer la collectivité des difficultés rencontrées dans leurs trajets afin d'en permettre une prise en charge plus rapide par la collectivité

Actions opérationnelles :

- Grand Lac va développer un outil participatif en lien avec l'application mobile Ondéa pour permettre aux usagers de pointer les problèmes rencontrés lors de leurs trajets. Cet outil permettra de se géolocaliser et de déterminer le type de difficultés.

  Grand Lac assurera le suivi des informations collectées et transmettra aux autres collectivités les points durs identifiés pour les résorber.

  Un retour sera réalisé annuellement au sein du comité des partenaires sur les points durs « résolus » grâce à la contribution participative.

Secteurs opérationnels : ensemble du territoire

Suivi de la mesure :

→ Nombre de points durs identifiés sur l'application ;

→ Nombre de points durs traités ;

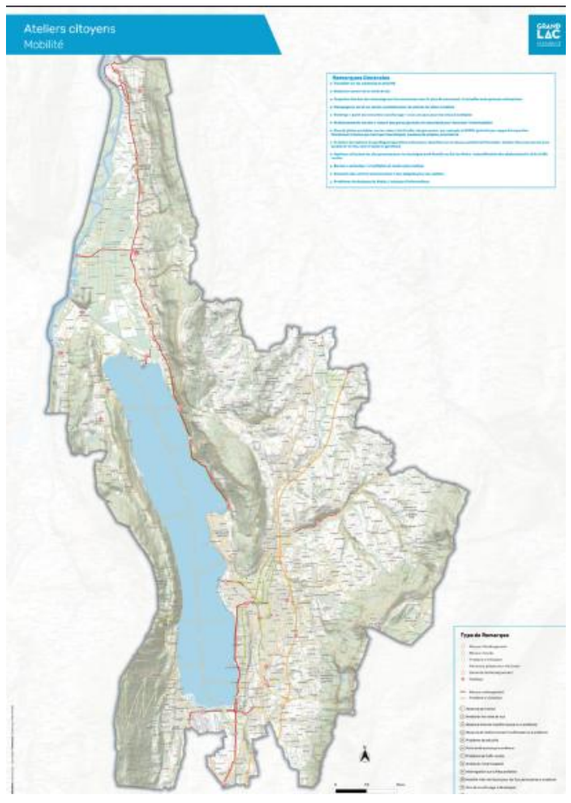


Figure 34 : Principe de carte de dysfonctionnement proposée dans le cadre des Ateliers Citoyens

Incidences prévisibles de l'action :

Cette action n'induit pas d'intervention sur le territoire, et donc pas d'incidence prévisible sur l'environnement.

1.3 Orientation 3 : Definir un cadre reglementaire lisible par tous pour agir sur les mobilites

Action socle : Aller vers un syndicat mixte cohérent à l'échelle du bassin de vie

Cette action socle permet une meilleure gestion à l'échelle du territoire de Grand lac sur la mobilité. Elle est donc liée à la réalisation du PDM mais n'induit aucun impact.

Action 3.1 - Faire évoluer les politiques de stationnement sur voirie et assurer leur contrôle

Rappel Diagnostic 2023 :

- Différentes problématiques de stationnement observées Sur Grand Lac.
  - Aix-les-Bains : forte concurrence sur les places publiques entre les différents types d'usagers (résidents, actifs, visiteurs, touristes).
  - Sur les principales centralités : gestion délicate des places Ainsi, qu'au niveau des plages avec en période estivale un stationnement important et souvent anarchique
  - Problématique récurrente sur Grand Lac : stationnement illicite fortement présent et ce quelle que soit les types de communes et d'espaces.
  - Politique de stationnement peu exploitée sur Grand Lac pour améliorer limiter l'usage de la voiture individuelle
  - Contexte des Plages : soit le stationnement et/ou la plage sont payantes soit l'ensemble est gratuit

Objectif :

Le stationnement est considéré comme un levier fort pour favoriser l'usage des modes alternatifs à la voiture individuelle. Les politiques de stationnements déployées seront modifiées afin de dissuader le stationnement de longue durée, le stationnement ventouse et le stationnement illicite. Cette dissuasion permettra également le report modal.

Actions opérationnelles :

- Recommander des règlementations de stationnement visant une meilleure rotation et permettant une rationalisation des places en voirie dans les secteurs à enjeux

  Chaque commune est compétente en matière de stationnement et identifiera les secteurs stratégiques. Cas d'Aix-les-Bains : extension potentielle du stationnement règlementé au niveau du quartier Liberté pour limiter le stationnement des usagers de la gare au sein de ce secteur résidentiel et limiter les conflits d'usage ou le stationnement illicite.

- Assurer un contrôle efficace du stationnement pour garantir le respect des règlementations du stationnement. Le PDM recommande aux Villes différents moyens matériels et humains à déployer pour répondre à cet impératif de fonctionnement des zones de stationnement sur le territoire

  Constitue une des clés de réussite du PDM pour notamment offrir les emprises nécessaires au développement des modes actifs, à l'amélioration des vitesses commerciales des bus et de manière générale pour favoriser un usage raisonné de l'automobile dans les trajets du quotidien

  - Engager une réflexion pour fixer le nombre d'agents de contrôle nécessaires selon les différents types de réglementations : tournées avec agents assermentés ou via une DSP sur le contrôle du stationnement, tourné avec véhicules LAPI (Lecture Automatique des Plaques d'Immatriculation)
  - Mettre en œuvre une politique de contrôle visant à lutter contre le stationnement illicite et mener en amont une campagne préventive de communication sur cette problématique.

- Mettre en place une règlementation cohérente aux abords des plages en lien avec la mise en place d'une navette des plages estivales.

  Proposition de mettre l'ensemble des parkings de stationnement payant au même tarif aux abords du Lac du Bourget (3€/jour/véh).

  Financement d'une offre de bus des plages : Environ 100 000 Km de bus seront financés par les recettes du stationnement des plages soit environ 2 000 services A/R le long du Lac du Bourget correspondant à 22 services A/R sur la période du 15 juin au 15 septembre pour desservir gratuitement les plages du Lac du Bourget.

  Reliquat des recettes affectées à l'aménagement des parcs de stationnement à la règlementation payante et les éventuels coûts de contrôle.

Secteurs opérationnels :

- Le centre urbain de Grand Lac ;
- L'ensemble des plages du Lac du Bourget sur les communes de Chindrieux-Châtillon, Conjux, Brison Saint-Innocent - Pointe de l'Ardre, Aix-les-Bains depuis Rowing jusqu'à Mémard, Tresserve - Lido, Viviers-du-Lac - Mottets, Le Bourget-du-Lac correspondant à plus de 3600 places de parking ;

Suivi de la mesure :

→ Evolution des taux de rotation / occupation / respect sur le stationnement ;

→ Evolution du nombre d'agents affectés au contrôle du stationnement ;

→ Evolution du taux de motorisation des ménages ;

→ Evolution du taux de stationnement résidentiel privatif ;

Incidences prévisibles de l'action :

Cette action est localisée principalement sur le secteur des plages en appliquant des réglementations de circulation et de stationnement. Cette réglementation de stationnement va rendre plus attractifs les modes de déplacements alternatifs à la voiture, d'autant plus que le service de navettes mis en place sera gratuit. Ce report modal de la voiture vers d'autres modes entrainera une réduction des émissions de GES et des nuisances acoustiques.

En secteur urbain, les orientations prévues pour le stationnement s'appuient exclusivement sur l'optimisation et le contrôle du parc de stationnement existant. Cette action n'entraine aucune création de parking ni d'aménagement supplémentaire.

Les impacts de l'action seront donc le report modal de la voiture vers les modes de déplacements décarbonés. Cette diminution du nombre de voitures sur les routes, notamment dans les secteurs urbains permettra de réduire nettement les nuisances liées au trafic (émissions de GES, nuisances acoustiques…) La pratique des modes de déplacements décarbonés entrainera une pratique du sport régulière et bénéfique pour la santé des résidents.

Action 3.2 - Faire évoluer les politiques de livraisons et assurer leur contrôle

Rappel Diagnostic 2023 :

- De nombreuses aires existent déjà sur le territoire. Notamment dans le centre-ville d'Aix-les-Bains, positionnées pour la plupart sur les axes structurants et de manière cohérente avec le tissu commercial.
- Certains secteurs présentent des problématiques d'optimisation générant des dysfonctionnements (emplacement, configuration, taille, etc) :
  - Livraisons qui s'exercent en dehors des aires dédiées ;
  - Recours au stationnement en double-file, sur les aménagements cyclables ou trottoirs qui occasionnent une baisse de performance des bus et engendre de l'insécurité pour les modes actifs ;

Objectif :

L'objectif est d'organiser et contrôler les livraisons de marchandises sur le pôle urbain de Grand Lac afin de faciliter l'accès aux aires de livraisons pour les chauffeurs livreurs.

Actions opérationnelles :

- Poursuivre la mise en place d'aires de livraisons, correctement dimensionnées, de façon à consolider le maillage sur les secteurs les plus commerçants.

  Territoire de Grand Lac déjà maillé d'aires de livraisons mais nécessité d'en augmenter le nombre.

  Améliorer leur dimensionnement car certaines aires sont de trop faible gabarit pour permettre une utilisation pour tous les types de véhicules de livraison.

- Etudier la création des Centres de Distribution Urbaine (CDU).

  Le CDU permet de gérer les flux et d'optimiser les tournées pour la livraison en milieu urbain mais necessite l'adhésion des acteurs économiques, commercants, transporteurs, pour assurer le succès et la viabilité économique du modèle.

- Développer les consignes mutualisées entre opérateurs pour récupérer les colis de l'e-commerce

  Ces consignes permettent la désynchronisation des livraisons et de réception des colis par le destinataire, sans intervention humaine. L'enjeu est de créer un réseau mutualisé entre les différents acteurs de la livraison et du e-commerce de manière à rationaliser l'usage de l'espace public, dissuader la livraison à domicile et faciliter le retrait pour le destinataire.

Secteurs opérationnels : ensemble du territoire mais principalement dans les centres urbains de Grand Lac

Suivi de la mesure :

→ Enquêtes satisfaction des commerçants et respect des aires de livraisons ;

→ Evolution des trafics PL aux heures réglementées ;

→ Taux d'occupation des aires de livraisons ;

Incidences prévisibles de l'action :

Exclusivement axée sur la réglementation, cette action ne présente pas d'incidences négatives prévisibles sur l'environnement. Malgré la définition d'un nombre d'emplacements, il n'est pas prévu de consommations supplémentaires d'espaces pour de nouvelles aires de livraisons.

Seule la création du centre de Distribution urbaine (CDU) peut entrainer une consommation d'espaces supplémentaires. L'imperméabilisation du sol peut entrainer une fragmentation de l'espace pour la faune et la flore et une perturbation du cycle de l'eau (augmentation de l'eau ruisselée). Les effets d'ilots de chaleur urbains seront également renforcés. A ce stade de l'étude la création de ce centre n'est pas encore définie ainsi, les impacts ne sont pas quantifiables. Cette étude de faisabilité permettra d'identifier les impacts environnementaux des différentes options envisagées. Le cas échéant des mesures ERC seront mises en place avec notamment, comme préalable, la localisation à privilégier des surfaces déjà imperméabilisées pour la localisation de cet équipement (mesure d'évitement / de réduction). Cette création du CDU sera l'occasion d'intégrer des espaces verts dans la conception afin de limiter les effets d'ilots de chaleur urbains. Il s'agit d'une construction « classique » régie par les documents d'urbanisme qui peut s'inscrire en milieu urbain. Sa conception pourra répondre à la lutte contre l'îlot de chaleur urbain par une végétation des emprises voir du bâtiment (mesure de réduction). Il génèrera des flux routiers assez limités et ponctuels (environ 2/heures) pour la desserte et la distribution se faisant tout au long de la journée par des véhicules à faibles nuisances (Vélo cargo, VUL électrique).

Action 3.3 - Mieux lier urbanisme et mobilité

Rappel Diagnostic 2023 :

- Stationnement automobile privé : normes en place dans l'habitat collectif qui ne sont pas en lien avec le taux de motorisation des ménages.
- Activités tertiaires : normes actuelles supérieures à l'utilisation de l'automobile dans les déplacements pendulaires.
- Stationnement Cycle : que ce soit au domicile des habitants, sur les lieux d'emplois ou au sein de pôles générateurs de déplacements, les normes ne permettent pas d'anticiper le développement de l'usage du vélo porté par Grand Lac avec le schéma directeur cyclable en cours de réalisation.

Objectif :

L'objectif est d'accompagner l'essor de la pratique cyclable attendu sur Grand Lac par des normes de stationnement qui permettent de couvrir les besoins. Les normes de stationnement automobile pour les constructions de bureaux seront utilisées pour un usage des modes alternatifs à l'automobile. Les normes au sein de l'habitat collectif seront adaptées en fonction de l'évolution du taux de motorisation des ménages.

Actions opérationnelles :

- Mettre en place des normes de stationnement vélo pour les logements collectifs et les bureaux (1 place vélo par habitant dans les logements et 20 % des actifs de bureaux pouvant venir en cycle au travail)

  Outre les nouvelles obligations qui s'imposent aux permis de construire depuis le 26 décembre 2022, le PDM recommande :

  - Habitat collectif : superficie allouée au vélo plus importante pour permettre l'accueil de vélo cargo à raison de 3m² en plus par tranche de 20 places de stationnement vélo et augmentation des normes pour tendre vers 1 place vélo par occupant des logements.
  - Bureaux : normes amplifiées pour répondre aux attentes de développement de la pratique cyclable notamment dans les trajets pendulaires et qui permet à environ 24 % des actifs de bureaux de venir à vélo au travail.

- Mettre en place des normes de stationnement auto pour les logements collectifs.

Le PDM recommande de faire évoluer les normes concernant les nouveaux logements en habitat collectif sur la base d'un dimensionnement basé sur le taux de motorisation des ménages au sein des communes afin d'offrir des places en adéquation avec les besoins issus du dernier taux de motorisation connu..

- Mettre en place un PLUi Habitat Mobilité sur Grand Lac qui intègrera les principes du plan marche.

  Le Plan d'Orientations et d'Actions Mobilité (POA M) viendra se subsister au PDM tout en prenant en compte les actions qu'il prévoit :

  - Normes de stationnement d'un point de vue règlementaire,
  - Mise en place des emplacements réservés pour permettre la réalisation des aménagements cyclables, des aménagements de priorisation des bus, la réalisation de CDU,…
  - Intégration des principes du plan marche pour lui donner un cadre obligatoire.
  - Intégration dans le PLUiH M d'une réflexion sur les liens urbanisme/mobilité à travers des pistes de travail sur la thématique transports/ouverture à l'urbanisation et/ou rénovation urbaine.

Secteurs opérationnels : ensemble du territoire

Suivi de la mesure :

→ Evolution de la part modale des actifs (automobile & cycles) à horizon de 5 ans – source INSEE.

→ Evolution du taux de motorisation des ménages tous les deux ans – source INSEE.

Incidences prévisibles de l'action :

L'action visant à mieux intégrer les mobilités actives dans les nouvelles constructions et dans les documents d'urbanisme va permettre de rendre le territoire favorable aux mobilités actives. Cette action couplée à l'action 1.6 va permettre un fort report modal de la voiture vers les vélos. En effet, en implantant des stationnements vélos dans les lieux de résidence et de travail, les habitants pourront facilement réaliser leurs trajets domicile-travail à vélo.

Cette diminution du nombre de voitures sur les routes générera une diminution des émissions de GES et des nuisances acoustiques aux abords des grands axes routiers. De plus, la pratique régulière du vélo est bénéfique pour la santé des habitants.

Action 3.4 - Mener des campagnes de communication et de sensibilisation sur la mobilité alternative à la voiture individuelle

Rappel Diagnostic 2023 :

Si des actions de communication et de sensibilisation sur la mobilité sont déjà menées par différents acteurs, il convient de les développer.

Objectif :

L'objectif est d'améliorer la connaissance de l'offre alternative pour favoriser le report modal en utilisant l'ensemble des moyens de communication et de sensibilisation.

Actions opérationnelles :

Grand Lac a signé avec la SPL Agence Écomobilité Savoie Mont-Blanc une convention d'objectifs 2023-2026 dont l'objet est de définir, sous forme d'objectifs, les actions et missions qui pourront être confiées par Grand Lac à l'Agence au cours des quatre prochaines années. Les missions concernées visent l'animation d'actions destinées à réduire les déplacements en voiture individuelle et/ou l'exploitation d'un service et/ou la réalisation d'études.

Exemples d'actions mises en place en 2023 dans le cadre de la semaine européenne de la mobilité 2023.

- Propositionà la population de tester l'offre de mobilité du territoire : réseau Ondéa à 1€/jour, location vélo classique à 1€/jour et gratification du covoiturage doublée.

- Réalisation de l'Agence Ecomobilité pour le compte de Grand Lac :
  - Gestion de Vélodéa, la Vélostation,
  - Animations pédagogiques sur l'écomobilité dans les écoles,
  - Cycles à disposition des élèves de CM2 afin d'obtenir le « Savoir Rouler à Vélo »,
  - Accompagnements pour la mise en place de pédibus ou des vélobus pour les écoles,
  - Ateliers remises en selle et des vélos écoles pour le grand public, le public solidaire et le public senior,
  - Ateliers petites réparations vélos pour le grand public, le public solidaire et le public senior,
  - Accompagnements des entreprises et de leurs salariés,
  - Animations de quartier, petit déjeuner en entreprise pour promouvoir les actions sur la mobilité des salariés et l'accompagnement des employeurs, animations sur les marchés,

Secteurs opérationnels : Ensemble du territoire.

Suivi de la mesure :

→ Nombre d'évènements organisés ;

→ Nombre de personnes sensibilisées ;

Incidences prévisibles de l'action :

Cette action n'engendre pas d'incidence directe prévisible sur l'environnement hormis pour la production des supports de communication. Toutefois ils sont très importants afin d'informer la population sur les mobilités décarbonés et Ainsi, de les encourager à favoriser ces usages.

Un report modal est attendu grâce à ces moyens de sensibilisation. Ainsi, une amélioration de la qualité de l'air et de l'ambiance acoustique est attendue aux abords des grands axes routiers.

Action 3.5 - Faciliter le parcours des usagers sur Grand Lac

Rappel Diagnostic 2023 :

- Existence d'une appli mobile Ondéa Grand Lac qui permet de planifiez, achetez et validez le titre de transport directement sur un mobile. Cette application regroupe l'ensemble des solutions de mobilité et permet Ainsi, de combiner le bus, le train, le vélo, la marche ou le covoiturage.
- Simplification et facilitation du parcours usagers déterminants pour assurer une fréquentation importante des solutions alternatives à l'automobile.

Objectif :

L'objectif est de développer les outils existants pour faciliter l'information et la multimodalité avec les différentes AOM au-delà de Grand Lac.

Actions opérationnelles :

- Continuer le développement du MaaS (mobilité servicielle) sur Grand Lac.

  Offre à l'usager un service Mobilité sur smartphone : information sur les horaires, les lignes de transport, la réservation, l'achat et la validation des titres de transport à travers son compte d'utilisateur.

- Assurer l'interopérabilité avec les autres AOM.

  Tentative de se rapprocher d'un système régional permettant de proposer toutes les offres de mobilité locales. Reste la problématique de mutualisation de la fonctionnalité du paiement du fait de la présence de plusieurs acteurs notamment pour les trajets réalisés en intermodalité.

Secteurs opérationnels : ensemble du territoire

Suivi de la mesure :

→ Enquête de satisfaction des parcours des usagers ;

Incidences prévisibles de l'action :

Cette action couplée à l'action précédente permet d'offrir des supports de communication accessible à tous. Les habitants connaitront quelles sont les alternatives à la voiture pour leurs trajets quotidiens. Un report modal de la voiture vers des modes de déplacements décarbonés est attendu. Grâce à la diminution du nombre de voitures sur les routes. Une amélioration de la qualité de l'air et des nuisances acoustiques sera observable aux abords des axes routiers.

Action 3.6 - Assurer le suivi des actions du PDM en associant les entreprises dans la démarche

Rappel Diagnostic 2023 :

- Les données INSEE et les comptages routiers permettent de disposer de données évolutives pour observer les changements de comportements en matière de mobilité ;
- les données sur le stationnement et les déplacements modes actifs sont moins structurées ;

Objectif :

L'incidence des actions du PDM doit être analysée afin de réaliser d'éventuels ajustements. Pour ce faire, il convient de mettre en place un protocole visant à évaluer régulièrement le PDM.

Actions opérationnelles :

- Animer et faire vivre le Comité des partenaires (instauré à Grand Lac en 2024 conformément à la Loi LOM)

  2 réunions par an auront lieu dans le cadre du PDM : La première pour fixer les modalités de collecte des différents indicateurs pour chaque partenaire et la seconde pour présenter l'évaluation annuelle du PDM en Conseil d'Agglomération.

- Suivre et renseigner les indicateurs du PDM.

  Les différents indicateurs des actions du PDM seront renseignés et permettront un rendu synthétique afin de suivre l'évolution du PDM.

- Réaliser des enquêtes spécifiques pour le besoin des indicateurs de suivi du PDM.

  Des enquêtes de stationnement, des comptages routiers, cycles et piétons pourront être réalisés pour assurer le suivi des actions du PDM.

- Populariser les mobilités alternatives auprès des entreprises .

  Intégration des entreprises dans le processus de renforcement des solutions de mobilité. Permettra de présenter le rôle que peut tenir l'entreprise dans la mobilité quotidienne de ses salariés.

  Sera notamment mis en avant la possibilité offerte aux entreprises de réaliser des PDME et également les informations nécessaires sur le forfait mobilité durable. L'idée étant que les entreprises, financeurs via le versement mobilité, disposent d'un retour partagé sur les objectifs / organisation et développement de l'offre de mobilité sur le bassin de vie du territoire.

Secteurs opérationnels : ensemble du territoire

Suivi de la mesure :

→ Coût interne pour le comité de suivi et l'implémentation des données au sein de l'outil de suivi

→ Coût de 50 K€ d'enquêtes au cours du PDM pour mener différents types de comptages (stationnement, routier, cycle, piéton).

→ Coût interne pour associer les entreprises ou déjà inclus dans les prestations de SPL Agence Ecomobilité Savoie Mont-Blanc

Incidences prévisibles de l'action :

Cette action de suivi n'aura aucune incidence sur l'environnement. Le suivi du PDM est essentiel afin de constater l'efficacité de chaque action, et de les modifier en cas de besoin.

2 ANALYSE ENVIRONNEMENTALE PAR THEMATIQUE

2.1 PREALABLE SUR LA MOBILITE

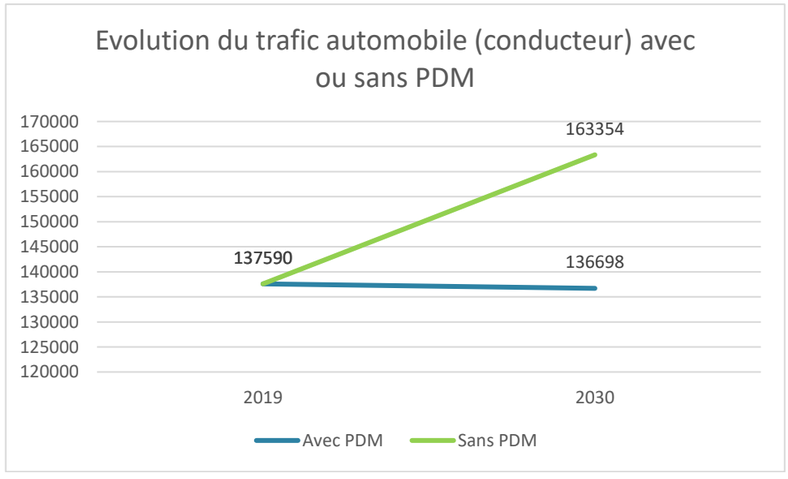
Les actions du PDM permettent la réduction du nombre de déplacements parcourus en voitures particulières, notamment grâce à la valorisation et à l'amélioration de l'offre en transport en commun, en modes de déplacements actifs et à l'optimisation des déplacements automobiles (lutte contre l'autosolisme).

Ainsi, grâce au PDM l'évolution du volume de déplacement est la suivante :

Mode	2019	2030(PDM)	
	Volume de déplacements	Volume de déplacements	Évolution
Voiture/conducteur	137 590	136 698 (avec PDM)	-1%
Voiture/passager	37 420	51 262	+37%
Marche	80 597	95 689	+19%
TC	14 392	27 340	+90%
Vélo	8 635	20 505	+137%
Total	**287 846**	**386 603**	**+19%**

Les actions du PDM permettent d'offrir aux habitants un territoire favorable aux déplacements modes actifs. Le nombre de déplacements en mode actifs augmente fortement à l'horizon du PDM. On constate une augmentation de 19% pour la marche et de 137% pour les vélos. L'autosolisme sera fortement réduit, le nombre de déplacements en tant que passager va augmenter d'environ 37% à l'horizon PDM. Enfin, il est attendu une augmentation de 90% des déplacements en transports en commun.

Le PDM permet également de réduire d'environ 1% le trafic automobile (conducteur) par rapport à 2019 et de stagner son évolution. L'évolution du nombre de déplacements en voiture est donc limitée grâce au PDM.



2.2 EMISSIONS DE GES ET DE POLLUANTS DE PROXIMITE

Actuellement, la prépondérance de la voiture particulière sur le territoire est à l'origine d'une grande partie des émissions des polluants de proximité et notamment de GES. Ce plan de mobilité tente de réduire l'utilisation de la voiture en favorisant l'usage des transports en commun et du vélo, notamment grâce aux actions des orientations 1, et 2. En diminuant le nombre de voitures sur les routes, une réduction des émissions de polluants et de GES est attendue. Le PDM va permettre de limiter l'augmentation tendancielle du nombre de déplacements parcourus en voiture initialement prévue voire de les diminuer (- 1 %).

Certaines actions ciblent le report modal avec des incidences positives sur les émissions de GES et de polluants de proximité. Il s'agit des actions suivantes :

- *Action 1.1, Hiérarchisation future du réseau viaire et Action 1.3, Réaliser une pacification réelle des secteurs en zone 30 avec un objectif de sécurisation des déplacements* : cette action permet de réduire les émissions de GES et de polluants de proximité aux abords du réseau viaire urbain ;
- *Action 1.6, Achever le maillage prévu au Schéma Directeur Cyclable du grand Lac :* cette action permet le report modal de la voiture vers le vélo, une diminution des émissions de GES sera donc constatée ;
- *Action 1.9, Utiliser des espaces actuellement dévolus aux stationnements automobiles à d'autres usages* : Cette action permet de rendre le territoire favorable aux autres modes déplacements alternatifs à la voiture ;
- *Action 2.1, Développer l'offre de bus* : cette action permet de renforcer l'offre des transports en commun sur le territoire, et favorise alors le report modal ;
- *Action 2.2, Favoriser la mise en place de réels pôles d'échanges multimodaux* : cette action permet d'offrir des moyens pratiques à l'usage de mode de déplacements décarbonés ;
- *Action 3.1, Faire évoluer les politiques de stationnement sur voirie et assurer leur contrôle* : cette action permet de contraindre l'usage de la voiture et donc de favoriser l'usage des modes de déplacements alternatifs.

Toutes ces actions visent à améliorer l'offre de transport en commun, notamment grâce aux actions 1.5, 2.1, et 2.2. L'usage des modes actifs sera renforcé grâce à la réalisation de schéma cyclable (actio 1.6) et d'itinéraire piéton (1.7) Ce report modal entrainera alors une diminution de nombre de voitures sur les routes et donc une diminution des émissions de GES et de polluants de proximité

L'autosolisme sera également réduit avec le développement du covoiturage (Action 2.3). Grâce à l'augmentation du nombre de passager dans les voitures, les situations de congestion diminueront et de ce fait les émissions de GES aussi.

L'action développant l'offre d'autopartage va permettre de démotoriser la population du territoire. En effet, 1 voiture en autopartage remplace 5 à 8 voitures personnelles. Quotidiennement, les trajets en voiture particulière seront fortement diminués, seuls les longs trajets seront effectués en voiture. Cette flotte de véhicules d'autopartage pourra être verdie afin de réduire au maximum les émissions de GES et polluants de proximité.

Certaines actions nécessitent des aménagements qui produiront des émissions de GES et de polluants de proximité lors de la phase travaux. Ces aménagements sont limités à de l'aménagement urbain et des reprises d'espaces publics sans réalisation de chantier d'envergure (de type grandes infrastructures). Les impacts sont alors négligeables au regard des enjeux de l'évolution de la mobilité.

De plus, les constructions pour la création du centre de distribution urbain et de la maison d'accueil Vélodéa (Action 2.5 et 3.2) seront encadrées par le PLU et pourront être intégrées dans des zones urbaines. Les autres actions n'ont que très peu d'effet d'emprise sur les sols. Ainsi, l'impact sur la séquestration carbone est négligeable au regard des enjeux de l'évolution de la mobilité.

Approche quantitative :

Une approche quantitative de l'évolution des émissions de polluants de proximité et de GES est réalisée à partir de l'évolution du trafic automobile (conducteur) évalué à - 1 %, combinée avec l'évolution du parc automobile qui tend à mettre en circulation des véhicules moins polluants et à retirer de la circulation les plus polluants.

Le nombre de véhicules considérés (uniquement les véhicules particuliers et les véhicules commerciaux) pour chaque horizon est présenté dans le préambule sur la mobilité. Ils s'établissent à :

- 137 590 véhicules en 2026 (et 2015)
- 136 698 véhicules en 2031 (avec PDM)

La distance moyenne par déplacement est fixée à 3.5 km (base étude EMC²) et la vitesse est considérée à 50 km/h (vitesse réglementaire en agglomération). Ces éléments sont constants dans l'analyse.

Le calcul des émissions de Gaz à Effet de Serre (limités ici au C02(totaux)) et des autres polluants de proximité, est réalisé avec le logiciel HBEFA (base de calcul standardisée pour les émissions de trafic routier). HBEFA permet de fournir des facteurs d'émissions en g/km pour les différentes catégories de véhicules selon une année donnée. Les facteurs d'émissions prennent en compte l'évolution du parc automobile pour chaque année.

Grâce à ces données, les émissions générées par le trafic automobile sont calculées pour les années 2015 (en considérant le nombre de véhicules de 2019), 2026 et 2031 (avec PDM).

	2015	2026	2031	Evolution des émissions (2026-2031)
Nox (en t)	30.6	59.44	28	-52%
PM10 (en t)	463	5.9	5.2	-10%
PM2,5 (en t)	459	3.9	3.2	-15%
GES (en tonnes) en CO2(total)	26 066	24 465	20 372	-16%

Nota : les calculs ont été faits à l'aide de HBEFA, et sur une moyenne de 3.5km par déplacement (étude EMC²)

On peut constater une forte réduction pour les émissions de polluants de proximité, de – 10 à –52 % selon le polluant considéré, avec notamment – 58 % pour les NOx principaux traceurs de la pollution automobile.

Les émissions de GES liés aux trafics sont en baisse de – 16 % entre 2026-2031 et -27% entre 2015-2030

Mesures suggérées

- Verdissement de la flotte de véhicules d'autopartage et de la flotte de bus ;
- Etude de localisation en cas d'aménagement avec la mise en place d'éco critères.

Un tableau a été réalisé pour qualifier le budget carbone selon l'investissement carbone engendré pour chaque action du PDM (en cas d'aménagement ou non), L'évolution de la trajectoire carbone a également été qualifiée selon les km évités par actions et son effectivité.

Actions	Budget carbone : investissement C pour la mise en œuvre / évolution des puits de Carbone	Evolution de la trajectoire carbone (vers 2050) : Budget + exploitation (km évité-vitesse - entretien) + fin de vie
Orientation 1 Réduire l'usage de la voiture et apaiser la ville en agissant sur l'espace public		
1 1 Hiérarchisation future du réseau viaire	0	++
1 2 Contraindre la circulation de transit et la circulation de poids lourds pour protéger les quartiers dans les secteurs les plus denses	0	0 (-)
1 3 Réaliser une pacification réelle des secteurs en zone 30 avec un objectif de sécurisation des déplacements	-	0(+)
1 4 Rue aux écoles : sécuriser l'ensemble des entrées/sorties des établissements scolaires	-	0
1 5 Aménager la voirie pour améliorer la performance des lignes fortes du réseau bus	0(-)	++
1 6 Achever le maillage prévu au Schéma Directeur Cyclable de Grand Lac	0(-)	+
1 7 Œuvrer pour un territoire marchable	0 (-)	0
1 8 Favoriser l'accessibilité de tous	-	0 (+)
1 9 Utiliser des espaces actuellement dévolus aux stationnements automobiles à d'autres usages	0	++
Orientation 2 Développer l'offre et les services pour favorisant l'usage des modes alternatifs à l'automobile		
2 1 Développer l'offre bus	-	++
2 2 développer / renforcer les services au niveau des pôles d'échanges multimodaux	0 (-)	++
2 3 Lutter contre l'autosolisme en favorisant le covoiturage	0	+
2 4 Porter la mise en œuvre d'un plan de stationnement vélo ambitieux	0	0
2 5 Développer l'offre de service pour les vélos et la micromobilité	0	+
2 6 Travailler sur les stratégies d'avitaillement des véhicules des particuliers, Poids Lourds et Bus	0 (-)	++
2 7 Développer l'offre d'autopartage	0	+
2.8 Déployer un outil participatif pour améliorer la sécurité des trajets en modes actifs	0	+
Orientation 3 Définir un cadre règlementaire lisible par tous pour agir sur les mobilités		
3 1 Faire évoluer les politiques de stationnement sur voirie et assurer leur contrôle	0	++
3 2 Faire évoluer les politiques de livraisons et assurer leur contrôle	0	+
3 3 Mieux lier urbanisme et mobilité	0	+(+)
3 4 Mener des campagnes de communication et de sensibilisation sur la mobilité alternative à la voiture individuelle	0	+
3 5 Faciliter le parcours des usagers sur Grand Lac	0	0(+)
3 6 Assurer le suivi des actions du PDM en associant les entreprises dans la démarche	0	0(+)

Légende	
Poids coût carbone	Fort
	Modéré
	Faible
	Nul

2.3 Bilan Carbone

Le PDM permet une maîtrise de l'évolution tendancielle des émissions de GES liés à la mobilité qui se traduit par une réduction de 1% le nombre de km parcourus en voiture particulière. Conjointement l'évolution du parc automobile va réduire d'environ 16% les émissions de GES. Les émissions seront ainsi réduites de 16% entre 2026 et 2031. Des réductions sont également attendues avec l'amélioration et l'optimisation de la desserte en marchandise (non quantifiées à ce stade).

Cependant, l'amélioration du parc automobile passe par un renouvellement et « verdissement » des véhicules qui induit des émissions de GES propres à la construction de ces nouveaux véhicules avec notamment des technologies dans le bilan carbone sur l'ensemble du cycle de vie n'est pas encore maîtrisé (batteries notamment).

La réalisation du PDM nécessite également des travaux d'aménagement qui se traduisent par des émissions de GES spécifiques selon la nature et la provenance des matériaux employés ainsi que leur mise en œuvre (consommation des engins de chantier). A ce stade, le PDM ne peut évaluer ces éléments mais ces émissions en phase chantier restent faibles au regard des impacts positifs attendus. En effet, les aménagements restent très modérés car ils sont essentiellement basés sur une optimisation de l'existant.

De même, la réalisation du PDM ne nécessite pas de mobiliser des terrains pouvant s'apparenter à des puits de carbone. L'évolution de la séquestration Carbone restera non significative sur le territoire avec la mise en œuvre du PDM.

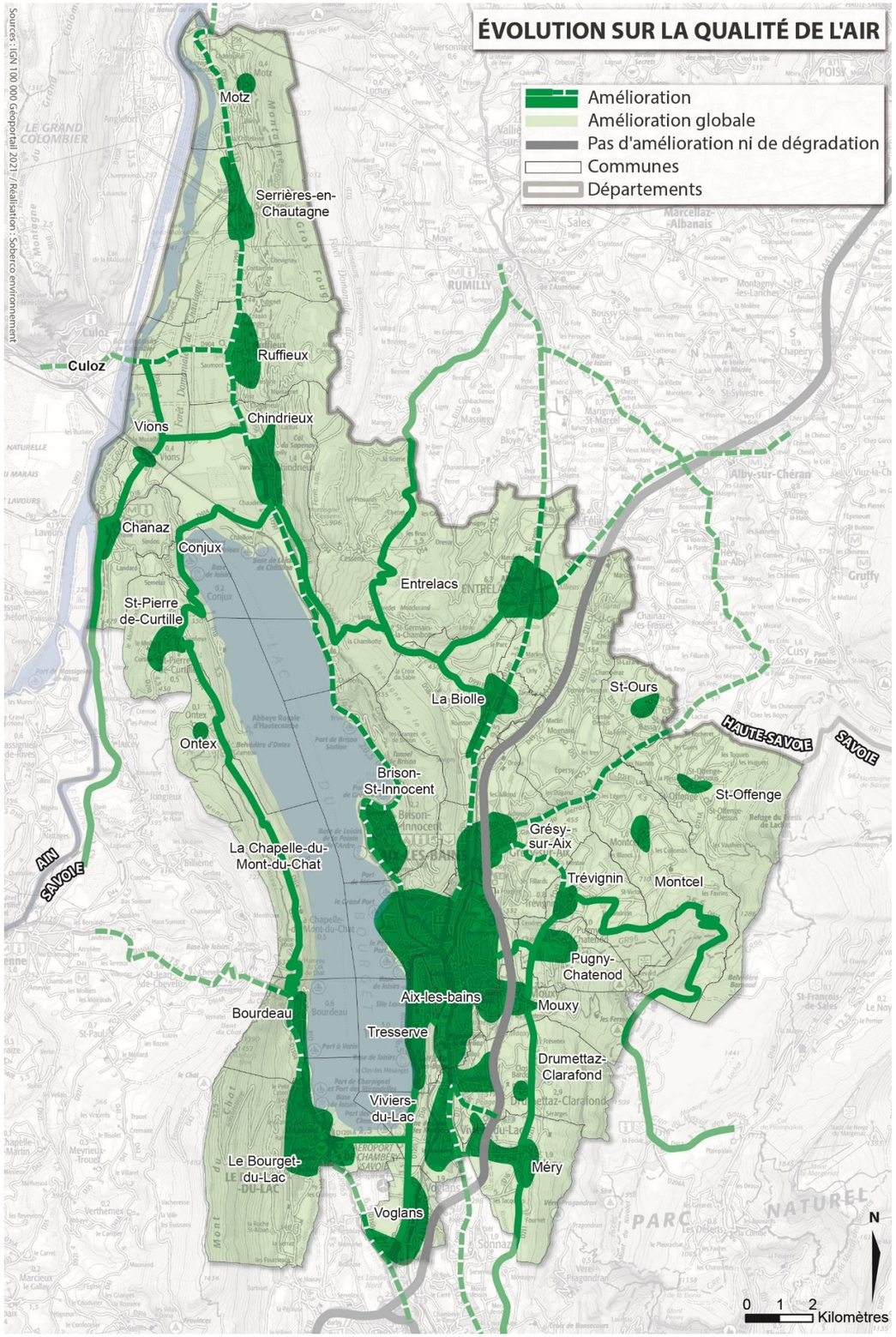
En synthèse, l'investissement carbone de la mise en œuvre du PDM est rapidement amorti et la réduction est évaluée à près de 20 % à horizon 10 ans (2030). Le PDM s'inscrit ainsi dans la trajectoire Carbone du PCAET.

2.4 Qualite de l'air

A l'échelle d'un plan de mobilité, le facteur majeur influençant la qualité de l'air est le trafic automobile émetteur de polluants de proximité.

Globalement les actions permettant le report modal vers les modes de déplacements décarbonés permettent d'améliorer la qualité de l'air de manière globale mais les actions ciblent particulièrement le pôle urbain d'Aix-les-Bains, là où la qualité de l'air est plutôt dégradée, notamment les actions permettant d'améliorer l'offre de transport en commun (Actions 1.5, 2.1, et 2.2).

La pacification des zones 30 aura globalement une incidence positive sur la qualité de l'air sur les centres de villages et des quartiers. En effet, si la réduction des vitesses peut apparaître parfois comme aggravante sur les émissions (les moteurs thermiques n'étant pas à l'optimal de leur rendement), la mesure reste particulièrement efficace pour une maîtrise des flux de voitures, l'utilisation des véhicules hybrides et la réduction des situations de congestions.

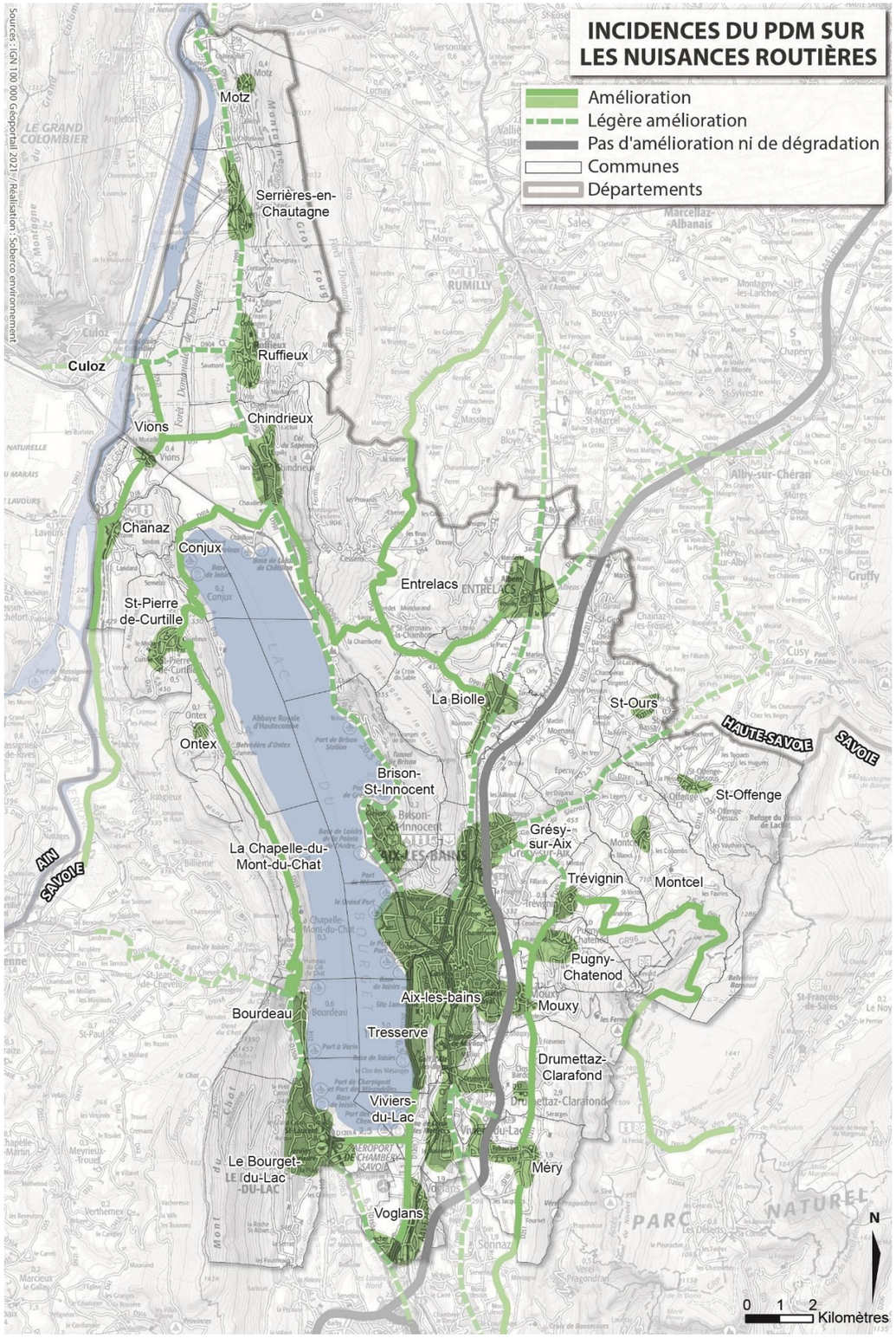


2.5 AMBIANCE ACOUSTIQUE

Le PDM permet d'éviter l'évolution tendancielle du nombre de déplacements réalisés en voiture et les nuisances associées.

Compte tenu que l'évolution du bruit ressenti n'est pas directement corrélée au trafic, les évolutions de trafic attendues restent peu significatives sur l'ambiance acoustique du territoire. Grand lac ne pouvant agir sur le trafic de transit, les abords des grands axes routiers ne verront pas d'amélioration de l'ambiance acoustique. Cependant, si le PDM ne peut agir sur les zones les plus dégradées exposées aux axes autoroutiers, Grand Lac s'engage à saisir certaines opportunités notamment avec la réduction de la vitesse à 110 km/h tel qu'envisagé dans l'action socle de l'axe 1. Cette réduction de vitesse aurait alors un effet positif sur l'ambiance acoustique aux abords des grands axes routiers.

Certaines actions localisées pourront se traduire par des apaisements localisés. C'est le cas de l'action de la hiérarchisation des voiries (action 1.1) et de la pacification des secteurs en zones 30 (action 1.3) qui permettent de réduire fortement les nuisances acoustiques au sein des pôles urbains (zones les plus denses). De plus, le trafic sera adapté au gabarit des infrastructures par l'action 1.1, Ainsi, les pôles urbains verront une diminution du trafic de poids lourds et donc des nuisances acoustiques associées.



2.6 Autres nuisances

Aucune action vise à avoir un impact négatif sur les autres nuisances.

2.7 Ressources non renouvelables

Les actions permettant de réduire l'utilisation de la voiture et d'encourager les modes actifs auront un impact positif avec une réduction de besoins sur les ressources non renouvelables. Notamment le développement du maillage cyclable (action 1.6), le renforcement de l'offre de transport en commun et de train (Actions 2.1 et 2.2) permettront de réduire l'utilisation de la voiture. Toutefois ces actions sont majoritairement concentrées dans le pôle urbain d'Aix-les-Bains. Le nord du territoire est peu desservi en transport en commun et l'utilisation de la voiture reste encore inévitable. Il est néanmoins attendu évolution des motorisations vers des ressources alternatives à l'énergie fossile.

L'installation de bornes IRVE sur le territoire (Action 2.6) va permettre de promouvoir l'utilisation des voitures électriques. Les actions 2.3 et 2.7 qui consistent à promouvoir le covoiturage et l'offre d'autopartage vont permettre de réduire le nombre de voitures et faciliter l'évolution du parc vers des motorisations alternatives à l'énergie fossile.

La consommation d'énergie non renouvelable sera ainsi réduite par les actions qui favorisent l'usage de voiture électrique (énergie dite « décarbonée » incluant l'électricité nucléaire avec un mixte croissant d'énergie renouvelable).

2.8 Sols

Les actions du PDM sont très peu génératrices d'artificialisation du sol. Les créations de la maison d'accueil Vélodéa (action 2.5) et du centre de distribution (action 3.2) seront encadrées par les documents d'urbanisme et intégrées dans les zones urbaines. Ainsi, l'artificialisation liée à ces actions sera limitée.

La création du maillage cyclable peut également entrainer une modification de la nature du sol. Toutefois la majorité de ce réseau cyclable se fait sur des voiries déjà existantes. L'impact sur la modification de la nature du sol est donc limité.

2.9 Eau : preservation de la ressource et gestion des eaux pluviales

L'artificialisation des sols, la préservation de la ressource en eau et la gestion des eaux de pluie sont étroitement liées. En effet, l'artificialisation des sols engendre une altération locale du cycle de l'eau en diminuant l'infiltration de l'eau et donc la recharge des nappes, le ruissellement augmente ce qui provoque des risques d'inondation.

A travers ce plan de mobilité deux actions peuvent potentiellement entrainer une imperméabilisation du sol en lien avec des constructions : les actions 2.5 et 3.2. A ce stade de l'étude ces aménagements ne sont pas encore définis ni leur localisation les impacts sont donc difficilement quantifiables. Toutefois, l'application des règles des documents d'urbanisme permet de maîtriser l'impact sur le cycle de l'eau avec notamment un principe de déconnexion des eaux pluviales du réseau d'eaux usées et le recours à des ouvrages de gestion des eaux pluviales principalement à la parcelle.

2.10 Risques naturels

Les risques de mouvement de terrain, de sismicité et d'inondation sont caractéristiques du territoire. Ces risques naturels sont présents sur une partie du site. Les actions du PDM n'engendrant pas d'artificialisation du sol, les impacts sur les risques naturels sont négligeables.

2.11 Faune/flore biodiversite habitat naturel/ Trame Verte et Bleue (TVB)

Le changement de nature des sols, comme l'imperméabilisation du sol peut entrainer une perturbation des espèces et une perte d'habitat, donc localement une disparition des espèces. Ainsi, les actions menant à une artificialisation du sol peuvent être à l'origine d'une perte locale de biodiversité.

La création de pistes cyclables (action 1.6) aura peu d'impact sur les zones naturelles. La majorité du schéma cyclable se situe autour du pôle urbain d'Aix-les-Bains et sur des chemins déjà existants.

Toutefois certains tronçons de véloroute traverseront des espaces naturels remarquables tels que :

- Le tronçon au niveau de Bourdeau traversera un espace naturel sensible et la ZNIEFF de Montagne de l'épine et le Mont du Chat ;
- Le tronçon entre Viviers du Lac et Voglans traversera une zone humide RAMSAR et la ZNIEFF de l'ensemble fonctionnel formé par le lac du Bourget et ses annexes ;
- Le tronçon sur Grésy-sur-Aix traversera une ZNIEFF de type 1 ;
- Le tronçon à l'est de la Biolle traversera un site Natura 2000 ;
- Le tronçon au nord du lac traversera un espace naturel sensible et une ZNIEFF ;
- Le tronçon longeant le lac du Bourget. (Hors horizon PDM)

Pour la majorité de ces tronçons, les aménagements se feront sur des voiries déjà existantes (Cf Schéma Directeur Cyclable). Seul le tracé à l'est de la Biolle traverse la zone Natura 2000 « le réseau humide de l'albanais » et pourrait présenter des impacts (destruction potentielle d'habitat à confirmer dans les études de projet). Ces secteurs sont très limités et sont le plus souvent situés en bord de route sur des zones de moindre sensibilité.

La réalisation de l'itinéraire cyclable au complet peut entrainer une augmentation de la fréquentation des zones naturelles traversées ou rendues accessibles avec des effets indirects liés à la fréquentation touristique. Ces effets peuvent se traduire par la dégradation des lieux avec le dépôt de déchets, le piétinement de certaines zones, le dérangement des espèces animales, … C'est pourquoi, le déploiement du réseau doit s'accompagner d'une réflexion sur la compatibilité des territoires traversés. Les principaux sites sensibles sont bien identifiés et font l'objet de plan de gestion (Zones humides le long de la Deysse dans le Réseau de zones Humides de l'Albanais) ou leur plan de gestion est en cours d'élaboration (Ensemble Lac du Bourget, Chautagne, Rhône). Les projets les plus importants feront à ce titre l'objet d'une évaluation environnementale spécifique.

L'identité visuelle des pistes cyclables est importante et les panneaux d'information sont envisagés pour cela. Ils permettront de sensibiliser les usagers à la sensibilité des zones traversées et de rappeler les comportements à respecter pour limiter les impacts de la fréquentation.

Mesures suggérées :

- Mise en place de panneaux d'informations sur les zones naturelles en cohérence avec les gestionnaires.

2.12 PAYSAGE ET PATRIMOINE

Le maillage cyclable (Action 1.6) et la pacification (Action 1.3) de certaines zones permettront de mettre en valeur le patrimoine local. En effet, le maillage cyclable permettra de relier les sites naturels inscrits et favorise la découverte des paysages. De plus le réaménagement de voirie (Actions 1.7, 1.9 et 3.3) pourra être l'occasion de requalifier l'espace public et d'y intégrer des espaces verts.

Par ailleurs, quelques aménagements prévus dans ce PDM peuvent localement affecter la qualité paysagère. C'est notamment le cas des constructions nécessaires à la création de la maison d'accueil Vélodéa (action 2.5) et la création d'un centre de distribution urbaine (Action 3.2). Cependant, ces constructions suivront les prescriptions des documents d'urbanisme qui préserve une qualité patrimoniale et paysagère avec notamment la prescription d'espaces verts. Les actions de création de schéma directeur cyclable (Action 1.6) portent également des enjeux paysagers et de patrimoine.

2.13 SANTE

En réduisant la part modale de la voiture et en améliorant les conditions de déplacement pour les modes actifs, le plan de mobilité améliorera la santé des habitants. En effet plusieurs actions du plan de mobilité ont pour objectif de renforcer l'offre de TC et d'améliorer les conditions cyclables. Cela entrainera un report de la voiture vers les déplacements modes actifs, par conséquent la population pratiquera une activité physique et régulière et bénéfique pour leur santé.

Les actions 1.6, 1.9, 2.4 et 2.5 rendent le territoire de Grand Lac praticable à vélo. Ce maillage réparti à travers toute la zone est tout de même concentré dans le tissu urbain dense. Ainsi, ce maillage cyclable sera utilisable pour la majorité des citoyens.

L'action 1.3, pourrait avoir un impact positif sur la santé des citoyens grâce à la création de zones calmes et favorables à la marche. De plus avec le développement des rues aux écoles (action 1.4) et de la création d'itinéraires piétons (action 1.7) la sécurité des habitants et essentiellement des écoliers sera assurée.

De plus, les actions permettant l'amélioration de l'ambiance acoustique et de la qualité de l'air seront également bénéfiques pour la santé des populations. De plus les actions favorisant la pratique de modes actifs permettront de sécuriser leurs usages. Les situations accidentogènes et conflits d'usages dus aux partages de la voirie seront alors réduits.

Enfin, la lutte contre l'autosolisme et la promotion des transports en commun favoriseront le vivre ensemble qui s'inscrit comme un déterminant de santé au même titre que l'activité physique.

2.14 DECHETS

Aucune action ne vise à valoriser certains déchets ou à avoir un impact négatif sur les déchets.

2.15 ESPACE PUBLIC, URBANISME, CONSOMMATION D'ESPACE

Dans le cadre du plan de mobilité, la consommation d'espace est liée à la création de nouveaux aménagements. Seules deux actions pourraient potentiellement induire la création, d'infrastructure, l'action 3.2 avec la création d'un centre de Distribution urbain et l'action 2.5 avec la création d'une maison d'accueil Vélodéa. Ces actions entraineront une consommation d'espace très limitée. Lors du choix de localisation, les zones déjà imperméabilisées seront à privilégier afin de limiter la consommation d'espace. Toutefois cette mesure n'étant qu'au stade de faisabilité, la création d'un centre de distribution urbain ne sera pas faite à l'horizon PDM. L'étude de faisabilité permettra d'étudier les impacts environnementaux des différentes options envisagées et de choisir l'option la moins impactante. Le cas échéant des mesures ERC seront mises en place.

De plus, lors de l'implantation des bornes IRVE (action 2.6) il faudra veiller à ne pas engendrer une consommation d'espace supplémentaire. Les places de stationnement étant plus grandes que celles sans bornes, une réduction du nombre de stationnement sera effectuée est à prendre en compte.

Lors de l'implantation de mobilier urbain comme des ralentisseurs, des bornes IRVE, il faudra veiller à bien intégrer ces éléments dans l'espace public.

Ce plan de mobilité aura également un impact positif sur l'espace public puisque le développement des pistes cyclables (Action 1.6) est un facteur amplificateur et accélérateur de l'amélioration de l'espace public.

La végétalisation des espaces publics (action 1.7) apparait comme un élément déterminant à mettre en place afin de valoriser les espaces publics du territoire.

Mesures suggérées :

- Intégration d'espaces verts dans les futurs aménagements d'espaces publics, selon une palette végétale locale et adaptée au changement climatique (pas d'essence ornementale).

2.16 ILOT DE CHALEUR URBAIN (ICU) / MATERIAUX

Les aménagements liés à la mobilité sont connus pour augmenter le phénomène d'ICU par la minéralisation des sols et l'utilisation de matériaux à fort albédo (pouvoir réfléchissant de la surface). Les actions prévoyant des aménagements de voiries comme des pistes cyclables, des aménagements de ralentissement peuvent avoir un effet local d'augmentation de la température. Néanmoins ces actions sont situées sur des zones déjà minéralisées auront un impact négligeable sur les effets d'ICU.

Seulement deux actions peuvent entrainer une imperméabilisation du sol, la création du centre de distribution urbain (action 3.2) et de la création d'une maison d'accueil Vélodéa (action 2.5). Ces infrastructures pouvant être intégrées dans le tissu urbain et encadré par le PLU n'augmenteront pas les effets d'ICU.

L'action 1.7 aura un impact positif sur les ICU, en effet la végétalisation des espaces publics et le choix de revêtement clair vont permettre de réduire les ICU en ville. De plus lors des réaménagements de voirie, des espaces verts sont à intégrer afin de réduire les effets d'ICU.

Mesures suggérées

- Intégration d'espaces verts dans les futures infrastructures routières, selon une palette végétale locale et adaptée au changement climatique (pas d'essence ornementale) ;
- Emploi de matériaux à fort albédo.

3 MESURES D'EVITEMENT ET DE REDUCTION AU SEIN DES ACTIONS

À la suite de l'analyse des actions du PDM des mesures de réduction et d'évitements sont proposées afin de réduire les impacts environnementaux que les actions peuvent causer.

- Verdissement de la flotte de véhicules d'autopartage et de la flotte de bus : Le verdissement de la flotte permettrait de réduire les émissions de carbone locales, toutefois le coût carbone est à prendre en compte ;
- Etude de localisation en cas d'aménagement avec la mise en place d'éco critères : Lors de la mise en place de centre de distribution urbaine, une étude préalable peut être réalisée afin d'évaluer les impacts en termes d'effet de chaleur urbains, d'imperméabilisation du sol,
- Prises en compte des risques naturels lors des choix d'aménagement.
- Mise en place de panneaux d'informations sur les zones naturelles, afin de sensibiliser les usagers à la sensibilité des zones traversées et de rappeler les comportements à respecter pour limiter les impacts de la fréquentation ;
- Intégration d'espaces verts dans les futures infrastructures routières, selon une palette végétale locale et adaptée au changement climatique (pas d'essence ornementale) ;
- Emploi de matériaux à fort albédo.

PARTIE 6 : INCIDENCES NATURA 2000

1 PRESENTATION DES SITES NATURA 2000

1.1 LES ZONES NATURA 2000 DE GRAND LAC

Sur le territoire d'étude, 3 zones Natura 2000 ont été identifiées, 3 au titre de la Directive « Habitats » (Site d'Intérêts Communautaires (SIC)), 1 au titre de la Directive « Oiseaux » (Zone de Protection Spéciale (ZPS)) et une Zones Importantes pour la Conservation des Oiseaux (ZICO) :

Ensemble lac du Bourget, et Marais de Chautagne (SIC, et ZPS) °

❖ ***SIC :***

Date de création : 07/12/2004

Superficie : 8 204 ha

Code : FR8202010

On retrouve principalement un habitat d'eau douce (eaux stagnantes, eaux courantes) avec néanmoins la présence de forêts caducifoliées Ainsi, que des marais et tourbières. D'un point de vue communautaire, le site permet le maintien et la sauvegarde de plusieurs espèces et habitats tels que le sonneur à ventre jaune, la Lamproie de Planer, les forêts alluviales ou encore les herbiers et rosières aquatiques.

Vulnérabilité du site :

- Dépendances aux importantes variations hydrauliques du Rhône,
- Reboisement naturel des zones humides,
- L'abandon des pratiques traditionnelles de fauches et de pâturages qui entraine une régression de la diversité biologique.

❖ **ZPS :**

Date de création : 24/04/2006

Superficie : 8 204 ha

Code : FR8212033

Ce site est également classé en ZPS en raison de la juxtaposition de plusieurs habitats aquatiques (plans d'eau, herbiers aquatiques, etc.) propices au maintien de nombreuses espèces d'oiseaux, plus particulièrement durant la période de reproduction où plus de cent espèces ont pu être inventoriées sur le site. Ce dernier est également un lieu d'hivernage pour plusieurs espèces d'oiseaux.

Vulnérabilité du site :

- Aménagements hydroélectriques sur le fleuve Rhône risquant d'altérer le dynamisme fluvial avec pour conséquences éventuelles la modification des phénomènes hydrologiques, l'eutrophisation, la dégradation de la vie aquatique du fleuve, la perte des petits milieux aquatiques périphériques…,
- Dégénérescence des roselières aquatiques (lac du Bourget notamment),
- Atterrissement des marais littoraux
- Dérangement des oiseaux en période de nidification ou d'hivernage,
- Abandon des pratiques agricoles traditionnelles sur les prairies humides conduisant à une évolution vers le boisement,
- Intensification de certaines pratiques agricoles se traduisant par du drainage ou de la mise en culture de prairies.

Gestion du site :

Un document d'objectif (DOCOB) permet de fixer des objectifs de gestion du la zone. Des plans de gestion sont également mis en place afin de préserver la biodiversité locale du site.

Réseau de zones humides de l'Albanais (SIC)

Date de création : 22/12/2009

Superficie : 599 ha

Code : FR8201772

L'habitat naturel du site est exclusivement composé par des marais, bas marais et tourbières. La formation de cette importante densité de zones humides est majoritairement due aux nombreuses dépressions qui composent le relief. Ce réseau de zones humides rassemble la plupart des types de végétation de marais neutro-alcalins présents dans les plaines savoyardes.

Vulnérabilité du site :

- Urbanisation périphérique (enclavement),
- Dégradation de la qualité de l'eau des bassins-versants (agriculture intensive, rejets d'eaux usées industrielles ou domestiques),
- Réduction de l'alimentation en eau et assèchement (rabaissement de nappe par drainage ou incision de lits de cours d'eau,
- Reboisement naturel après interruption des pratiques de fauche,
- Remblaiement sauvage.

Gestion du site :

Un document d'objectif (DOCOB) permet de fixer des objectifs de gestion de la zone. Des mesures de gestion sont également mise en place sur l'entretien et la restauration des différents milieux naturels. Des plans de gestion sont également mis en place afin de préserver la biodiversité locale du site.

Réseaux de zones humides, pelouses, landes et falaises de l'Avant pays savoyard (SIC)

Date de création : 07/12/2004

Superficie : 3 156 ha

Code : FR8201770

Seule la commune de Chanaz est concernée par ce site. Comme son nom l'indique, les principaux habitats sont les forêts caducifoliées, les rochers et éboulis, les eaux douces intérieures et les landes et broussailles. L'ensemble de ces sites dispersés permet de regrouper sur une surface totale limitée, douze habitats d'intérêt communautaire. On note également la présence d'un grand nombre d'espèces d'intérêt communautaire (2 poissons, 1 amphibien, 1 plante, 8 invertébrés, 6 chiroptères).

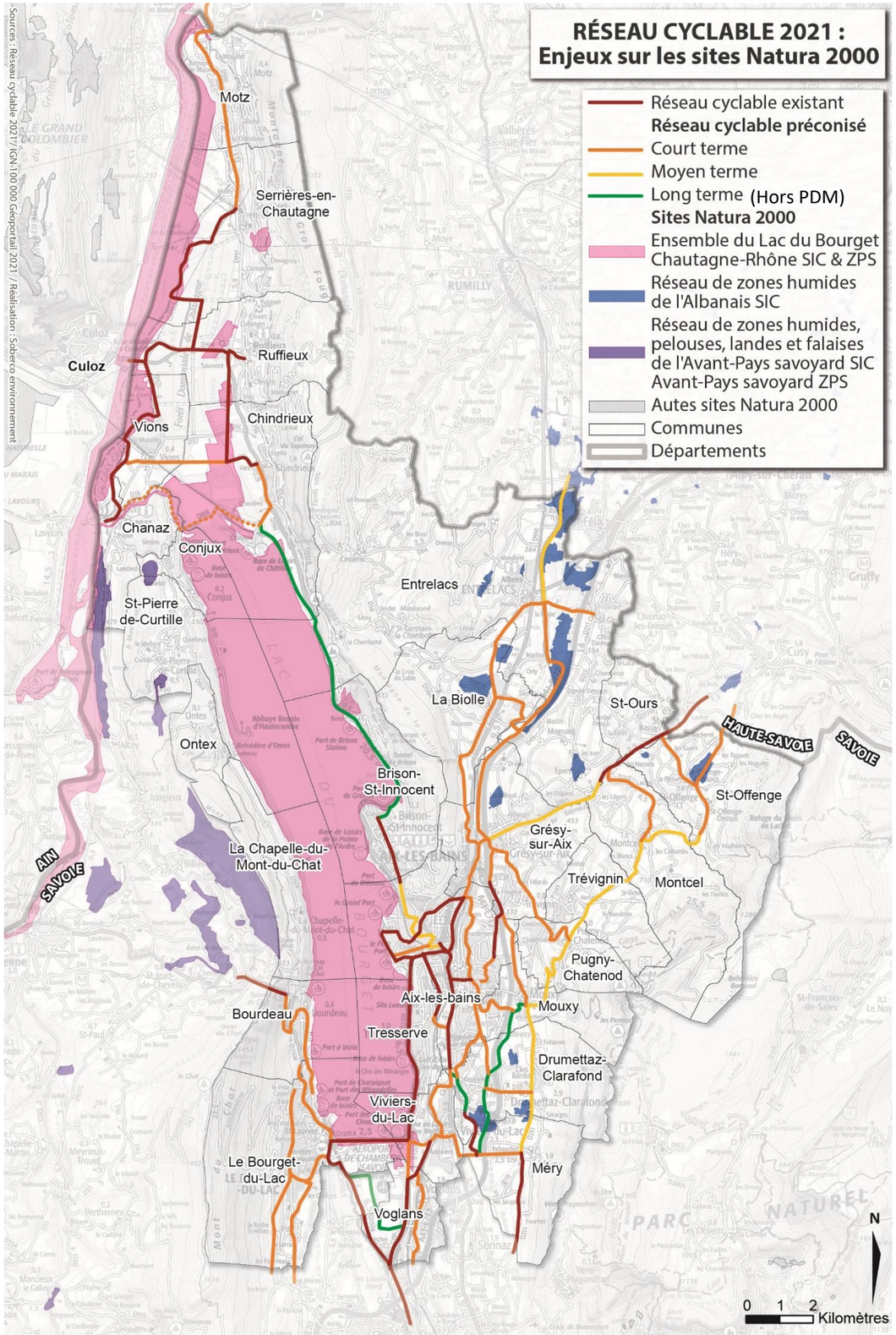
Vulnérabilité du site :

- ⇨ Régression progressive des roselières,
- ⇨ Fermeture progressive des zones de marais.

Autres sites

On peut également noter la présence de 4 autres SIC à proximité du périmètre du territoire d'étude :

- Le Plateau du Retord et la Chaine du Grand Colombier (3 623 ha),
- Le Marais de Lavours (423 ha),
- La tourbière des Creusates (12 ha),
- Le Rebord méridional du massif des Bauges (1 170 ha).

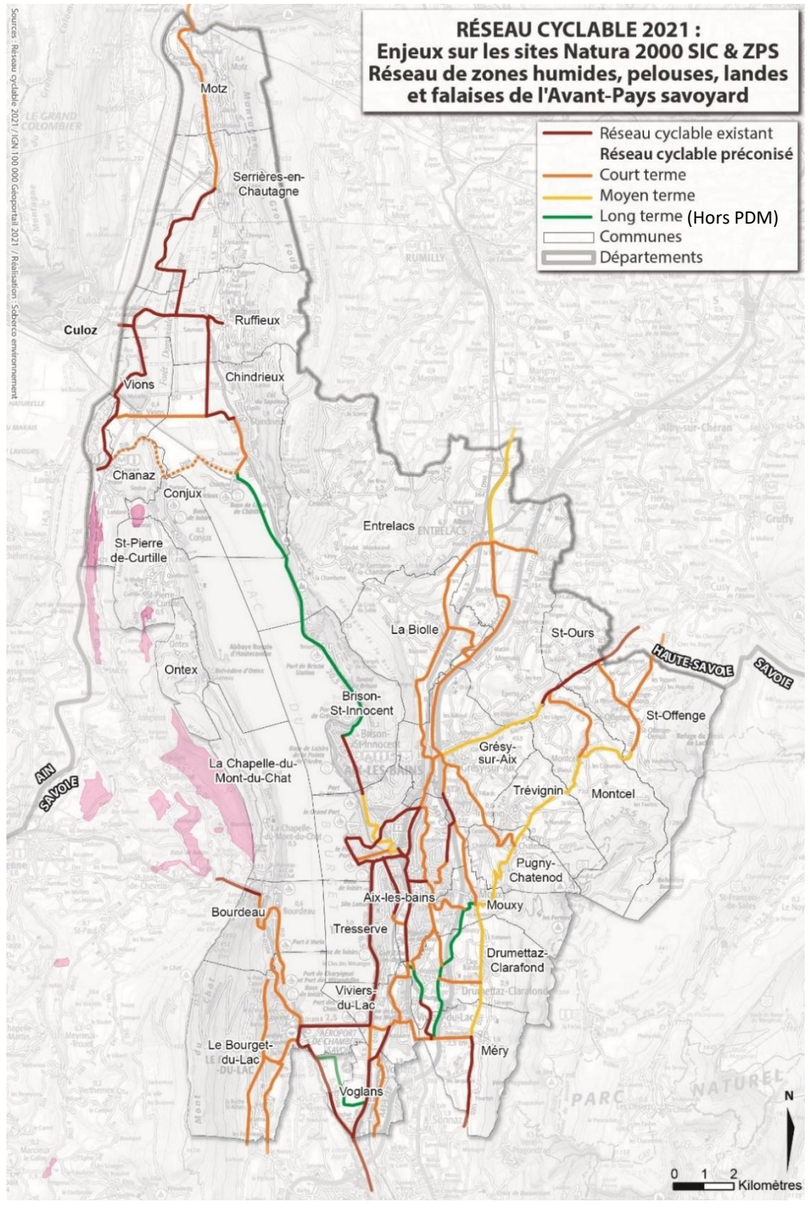


1.2 Raisons pour lesquelles le document est susceptible ou non d'avoir une incidence sur un site Natura 2000

Réseaux de zones humides, pelouses, landes et falaises de l'Avant pays savoyard (SIC)

La zone Natura 2000 située à l'ouest du territoire dans une zone peu urbanisée. Le PDM agit donc peu sur cette zone et n'induit aucun aménagement.

Les aménagements engendrés par le plan de mobilité ne porteront pas atteinte de façon significative aux espèces d'intérêt communautaire à forte mobilité ayant justifié les sites Natura 2000 ni aux objectifs de conservation des sites Natura 2000.



Réseau des zones humides de l'Albanais

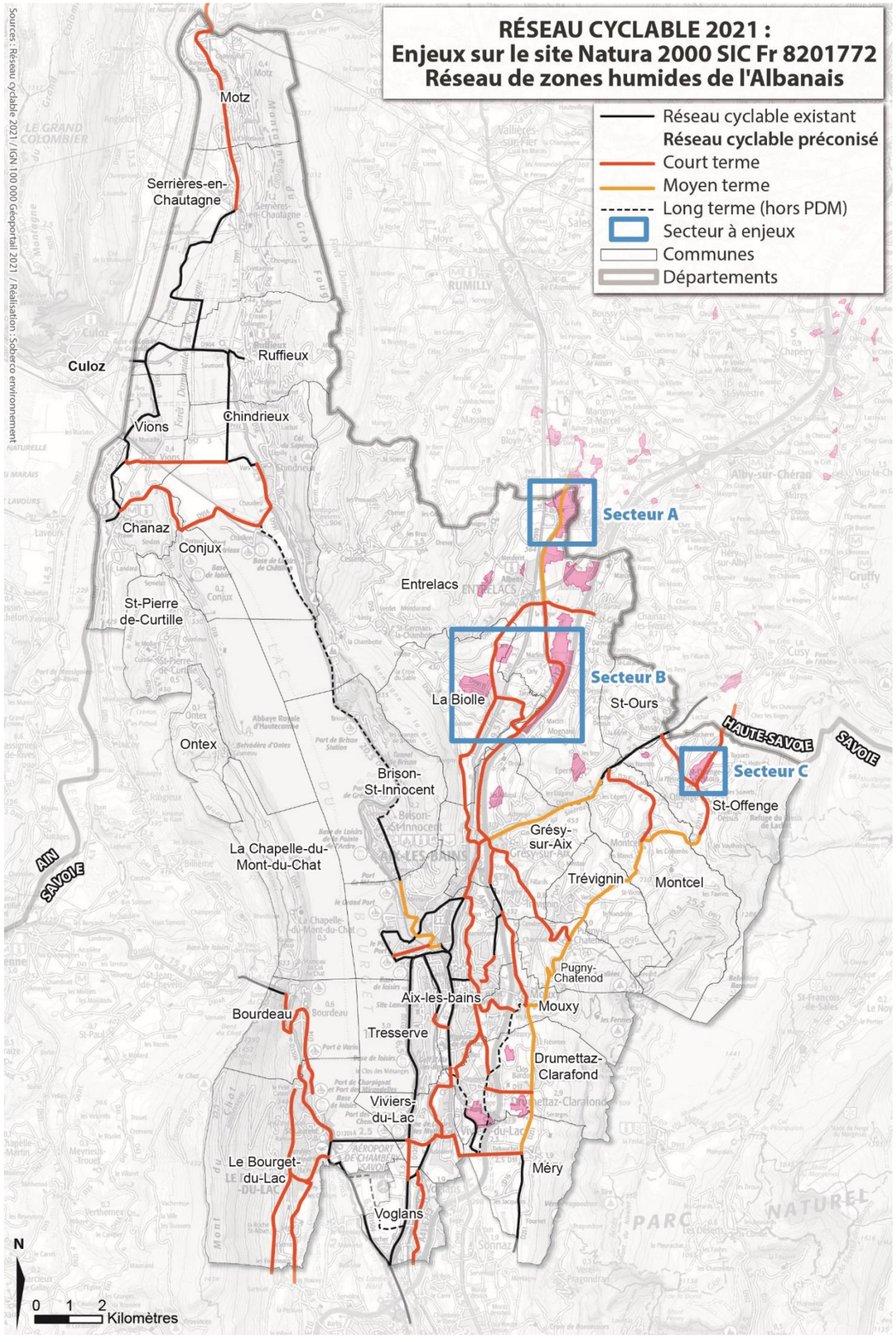
Les actions du plan de mobilité engendrent peu d'incidence environnementale sur les zones Natura 2000. Seule l'action 1.6 induisant l'aménagement du maillage cyclable traverse cette zone Natura 2000. La majorité des tronçons sera réalisée sur des voiries déjà existantes. Une destruction potentielle d'habitat peut être engendrée pour créer les pistes cyclables. Toutefois cette destruction sera limitée à un élargissement de voirie sur une faible distance. Les impacts sont jugés comme faibles. Le PDM ne portera pas atteinte de façon significative aux espèces d'intérêt communautaire ayant justifié les sites Natura 2000 ni aux objectifs de conservation des sites Natura 2000.

Les futures pistes cyclables localisées en zone Natura 2000 concernent 3 secteurs. (cf. carte ci-dessous). Elles concernent principalement des routes ou des chemins déjà existants. Des élargissements ponctuels de voiries peuvent s'avérer nécessaires mais ils seront restreints aux bandes enherbées aux abords de voiries qui ne présentent que peu d'intérêt écologique. Ainsi, l'aménagement des pistes cyclables ne génèrera pas la destruction d'habitat d'espèces ayant motivés la désignation de zone Natura 2000, étant pour la majorité des espèces de milieux aquatiques.

Secteur A : En cas d'aménagement de piste cyclable une voie partagée pourra être mise en place afin de limiter les impacts

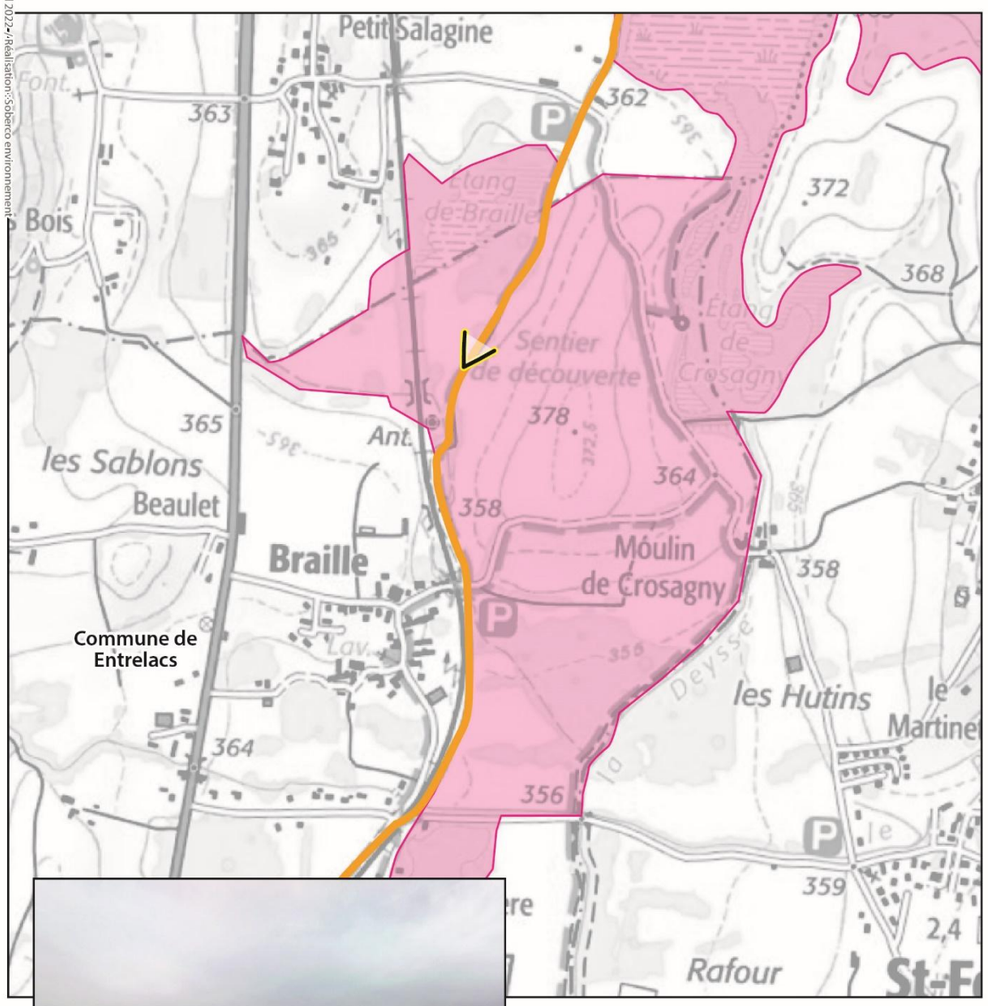
Secteur B : Il est possible d'observer que les futures pistes cyclables se trouvent en bordure de champs agricoles présentant peu d'intérêts pour les espèces ayant motivées la désignation Zone Natura 2000.

Secteur C : L'aménagement de la future piste cyclables pourra être réalisée sur la voirie déjà existante en voie partagée.



RÉSEAU CYCLABLE 2021 Secteur A
Enjeux sur le site Natura ZPS Fr 8201772
Réseau de zones humides de l'Albanais

Repérage de la prise de vue google street view
Réseau cyclable préconisé
Moyen terme

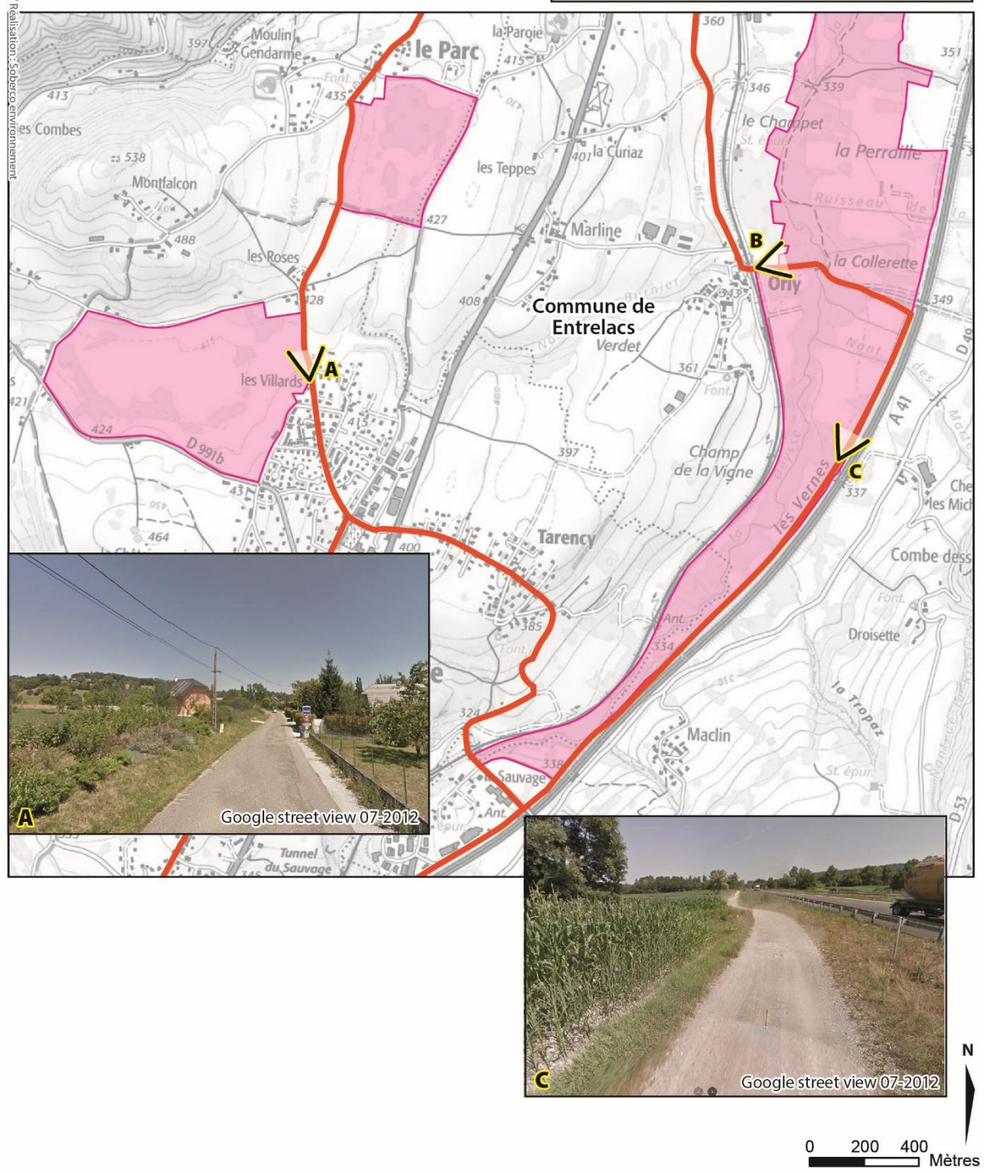


Sources : Réseau cyclable 2021 / IGN 25 000 Géoportail 2022 / Réalisation : Sobreco environnement

RÉSEAU CYCLABLE 2021 Secteur B
Enjeux sur le site Natura ZPS Fr 8201772
Réseau de zones humides de l'Albanais

Repérage de la prise de vue google street view
Réseau cyclable préconisé
Court terme



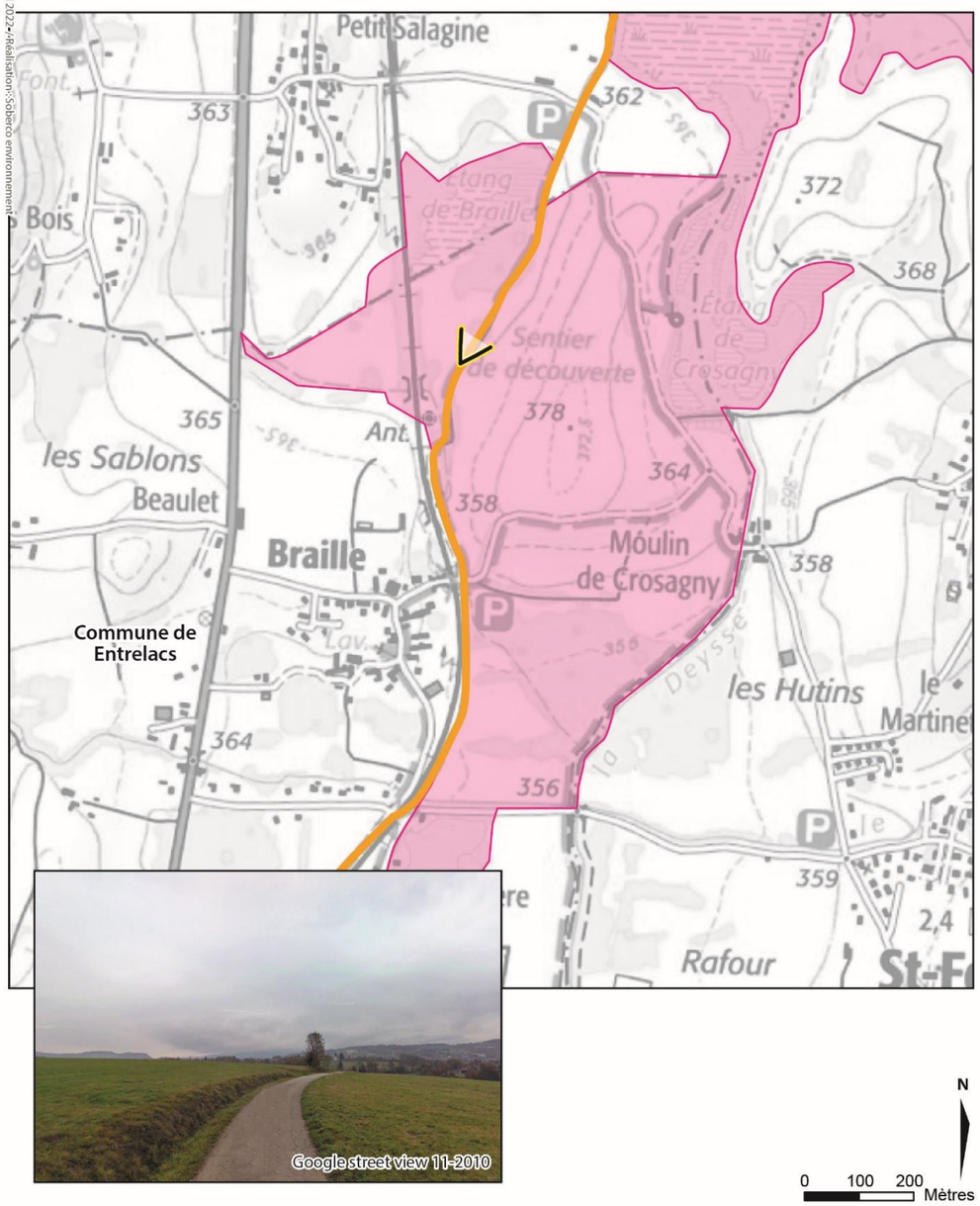


Sources : Réseau cyclable 2022 / IGN 25 000 Géoportail 2022 / Réalisation : Sobreco environnement

.

RÉSEAU CYCLABLE 2021 Secteur A
Enjeux sur le site Natura ZPS Fr 8201772
Réseau de zones humides de l'Albanais

Repérage de la prise de vue google street view
Réseau cyclable préconisé
Moyen terme



Sources : Réseau cyclable 2021 / IGN 25 000 Géoportail 2022 • Réalisation : Sobeco environnement

Ensemble du lac du Bourget

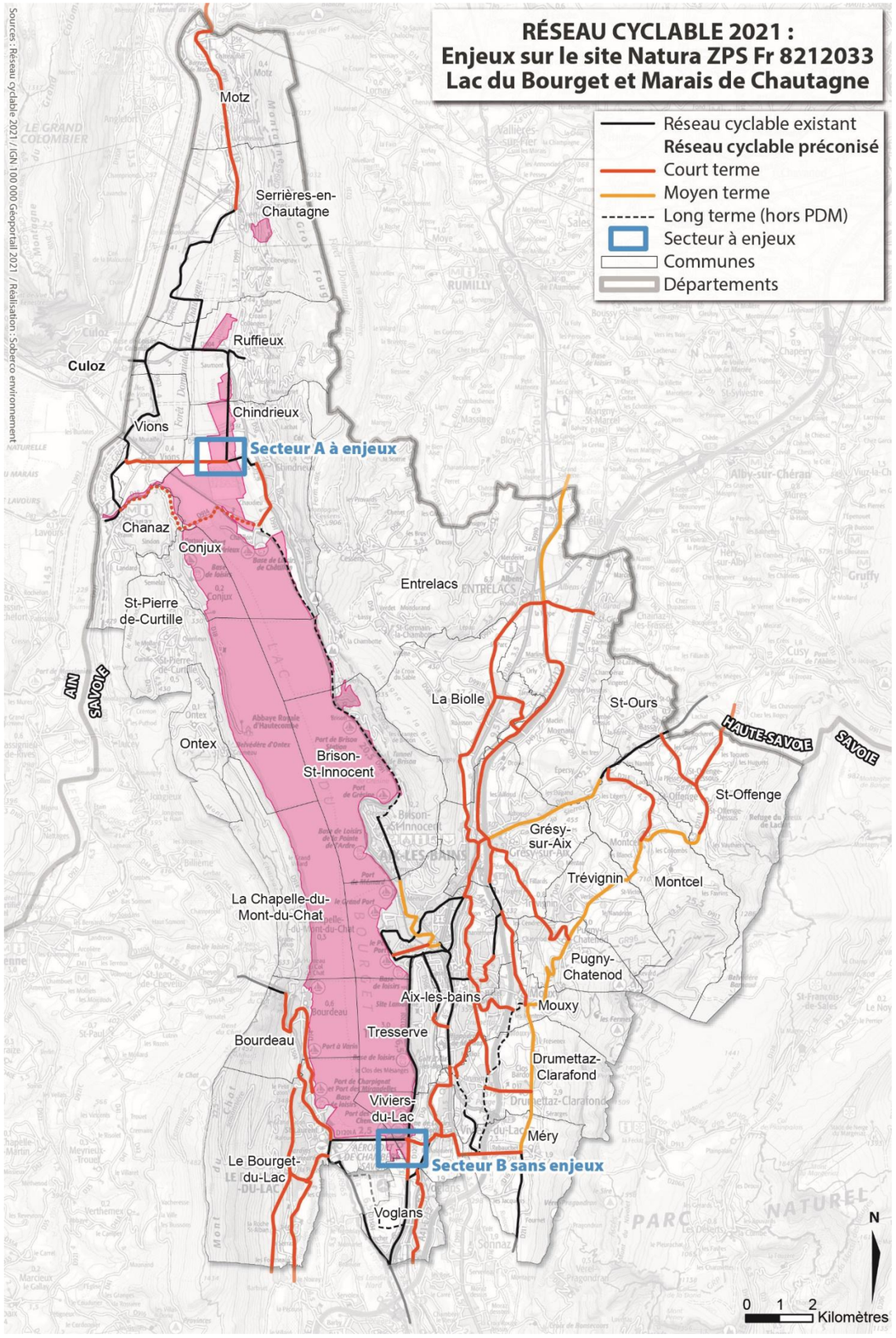
Les actions du plan de mobilité engendrent peu d'incidence environnementale sur les zones Natura 2000. Seule l'action 1.6 induisant l'aménagement du maillage cyclable traverse cette zone Natura 2000. Les futurs tronçons qui seront aménagés, se feront sur des routes déjà existantes. La création de ces pistes cyclables n'engendrera pas d'impacts.

Toutefois, la création de ce schéma va entrainer une augmentation de la fréquentation sur les réseaux déjà existants, traversant la zone Natura 2000. Cette nouvelle fréquentation peut engendrer certains impacts comme la dégradation des lieux, le dépôt de déchets et le piétinement des zones naturelles. Ces impacts seront limités avec la mise en place de panneaux d'information et d'une délimitation visuelle de la voie et des zones à protéger.

Les aménagements engendrés par le plan de mobilité ne porteront pas atteinte de façon significative aux espèces d'intérêt communautaire ayant justifié les sites Natura 2000 ni aux objectifs de conservation des sites Natura 2000. L'aménagement des pistes cyclables traversera 2 secteurs sur cette zone Natura 2000.

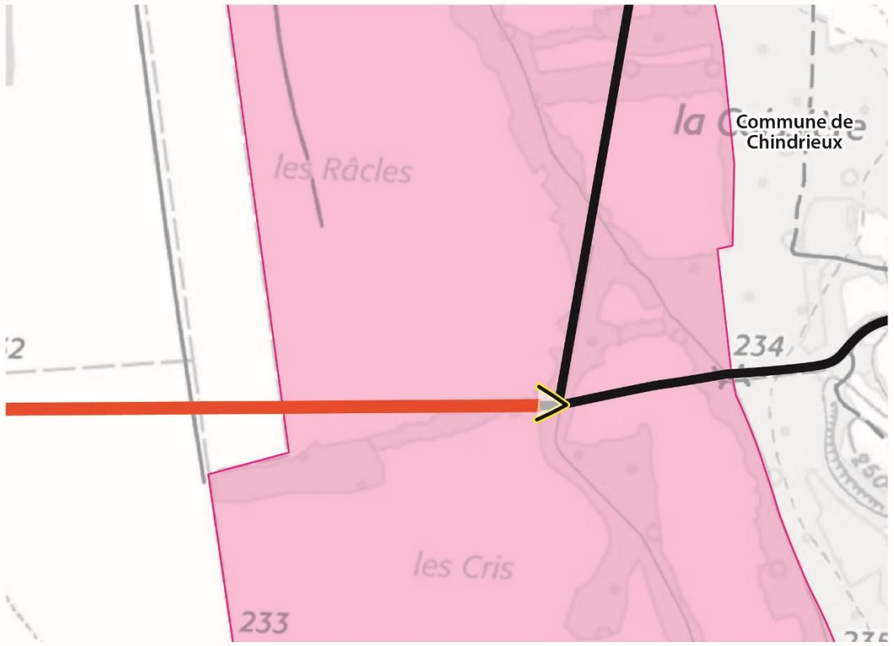
Sur le secteur A, la future piste cyclable sera aménagée sur un chemin ou une voirie déjà existante. Ainsi un élargissement ponctuel pourra être réalisé aux abords des voiries.

Sur le secteur B, des pistes cyclables sont déjà aménagées. Ainsi les incidences sur ce secteur sont nulles.



RÉSEAU CYCLABLE 2021 Secteur A
Enjeux sur le site Natura ZPS Fr 8212033
Lac du Bourget et Marais de Chautagne

Repérage de la prise de vue google street view
Réseau cyclable existant
Réseau cyclable préconisé
Court terme



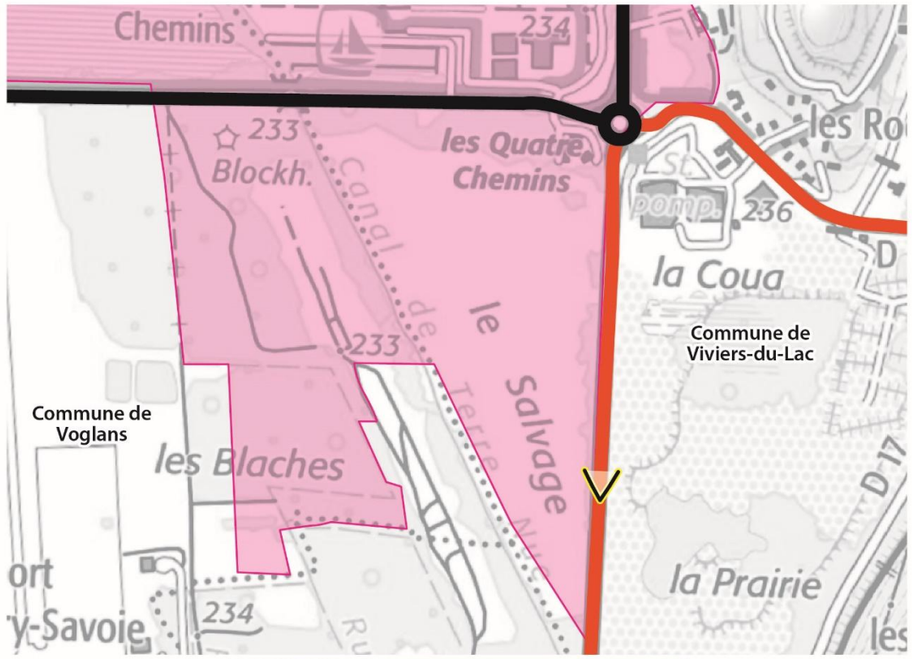


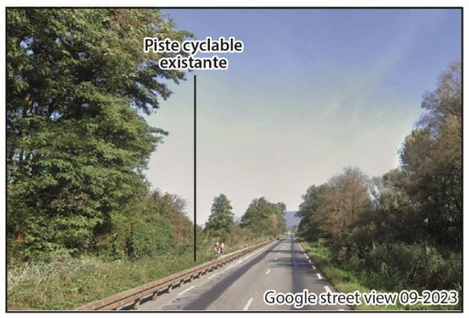
0 1 2 Mètres
N

Sources : Réseau cyclable 2021 / IGN 25 000 Géoportail 2023 / Réalisation : Soberco environnement

RÉSEAU CYCLABLE 2021 Secteur B
Enjeux sur le site Natura ZPS Fr 8212033
Lac du Bourget et Marais de Chautagne

Repérage de la prise de vue google street view
Réseau cyclable existant
Réseau cyclable préconisé
Court terme





0 1 2 Mètres
N

Sources : Réseau cyclable 2021 / IGN 25 000 Géoportail 2022 / Réalisation : Soberco environnement

1.1 INCIDENCES POTENTIELLES DU PROJET DE PLAN DE MOBILITE SUR LE RESEAU NATURA 2000

Les aménagements qu'engendre le plan de mobilité n'auront aucun impact sur les zones Natura 2000. En effet les pistes cyclables seront réalisées sur des cheminements déjà existants.

La réalisation de l'itinéraire cyclable au complet peut entrainer une augmentation de la fréquentation des zones naturelles traversées ou rendues accessibles avec des effets indirects liés à la fréquentation touristique. Ces effets peuvent se traduire par la dégradation des lieux avec le dépôt de déchets, le piétinement de certaines zones, le dérangement des espèces animales, … C'est pourquoi, le déploiement du réseau doit s'accompagner d'une réflexion sur la compatibilité des territoires traversés. Les principaux sites sensibles sont bien identifiés et font l'objet de plan de gestion (Zones humides le long de la Deysse dans le Réseau de zones Humides de l'Albanais) ou leur plan de gestion est en cours d'élaboration (Ensemble Lac du Bourget, Chautagne, Rhône). Les projets les plus importants feront à ce titre l'objet d'une évaluation environnementale spécifique.

Ainsi, les actions du plan de mobilité ne sont pas de nature à porter atteinte au réseau Natura 2000, ni aux espèces et habitats ayant motivé leur désignation. Le plan de mobilité n'induira donc pas non plus d'impact sur le réseau Natura 2000 situé hors du territoire de PMA.

PARTIE 7 : ARTICULATION AVEC LES PLANS ET PROGRAMMES

1 COMPATIBILITE ET ARTICULATION AVEC LES AUTRES PLANS ET PROGRAMMES

Le PDM doit s'articuler avec les autres outils de planification territoriale (cohérence et compatibilité. Comme le prévoit le code de l'environnement, le PDM doit être compatible avec le PCAET et le SCoT.

1.1 LE PLAN CLIMAT AIR ENERGIE TERRITORIAL (PCAET)

1.1.1 Présentation générale

Le Plan Climat Air et Energie Territorial de Grand Lac est effectif pour la période 2020/2025. C'est un document de planification, à la fois stratégique et opérationnel, qui permet de fier des ambitions et des objectifs en matière de qualité de l'air, d'énergie et de climat. Plusieurs objectifs globaux ont été fixés à l'horizon PCAET, soit 2030.

En matière de mobilité, une diminution de -32% des émissions est attendue en 2030 par rapport à 2015 (année de référence).

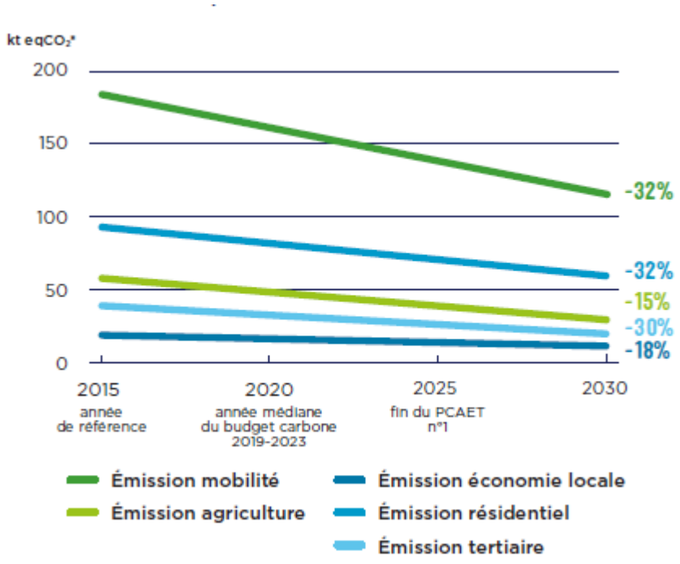


Figure 35 : Répartition des émissions de gaz à effet de serre en 2030 (PCAET Grand Lac)

Afin de répondre à ces objectifs un plan d'actions opérationnel comportant 6 thématiques et 130 actions au total a été établi avec :

▪ Thème 1	Grand Lac montre l'exemple	20 actions
▪ Thème 2	Vers de bâtiments économes	16 actions
▪ Thème 3	**Faire évoluer nos déplacements**	26 actions
▪ Thème 4	Soutenir nos ressources locales	32 actions
▪ Thème 5	Développer de nouvelles énergies	23 actions
▪ Thème 6	**La qualité de l'air**	13 actions

Le thème 3 et 6 concernent particulièrement la mobilité. Le thème 3 est décomposé en 7 axes :

- Axe 1 : Privilégier les déplacements actifs ;
- Axe 2 : Réduire les déplacements ;
- Axe 3 : Développer les ressources pour le covoiturage ;
- Axe 4 : Réduire les impacts de l'autosolisme ;
- Axe 5 : Réduire les impacts du transport de marchandises et des livraisons ;
- Axe 6 : Rendre les transports en commun plus attractifs ;
- Axe 7 : Penser les déplacements à une échelle très large ;

Le thème 6 est lui décomposé en 3 axes :

- Réduire les émissions ;
- Promouvoir les bonnes pratiques auprès des particuliers ;
- S'adapter aux émissions de particules.

1.1.2 Compatibilité du PCAET avec le PDM

Cohérence des actions du PDM avec les thèmes et axes du PCAET

Les actions portées par le PDM sont compatibles avec les objectifs en cours du PCAET et participent à la réalisation des principaux axes en agissant sur le volet mobilités du PCAET.

Le tableau suivant précise la traduction des axes dans le PDM

Thème du PCAET	Axe du PCAET	Traduction dans les actions du PDM
1	Axe 4 : Limiter l'impact des déplacements professionnels	Action 3.6
3	Axe 1 : Privilégier les déplacements doux	Actions 1.5, 1.6, 1.7, 19, 2.1, 2.2, 2.4, et 2.6
	Axe 2 : Réduire les déplacements	Actions 1.5, 1.6, 1.7, 19, 2.1, 2.2, 2.4, et 2.6
	Axe 3 : Développer les ressources pour le covoiturage	Action 2.3
	Axe 4 : Réduire les impacts de l'autosolisme	Action 2.3
	Axe 5 : Réduire les impacts du transport de marchandises et des livraisons	Action 3.2
	Axe 6 : Rendre les transports en commun plus attractifs	Actions 2.1 et 2.2
	Axe 7 : Penser les déplacements à une échelle plus large	Action 3.3
6	Axe 2 : Promouvoir les bonnes pratiques	Actions 3.4, 3.5 et 3.6

Estimation du l'incidence cumulée de l'évolution du parc automobile et des actions du PDM sur les émissions

Le PDM a pour objectif de réduire le trafic automobile du territoire et Ainsi, de diminuer les émissions de GES.

Le PDM permet de ralentir l'évolution du nombre de déplacements en automobiles (conducteur) par rapport à 2019 et même de la réduire de 1%. Ainsi, alors que les déplacements automobiles devraient passer de **137 590 km en 2019 à 163 354 km en 2030 sans PDM, ils devraient se maintenir à** 136698 km avec le PDM.

A cela est ajouté l'évolution du parc automobile qui permet de réduire fortement les émissions de GES en lien avec l'amélioration des moteurs et à l'électrification du parc.

Evolution des émissions de GES et du trafic automobile induit par le PDM

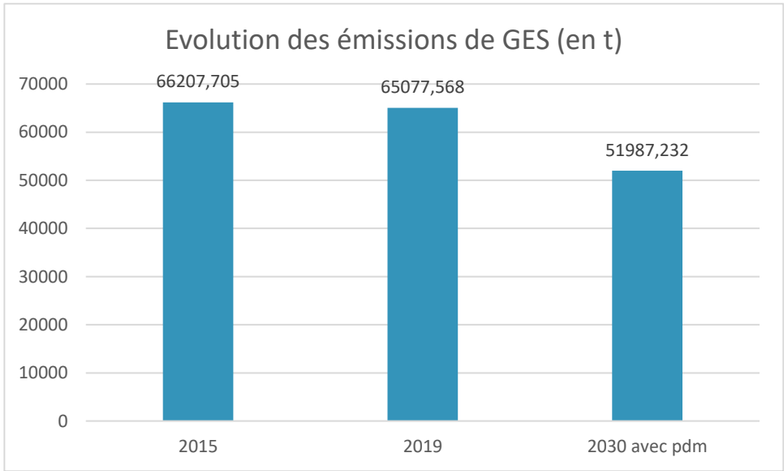
Le PDM va permettre une diminution de 1% des émissions de GES. Nota : la réduction des émissions induites par la desserte des marchandises et notamment des poids lourds n'a pas été prise en compte par manque de données.

Evolution des émissions de GES sans PDM

La modification du parc automobile permet de réduire fortement les émissions de GES sur le territoire. Entre 2019 et 2030, une diminution de 19.2% d'émissions de GES est attendue (émission calculée à trafic constant).

Compatibilité de l'évolution avec les objectifs chiffrés du PCAET

	Evolution du parc automobile entre 2015 et 2019	Evolution des km véhicules particuliers par le PDM entre 2019 et 2030	Evolution du parc automobile entre 2019 et 2030	**Evolution globale entre 2015 et 2030**
Evolution émissions de GES (en t)	- 2 %	-1%	-19.2%	**-22.2%**



A l'horizon 2030 une réduction de 20.2% est attendue par rapport à 2019 grâce au PDM et à l'évolution du parc automobile. En considérant l'évolution du parc automobile entre 2015 à 2019 (réduction de 2%) l'évolution globale est de l'ordre 22,2 % entre 2015 et 2030.

La réduction des km parcourus en voiture particulière ne répond pas à elle seule aux objectifs du PCAET assignés à la mobilité pour 2030 qui est une réduction de 32% entre 2015 et 2030.

Néanmoins, il est à noter que le PDM, dans son action socle sur le réseau viaire, souhaite la mise en place d'une limitation à 110 Km/h sur l'A41. Cette mesure, qui n'est pas de la responsabilité de Grand Lac, diminuerait fortement les GES de l'ordre de 6 000 t (calcul basé sur des estimations du CEREMA) par an. Ainsi, si le 110 km/h était la norme sur la traversée de Grand Lac en 2030 la diminution des GES serait alors de 30 %.

De même, il convient de noter que les actions sur la desserte des marchandises ne sont pas comptabilisées dans les km VP économisés avec notamment une optimisation des déplacements des poids lourds et la desserte intra urbaine par des modes alternatifs (action 3.2 : Implantation des Centres de Distribution Urbaine) faute de données précises en la matière.

Ainsi, il est possible de conclure qu'à l'horizon 2030 les objectifs de réduction du PCAET assignés à la mobilité sont bien cohérents avec les actions mises en place dans le PDM.

1.2 LE SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE (SCOT)

1.2.1 Présentation générale

Le Schéma de Cohérence Territoriale Métropole Savoie a été approuvé le 23 octobre 2021 est un document de planification stratégique intercommunale.

Le plan d'aménagement et de développement durable (PADD) fixe les objectifs et politiques d'urbanisme en matière d'habitat, d'environnement de développement économique, d'implantations commerciales, de déplacements, de services ou encore de grands équipements.

Les 4 axes du PADD sont les suivants :

- Pour un territoire d'accueil, structure, fonctionnel et solidaire :
  - Structurer le territoire en s'appuyant sur les particularités locales ;
  - Affirmer les centralités et favoriser la proximité des services et équipements ;
  - Porter une stratégie sur le long terme pour une mobilité efficace, innovante et transversale ;
  - Accueillir durablement les populations par une offre de logements adaptées et attractives ;
- Pour un territoire respectueux et mobilisateur de ses ressources dans une logique d'emploi, de bien-être territorial et de service rendu aux populations :
  - Maîtriser l'étalement urbain et améliorer la qualité urbaine ;
  - Révéler le paysage comme élément structurant du territoire ;
  - Favoriser la valorisation durable des ressources agricoles et forestières ;
  - Favoriser le développement et la diversification des fonctions touristiques et de loisirs ;
  - Préserver et mettre en valeur la biodiversité pour le bénéfice de tous ;
  - Préserver la ressource du Lac du Bourget en application de la loi littorale ;
- Pour un territoire intégré et connecté au sein des dynamiques économiques du sillon alpin et de l'axe Lyon-Turin :
  - Concrétiser la stratégie de développement économique à l'échelle de Métropole Savoie ;
  - Penser les infrastructures pour l'économie de distribution, les plateformes et artères numériques ;
- Pour un territoire résilient face aux défis climatiques et environnementaux :
  - Vers un territoire énergétiquement plus autonome ;
  - Une garantie de l'accès à une eau de qualité pour tous ;
  - Des habitants protégés des risques et des nuisances.

Les orientations du Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO) sont :

- Axe 1 : Pour un territoire d'accueil, structuré, fonctionnel et solidaire ;
- Axe 2 : Pour un territoire respectueux et mobilisateur de ses ressources dans une logique d'emploi, de bien-être territorial et de service rendu aux populations ;
- Axe 3 : pour un territoire intégré et connecté au sein des dynamiques économiques du sillon alpin de l'axe Lyon-Turin ;

Pour un territoire résilient face aux défis climatiques et environnementaux ;

1.2.2 Compatibilité du PDM avec le SCoT

Le plan de mobilité de Grand Lac permet de répondre au PADD et traduit les actions principales de l'axe 1 du DOO :

Axe du DOO	Action du DOO	Traduction dans les actions du PDM
1 : Pour un territoire d'accueil, structuré, fonctionnel et solidaire	Des services et équipements au plus près des habitants et une offre commerciale en priorité dans les centralités	Action 2.2
	Une mobilité efficace, innovante, multiple et visant l'amélioration de la qualité de l'air	Actions 1.1, 1.3, 1.6, 1.9 ; 2.1, 2.2, et 3.1
	Une articulation des choix d'urbanisation avec cette offre de mobilité	Action 3.3

Les actions du PDM sont également compatibles avec le reste du DOO dans la mesure où le PDM améliore la qualité urbaine du territoire et ne vient pas impacter les milieux naturels de manière significative à l'échelle du SCOT.

Soberco environnement
INGÉNIERIE & CONSEILS

3 chemin de Taffignon, 69630 Chaponost
04 78 51 93 88 • www.soberco-environnement.fr

SARL au capital de 50000 euros
Siret 405 144 544 00013
R.C. Lyon b405 144 544 • APE 742C

OPQIBI
L'INGÉNIERIE QUALIFIÉE

PLAN DE MOBILITE

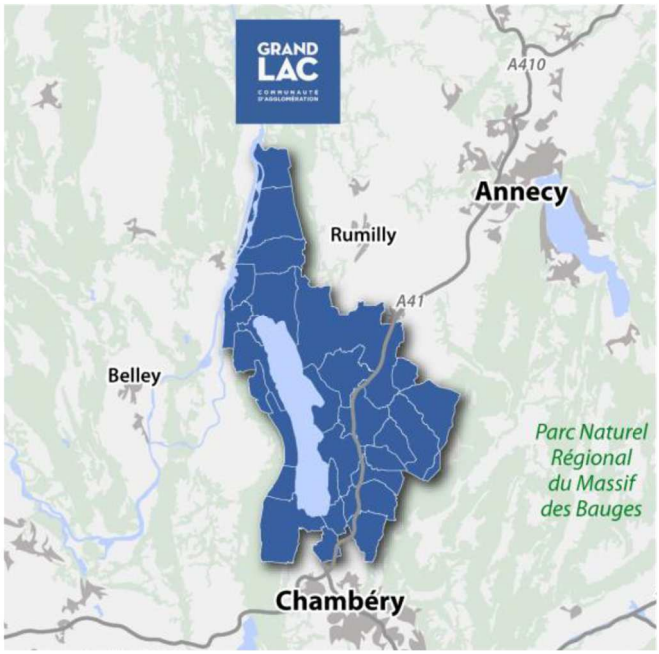
DE GRAND LAC

Enquête publique

TA N° E 24000130/38

du 18 novembre 2024

au 3 janvier 2025



Rapport d'enquête

LARROQUE Françoise – Commissaire enquêtrice

SOMMAIRE

1 LE CONTEXTE DE L'ENQUETE 1

1.1 Grand Lac : territoire de forte mobilité 1

1.2 Cadre juridique du PDM 2

2 LE PROJET DE PLAN DE MOBILITE 3

2.1 Le PDM et ses objectifs 3

2.1.1 Les objectifs du PDM en terme de parts modales 3

2.1.2 Les objectifs du PDM en terme de réduction des flux de déplacement 4

2.2 Les Orientations du PDM en réponse aux objectifs 5

2.3 Les résultats du PDM au regard de la qualité de l'air et des émissions atmosphériques 6

3 L'ELABORATION DU PDM 6

3.1 La concertation préalable 7

3.2 Le diagnostic 7

3.3 Le plan d'action et son suivi 7

3.4 L'évaluation environnementale 10

3.5 L'accessibilité du réseau de transport et de la voirie 12

3.6 Analyse du dossier par la commissaire enquêtrice 12

3.6.1 Sur la forme 12

3.6.2 Sur le contenu du dossier et le fond du dossier 12

4 CONSULTATIONS PREALABLES A L'ENQUETE ET AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES ET CONSULTEES 12

4.1 La concertation préalable : l'atelier citoyen 12

4.2 Consultation et avis de la MRAE 13

4.3 Les PPA et PPC 15

4.3.1 Avis des PPA (hors communes de Grand Lac) 16

4.3.2 Avis des communes de Grand Lac 20

5 ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE 22

5.1 Désignation du commissaire enquêteur 22

5.2 Modalités d'organisation de l'enquête 22

5.3 Information effective du Public 23

5.4 Composition du dossier d'enquête 24

5.5 Clôture de l'enquête 26

6 ANALYSE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC ET MEMOIRE EN REPONSE DE GRAND LAC 26

6.1 Contributions recueillies 26

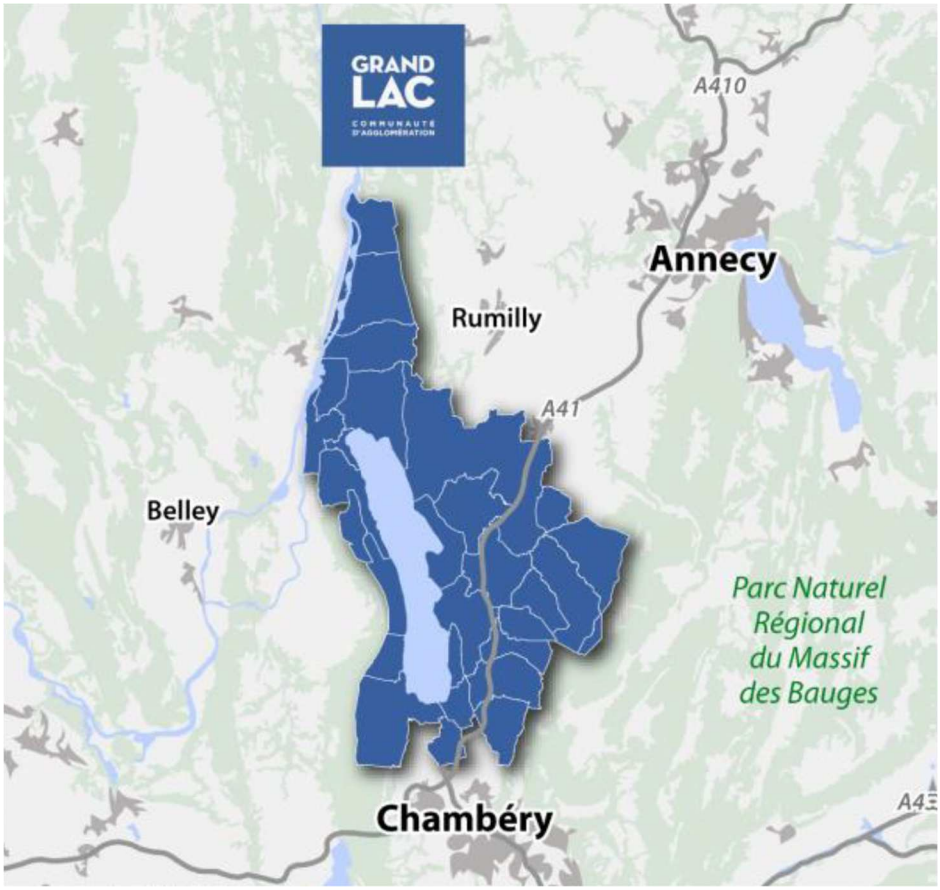
6.1.1 Évaluation quantitative de la participation du public 26

6.1.2 Répartition thématique des observations recueillies 27
6.2 Les observations de la MRAE, des personnes publiques associées et des communes 28
6.2.1 La MRAE 28
6.2.2 Les PPA 29
6.2.3 Les PPC 30
6.3 Synthèse des observations du public 30
6.3.1 Les transports en commun- Bus 31
6.3.2 Autres propositions ou demandes 32
6.3.3 Les modes actifs :vélo et marche 33
6.3.4 Les déplacements automobiles 35
6.3.5 Les déplacements ferroviaires et l'évolution des gares en PEM 38
6.4 Les déplacements aériens : l'aéroport 40
6.4.1 L'urbanisation 41
6.4.2 Les Divers-Autres 41
6.4.3 Le dossier d'enquête publique 42
7 DEMANDES ET QUESTIONS COMPLEMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUETEUR 43
7.1 Cohérence du PDM soumis à l'enquête 43
7.2 Contenu du dossier 44
7.2.1 Conformité avec les 11 points auxquels doit répondre le PDM 44
7.2.2 Sur le fond 45
7.2.3 Sur la forme 47

1 LE CONTEXTE DE L'ENQUETE

1.1 Grand Lac : territoire de forte mobilité

Grand Lac est constitué, depuis le 1er janvier 2017, de 28 communes.
Il est limitrophe au Sud de la communauté d'agglomération de Chambéry : Chambéry Métropole dont le bassin d'emploi génère de nombreux échanges et besoins de mobilité.
Il est, par ailleurs traversé par un axe routier majeur l'A41 qui relie Lyon et Grenoble aux Savoie et à Genève en Suisse, par Chambéry et Annecy.
Stations touristiques des Savoie, pôles d'emploi d'Annecy et de Genève sont également sources de nombreux déplacements.
Son cadre de vie qui allie lac et montagne lui confère un dynamisme économique et touristique. Il s'en suit des besoins de mobilité actuels importants et qui seront croissants dans le futur.



Grand Lac, par le biais de ses compétences , œuvre déjà pour une maîtrise et une préservation de son environnement afin d'offrir à ses habitants une bonne qualité de vie : le Plan Climat-Air-Energie territorial (PCAET), approuvé fixe des objectifs de qualité d'air et de réduction d'émissions atmosphériques , les plans locaux d'urbanisme (PLUI) organisent la maîtrise du développement territorial, source de besoins de mobilité.
L'organisation de la mobilité actuelle et future est un enjeu majeur pour le territoire et sa qualité : décarbonatation des déplacements, diminution des gaz à effet de serre avec le développement des mobilités douces et la maîtrise territoriale. C'est l'objectif d'un Plan de Mobilité (PDM).

Compétente en matière de mobilité, Grand Lac Communauté d'Agglomération peut mener à bien ce document stratégique pour créer une offre permettant de répondre aux défis futurs et en mobilisant ses partenaires.

Le PDM, objet de l'enquête publique concerne les 28 communes de l'intercommunalité de Grand-Lac, qu'elles soient urbaines ou rurales : **Aix-les-Bains, Bourdeau**, **Le Bourget-du-Lac**, **Brison-Saint-Innocent**, **La Chapelle du Mont du Chat**, **Chanaz**, **Chindrieux**, **Conjux**, **Drumettaz-Clarafond**, **Entrelacs, Grésy-sur-Aix**, **La Biolle**, **Le Montcel**, **Méry**, **Motz**, **Mouxy**, **Ontex**, **Pugny-Chatenod**, **Ruffieux**, **Saint-Offenge**, **Saint-Ours**, **Saint-Pierre-de-Curtille**, **Serrières-en-Chautagne**, **Tresserve**, **Trévignin**, **Vions**, **Viviers-du-Lac**, **Voglans**.

L'agglomération a arrêté par délibération en date du 15 juillet 2024, le projet de PDM rappelant dans sa délibération la concertation préalable mise en œuvre, et les ambitions du PDM.

1.2 Cadre juridique du PDM

Le Plan de Mobilité est défini par les articles L1214-1 à 8 du Codes des transports qui régissent les règles quant à l'élaboration et aux objectifs du plan local de mobilité. Ces articles sont en lien avec le Code de l'Urbanisme (cohérence avec les Scot, les PLU…) et avec le Code de l'environnement. Ils ont été modifiés par la Loi d'Orientation des Mobilités de 2019 (loi LOM) qui repose sur :

- Investir plus et mieux dans les transports
- Faciliter et encourager le déploiement de nouvelles solutions pour permettre à tous de se déplacer
- - engager le transition vers une mobilité plus propre.

Cette loi opère un changement de fond dans la définition du droit aux transports et remplace le Plan de déplacement urbain (PDU) par un plan de mobilité (PDM)

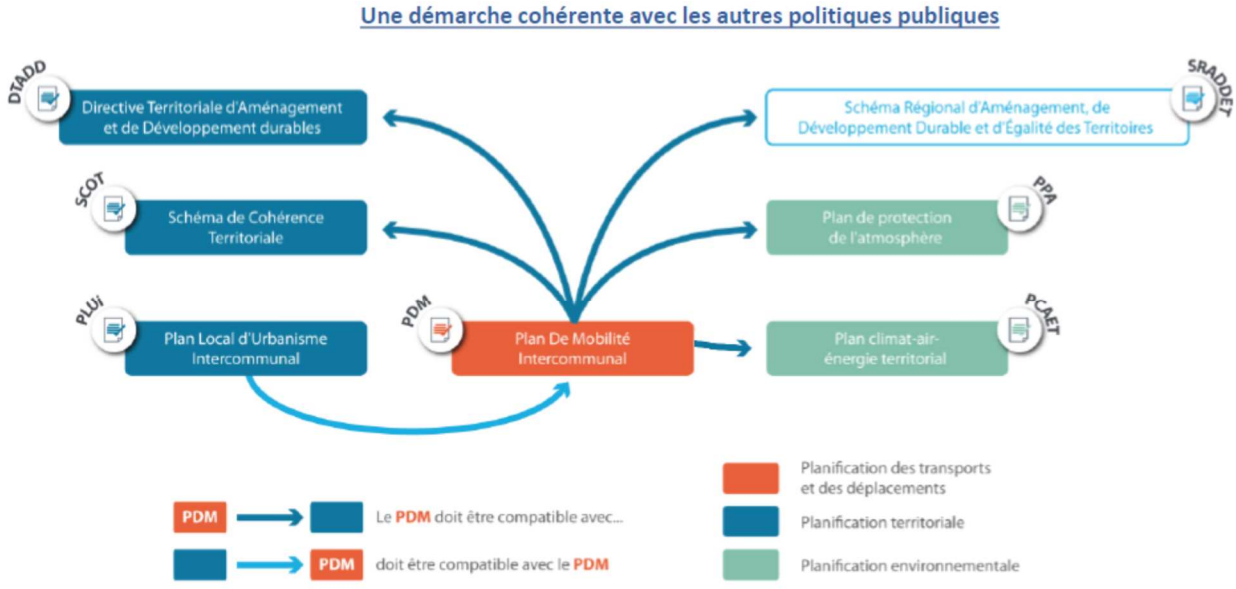
Le PDM est obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000habiants au sens de l'INSEE (ou pour les territoires coupant une telle agglomération).

Il prend en compte la diversité des composantes du territoire ainsi que les besoins de la population, en lien avec les collectivités territoriales limitrophes.

Il est élaboré sur le territoire d'une Autorité Organisatrice des Mobilités (AOM) et rédigé par elle.

En l'occurrence, sur son territoire de 28 communes, Grand Lac est l'AOM.

Le PDM est une démarche qui s'intègre dans le cadre de plusieurs politiques publiques qui s'appliquent au territoire concerné avec les règles de compatibilité suivantes ;



Le PDM fait l'objet d'une évaluation environnementale conformément aux articles L122-4 à L122-11 du Code e l'environnement. Il a été soumis à la MRAE qui a remis son avis le 17 octobre 2024.

Il est, par ailleurs, soumis à enquête publique réalisée conformément aux articles L123-1 à L123-18 du Code de l'environnement. L'enquête a vocation à recueillir les observations du Public.

A l'issue de l'enquête, le PDM de Grand Lac devra être approuvé par le conseil communautaire. Le document approuvé pourra être différent du projet soumis à l'enquête et intégrer ainsi certaines demandes du public et des personnes publiques associées.

2 LE PROJET DE PLAN DE MOBILITE

2.1 Le PDM et ses objectifs

Le Plan de Mobilité est un document qui détermine les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement sur le territoire.
Il doit tenir compte de la diversité des composantes du territoire ainsi que des besoins de la population en lien avec les collectivités territoriales limitrophes.
Il vise à contribuer à la diminution des émissions des gaz à effet de serre liées au secteur des transports au regard de la lutte contre le changement climatique, à la lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore ainsi qu'à la préservation de la biodiversité.

Le plan de mobilité de grand Lac est un projet de mobilité durable pour :

- Définir une stratégie globale des déplacements à l'échelle de l'agglomération et en lien avec les polarités voisines
- Améliorer les conditions de circulation, de stationnement et de sécurité routière,
- Intégrer la mobilité dans une vision prospective en lien avec les projets de territoire,
- Disposer des incidences concernant la qualité de l'air avec la réalisation d'une évaluation environnementale du PDM.

Un PDM est un document de planification qui fait l'objet d'une évaluation tous les cinq ans et qui le cas échéant est révisé.
Ainsi, un PDM est un document qui se doit d'être le plus opérationnel possible pour déterminer les actions à porter pat l'AOM en lien avec les autres collectivités agissant sur et autour de la mobilité du territoire.
Néanmoins, pour le PDM de Grand Lac, il a été convenu de mettre en place la vision prospective de la mobilité souhaité sur le territoire

2.1.1 Les objectifs du PDM en terme de parts modales

Avec 19% d'évolution de la population de Grand Lac d'ici 2030, il faut éviter que les flux automobiles suivent la même tendance (+54 000 déplacement quotidiens attendus) en agissant sur le développement de la pratique cyclable, en densifiant l'offre en transports collectifs et en développant le covoiturage.

Sans la réalisation du PDM visant à favoriser les modes alternatifs à la voiture, un accroissement des congestions et une dégradation des espaces publics est à attendre.

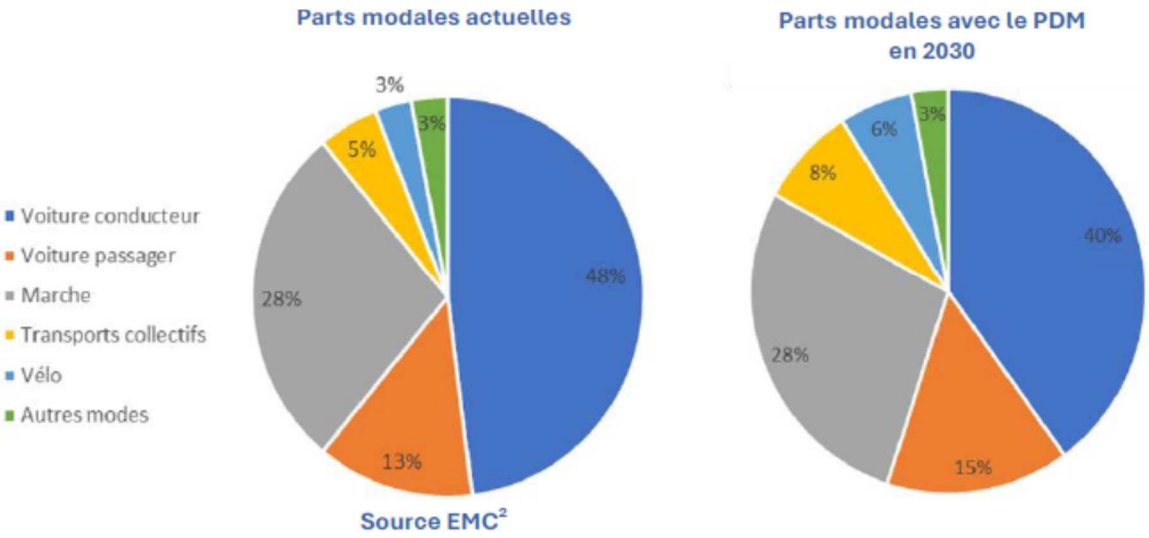
Le PDM vise à :

- évoluer de la prédominance de l'automobile à un rééquilibrage modal,
- assumer la croissance démographique de Grand Lac sans subir de conséquences environnementales grâce à un volume de déplacements automobiles contenu.

Cela nécessite des investissements pour offrir plus de services et améliorer la régularité des transports collectifs ainsi que la réalisation d'aménagements cyclables en lien avec le schéma directeur cyclable de Grand Lac pour permettre des trajets sécurisés.

Les objectifs en matière de répartition modale sont les suivants :

- un doublement de la part modale cycliste : de 3 à 6%
- une augmentation de 5 à 8% des transports collectifs
- une baisse globale de 6% de la part de la voiture avec une réduction du taux de voitures conducteur de 8% et une augmentation de 2% de la part des voitures passager
- une stabilisation de la part modale de la marche à 28% et des autres modes à 3%.



2.1.2 Les objectifs du PDM en terme de réduction des flux de déplacement

Les objectifs de parts modales permettront de stabiliser les déplacement en voiture tout en absorbant la hausse démographique avec une hausse sensible des déplacements en vélo (+137%), un développement du covoiturage (+37%) et une montée en puissance du réseau bus (+90%).



2.2 Les Orientations du PDM en réponse aux objectifs

Le Plan de Mobilité se décline en 3 orientations disposant chacune d'une action socle prédominante et en 26 actions

Orientation	Action socle	Actions
Orientation n°1 : réduire l'usage de la voiture et apaiser la ville en agissant sur l'espace public	Evolution du réseau viaire	1.1 Hiérarchisation future du réseau viaire 1.2 Contraindre la circulation de transit et la circulation de poids lourds pour protéger les quartiers dans les secteurs les plus denses 1.3 Réaliser une pacification réelle des secteurs en zone 30 1.4 Aller vers un développement de la rue des écoles 1.5 Aménager la voirie pour améliorer la performance des lignes forte du réseau bus, 1.6 Achever le maillage prévu au Schéma Directeur Cyclable de Grand Lac 1.7 Œuvrer pour un territoire marchable 1.8 Favoriser l'accessibilité de tous, 1.9 Utiliser des espaces actuellement dévolus aux stationnements automobiles à d'autres usages
Orientation n°2 : développer l'offre et les services pour favoriser l'usage des modes alternatifs	Création d'un Service Express Régional Métropolitain (SERM)	2.1 Développer l'offre de bus 2.2 Favoriser la mise en place de réels pôles d'échanges multimodaux 2.3 Lutter contre l'autosolisme en favorisant le covoiturage 2.4 Porter la mise en œuvre d'un plan de stationnement vélo ambitieux 2.5 Développer l'offre de service our les vélos et la micromobilité 2.6 Travailler sur les stratégies d'avitaillement des véhicules des particuliers/poids lourd et bus, 2.7 Développer l'offre d'autopartage 2.8 Développer un outil participatif pour améliorer la sécurité des trajets en modes actifs
Orientation n°3 : Définir un cadre règlementaire lisible par	Aller vers un syndicat mixte cohérent à	3.1 Faire évoluer les politiques de stationnement sur voirie et assurer leur contrôle

tous pour agir sur les mobilités	l'échelle d'un bassin de vie	3.2 Faire évoluer les politiques de livraisons et assurer leur contrôle 3.3 Mieux lier urbanisme et mobilité 3.4 Mener des campagnes de communication et de sensibilisation sur la mobilité alternative à la voiture individuelle 3.5 Faciliter le parcours des usagers sur Grand Lac 3.6 Assurer le suivi du PDM en associant les entreprises dans la démarche

Le PDM se décline dans le temps en 3 phases : court terme (0à 3ans), moyen terme (3 à 7 ans) et long terme (+ de 7 ans).

La faisabilité financière de chaque action a été évaluée et des indicateurs de suivi ont été définis afin d'assurer la réalisation du Plan.

2.3 Les résultats du PDM au regard de la qualité de l'air et des émissions atmosphériques

A l'horizon 2030, les effets cumulés de l'évolution du parc automobile et de la réalisation du PDM permettront de réduire fortement les polluants atmosphériques et les gaz à effet de serre selon le tableau ci-contre.

	2019	2030	Evolution des émissions
Nox (en kg)	236,86	99,15	-58%
PM10 (en kg)	52,12	14,4	-72%
PM2,5 (en kg)	12,79	10,75	-15%
GES (en kg)	65077.5	51987.23	-20%

A noter que la réduction des km parcourus en voiture particulière ne répond pas à elle seule aux objectifs du PCAET assignés à la mobilité qui est une réduction de 32% entre 2015 et 2030 pour les GES.

Néanmoins, le PDM dans son action socle sur le réseau viaire souhaite la mise en place d'une limitation à 110 km/h sur l'A41 dans la traversée de Grand Lac. Cette mesure qui n'est pas de la compétence de Grand Lac conduirait à une diminution de 30% des GES.

De même les actions sur la desserte des marchandises n'ont pas pu être prise en compte, faute de données précises en la matière.

En prenant en compte ces deux mesures, les objectifs du PDM sont donc bien en phase avec le PCAET.

3 L'ELABORATION DU PDM

L'élaboration du PDM s'est déroulé en plusieurs phases :

- Phase 1 : le diagnostic réalisé de septembre à novembre 2023,

- Phase 2 : l'élaboration du plan d'action entre novembre 2023 et mai 2024, avec son évaluation environnementale et son annexe « accessibilité »
- Phase 3 : la finalisation et l'arrêt du projet ; en juillet 2024,
- Phase 4 : la consultation de la MRAE et des personnes Publiques associées (PPA) avant l'enquête publique actuelle.

Il s'est appuyé sur une large concertation des élus et des citoyens au préalable.

3.1 La concertation préalable

Elle s'est organisée durant 4 années sous la forme de :

- Réunion avec chaque mairie en début de mandat : septembre à octobre 2020
- Concertation sur le schéma directeur cyclable : 3 réunions avril/mai 2021 et une cartographie en ligne
- Réunions de secteur sur le nouveau réseau de bus : 6 réunions au printemps 2022
- Concertation sur le schéma directeur covoiturage : 6 réunions février/mars 2023
- Réunions de secteur à mi-mandat : 6 réunions en octobre 2023

Parallèlement, un atelier citoyen composé de 28 citoyens volontaires issus de l'ensemble du territoire a été constitué, avec pour but de produire une synthèse et un avis commun sur le sujet des mobilités en se focalisant sur les principales priorités et ambitions. Ce travail a été mené indépendamment du PDM avec pour objectif d'alimenter ce dernier.

Le travail collaboratif avec l'atelier citoyen a donné lieu à 4 réunions entre juin 2023 et février 2024.

La contribution de l'atelier citoyen sur le futur PDM a fait l'objet d'un rapport de synthèse joint en annexe 1 du document « Plan de mobilité ».

3.2 Le diagnostic

L'ensemble des thèmes relatifs à la mobilité ont fait l'objet d'un diagnostic déterminant les atouts et faiblesses et évaluant les opportunités et menaces portant sur:

- Le territoire de Grand lac
- Le réseau viaire
- Le stationnement
- Les transports collectifs et l'intermodalité, les modes actifs et le management de la mobilité.

3.3 Le plan d'action et son suivi

Le plan d'action s'est appuyé sur :

- Un nécessaire rééquilibrage des modes de déplacement
- La mise en œuvre de réseaux « alternatifs » à l'automobile à l'échelle des bassins de vie
- L'anticipation de la mobilité de demain.

Il a conduit à établir 26 actions réparties selon 3 orientations qui structurent la mobilité future auxquelles sont associées 3 actions socle, présentées au paragraphe 2.2.

Certaines des actions indiquées ne sont pas portées par Grand Lac et ne font pas partie du PDM, mais elles constituent un cadre opérationnel porté par d'autres acteurs sur lesquels s'appuient plusieurs actions du PDM.

Les opérations d'aménagement sont de deux types :

- **Aménagements diffus sur le territoire**

Les aménagements diffus sur le territoire concernent essentiellement :

- Sécurisation de l'ensemble des entrées/sorties des établissements scolaires,
- Mise aux normes d'accessibilité de l'ensemble des cheminements piétons identifiés
- Rationalisation de l'offre de stationnement en voirie dans le but de permettre des mutations d'usage (couloirs réservés ou couloirs d'approche bus, aménagements cyclables, stationnement vélo) avec des localisations identifiées par Grand Lac,
- Mise en œuvre du schéma directeur de covoiturage,
- Valorisation des stationnements supprimés en amont des passages piétons (LOM)
- Création d'un nouveau bâtiment d'accueil Velodea,
- Aménagement des lieux pour véhicules en autopartage en lien avec le développement de ce service limité à ce jour à Aix les Bains,
- Aménagements et/ou mise au standards des aires de livraison, implantation de centres de distribution urbaine, implantation de consignes e-commerces mutualisées,

- **Aménagements localisés**

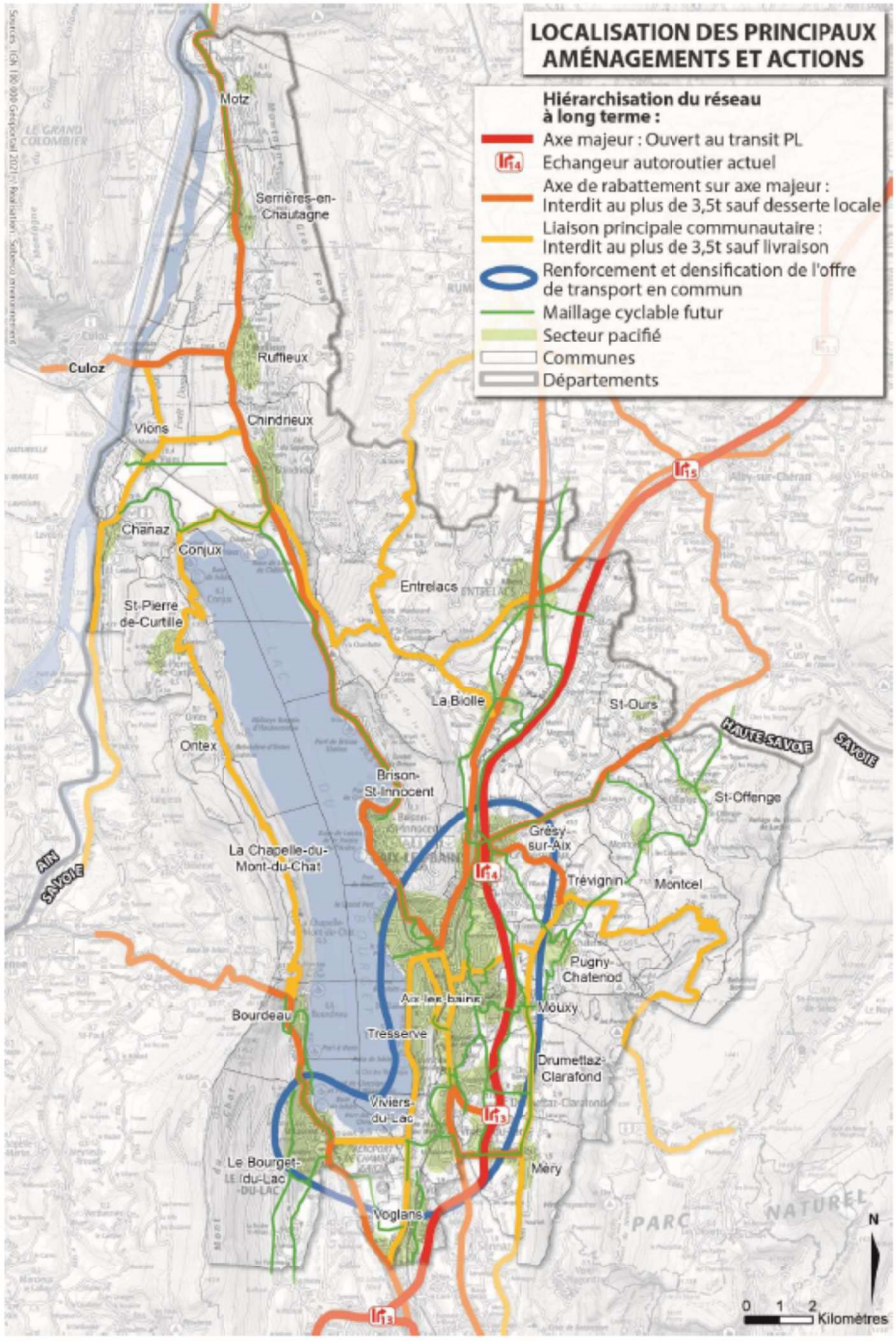
- Réflexions locale en cours sur l'évolution du réseau viaire avec, **à Entrelacs,** la création d'un échangeur sur l'A41 et l'étude d'une déviation Nord-Est en lien avec le projet d'échangeur sur l'A41 (action socle hors PDM),
- Mise en place de jalonnement au niveau des différentes sorties des axes majeurs et principaux pour indiquer l'interdiction de transit (**cf carte ci-après**) et mise en place des mesures pour contraindre la circulation de transit dans les secteurs **identifiés définis par chaque commune**
- Aménagement de la voirie pour améliorer la performance des lignes fortes du réseau bus au niveau du **pôle urbain d'Aix les Bains**
- Aménagement de voiries adaptées à la marche, lutte contre le changement climatique, renforcement de la perméabilité piétonne, résorption des coupures, signalétique piétonne : mise en œuvre de manière prioritaire dans les secteurs où la pratique piétonne attendue est la plus forte (**cf carte ci-après**)
- Actions en cours sur l'évolution du réseau ferroviaire avec la mise en œuvre d'un SERM (Service Express Régional Métropolitain), création d'une halte ferroviaire et sécurisation des passages à niveau (action hors PDM) mais dont les objectifs du PDM sont dépendants de ces réflexions : cela concerne l'axe **Aix les bains/Entrelacs et Montmélian (TER), l'axe Aix le Bains/Chambéry (Léman Express), les communes de Voglans, Viviers du Lac et Aix les bains,**
- Développement et renforcement des services au niveau des pôles d'échanges multimodaux :cela concerne les **6 gares et haltes ferroviaires actuelles (Aix les bains, Albens, Chindrieux, Grésy sur Aix, Vions-Chanaz et Viviers du Lac) et les aires de covoiturage de Grésy sur Aix, le Bourget du Lac et Voglans,**
- Création d'aire de covoiturage : **Ruffieux et Drumettaz-Clarafond**

- Equiper les pôles d'échanges multimodaux (PEM) de stationnement vélos **au niveau des 6 gares précédemment citées,** et déploiement de vélobox sur l'espace public dans le quartiers d'habitat anciens et denses,
- Implantation de « points relais techniques » (poste de gonflage et outils en libre-service) **dans les abris sécurisés au niveau des PEM,**
- Installations de bornes de recharges électriques publiques : **Aix les Bains, le Bourget du Lac, Entrelacs, Grésy sur Aix, Tresserve, Viviers du Lac , Drumettaz-Clarafond et Voglans**
- Installation des moyens de paiements du stationnement sur les secteurs n'en disposant pas : **Chindrieux, Conjux, Brison Saint Innocent, Aix les Bains, Tresserve, Viviers du Lac, Le Bourget du Lac.**

A chaque action est associée un appréciation qualitative sur l'impact sur le report modal, sur la faisabilité technique et financière.

Une liste de 28 indicateurs a été retenue pour le suivi des réalisations du PDM précisant les organismes et collectivités concernés ainsi que les rythmes de suivi.

Le suivi est majoritairement de 1 an (18 indicateurs) avec quelques indicateurs à suivre tous les 2 à 3 ans (8 indicateurs) et 2 tous les 4/5 ans : occupation des stationnement et comptages routiers.



3.4 L'évaluation environnementale

L'évaluation environnementale a porté sur les effets potentiels des différentes actions du PDM sur les thèmes suivants :

- La qualité de l'air,
- L'ambiance acoustique,
- La consommation de l'espace, l'urbanisme et les espaces publics
- La consommation énergétique,
- La biodiversité et les milieux naturels,
- L'eau,
- Le paysage et le patrimoine
- Les risques naturels

Des mesures d'amélioration ou de compensation sont proposées en cas d'effets négatifs.

- **Qualité de l'air**

Le PDM permettra une forte réduction pour les émissions de polluants de proximité (-15 à -72%) selon les polluants avec notamment -58% pour les Nox, principaux traceurs de la pollution atmosphérique.

La pacification des zones 30 aura globalement une incidence positive sur la qualité de l'air des centres de village et des quartiers.

Les émissions de GES liés aux trafics sont en baisse de -27% entre 2015 et 2030.

Au regard du bilan carbone la mise en œuvre du PDM est rapidement amorti et la réduction est évaluée à près de 20% à l'horizon 2023.Le PDM s'inscrit ainsi dans la trajectoire Carbone du PCAET.

- **Ambiance acoustique**

Seule l'opportunité de passage à 110Km/h sur l'autoroute permettra de réduire les nuisances sonores le long des grands axes routiers.

Par contre, la hiérarchisation des voiries et la pacification des secteurs en zone 30 permettront de réduire les nuisances sonores au sein des pôles urbains (zones les plus denses). De même, le trafic sera adapté au gabarit des voies. Ainsi les pôles urbains verront une diminution du trafic de poids lourds et en conséquence dues nuisances sonores.

- **La consommation d'espaces, l'urbanisme et les espaces publics**

Les actions du PDM sont très peu génératrices d'artificialisation des sols, les aménagements envisagés se faisant en zone urbaine et le maillage cyclable intervenant en majorité sur des voies déjà existantes.

Le PDM aura un impact positif sur l'espace public, car le développement des pistes cyclables est un facteur amplificateur et accélérateur de l'amélioration de l'espace public.

Les aménagements urbains à venir sont situés sur des zones déjà minéralisées : ils auront un impact négligeable sur les effets ICU (Îlot de Chaleur Urbain)

- **Le consommation énergétique**

L'installation de bornes électriques et l'évolution du parc automobile vers des motorisations alternatives conduira à réduire la consommation d'énergie non renouvelable.

- **La biodiversité et les milieux naturels**

Certains tronçons de vélo route traverseront des espaces naturels remarquables. Pour la majorité, les aménagements se feront sur des voies existantes. Seul le tracé à l'est de la Biolle traverse une zone Natura 2000. Ces secteurs sont très limités et le plus souvent situés en bord de route sur des zones de moindre sensibilité. Les projets les plus importants feront l'objet d'une évaluation environnementale spécifique.

- **L'eau**

A ce stade du document les aménagements ne sont pas encore définis, ni localisés précisément, les impacts ne peuvent donc pas être quantifiés

Compte tenu de la faible imperméabilisation des sols vue précédemment, les impacts sur les ressources en eau seront sans doute faibles

- **Le paysage et le patrimoine**

Le maillage cyclable et la pacification de certaines zones permettront de mettre en valeur le patrimoine et le paysage local

Les constructions nécessaires à la réalisation de la maison d'accueil Velodea et des centres de distribution urbaine auront un effet sur le paysage local. Ils seront toutefois en milieu urbain, encadrés par les prescriptions des documents d'urbanisme.

- **Les risques naturels**

Les actions du PDM n'engendrant pas d'imperméabilisation des sols, les impacts sur le risques naturels sont négligeables.

- **Les mesures proposées**

Des mesures de réduction et d'évitement sont proposées, afin de réduire les impacts environnementaux.

Compte tenu des faibles impacts vus précédemment, ils se limitent à :

- Verdissement des véhicules d'autopartage et des bus est proposé,
- Mise en place d'éco critères en cas d'aménagement
- Prise en compte des risques naturels lors des choix d'aménagement,
- Mise en place de panneaux d'information sur les zones naturelles afin de sensibiliser les usagers à la sensibilité des secteurs
- Intégration d'espaces verts dans les futures infrastructures routières selon une palette adaptée au changement climatique.

3.5 L'accessibilité du réseau de transport et de la voirie

En complément des actions identifiées dans l'Agenda d'Accessibilité Programmée (Sd'AP) et éventuellement dans les plans d'accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE) de 4 communes , le PDM a traité la problématique de l'accessibilité par une action spécifique : favoriser l'accessibilité de tous.

3.6 Analyse du dossier par la commissaire enquêtrice

3.6.1 Sur la forme

Les différents documents écrits soumis à enquête traduisent un important travail effectué par Grand Lac et les collectivités locales qui le composent.

Le dossier, toutefois, est dense et s'avère peu lisible pour un public non connaisseur.

Un document intitulé « Aide aux lecteurs » a été rajouté au dossier règlementaire d'enquête , à ma demande.

Les cartographies des différents documents sont pratiquement illisibles. Cela mériterait de disposer d'un jeu de cartographies à plus grande échelle, dans le dossier final approuvé.

3.6.2 Sur le contenu du dossier et le fond du dossier

Se reporter au chapitre 6 qui présente les questions que pose l'analyse du dossier par la commissaire enquêtrice.

4 CONSULTATIONS PREALABLES A L'ENQUETE ET AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES ET CONSULTEES

4.1 La concertation préalable : l'atelier citoyen

L'élaboration du PDM n'est pas règlementairement soumise à une concertation préalable du public avant enquête publique.

Une concertation a été conduite pendant 4 ans dans le cadre de l'élaboration de documents intervenants dans le PDM et précisés au paragraphe 3.1.

La prise en compte des souhaits des habitants s'est faite au travers de l'atelier citoyen composé de 28 personnes bénévoles et venant de tout le territoire. Elle a donné lieu à une synthèse et un avis commun de l'atelier sur le sujet des mobilités en se focalisant sur les principales priorités et ambitions :

- **Ambitions** : 7 ambitions principales préconisées, pour lesquelles l'atelier citoyen attend que le PDM fournisse spécifiquement des réponses :
- **Faire autrement** : les préconisations par mode de transport et en terme d'innovation ne sont exhaustives mais doivent être toutes considérées par les élus,
- **Donner envie de faire autrement** : afin d'accompagner le changement
- **Continuer** : pour assurer la mesure et l'exécution du rapport.

Toutefois aucune réunion publique n'a été organisée portant sur le projet de PDM arrêté par Grand Lac : le public va donc découvrir le projet dans le cadre de l'enquête publique.

4.2 Consultation et avis de la MRAE

La MRAE a rendu son avis en date du 17 octobre 2024.

Rappel : l'avis de la MRAE ne porte nullement sur les projets du PDM, eux-mêmes, mais sur le contenu du dossier et la qualité de l'analyse environnementale.

La MRAE note des insuffisances et recommande, dans son avis détaillé:

- **Présentation du PDM**:

- *Préciser, pour la bonne information du public les raisons pour lesquelles le PDU de 2019 n'a finalement pas été approuvé et mis en œuvre et indiquer si, sur la base d'un bilan des éventuelles actions engagées, certaines d'entre elles ont pu toutefois être réalisées.*

- **Articulation du projet de PDM avec les autres plans, documents et programmes**

- *Rendre lisibles toutes les dispositions du plan de mobilité avec lesquelles les PLUI doivent être rendus compatibles en ce qui concerne les aménagements dédiés aux modes alternatifs (bus vélo,) les normes de stationnement*
- *Prévoir des actions de conditionnement des perspectives d'urbanisation ou leur localisation, si elles sont susceptibles d'engendrer des incidences négatives notables.*

- **Ambitions environnementales du projet de PDM**

- *Projets d'infrastructures routières : pour la bonne information du public, l'Autorité Environnementale recommande que :*
  - *L'intégration de la création d'un échangeur sur l'A41 soit requestionné sans quoi elle pourrait disqualifier l'ambition du plan de favoriser un usage croissant des alternatives de report modal, tes que les bus, vélos et trains*
  - *Soit évalués les différents bénéfices d'une réduction à 110 km/h de la vitesse maximale sur l'A41 afin de se conformer aux recommandations en vigueur de l'OMS concernant les niveaux de nuisances sonores et de contribuer à la réduction des émissions de GES*
- *Réduction d'énergie et de polluants : démontrer comment le plan d'actions recherché permet d'atteindre les objectifs affichés*

- **Prise en compte des enjeux environnementaux relevés par l'AE**

- *Approfondir l'analyse des impacts du projet de plan de mobilité sur la répartition spatiale des logements et activités, sur l'étalement urbain et la consommation d'espaces,*
- *Présenter un règle précise pouvant être intégrée (rapport de compatibilité) dans les PLUI afin d'assurer l'articulation du développement urbain avec les services de mobilité*

- **Solutions de substitution raisonnables et exposé des motifs pour lesquels le projet de PDM a été retenu**

- *Présenter les solutions de substitution raisonnables avec leurs avantages et inconvénients comparés,*
- *<u>Politique globale de stationnement</u> : renforcer le prescriptions de stationnement à l'échelle du territoire et à défaut, à minima, comparer les avantages et inconvénients des solutions alternatives étudiées*
- *<u>Transports en commun</u> : justifier en quoi les critères de rapidité confort, de praticité et de faible coût représentent une alternative à l'usage de l'autosolisme étayer ses choix et présenter les solutions de substitution le cas échéant*
- *<u>Zone à faible émissions (ZFE)</u> : considérer les solutions alternatives qui consistent en la mise en place d'une zone à faibles émissions prévue initialement sur Grand Chambéry qui serai étendue sur Grand Lac*
- *<u>Projets routiers et centres de distribution urbains</u> : présenter l'évolution du territoire avec ou sans la réalisation des grands projets routiers identifiés, approfondir l'évaluation des impacts des centres de distribution envisagés et prévoir des mesures d'encadrement de leurs impacts potentiels*

- **Emissions de gaz à effet de serre**

- *Identifier les actions pouvant renforcer la baisse des émissions de GES et quantifier leurs effets sur les GES*
- *Renforcer le travail avec les entreprises pour réduire les déplacements domicile-travail*
- *Renforcer le travail de coordination avec les collectivités voisines dans l'attente du fonctionnement effectif du futur Syndicat Mixte, afin de rendre l'articulation des transports en commun plus efficace,*
- *Le cas échéant prévoir des actions de conditionnement des perspectives d'urbanisme ou leur localisation si elles sont susceptibles d'engendrer des émissions de carbone accrues*
- *Retenir les mesures ERC suggérées au rapport environnemental*

- **Qualité de l'air et nuisances sonores**

- *Territorialiser les zones ayant une qualité de l'air en amélioration et celles concernées par une dégradation*
- *Territorialiser également les zones impactées par des nuisances sonores*
- *Evaluer l'exposition à des nuisances les futures pistes cyclables, les établissements sensibles et les habitations faisant l'objet des évolutions les plus significatives et proposer des mesures ERC adaptées*

- **Consommation énergétique**

- *Evaluer l'impact sur la consommation énergétique des transports, des actions du PDM et de son adéquation avec les objectifs du PCAET et le cas échéant proposer des mesures ERC,*

- **Biodiversité**

- *Rendre effective la mise en place de panneaux d'information sur les zones naturelles ainsi que l'étude de limitation d'accès aux zones naturelles d'habitat d'espèces le nécessitant et leur suivi en lien avec les gestionnaires des dites zones*

- *Compléter l'évaluation d'incidences Natura 2000 , notamment sur les sites «réseau humide de l'Albanais et « ensemble du Bourget du Lac » et prendre des mesures complémentaires pour conclure à l'absence d'incidences significatives.*
- *Préciser quelles sont les voies assurant le transport de matériaux de carrières, les flux de camions associés, les incidences potentielles de ces transports en matière de santé et les mesures pour les réduire,*

- **Suivi du PDM**

- *Compléter le dispositif de suivi par un tableau de bord complet, permettant à la fois de suivre l'atteinte des objectifs du plan et si nécessaire , d'identifier en cas de non atteinte de ces dernières, des actions complémentaires et mesures correctrices à prendre,*

- **Résumé non technique**

- *Prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis*

De cette analyse détaillée du dossier très critique, il ressort que de nombreux compléments au projet de PDM sont recommandés par la MRAE.

Ils ressortent de trois ordres :

- Compléments à vocation simplement de bonne information du public,
- Compléments d'approfondissement des actions et/ou impacts du projet de PDM, et notamment de l'aéroport et de la ZFE-m,
- Compléments relatifs à des mesures à mettre en œuvre dans une optique de compatibilité applicables aux PLUI : règles de stationnement, territorialisation de l'urbanisation.

La prise en compte de ces compléments avant approbation du PDM, fera l'objet d'un questionnement de la part du commissaire enquêteur lors du PV de synthèse en fonction de l'analyse de leur importance et de la possibilité d'apporter des réponses au vu de l'avancement actuel des études.

4.3 Les PPA et PPC

La liste des PPA et PPC consultés figure dans le tableau ci-dessous :ils sont au nombre de 41.

Mairie de AIX LES BAINS	Mairie de SAINT OURS
Mairie de BOURDEAU	Mairie de ST PIERRE DE CURTILLE
Mairie de BRISON SAINT INNOCENT	Mairie de SERRIERES EN CHAUTAGNE
Mairie de CHANAZ	Mairie de TRESSERVE
Mairie de CHINDRIEUX	Mairie de TREVIGNIN
Mairie de CONJUX	Mairie de VIONS
Mairie de DRUMETTAZ-CLARAFOND	Mairie de VIVIERS DU LAC
Mairie de ENTRELACS	Mairie de VOGLANS

Mairie de GRESY SUR AIX	Département de la Savoie
Mairie de LA BIOLLE	Région Auvergne Rhône Alpes
Mairie de LA CHAPELLE DU MONT DU CHAT	Direction Départementale des Territoires
Mairie de LE BOURGET DU LAC	Chambre de commerce et d'industrie
Mairie de LE MONTCEL	Métropole Savoie
Mairie de MERY	Chambre des Métiers
Mairie de MOTZ	Chambre d'Agriculture
Mairie de MOUXY	Grand Chambéry
Mairie de ONTEX	Grand Annecy
Mairie de PUGNY CHATENOD	Communauté de Communes Rumilly Cœur de Savoie
Mairie de RUFFIEUX	Communauté de communes de Yenne
Mairie de SAINT OFFENGE	Communauté de communes du Bugey Sud
	Communauté de Communes Usses et Rhône

5 PPA et 7 communes ont donné leur avis avant l'enquête.

Pour ceux qui n'ont pas répondu, leur avis est considéré **comme accord tacite.**

4.3.1 Avis des PPA (hors communes de Grand Lac)

Les 5 PPA (hors communes de Grand Lac) ayant donné un avis sont : les Services de l'Etat, Chambéry Métropole, Grand Chambéry, la Chambre d'Agriculture et le Département.

Aucun avis défavorable n'est exprimé. Toutefois, réserves, recommandations et nombreuses demandes de compléments sont associées à ces avis.

P.P.A.	AVIS
Services de l'Etat **DDT** **Avis du 07/10/2024**	**L'analyse du projet de PDM par les services de l'Etat met en évidence quelques manques portant sur :** - Diagnostic : l'aéroport du Bourget du Lac n'est pas pris en compte. Le diagnostic devra être complété par la prise en compte des incidences de cette infrastructure qui augmentent en période hivernale en lien avec les sports d'hiver - La stratégie de mobilité : la stratégie se situe surtout au niveau des infrastructures et peu au niveaux des déterminants sociétaux du choix des usagers. Une réflexion plus aboutie sur les comportements et la cohérence

	entre urbanisme et déplacements aurait permis d'approfondir l'analyse des liens avec le PLUI voire le PCAET. Le territoire de Grand Lac appartenant à l'unité urbaine de Chambéry concernée par la mise en place d'une ZFE-m, la stratégie pourrait se traduire en actions opérationnelles spécifiques ou clairement rattachées à la ZFE-m dans le plan d'actions - Le plan d'actions : Les aspects opérationnels restent peu développés. De nombreuses études préalables sont encore nécessaires à la définition des projets et aux choix techniques avant tout début de réalisation. Il serait opportun d'affirmer plus fortement la mise en place de la future ZFE-m comme outil permettant de réduire l'exposition des habitants à la pollution par le développement d'alternatives décarbonées - Orientation 1 du PDM : le PDM n'a pas vocation à assurer la maîtrise de l'étalement urbain, mais il en organise la desserte. Il aurait été intéressant de développer les liens actuels et futurs avec les PLUI pour mieux démonter la cohérence d'ensemble de ces démarches en faisant évoluer rapidement les documents d'urbanisme vers un PLUI Habitat Mobilité - Orientation n°2 : si le PDM a bien prévu stratégiquement une articulation et un niveau de service des autres modes aligné sur celui du futur service métropolitain, les actions ne concernent pour l'heure que les études qui sont , elles, tributaires du calendrier du SERM. Le PDM n'est donc pas en mesure de programmer dès maintenant des lignes ou offres nouvelles, - Orientation n°3 : en matière de stationnement, le diagnostic pointe des atouts mais également des marges de progrès sur Grand Lac. Il ne mobilise pas les outils proposés par le Code des Transports pour alimenter et cadrer les dispositions du PLUI en matière d'obligation de stationnement et de partage de la voie. **Avis de l'Etat sur le projet de PDM** **Au vu des éléments précédents, le PDM témoigne d'une volonté politique claire et d'un travail important en faveur de l'engagement de la transition des mobilités et du développement des mobilités actives et partagées qui sont devenues le levier majeur de la décarbonatation au service du développement maîtrisé de ce territoire dans la préservation de la qualité de vie.** **Malgré ces points positifs, l'Etat émet :** - Une remarque de fond qui devrait être intégrée avant l'approbation du PDM, concernant le ZFE-m :La faible place accordée par le projet à la mise en place de la ZFE en 2025 en constitue la principale lacune. Sa prise en compte dans le cadre de la mise en place du SERM et ses conséquences sur les stratégies de déploiement coordonné des autres mode devrait faire l'objet d'un développement plus approfondi pour mieux expliquer la cohérence aux futurs usagers. Perçue, à priori, comme une contrainte administrative, la ZFE-m serait ainsi resituée au sein d'un projet d'ensemble cohérent, structuré et porteur d'opportunité pour les solutions de mobilités alternatives garantissant l'amélioration de la qualité de l'air au bénéfice de la santé des habitants - Des recommandations sur :

	○ *Le stationnement* : la réflexion est inaboutie et ne débouche pas sur une stratégie globale à la hauteur de l'effet que l'on peut en attendre sur les différents usages de l'espace public ○ *Les transports en commun* : le PDM pourrait opportunément rappeler les avancées sur Chambéry pour remettre en perspective les projets de Grand Lac et annoncer un projet de calendrier propre à informer et rassurer le public dont les exigences de passage à l'action ont été rappelées à plusieurs reprises, en particulier lors des débats de la COP de la Savoie ○ *La protection de l'environnement et de la santé* : il conviendrait d'accentuer dans le document le contexte règlementaire visant à atteindre l'objectif d'une neutralité carbone en 2050. La future stratégie de développement des transports express régionaux métropolitains et urbains constitue une avancée qui doit être soulignée. ○ *Autres points* : le mobilité électrique et les infrastructures de recharge devront être traitées en cohérence avec le Schéma Départemental d'Installation de Recharge pour les véhicules électriques (SDIRVE). Les moyens mis en œuvre pour l'observation de l'accidentologie des modes actifs doivent être explicités
Métropole SAVOIE **23 septembre 2024**	**Métropole Savoie a analysé les actions du PDM et leur cohérence avec le SCoT et précise :** - Pôles d'échanges multimodaux : les orientations et objectifs du SCoT s'organisent autour d'une armature mobilité structurée autour de pôles d'intermodalité (existants et en projet) hiérarchisés en 3 niveaux (majeur principal et secondaire). A ce titre la future halte ferroviaire de Voglans et le pôle routier de Technolac constituent tous les deux un pôle d'intermodalité principal de l'armature mobilité de Métropole Savoie. Ces 2 pôles ne sont pas mentionnés dans la présentation des PEM. En conséquence il apparait nécessaire de clarifier l'explicitation du réseau de PEM en intégrant ces deux pôles, tout en tenant compte d'une possible temporalité différente pour leur réalisation opérationnelle - Politiques de livraisons : Métropole Savoie s'engage dans la révision du Document d'Aménagement Artisanal Commercial et logistique et dans ce cadre, les travaux qui s'amorcent pourront contribuer à alimenter les mesures de Grand Lac en matière de politiques de livraisons inscrite dans le PDM : développement des consignes mutualisées et création de Centres de Distribution Urbaine). **Métropole Savoie propose à Grand Lac d'inscrire la future halte ferroviaire de Voglans et Technolac comme PEM et affirme, sous réserve de cette intégration, que le PDM est compatible avec le SCoT.**
Grand Chambéry **19 septembre 2024**	**Avis FAVORABLE avec quelques suggestions qui pourraient enrichir le PDM :** - Transition énergétique : le regroupement futur des AOM (Grand Lac et Grand Chambéry) pourrait encourager à une réflexion conjointe dans l'exploitation des parcs de véhicules respectifs notamment au regard des modalités énergétiques : bus hybrides, électriques, voire à hydrogène verte

	- Pôles d'échanges multimodaux : la future ZFE-m limitera l'accès aux cœurs urbains aux véhicules les plus polluants. Les restrictions devront être accompagnées de solutions alternatives multimodales ; Au vu du territoire concerné par la ZFE-m il serait propice de réaliser une étude conjointe en vue d'établir un schéma directeur des pôles de stationnements multimodaux (parcs Relais) à l'échelle du SYMOS - Part modale de la marche : elle parait sous dimensionnée notamment en termes de rabattement vers les autres modes de déplacement
Chambre d'Agriculture **16 octobre 2024**	**La chambre d'agriculture émet des remarques sur le PDM concernant les dimensions à prendre en compte pour les circulations agricoles :** - Besoin de desserte locale et d'accès aux parcelles : concilier les aménagements pour bus en site propre, la mutualisation des voies et chemins à différentes fonctions (piste, voirie) avec les gabarits nécessaires aux travaux agricoles - Les transits agricoles qui concernent en particulier les entreprises de travaux agricoles : les aménagements conçus pour apaiser la circulation et ralentir les automobiles sont aussi très contraignants pour les circulations agricoles rendant parfois impraticables certaines portions de voiries pourtant nécessaires aux exploitations. **La chambre d'Agriculture souhaite une concertation avec les exploitations agricoles dès que des aménagements de voiries sont envisagés pour vérifier leur compatibilité avec les usages agricoles**
Le Département **Avis du 3/12/2024**	**En tant que gestionnaire de voirie du réseau départemental, le département émet les observations suivantes :** - Ancienneté des données de trafic (2019) à vérifier pour le secteur de Voglans - La limitation du trafic poids lourd nécessite de bien définir la notion de desserte locale et de livraison. Une réflexion sur la chaîne logistique serait pertinente. - Les projets réalisés sur le réseau départemental (contournement d'Albens, barreau sud d'Aix les Bains au Viviers) seront réalisés sous maîtrise d'ouvrage collectivités. Le département apportera son aide technique - D'autres projets, ne sont pas mentionnés : boulevard urbain au Bourget du Lac sur la RD 1504 en lien avec les nouvelles constructions sur le triangle sud, l'éco-hameau de la Motte Servolex et l'extension de Technolac ne sont pas mentionnés. Leurs incidences sur la RD 1504, déjà saturée, ainsi que sur la RD1201 devront être traitées par une mobilisation des infrastructures existantes pour e développement de sites propres conformément à l'étude lancée par le département sur le triangle RD 1201-1504-1201A - Le département accompagne les collectivités locales savoyardes dans le cadre du nouveau plan vélo voté en 2023

On notera une convergence des avis des services de l'Etat et de la MRAE au regard des :

- Aspects opérationnels peu développés et notamment au regard de la ZFE-m qui nécessiterait précisions et compléments à apporter
- L'insuffisance de prescriptions règlementaires du PDM, dans le cadre de la mise en compatibilité future PDM/PLUI : stationnement, urbanisation

L'ensemble des PPA souligne, toutefois, la qualité du travail effectué même si des ajouts et compléments sont demandés.

4.3.2 Avis des communes de Grand Lac

7 Communes de Grand Lac ont émis un avis.

Commune du BOURGET DU LAC **4 septembre 2024**	**Avis favorable avec demande d'intégration au PDM des remarques suivantes** - *Gratuité A41* : la gratuité de l'A41 proposée par l'Atelier citoyen n'a pas été retenue du fait de son coût et de l'appel d'air qu'il constituerait sur les déplacements en autosolisme. Avec l'évolution des technologies, une expérimentation de la gratuité de l'A41 aux heures de pointes du matin et du soir pour les seuls covoitureurs devient possible . - *Hiérarchisation de réseau viaire* : intégrer un volet sur les modalités d'accompagnement technique ou financier des communes par l'agglomération en direct ou via l'agence Ecomobilité ; - *Maillage vélo* : ajouter la liaison Est-Ouest interne à Technolac et la liaison entre Technolac et le hameau des Granges avec une passerelle qui doit être prise en charge par Grand Chambéry, - *Marche* : un accompagnement de Grand Lac en faveur de la marche entre Hameaux et centre bourgs serait bienvenu à partir de la compétence sentiers - *SERM* : le service est très fortement dépendant des orientations futures des accès au Lyon-Turin sur lesquelles il n'y a aucune visibilité à court et moyen terme. L'ouverture d'une gare à Voglans doit faire l'objet d'études précises quant à au rapport coût/efficacité. - *PEM* : intégrer les échangeurs autoroutiers à la réflexion des PEM, - *Stationnement vélo* : coordonner le système de contrôle et d'abonnement par le biais d'Ecomobilité pour des coûts plus faibles - *Autopartage* : formaliser plus clairement la possibilité dans les OAP de diminuer le nombre de places de stationnement en échange de la participation du promoteur aux investissements de véhicules en autopartage sur le réseau local - *Urbanisme* : la question du nombre de places de stationnement dans les programmes d'urbanisme est insuffisamment précise, et une coordination entre communes sur l'ensemble des aspects liés aux stationnements gagnerait à être mise en œuvre.
Commune de GRESY SUR AIX **6 septembre 2024**	**Avis favorable au PDM** Concernant plus précisément les enjeux pour la commune de Grésy-sur Aix il est précisé : - La nécessité de concrétiser très rapidement le SERM à raison d'un train toutes les 15 minutes en heure de pointe jusqu'à la gare de Grésy sur Aix et d'Entrelacs, la gare de Grésy sur Aix devant être considérée comme une gare de rabattement et un véritable PEM - Les accès aux projets structurants à venir sur la commune (EHPAD et Centre Hospitalier), devront faire l'objet d'une attention particulière pour leur desserte avec requalifications urbaines et extension du réseau ONDEA - Le besoin de faire évoluer l'offre ONDEA pour rendre le bus beaucoup plus attractif : priorité aux bus, offre le dimanche.

Commune de DRUMETTAZ-CLARAFOND 3 septembre 2024	**Avis favorable au PDM** Quelques interrogations sur l'importance des investissements et sur l'association des socio-professionnels au PDM
Commune de ENTRELACS 23 septembre 2024	**Avis favorable avec recommandation d'intégrer au PDM les remarques suivantes :** - *Diagnostic :* Les études de comptages réalisées par la commune en 2022 mettent en évidence des différences significatives avec les trafics du PDM - *Plan d'actions :* bien analyser l'impact sur son territoire du projet d'échangeur et identifier comme axe de rabattement les voiries suivantes : rue du Pont des Fleurs, route d'Orly, rue de Général Mollard et enfin rue de l'industrie, cet axe pouvant à terme évoluer vers une route départementale
Commune d'AIX-LES-BAINS 24 septembre 2024	**Avis favorable avec prise en compte des recommandations suivantes :** - Conforter la nécessaire collaboration entre l'AOM de Grand Lac et les services de la commune en matière de mobilité - Renforcer la prise en compte du rôle, des besoins et spécificités de la ville-centre en matière de voirie infrastructures et déplacements, - Optimiser la coopération en matière de financement de commandes d'équipements, d'études et de projets d'aménagements et de services, de stationnement et d'actions d'accompagnements à la mobilité - Préciser par conventionnements les rôles respectifs de l'AOM et de la commune en matière d'entretien des infrastructures de mobilité douce
Commune de PUGNY-CHATENOD 25 septembre 2024	**Avis favorable**
Commune de VOGLANS 7 octobre 2024	**Avis favorable sous réserve que Grand Lac inscrive la future halte ferroviaire de Voglans comme PEM**

Les communes qui ont répondu, donnent toutes des avis favorables, avec toutefois des demandes d'intégration au PDM d'éléments :

- Contradictoires parfois, notamment pour la future halte ferroviaire de Voglans
- De prise en compte, pour la plupart, de points spécifiques à leur commune ou demandant des précisions sur les compétences AOM/ communes en matière de réalisation du PDM

5 ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE

5.1 Désignation du commissaire enquêteur

Monsieur le Président du Tribunal administratif de Grenoble a désigné, par ordonnance E24000130/38 datée du 31 juillet 2024, Madame Françoise LARROQUE comme commissaire enquêtrice titulaire et M Jean CAVERO comme suppléant pour l'enquête relative au Plan de Mobilité (PDM) de Grand Lac.

Ce projet concerne l'ensemble de 28 communes situées sur le territoire de cette communauté de communes :
Aix-les-Bains, Bourdeau, Le Bourget-du-Lac, Brison-Saint-Innocent, La Chapelle du Mont du Chat, Chanaz, Chindrieux, Conjux, Drumettaz-Clarafond, Entrelacs, Grésy-sur-Aix, La Biolle, Le Montcel, Méry, Motz, Mouxy, Ontex, Pugny-Chatenod, Ruffieux, Saint-Offenge, Saint-Ours, Saint-Pierre-de-Curtille, Serrières-en-Chautagne, Tresserve, Trévignin, Vions, Viviers-du-Lac, Voglans.

5.2 Modalités d'organisation de l'enquête

Le 18 octobre 2024, a été signé **l'arrêté n° 2024-36** par Monsieur le Président de la communauté de Communes Grand Lac, prescrivant l'enquête publique relative au Plan de Mobilité de Grand Lac.

Une réunion préliminaire à l'enquête publique s'est tenue avec le service Mobilité de Grand Lac, le 24 septembre 2024, afin de définir les modalités de déroulement de l'enquête.

Etaient présents :

- Grand Lac : M Florian MAITRE, adjoint mobilité de Grand Lac et maire de Grésy sur Aix,

  Service mobilité : Benjamin DROMARD, responsable du service mobilité et son assistante, Vanessa DEPLANTE
- Bureau d'étude ITEM- Conseil : M Guillaume GIRERD, en charge de réalisation du dossier d'enquête du PDM
- Moi-même.

Une visite de terrain a complété les échanges lors de cette réunion, le 7 novembre 2024 en compagnie de 2 personnes du service Mobilité de Grand Lac dont M Dromard.

Afin de s'approprier au mieux le dossier la commissaire enquêtrice a sollicité :

- Une réunion téléphonique avec les services de l'Etat, en l'occurrence M CULOMA de la DDT, qui a eu lieu le 25/11/2025
- Une réunion en visio avec METROPOLE SAVOIE, en l'occurrence M. G DERONZIER, en charge du pilotage de l'étude ZFE-m, qui a eu lieu le 19/12/2025.

Grand Lac a fait parvenir aux mairies les consignes d'accueil du public, aussi précises que possible, dans un but d'harmonisation et de clarification des observations déposées.

L'enquête publique s'est déroulée du 18 novembre 2024 à 9 h au 3 janvier 2025-17h, soit durant 47 jours consécutifs intégrant les vacances de Noel 2024 de 2 semaines.

L'ensemble des pièces du dossier a été rassemblé dans un registre dématérialisé, consultable sur un poste informatique à la disposition du public, dans les mairies où étaient organisées des permanences et au siège de l'enquête.

Une adresse mail spécifique a été créée afin que le public puisse y porter des commentaires, pendant toute la durée de l'enquête.

Un dossier papier consultable par le public, a été déposé dans les 28 communes.

8 permanences prévues par l'arrêté d'ouverture d'enquête du 18 octobre 2024 ont été tenues, selon le planning suivant :

Mairie Drumettaz-Clarafond 102 Route du Chef- Lieu, 73420 Drumettaz-Clarafond	Mardi 19 novembre 2024	9h - 12h
Mairie Entrelacs 89 Place de l'Eglise, Albens, 73410 Entrelacs	Jeudi 28 novembre 2024	16h - 19h
Mairie Chindrieux 313 rue de l'Eglise, 73310 Chindrieux	Mercredi 4 décembre 2024	9h - 12h
Mairie Grésy-sur-Aix 1 place de la Mairie, 73100 Grésy-sur-Aix	Samedi 7 décembre 2024	9h - 12h
Mairie Aix-les-Bains **Permanence au siège de la Communauté d'agglomération Grand Lac** 1500 boulevard Lepic, 73100 Aix-les-Bains	Mercredi 11 décembre 2024	9h - 12h
	Jeudi 19 décembre 2024	14h - 17h
Mairie Bourget-du-Lac 7 rue des Ecoles, 73370 Le Bourget-du-Lac	Lundi 16 décembre 2024	13h30 - 16h30
Communauté d'agglomération Grand Lac 1500 boulevard Lepic, 73100 Aix-les-Bains	Vendredi 3 janvier 2025	14h - 17h

5.3 Information effective du Public

- **Parutions dans la presse**

Les avis ont été publiés dans les journaux d'annonces légales Le Dauphiné Libéré et l'Hebdo des Savoie conformément à la réglementation.

- 15 jours avant le début de l'enquête : le jeudi 31 octobre 2024
- Dans les 8 jours suivant l'ouverture de l'enquête : les jeudi 21 et mardi 26 novembre 2024

Une information sur les sites internet et les réseaux sociaux des communes, avec un lien permettant d'accéder au registre dématérialisé, a été mise en place.

De plus, plusieurs articles de presse ont été publiés durant l'enquête sur : Savoie-news le 20/11/2024, Hebdo des Savoie le 21/11/2024, le Dauphiné Libéré le 24/11/2024 et Le Dauphiné libéré du 19/12/2024.

- **Affichage**

Les avis d'information jaunes au format A2 ont été distribués aux 28 communes pour affichage en mairie.

Il a été demandé, par la commissaire enquêtrice, que soit mis sur les sites internet des différentes communes, un lien renvoyant au registre dématérialisé.

Le 22 novembre, j'ai procédé à des recherches sur les sites. Seules 12 communes sur 28 avaient effectivement mis une information sur leur site internet, dont deux sur le réseau social illiwap.

5 des communes lieux de permanences n'avaient mis aucune information

J'ai demandé par mail au service mobilité de rand Lac de procéder à une nouvelle diffusion des liens à mettre sur les sites des communes.

Le 01/12/2024, 20 communes sur 28 avaient mis sur leur site une information relative à l'enquête publique du PDM par le biais d'un lien renvoyant sur le registre dématérialisé.

- **Climat de l'enquête**

L'enquête publique s'est déroulée conformément à la réglementation en vigueur. Les dispositions matérielles ont été satisfaisantes.

Les supports pour participer à l'enquête ont été régulièrement disponibles pendant toute la durée de l'enquête. Les observations écrites (registres papier, courrier à Mme la commissaire enquêtrice, mail sur l'adresse dédiée, ou directement déposées en ligne) ont été rendues publiques sur le registre dématérialisé.

Les permanences se sont déroulées dans un climat de confiance.

- **Point sur l'utilisation du registre dématérialisé**

On notera tout d'abord que les requérants ne semblent pas avoir eu de difficultés particulières pour porter leurs contributions sur le registre dématérialisé, soit directement soit par l'intermédiaire de l'adresse mail spécifique.

Le fait de rassembler toutes les observations sur registre dématérialisé a permis une numérotation unique de toutes les observations, qu'elles soient déposées sur registre papier, par courrier ou par mail, ce qui facilite grandement leur exploitation, même si quelques difficultés ont été observées pour le scan des registres papier.

Il est à noter que le fait de pouvoir décomposer sur le registre dématérialisé les contributions en différentes observations par thèmes, de disposer d'outil OCR permettant de copier directement les courriers sans avoir à les saisir, et de pouvoir sélectionner les colonnes à exporter au format Excel permet d'éditer des tableaux Excel directement exploitables pour les tris nécessaires à l'analyse et au traitement des observations.

5.4 Composition du dossier d'enquête

Le dossier mis à la disposition du public lors de la consultation, était constitué des documents suivants :

O Page de garde – Sommaire et Aide aux lecteurs

1. Dossier administratif du Plan De Mobilité

Arrêt du projet de PDM et procédure d'enquête publique : délibération du Conseil Communautaire du 9 juillet 2024	5 pages
Arrêt prescrivant l'enquête publique	6 pages
Décision de désignation de la commissaire enquêtrice en date du 31/07/2024	1 page
Avis de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale	22 pages
Avis des Personnes publiques Associées - Commune du Bourget du Lac - Commune d'Entrelacs, - Communde de Grésy sur Aix - Commune de Voglans - Commune de Pugny- Chatenod - Grand Chambery - Métropole Savoie - Commune d'Aix les Bains - DDT - Chambre d'agriculture	 6 pages 11 pages 3 pages 1 page 1 page 2 pages 4 pages 3 pages 10 pages 2 pages
Publications dans la presse locale	4 pages

2. Projet du Plan de Mobilité

Sommaire- le Plan de Mobilité, une ambition politique affirmée par Grand Lac- C'est quoi un plan de mobilité Le diagnostic du PDM de Grand Lac Le plan d'actions du PDM de Grand Lac Annexe n°1 :Contribution de l'atelier citoyen de Grand Lac sur le futur PDM Annexe 2 : synthèse sur les échéances et sur les couts du PDM Lexique -Glossaire	245 pages

3. Evaluation environnementale du Plan de Mobilité

Partie 0 : résumé non technique Partie 1 : introduction Partie 2 : méthodes utilisées Partie 3 : présentation du PDM Grand Lac Partie 4 : etat initial de l'environnement Partie 5 : effets probables de la mise en œuvre du plan sur l'nvironnement Partie 6 : incidences Natura 2000 Partie 7 : articulation avec les Plans et programmes	110 pages

4. Résumé non technique du Plan de Mobilité

C'est quoi le Plan de Mobilité Diagnostic : les éléments à retenir Une stratégie et des objectifs pour 2030 Une déclinaison opérationnelle	19 pages

5. Annexe Accessibilité du Plan de Mobilité

Le cadre législatif L'accessibilité du réseau de transport sur Grand Lac L'accessibilité de la voirie sur le territoire La mise en accessibilité sur Grand Lac à travers les actions du PDM	5 pages

5.5 Clôture de l'enquête

L'enquête a été close le 3 janvier 2025 à 17h.

Les dossiers et registres d'enquête ont été récupérés par les services de Grand Lac dans les différents lieux de permanence, et rassemblés au siège de l'enquête

Après regroupement de tous les registres et intégration au registre dématérialisé de toutes les contributions et de leurs pièces jointes, les registres d'enquête ont été clos le 7 janvier 2025.

6 ANALYSE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC ET MEMOIRE EN REPONSE DE GRAND LAC

L'analyse des observations du public a fait l'objet d'un PV de synthèse remis à Grand Lac lors d'une réunion en date du 10 janvier 2025 (PV mis en annexe) où étaient présents :

- Grand Lac : M Florian MAITRE, adjoint mobilité de Grand Lac et maire de Grésy sur Aix,
  Service mobilité : M. Benjamin DROMARD, responsable du service mobilité,
- Bureau d'étude ITEM- Conseil : M Guillaume GIRERD, en charge de réalisation du dossier d'enquête du PDM
- Moi-même.

Grand lac a souhaité apporter une réponse à toutes les observations émises.

Les réponses apportées par Grand Lac dans son mémoire en réponse en date du 24 janvier 2025 ont été intégrées aux tableaux Excel du PV de synthèse.

J'ai, moi-même, intégré mes avis définitifs dans le mémoire en réponse.

Les chapitres 6 et 7 ci-après, sont donc constitués du document intégrant, le PV de synthèse, le mémoire en réponse de Grand Lac complété des avis de la commissaire enquêtrice.

6.1 Contributions recueillies

6.1.1 Évaluation quantitative de la participation du public

Au cours de l'enquête, le public a eu la possibilité de s'exprimer soit oralement en venant à la rencontre de la commissaire enquêtrice au cours des 8 permanences tenues, soit par courrier postal ou électronique, soit encore par écrit sur les registres mis à leur disposition dans chacune des 28 communes impliquées dans le PDM, ainsi qu'au siège de Grand Lac.

Lors des permanences, la commissaire enquêtrice a reçu 19 personnes**,** la plupart venues se renseigner sur le projet de PLM, mais aussi pour formuler des demandes hors objet de l'enquête ou encore pour me faire part d'un certain nombre d'observations qui ont l'objet d'une contribution écrite

Le registre dématérialisé a fait l'objet de 532 visualisations de documents et de 491 téléchargements de documents

Le registre numérique a enregistré un total de **137 contributions** comprenant :

- 109 contributions déposées directement sur le registre dématérialisé ;
- 10 contributions adressées par courriers électroniques via l'adresse dédiée ;
- 16 contributions écrites dans les registres papier, numérisées et mises en ligne.
- 1 courrier numérisé et mis en ligne
- 1 contribution orale numérisée puis mise en ligne par son auteur

128 ont pu être visualisées par le public, les derniers scans des registres papier des communes n'ayant pu être mis sur le registre avant le 3/01/2025 17H.

Les contributions étaient parfois multithématiques. Ainsi, pour faciliter l'analyse, la commissaire enquêtrice a séparé les contributions en observations, chacune s'exprimant sur une thématique. C'est au final un total de **241 observations thématiques** que la commissaire enquêtrice a recensées et analysées.

Toutes les observations sont rassemblées au sein d'un tableau Excel récapitulatif général, en annexe de ce document.

6.1.2 Répartition thématique des observations recueillies

Les contributions ont été décomposées selon 12 thèmes, objets du PDM, auxquels se sont ajoutés les thèmes « aéroport », au vu du nombre d'observations reçues et « divers- autres », répondant à des observations générales ou hors objet de l'enquête.

Thème	A41	Aéroport	Chemins espaces piétions	Covoitura-autopartage	Dossier Enquête publique	Divers-Autres	Pôles Echanges Multimodaux	Stationnement	Transports en commun -Bus	Train-SERM	Urbanisme	Vélo-Pistes Cyclables	Voiries	Zone à faibles émissions
Code	A41	APT	CH-EP	CV-AP	DO-EP	DVA	PEM	ST	TC-B	TER-SERM	URBA	VPC	VR	ZFE
Nb obs	**10**	**26**	**13**	**6**	**9**	**26**	**6**	**14**	**54**	**16**	**7**	**30**	**19**	**5**

Les observations regroupées par thèmes reflètent les principaux intérêts de la population du territoire.

Les transports en commun et bus représentent le premier intérêt, suivi par tout ce qui a trait au vélo et pistes cyclables. Cela correspond aux modes et moyens de déplacements à la disposition de la population en situation actuelle.

L'aéroport représente, lui, un sujet polémique dans la mesure où il a été exclu du PDM.

Tout ce qui a trait aux voiries, au mode ferroviaire et aux circulations piétonnes sont des sujets qui génèrent des observations mais un peu moindres.

Si l'on ajoute à l'ensemble des contributions, les consultations du registre dématérialisé **qui se sont élevées à 532 visualisations de documents et à 491 téléchargements de documents,** il est permis de conclure que la participation du public a été bonne.

6.2 Les observations de la MRAE, des personnes publiques associées et des communes

Les remarques, recommandations ou réserves émises par la MRAE, les personnes publiques associées au titre de l'Art. L.153-16 du Code de l'Urbanisme, ont été jointes au dossier d'enquête. Il en a été fait une lecture attentive. Les observations du public faites dans le cadre de l'enquête font parfois écho aux problématiques soulevées par les personnes publiques.

6.2.1 La MRAE

La MRAE a fait une analyse détaillée du dossier très critique Il ressort que de nombreux compléments au projet de PDM sont recommandés par la MRAE.

Ils ressortent de trois ordres :

- Compléments à vocation simplement de bonne information du public,
- Compléments d'approfondissement des actions et/ou impacts du projet de PDM, et notamment de l'aéroport et de la ZFE-m,
- Compléments relatifs à des mesures à mettre en œuvre dans une optique de compatibilité applicables aux PLUI : règles de stationnement, territorialisation de l'urbanisation.

La prise en compte de ces compléments avant approbation fait l'objet d'un questionnement de la part de la commissaire enquêtrice et j'invite Grand Lac à apporter des réponses en fonction de leur importance et de l'avancement actuel des études.

Réponse Grand Lac :

Grand Lac dans la partie 2 du mémoire en réponse a apporté une réponse aux éclaircissements // remarques // recommandations émises par les PPA.

Avis CE

Grand Lac a apporté des réponses à l'ensemble des remarques et recommandations listées dans les pages 14 à 16 de ce rapport, en retenant d'intégrer dans le PDM , avant approbation les points suivants :

- *Baisse des gaz à effet de serre* : un tableau a été réalisé pour qualifier le budget carbone selon l'investissement carbone engendré pour chaque action du PDM (en cas d'aménagement ou non). Ajout du tableau dans l'analyse environnementale par thématique.

  Concernant les projets qui ne relèvent pas du PDM (A41), échangeur autoroutier, aéroport, Grand Lac renvoie aux organismes décisionnaires compétents.
- *ZFE-m* : il sera rajouté dans le PDM un paragraphe sur le sujet de la ZFE dans l'action socle de l'orientation n°1.
- *Liaisons urbanisme et déplacements* : Grand Lac renvoie aux documents d'urbanisme (PLUiHD) à venir qui incluront les volets mobilité et Habitat , avec des règles de stationnement adaptées,
- *Territorialiser les zones impactées par le PDM* : réalisation d'une cartographie visualisant les incidences du PDM sur la qualité de l'air et une autre visualisant les zones d'amélioration à ajouter dans l'analyse environnementale. Idem pour le bruit
- *Mesures ERC suggérées dans l'évaluation environnementale* : Les différentes ERC seront reprises dans le PDM avant son approbation, à la fin des fiches action
- *Centre de distribution urbains (CDU)* : Ajout de précisions dans l'analyse environnementale par thématique et rappel, dans la fiche action, de la séquence ERC à développer en phase opérationnelle

J'approuve les réponses apportées qui, notamment, complètent les points qui relèvent des actions du PDM et de Grand Lac, avec toutefois une réserve : l'ajout d'un paragraphe sur la ZFE dans l'action socle 1, doit porter sur le principe de la ZFE, et non sur le contenu soumis du 6 au 31 janvier à une Participation du Public par Voie électronique (PPVE), celui-ci étant susceptible d'évoluer.

6.2.2 Les PPA

A l'issue de l'enquête, 5 PPA ont donné un avis : les Services de l'Etat, Chambéry Métropole, Grand Chambéry, la Chambre d'Agriculture et le Département.

Aucun avis défavorable n'est exprimé. Toutefois, réserves, recommandations et nombreuses demandes de compléments sont associées à ces avis.

On notera une convergence des avis des services de l'Etat et de la MRAE au regard des :

- Aspects opérationnels peu développés et notamment au regard de l'aéroport et de la ZFE-m qui nécessiteraient précisions et compléments à apporter
- L'insuffisance de prescriptions règlementaires du PDM, dans le cadre de la mise en compatibilité future PDM/PLUI : stationnement, urbanisation

L'ensemble des PPA souligne, toutefois, la qualité du travail effectué même si des ajouts et compléments sont demandés.

J'invite Grand Lac à apporter les éléments demandées avant approbation du PDM.

Réponse Grand Lac :

Grand Lac dans la partie 2 du mémoire en réponse a apporté une réponse aux éclaircissements // remarques // recommandations émises par les PPA.

Avis CE

Grand Lac a répondu aux remarques et/ou demandes des PPA suivants:

- *L'Etat (DDT) :*

  + prise en compte de la ZFE : cf paragraphe précédent,

  +recommandations relatives au TC : dans le PDM, il sera indiqué l'état d'avancement du SERM dont : l'étude de préfiguration en cours et le schéma des mobilités à réaliser par le SYMOS, rendu de cette étude pour fin 2025,

  + compléments relatifs à des manques : l'acteur SDES, la cohérence avec le SDRIVE, le suivi de l'accidentologie….

- *Grand Chambéry :*

  + « Réflexion conjointe dans l'exploitation des parcs de matériels roulants de TC » : elle sera rajoutée dans l'action 2.6.

  + Schéma Directeur des pôles multimodaux à l'échelle du SYMOS : cette demande est reportée à l'issue du rendu de l'étude mobilité citée précédemment.

- *Métropole Savoie :* intégration des haltes multimodales de Voglans (ferroviaire) et de Technolac dans l'action 2.2 et prise en compte des 2 autres demandes de forme et de calendrier

Les remarques du Département et de la Chambre d'Agriculture étant des recommandations relatives à la gestion des routes et à des projets hors du champ du PDM, ne sont pas source d'ajouts dans le PDM

Les compléments qui seront apportés au PDM , prennent en compte les points importants soulevés par les PPA , mettent en évidence que les actions majeures déclinées au niveau des principes dans le PDM, sont déjà en cours (SYMOS, Etude SERM) . Ils contribuent à apporter de la crédibilité au PDM, qui ne présentent, a l'heure actuelle, que peu d'actions opérationnelles.

6.2.3 Les PPC

7 Communes de Grand Lac ont émis leur avis dans le cadre de la concertation préalable.

Les communes qui ont répondu, donnent toutes des avis favorables, avec toutefois des demandes d'intégration au PDM d'éléments :

- Contradictoires parfois, notamment pour la future halte ferroviaire de Voglans
- De prise en compte, pour la plupart, de points spécifiques à leur commune ou demandant des précisions sur les compétences AOM/ communes en matière de réalisation du PDM

J'invite Grand Lac à apporter les réponses à ces demandes et d'éclaircir les contradictions, avant approbation du PDM

Réponse Grand Lac :

Grand Lac dans la partie 2 de ce document a apporté une réponse aux éclaircissements // remarques // recommandations émises par les PPA.

Avis CE

Les réponses apportées par Grand Lac aux PPC ne nécessitent pas d'ajouts autres que ceux vus précédemment au projet de PDM avant approbation.

6.3 Synthèse des observations du public

La synthèse des observations du public est organisée selon les grandes thématiques de déplacements dans le PDM :

- Les transports en communs
- Les modes actifs : vélo et marche
- Les déplacements automobiles : Autoroute, voiries, stationnement, covoiturage, autopartage,ZFE
- Les déplacements ferroviaires : train, SERM, PEM
- Les déplacements aériens : l'aéroport,
- L'urbanisation.

A cela s'ajoutent des observations diverses et relatives au contenu du dossier d'enquête publique

6.3.1 Les transports en commun- Bus

Le thème « Transport en commun-Bus » a recueilli 53 observations répertoriées ci-dessous.

Contribution particuliers	Elus	Associations
N°2,5,8,11,12,13,15,19,24,27,29,32,33,34 ,41,44,45,46,50,52,56,59,60,61 ,63,65,74,75,76,83,90,92,102,103,103,109 ,112,115,117,118,120,127,131,132,137,140,142.	N°70,124 (Bourget du Lac) N° 89 (Brison Saint Innocent) N°136 (Chindrieux)	N°99- Transport ferroviaire N°128- ARDSL

Les observations portent sur

- L'amélioration des services actuels
- La demande de créations de lignes,
- Des demandes et propositions diversifiées

6.3.1.1 Amélioration des services actuels

19 contributions concernent des demandes d'améliorations du service actuel . Les principales portent sur :

- MOBEA : le service MOBEA est apprécié (n°2,5,13,33) par les personnes utilisatrices, mais avec des demandes d'améliorations : correspondance des horaires entre modes de déplacements, arrêts supplémentaires à ajouter (N° 61,103).
- Dévier des lignes existantes pour une meilleure desserte (29), les prolonger (124, 142), mettre des arrêts arrêts supplémentaires(63)
- Supprimer la saisonnalité du service (n°83), circulation des bus le week end et pendant les périodes scolaires (n°113),
- Remettre en service la desserte Petit Port aux Filles (27,140)
- Augmenter la fréquence des bus pour Technolac (132), Voglans -Chambéry
- Bus ou navette pour la desserte du centre-ville d'Aix (45,120)

6.3.1.2 Création de lignes

La demande de création de lignes est importante:

- Desserte de Technolac (11,19,90) et liaison en site propre Bourget du Lac – Villarcher et liaison La motte -Servolex- Le Bourget (65,70)
- Liaison rapide Aix-Chambéry(24,44,74)
- Desserte de la Biolle (52)
- Desserte de Brison St Innocent (89, 117, 120) et de la Chautagne (5)
- Desserte du Revard (128,131)
- Desserte du nouvel Hôpital (137)
- Desserte interdépartementale (127)

6.3.2 Autres propositions ou demandes

- Gratuité des TC (32)
- Desserte cadencée généralisée (15,102)
- Priorité aux bus (56,102)
- Service à la demande pour personnes à mobilité réduite, type TSA à Albertville (61)
- Application pour ticket unique (34,92)
- Formation à MOBEA (136), car difficultés rencontrés par les personnes âgées non familiarisées au numérique, ce que j'ai constaté auprès des personnes âgées, venues en permanences ;

Globalement, on retiendra une demande générale de meilleure couverture du territoire par les transports en commun et des demandes ou propositions qui sont en totale résonnance avec les actions du PDM.

Les demandes sur la Chautagne et Technolac sont récurrentes

J'invite Grand Lac à répondre à ces attentes.

Réponse Grand Lac :

Grand Lac a complété les avis dans la partie 3 du document à partir du document réalisé par la Commissaire enquêtrice.

Concernant les demandes sur la Chautagne et Technolac, il convient de les distinguer.

En effet, le secteur de Technolac, dispose d'une offre de TC et de rabattement en cycle importante qui sera renforcée par les actions du PDM (action 1.5 où la RD 1504 est cité pour des aménagements favorables aux TC sous forme vraisemblablement de site propre bus ; l'action 1.6 où les aménagements cyclables sont en rabattement vers Technolac ou encore l'action 2.1 pour développer l'offre bus) ou enfin, les actions socles *(SERM avec la future halte de Voglans et le renforcement de la desserte de Viviers-du-Lac)*, ainsi il semble bien que le PDM permet de répondre aux attentes de la population sur ce sujet.

Avis CE

Compte tenu du caractère très général des actions présentées dans le PDM, il est tout à fait normal que le public qui vit les difficultés au quotidien se posent ces questions. Je note que Technolac fera l'objet d'une amélioration de tous les modes de déplacements, ce qui correspond à la demande des usagers. Dont Acte

Pour le secteur de la Chautagne, le PDM agit notamment avec l'action 2.1 où le renforcement de Mobéa est mis en avant, avec l'action socle sur le SERM où la gare de Chindrieux est cité, avec l'amélioration des PEM ou le renforcement des rabattements est préconisés, avec les liaisons cyclables prévues sur le secteur et notamment sur les bords du Lac mais souvent les remarques de la population sont un renforcement des solutions de mobilité à un niveau de service très élevé que la densité de population, les pôles générateurs de mobilité présent dans le secteur ne peuvent justifier actuellement.

Avis du CE

La encore, le caractère général des actions du PDM,, concernant la Chautagne, conduit le public à émettre des demandes précises concernant les actions à venir et leur temporalité. Il est important de préciser qu'à part l'amélioration des services déjà existants, rien ne pourra se faire à court terme.

6.3.3 Les modes actifs :vélo et marche

6.3.3.1 Vélos-pistes cyclables

Le thème Vélos-pistes cyclables a recueilli 30 observations (dont 1 doublon) recensées ci-dessous :

Contributions particuliers	Elus	Associations	Partenaires socio-économiques
N°6,16,17,20,23,25,26,34,43,50,51,73, 75,77,81,83,84,97,102,104,107,112,12 0,125,134	N°136 (Chindrieux)	N°94 (Pistes et Voies cyclables) N°99 (Velobulle et Vélotaxis)	N°48 (USBM)

Les observations portent sur trois points essentiellement :

- Constat d'absence de pistes cyclables et demande de création
- Constat d'insécurité et demande de sécurisation des pistes
- Offre et proposition

Constat d'absence de pistes cyclables et demande de création

Sont cités :Drumettaz-Clarafond (6), Tour du lac (17), liaison Aix-coteaux du Revard(20), Pont Rouge-Voie sarde (25,75), Aix-Brison Saint Innocent (51), voies réservées vélos dans la ville d'Aix les Bains(120)

Constat d'insécurité et demande de sécurisation des pistes

Beaucoup d'observations relative à la sécurité. Sont cités :

- *Des demandes générales* : « vrais pistes cyclables » (6,16,17, 134), voies vertes sécurisées (34), voies directes, rapides et sécurisées(81,83)
- *Des itinéraires particuliers* : Aix-Chindrieux (84), Brison Saint innocent-Aix(73,75), Brison - Chindrieux (25), Avenue du grand Port (20,51), jonction Viviers du Lac – Chambéry le haut (107), entre aéroport et Intermarché (112), Bd des Anglais-Avenue Charles de Gaulle (43)

Offre et propositions

- *offre* : développer l'offre de location de vélos et de services (16)
- *propositions* :

  l'USBM apporte une réflexion et une proposition d'aménagement de l'entrée sud du campus universitaire par la V63 (n° 48)

  Pistes et Voies cyclables : envisager le développement de vélos taxis à Aix comme à Chambéry(94)

  Velobulle et Vélotaxis, en plus de la proposition précédente, propose l'étude de CDU urbains faisant appel à la cyclologistique et permettant de résoudre la livraison du dernier kilomètre (99).

  Mme le Maire de Chindrieux propose la mise en place d'une signalisation routière pour les cyclistes, dans l'attente de la réalisation d'infrastructures dédiées(136).

On retiendra :

- **une demande notable de compléments de pistes cyclables à comparer avec les itinéraires prévus au Schéma Directeur Cyclable qui fait partie intégrante du PDM**
- **Une perception importante d'insécurité et des demandes de pistes cyclables séparées des flux de véhicules,**
- **Des propositions intéressantes à étudier.**

J'invite Grand Lac à répondre à ces attentes.

Réponse Grand Lac :

Grand Lac a complété les avis dans la partie 3 du document à partir du document réalisé par la Commissaire enquêtrice.

Sur le Schéma Directeur Cyclable, les liaisons demandées sont inscrites dans celui-ci mais le schéma n'est pas une fin en soi et les demandes émises par la population seront analysées à la fois par Grand Lac mais surtout par les communes concernées selon le niveau de hiérarchisation défini au sein du Schéma Directeur Cyclable défini (réseau structurant et réseau secondaire).

La perception d'insécurité dans les déplacements en vélo et les demandes de pistes cyclables séparées des flux de véhicules ne sera pas forcément prises en compte. En effet, comme le recommande le CEREMA, les aménagements cyclables doivent être de manière séparative de la voie circulée en fonction de la vitesse pratiquée et de l'intensité de la circulation et le Schéma Directeur Cyclable a bien défini les aménagements selon les différents itinéraires aux regards de ces recommandations.

Avis CE

Je note que les demandes de liaisons cyclistes demandées feront l'objet d'une analyse par Grand Lac et les communes concernées.

Je partage le constat que toutes les liaisons cyclistes ne peuvent, matériellement pas, être séparées des flux de véhicules et que le choix se fait selon les recommandations du CEREMA.

Je suis en accord avec l'analyse que le service-vélo-taxis concernerait essentiellement Aix les bains et ses environs, et ne relève pas d'un service au niveau du PDM.

Par contre, l'usage de la cyclologistique pour la mise en place des CDU est une proposition que je recommande.

6.3.3.2 La marche

Le thème Chemins-Espaces piétons a suscité 13 observations recensées ci- dessous :

Observations particuliers	Association
N° 14,16,20,21,23,31,42,43,47,77,83,107	N° 99 (Marches et Sentiers)

Les observations portent sur le constat de sections dangereuses du fait de l'absence de cheminements piétons sécurisés ou de trottoirs même en zone rurale : Mouxy, rond point nord Technolac, traversée de Viviers du Lac, rue de la Peysse.

Il est également demandé la piétonnisation de la rue de Genève à Aix les Bains.

D'une manière générale, le public demande des cheminements sécurisés, entre les quartiers d'une commune et entre communes, et attractifs (végétalisés, aménagés).

Marches et Sentiers recommande un meilleur partage de la voirie afin de rendre les déplacements plus agréables et sécurisés.

Toutes les demandes vont dans le sens des actions du PDM.

J'invite Grand Lac à transmettre aux collectivités et services compétents les demandes du public.

Réponse Grand Lac :

Grand Lac a complété les avis dans la partie 3 du document à partir du document réalisé par la Commissaire enquêtrice et s'engage à transmettre les remarques de la population aux différents services des Villes concernées.

Avis CE

Dont acte

6.3.4 Les déplacements automobiles

Les déplacements liés à la voiture concernent l' autoroute A41, les voiries, le stationnement, le covoiturage-autopartage, et la ZFE

6.3.4.1 L'autoroute A41

Le thème A41 a donné lieu à 10 observations, recensées ci-dessous :

Observations particuliers	Partenaire socio/économique
N° 1,17,30,45,54,58,73,109,123	N°57 (Entreprise Vivet Bois)

La moitié des observations portent sur la gratuité de l'autoroute entre Aix et Chambéry (1,2,30,73) et seulement aux heures de pointes pour les habitants (109).

Deux observations proposent un projet de contournement autoroutier de Chambéry par tunnel , rendant la VRU à une desserte urbaine, étudié au niveau APS dans le passé et reproposé à l'Etat dans le cadre des JO 2030(45,54).

La gratuité de l'autoroute, proposée par l'Atelier Citoyen, n'a pas été retenue dans le PDM. Elle pourrait, en effet, être source d'une augmentation de l'usage de la voiture, ce qui va à l'encontre des objectifs du PDM.

6.3.4.2 Les voiries

Le thème « voiries » a donné lieu à 19 observations (dont 1 doublon) recensées ci-dessous.

Observations particuliers	Elu	Activité socio-économique
N° 1,9,10,18,41,47,55,62,3,69,71,98,102,111,123,138	N°93 (Grésy sur Aix) N°124 (Bourget du Lac)	N°48 (USMB°)

Au vu du constat des problèmes de circulation et de saturation des voies par le public, de l'absence de projets concrets au PDM, ce thème traite des constats et soulève essentiellement des questions et interrogations. Il lui est également associé des propositions :

- *Constats :*

  + saturation du giratoire de l'échangeur autoroutier de Grésy sur Aix (93,138)

  + sortie du Bourget du lac à hauteur de la rue des Tourelles dangereuses et à améliorer (63)

  + plan de circulation non adapté : avenue du Grand Port à Aix (62)

  + réduire la vitesse rue de St Simond (47)

- *Questions et interrogations*

  Quelles mesures pour réduire :

  + l'augmentation de circulation constatée sur la route du tunnel du Chat (10),

  + les flux parasites sur Viviers du lac, sur des voies non adaptées depuis la suppression du PN (18),

  + la saturation du giratoire de la sortie autoroutière de Grésy sur Aix

  Quid de l'échangeur autoroutier de St Girod ?(138)

- *Propositions*

  + Des propositions contradictoires : demande de réservation de voirie pour élargissement et faciliter le trafic (1) et au contraire, demande de suppression des projets routiers présentés dans la PDM (échangeur de St Girod, déviation d'Albens, barreau Viviers du lac) qui encourageront l'usage de la voiture (123)

  + prise en compte du projet d'aménagement du giratoire de sortie de l'échangeur autoroutier de Grésy sur Aix, à l'étude en mairie de Grésy et validé par AREA , le département et la commune (93)

  +USMB : proposition d'aménagements de voiries sur le domaine aéroportuaire après fermeture de l'aéroport (48) : proposition hors objet de l'enquête.

A noter une opposition à la vitesse généralisée à 30km/h, en agglomération, exprimée par un élu du Bourget du Lac (124)

J'invite Grand Lac à transmettre aux collectivités compétentes les demandes les concernant et à apporter des réponses aux interrogations et propositions de son domaine de compétence.

Réponse Grand Lac :

Grand Lac a complété les avis dans la partie 3 du document à partir du document réalisé par la Commissaire enquêtrice et s'engage à transmettre les remarques de la population aux différents services des Villes concernées.

Avis CE

Dont acte

Concernant les demandes de la compétence de Grand Lac, je recommande que les aménagements routiers à venir ne visent qu'à améliorer la circulation des transports en commun et des modes actifs et qu'aucun aménagement ne conduise à créer « un aspirateur à voitures » qui ne manquerait pas d'augmenter le trafic routier.

6.3.4.3 Le stationnement

Le thème stationnement a donné lieu à 14 observations, recensées ci-dessous :

Observations particuliers	Elu/collectivité
N°1, 17,20,41,42,46,47,52,102,122,134, 136	N°89 (Brison Saint Innocent) N° 124(Bourget du Lac) N° 136 (Chindrieux)

On note des observations variées, voire contradictoires, le caractère payant du stationnement dans le PDM générant des divergences :

- *Places de stationnement :*

  + Stationnement insuffisants aux abords des gares (41)

  + stationnement à aménager au niveau du nouvel arrêt de bus à Bourdeau (station service) sur la ligne Yenne-Chambéry (42)

  + stationnement à supprimer à Aix les Bains rue de Chambéry (20,102), rue de Genève (20) et à contrario à faciliter (45)

  +Prévoir une gestion spécifique des rives du lac en été, notamment la circulation et le stationnement pour Brison Saint Innocent (89)

- *Stationnement payant :*

  + Gares :Gratuité du stationnement aux abords des gares (1,52),

  + Plages : incohérence entre stationnement parking payant et absence d'itinéraires piétons pour s'y rendre (134), opposition aux stationnements payants pour les plages aux Bourget du Lac (124) et recettes a affecter à la sécurité de la desserte de la plage à Chindrieux (136)

Globalement, les observations vont dans le sens des actions du PDM. J'invite Grand Lac à transmettre les demandes aux gestionnaires concernées pour celles qui ne sont pas de sa compétence.

Réponse Grand Lac :

Grand Lac a complété les avis dans la partie 3 du document à partir du document réalisé par la Commissaire enquêtrice et s'engage à transmettre les remarques de la population aux différents services des Villes concernées.

Avis CE

Dont acte

6.3.4.4 Covoiturage-Autopartage

Ce Thème a fait l'objet de 6 observations de particuliers (7,50,75,102,131), 3 concernant le covoiturage et 3 l'autopartage.

Il est demandé le développement de l'autopartage dans tous les quartiers et bourgs du territoire (102) et une amélioration du mode de réservation (77)

Quant au covoiturage, il est proposé une voie de covoituage pour Saint Innocent, mal desservi (75), et de le favoriser avec des bornes et parkings, idem la Féclaz (50)

6.3.4.5 La ZFE

La ZFE étant absente du PDM, elle n'a pas suscité d'importantes observations : 5 au total dont celle de l'association des « Amis de la Terre »

Ce sont plutôt des interrogations qui sont posées :

- Interrogation quant aux conséquences pour des personnes ayant des véhicules anciens (68)
- Quid des effets de la ZFE et des mesures de compensation et d'aide aux reports modaux moins polluants (67)
- Interrogation sur l'utilité de la ZFE , compte tenu du fait que l'autoroute et la VRU, principaux générateurs de pollution sur le territoire en sont exclus (99,101)

Les réponses à certaines de ces questions peuvent être apportées par la consultation publique dématérialisée relative à la ZFE qui a lieu du 6 au 31 janvier 2025.

6.3.5 Les déplacements ferroviaires et l'évolution des gares en PEM

Les observations relatives à ce thème représentent 22 observations recensées ci-dessous :

Thèmes	Observations Particuliers	Elus/collectivités	Associations	Partenaires socio-économiques
Train - SERM	N°17,18,75,87, 97,102,11,120,130	N°89 (Brison Saint Innocent)	N°126 (LEX205) N°128 (ARDSL)	N°121, 141 (Les Siphonnés de la Planète)
PEM	N°41,47,77	N°89 (Brison Saint Innocent) N°136 (Chindrieux)		N°48 (USMB)

Les observations relatives aux déplacements ferroviaires se concentrent sur :

- *L'axe Aix- Chambéry* : développer les trains (75,87, 97,102,)
- *La desserte de la Chautagne* : desserte Aix-Chindrieux-Culoz ridicule (111), approche intégrée de sa desserte de la Chautagne (121), horaires insuffisants (122), rétablissement des arrêts omnibus entre Culoz et Chambéry(121), rétablissement d'un arrêt à Brison(120), proposition d'un projet pharaonique de tunnel (6,5kms) pour créer une nouvelle voie ferroviaire et redonner au bord du lac une partage d'espaces pour tous les modes (130)

L'attention est attirée sur le fait que le projet ferroviaire Lyon-Turin est un élément pouvant mettre en péril la réalité du cadencement souhaité du PDM, s'il est fait usage des voies traditionnelles pour les trains de marchandises, du fait de l'occupation de la ligne (89)

Un autre point de difficulté est également soulevé par ARDSL : la faisabilité liée à la nécessaire modernisation de la ligne Aix-Annecy, dans la temporalité du PDM.

Les observations relatives à l'évolution des gares du territoire en PEM, portent essentiellement sur des compléments à apporter :

- Conserver la réflexion sur la création d'une halte ferroviaire à Brison Saint Innocent en lien avec la plage, du fait du passage de la ligne Culoz-Chambéry,(89)
- Efforts à porter sur l'accessibilité de la gare de Chindrieux, et notamment sur la mise en œuvre d'une voie douce allant jusqu'au centre bourg (136).

A l'exception du projet de nouvelle voie ferroviaire, les observations sont en phase avec les objectifs du PDM qui présente toutefois une certaine fragilité au regard des aménagements nécessaires préalables à la mise en place du SERM où Grand LAC n'est qu'un partenaire.

Réponse Grand Lac :

Grand Lac a complété les avis dans la partie 3 du document à partir du document réalisé par la Commissaire enquêtrice.

La mise en place du SERM a déjà franchi un premier palier en étant pris en compte le 27 juin 2024 parmi les 15 premiers dossiers labellisés par le ministère des transports ce qui est déjà une victoire pour le PDM et la meilleure garantie que le projet suit son cours.

L'étude de préfiguration du SERM est en cours afin de préciser les coûts d'investissements et de fonctionnement du service et d'arrêter le contour opérationnel du SERM tout en arrêtant, les besoins opérationnels *(infrastructures et prise en compte de la multimodalité)*, la gouvernance, la temporalité et le financement pour une mission devant être achevée pour fin 2025.

Avis CE

Je note que les actions majeures décrites dans le PDM sont déjà en cours, ce qui traduit une officialisation de la volonté d'agir ensemble au niveau des collectivités locales composant l'unité urbaine Chambéry-Grand Lac- Cœur de Savoie.

Je recommande une actualisation du PDM sur la base des résultats de l'étude du SERM, permettant de concrétiser les actions de principe initiées dans ce PDM.

6.4 Les déplacements aériens : l'aéroport

La non prise en compte de l'aéroport est le troisième thème ayant suscité des observations.

Plusieurs font mention des remarques de la MRAE et de la DDT à ce sujet.

26 observations, y compris 6 doublons, recensées ci-dessous ont été consignées.

Observations particuliers	Associations
N°17,18,64,65,66,67,72,75,77,79 ,85,86,88,90,91 ,102,104,107,113,114,116,118,123,135	N°82 (Antivol) N°133 (Tupilak)

L'incompréhension porte sur le fait que l'aéroport, ainsi que les activités d'aéroclub présentes localement , sont sources de nuisances importantes : bruit, émissions de gaz à effet de serre et de polluants, atteinte à la santé des riverains, génération de trafic sur des voies déjà chargées…alors que le PDM a pour objectif de réduire les nuisances liées au transports.

Que ce soit les particuliers ou les associations, les observations ont toutes la même orientation : réduire l'activité de l'aéroport, questionner son utilité publique (proximité des aéroports de Lyon et Genève), et même sa fermeture(67,75,123) argumentées par le constat qu'il sert surtout, en hiver à une clientèle étrangère de privilégiés qui vient skier, qu'il n'est pas justifié par les besoins d'activités du bassin savoyard et que sa fermeture pourraient libérer de terres riches agricoles et d'espaces pour la mise en en œuvre de voies de TC en site propre.

Dilemme:
- un PDM, dont l'objectif est la réduction des polluants atmosphériques liés aux transports de toute nature, peut-il exclure un aéroport?
- ou, un PDM n'a pas pour objectif de supprimer les activités économiques du territoire, mais de réduire les émissions à partir de la situation existante ?

Dans ce deuxième cas, l'aéroport devrait être considéré comme une entreprise nécessitant dans le cadre du PDM, une prise en compte par le biais d'une concertation avec le gestionnaire, comme tout autre entreprise.

J'ai opté pour ce deuxième cas, après avoir interrogé deux référents de la CNCE.

Je retiens donc que, si le PDM se doit de prendre en compte la circulation générée sur le territoire par l'aéroport, il n'a pas à remettre en question l'activité même sur laquelle Grand Lac n'a d'ailleurs aucune compétence.

J'invite donc Grand Lac à compléter le PDM par la prise en compte de la mobilité générée par l'aéroport avant approbation.

Réponse Grand Lac :

Grand Lac a complété les avis dans la partie 3 du document à partir du document réalisé par la Commissaire enquêtrice.

Concernant la prise en compte de la mobilité générée par l'aéroport, elle est très faible car seulement 30 personnes travaillent sur l'aéroport ce qui ne constitue pas un pôle générateur suffisant pour justifier la mise en place d'une ligne de TC régulière et ce, d'autant plus qu'aucune ligne n'est présente à proximité.

La mobilité générée par l'aéroport est uniquement imputable au tourisme ou aux affairistes car aucune liaison régulière n'est active. Pour les touristes, une fois arrivés à l'aéroport ils peuvent, soit prendre les cars qui sont affrétés pour rejoindre les stations de ski, soit louer une voiture, soit prendre un taxi ou navettes mais toutes les solutions proposées sont privatives et ne sont pas gérées par une AOM, la Région

ou le Département. De plus, les touristes achètent une destination auprès d'un tour opérateur qui les transportent depuis l'étranger en combinant le vol charter et l'accès à la station.

Avis CE

Dont acte

6.4.1 L'urbanisation

Elle a donné lieu à 6 observations de particuliers (4,55,67,71,73,84) et 1 partenaire socio-économique (121) portant sur :

- La critique du développement urbain pratiqué sur le territoire : zones commerciales (55), Technolac (67) Chindrieux(71) .
- La demande de limiter l'urbanisation à Aix les Bains (4), en Chautagne (121) et globalement (73).

Le PDM s'imposera aux PLUI à venir et l'action « Urbanisme et Déplacements » pourra avoir une incidence sur le développement urbain

6.4.2 Les Divers-Autres

Ont été rassemblés sous cette appellation les observations qui concernent le PDM, sans pour autant être pris en compte dans le dossier d'enquête, et les observations hors objet de l'enquête.

Elles représentent 23 observations dont 4 hors objet de l'enquête (17,28,47,48,49,53,60,77,79,80,

86,89,96,105,108,110,125,129,139).

Ls sujets abordés sont les moyens alternatifs et complémentaires à ceux développés dans le PDM

- Transports par bateaux, navettes lacustres (17,53,77,89,99)
- Transports par cables ou télécabines (17 ,125)

Mais également des propositions :

- USMB : étude et propositions relatives à l'organisation de la mobilité sur le site du campus à Technolac (48,49).
- Piste et Voies cyclables : proposition, à partir d'une étude de l'Ademe, de modalités de mise en place de CDU .

J'invite Grand Lac à apporter une réponse aux moyens alternatifs et d'étudier les propositions

Réponse Grand Lac :

Grand Lac a complété les avis dans la partie 3 du document à partir du document réalisé par la Commissaire enquêtrice.

Concernant les moyens alternatifs ou les navettes lacustres ne sont pas adaptés pour des trajets quotidiens.

En effet, le temps de parcours en navette lacustre de Chindrieux à Aix-les-Bains serait de 35 minutes avec le matériel utilisé pour les navettes Evian / Lausanne sans prendre en compte le temps de pré-

acheminement à Chindrieux puis celui de destination depuis le port d'Aix-les-Bains ce qui offre un temps de 50 min. environ (avec deux ruptures de charge préjudiciable pour les usagers) pour rejoindre le centre-ville d'Aix soit près du double du temps en voiture, ce qui ne serait pas concurrentiel rendant ainsi cette solution vouée à l'échec commercial.

Pour le transport par câble ou télécabine cela est efficace pour s'affranchir d'une rupture anthropique ou naturelle, hors, desservir Technolac ou Hexapôle depuis Aix-les-Bains serait un doublon par rapport à la route et la desserte en bus sans un gain important.

A ce stade, il a été choisi de privilégier une amélioration de la desserte bus et ferroviaire avec une hausse importante de la fréquentation attendue au regard des investissements et coût de fonctionnement qu'aurait un transport par câble avec des difficultés plus fortes de capter une population importante.

Pour les remarques concernant l'USMB, un travail est en cours depuis nombreuses années avec Grand Lac, Grand Chambéry et CGLE et les communes concernées.

Enfin sur le CDU, le PDM est simplement sur une phase d'étude d'opportunités et c'est dans celle-ci que sera analysé le fonctionnement opérationnel du ou des centres de distribution urbaine.

Avis CE

Je partage l'avis de Grand Lac concernant les moyens alternatifs et le fait que le PDM s'appuie au maximum sur les infrastructures déjà existantes.

Concernant les CDU, je réitère ma recommandation d'intégrer dans l'étude d'opportunité la cyclologistique.

6.4.3 Le dossier d'enquête publique

Le Dossier d'enquête publique a fait l'objet de 9 observations, dont un doublon (3,41,55,78,95,99, 100,129).

3 portent ou reprennent les analyses de la MRAE (55,99,100)

C'est le cas de la contribution des « Amis de la Terre » (99) qui reprend intégralement les recommandations de la MRAE et de la DDT et demandent qu'elles soient prises en compte, demande de réponse que j'ai moi-même faite lors de l'analyse de l'avis de la MRAE.

A noter la contribution 95, qui parle d'un PDM exemplaire, mais demande également des précisions supplémentaires.

Conclusions sur les observations du public.

Le public s'est intéressé au PDM et s'est exprimé sur le projet.

Aucun avis négatif n'a été émis durant l'enquête sur les actions du PDM, mais énormément de demandes de précisions et compléments à apporter et quelques doutes sur sa faisabilité et sa temporalité, traduisant un projet loin d'être abouti.

La prise en compte des besoins de mobilité liés à l'activité aéroportuaire est un des compléments, de même que la desserte de la Chautagne qui a suscité beaucoup de questions pour tous les modes de déplacements.

7 DEMANDES ET QUESTIONS COMPLEMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

Les demandes et questions portent sur :

- La cohérence du PDM : périmètre, AOM, temporalité
- Le dossier d'enquête : contenu, fond et forme

7.1 Cohérence du PDM soumis à l'enquête

- **Périmètre - AOM**

Pourquoi une enquête publique sur un dossier de PDM, avec pour AOM Grand Lac, portant sur 28 communes alors que le périmètre des actions à mettre en place porte sur l'aire du SCoT de Métropole Savoie?

Le Code Général des collectivités précise que l'EPCI porteur d'un SCoT peut, voir sa compétence élargie pour élaborer un PDM couvrant l'ensemble de son territoire de compétence.

Le SYMOS créé en mars 2024, regroupant Grand Lac, Grand Chambéry et Cœur de Savoie, couvre également le même territoire avec la compétence mobilité.

Pourquoi n'est-il pas porteur du PDM ?

Réponse Grand Lac :

Les EPCI composant Métropole Savoie n'ont pas émis le souhait de doter le porteur du SCoT de la compétence élargie pour élaborer un PDM, tout comme le SYMOS.

Ainsi, il est délicat de répondre à votre interrogation sur le périmètre. Grand Lac dispose de la compétence Mobilité, elle l'exerce et doit réaliser un PDM, ce qu'elle propose aujourd'hui.

Avis CE

Je prends acte de votre réponse et regrette simplement que l'élaboration de ce PDM, fort utile et nécessaire, ait conduit à la création d'une entité territoriale supplémentaire.

- **Temporalité**

Le PDM fixe des objectifs à l'horizon 2030, en se basant sur des données de 2019, qui ont, d'ailleurs fait l'objet de remarques quant à leur ancienneté, alors que l'on est en 2025.

Aucune échéance précisée, aujourd'hui, pour les aménagements préalables à la réalisation des points forts du PDM : le doublement des voies ferroviaires entre Aix et Annecy, la suppression des passages à niveau….pour lesquels Grand Lac n'est qu'un partenaire

La temporalité est-elle réaliste ? La réalité n'est-elle pas plutôt 2025-2035 , intégrant notamment les résultats attendus fin 2025, de la faisabilité et du chiffrage de la convention SERM et la ZFE?

Réponse Grand Lac :

Que le PDM travaillent sur les données de 2019 est volontaire. En premier lieu, les données INSEE complètes disponibles pour l'analyse en matière de mobilité sont de 2021 et ont été publiées en juin 2024 par l'INSEE *(il a été également pris en compte les dernières données de l'EMC²)*, ainsi, compte tenu du temps d'élaboration du PDM seules les données 2020 étaient disponibles mais nous étions alors dans une période de crise sanitaire depuis mars 2020. Ainsi, comparé les données statistiques de l'INSEE avec des comptages routiers de 2020 *(moins de trafic du fait du confinement ou du télétravail incitatif)*

ou de fréquentation des TC *(baisse d'usage des TC du fait du confinement et baisse également imputable à la distanciation sociale)* n'avaient pas de sens. Il a été choisi de se baser sur les données de 2019 dès lors pour l'ensemble du PDM.

Concernant les objectifs du PDM, comme les données utilisées sont de 2019 et que le PCAET fixait une échéance en 2030, et compte tenu qu'un PDM doit être révisé à 5 ans, il a semblé opportun de fixer les objectifs à 10 ans. Néanmoins dans les actions du PDM la temporalité est bien indiquée quand les actions vont plus loin avec une dernière case dans l'échéancier 2030 et +. Pour les résultats attendus fin 2025, il paraît délicat de les mettre en œuvre car une des premières étapes du PDM sera de suivre les actions et les différents indicateurs. Une fois ce tableau de bord en place, il sera possible d'évaluer annuellement les différentes avancées en matière de mobilité.

Pour le fait qu'aucune échéance n'est précisée aujourd'hui sur nombre d'aménagements, comment aurait-il fallu faire ? Ne prendre en considération que les projets avec une date de réalisation arrêtée et risquer, à juste titre, d'être rappelé par les collectivités concernées et la population que des projets impactant la mobilité ne sont pas pris en compte dans le PDM ?

Le PDM indique qu'il faut tendre vers un PLUi HM, or la révision du document d'urbanisme doit se faire en 2030 ce qui permettrait alors d'avoir une vision mobilité / urbanisme cohérente.

Avis CE

Je prends note de votre réponse et réitère ma recommandation d'actualiser ce PDM en fonction des résultats de l'étude SERM, notamment en termes de calendrier « action- échéance », afin que le public qui a intégré l'objectif 2030, ne soit pas trop critique au regard des institutions.

7.2 Contenu du dossier

7.2.1 Conformité avec les 11 points auxquels doit répondre le PDM

La loi LOM. précise les 11 points auxquels doit répondre le PDM.

Beaucoup de points sont traités sur la base de principes sans mesures opérationnelles et/ou renvoyant à des études ultérieures.

2 points sont peu ou pas traités dans le PDM de Grand Lac : les passages à niveau et l'association des professionnels que ce soit pour les livraisons ou pour les déplacements trajet-travail des salariés des entreprises.

Réponse Grand Lac :

Pour les passages à niveau (PN), dans la cadre du projet du Lyon Turin, il est prévu d'augmenter le trafic fret sur le ligne historique Dijon Modane, ligne traversant le territoire de Grand lac en passant par la Chautagne. Ainsi la SNCF prévoit une étude de sécurisation de PN sur cette ligne, seront donc concerné tous les PN de Grand lac sur la ligne Chautagne / Brison / Aix-les-Bains/ Viviers-du-Lac / Voglans.

De plus la commune d'Entrelacs à demander une étude de sécurisation des 2 PN présent sur cette commune.

Avis CE

Concernant les PN : La mise en service du Lyon-Turin, étant prévue en 2032, la sécurisation des PN permettant d'apporter une réalité pour un cadencement ferroviaire ira vraisemblablement au-delà de l'objectif 2030 du PDM, ce qui rejoint ma préconisation précédente.

Concernant l'association des professionnels, pour les livraisons, l'action 3.2 traitent des livraisons sur l'espace public et les besoins d'aires de livraisons privatives sont couverts au sein des 3 PLUi sans nécessité des propositions par le PDM. Pour les déplacements domicile / travail des salariés des entreprises, ce point est bien mis en avant dans les objectifs d'un PDM mais la loi a évolué en la matière et cela est précisé dans l'action 3.6 ou depuis la loi LOM, le Plan de Mobilité Employeur n'est plus obligatoire pour les entreprises de plus de 100 salariés si elle dispose d'un accord d'entreprise sur les mobilités. Or, depuis l'introduction du forfait de mobilité durable (mis également en avant dans l'action 3.6) cela constitue un accord d'entreprise ; Dès lors, mettre en avant la réalisation de Plan de Mobilité Employeur n'a plus de sens depuis que le législateur ne le rend plus forcément obligatoire.

Avis CE

Dont acte.

Je note toutefois que le développement économique du territoire à l'horizon 2030 prévoit plus de 2500 emplois supplémentaires. Il est donc important que les entreprises à venir soient soumises à des règles d'implantation et d'urbanisation en cohérence avec les objectifs du PDM, d'où l'importance de l'action « urbanisme et déplacements »

7.2.2 Sur le fond

Des objectifs louables ; une volonté affichée de gérer la mobilité à l'échelle du territoire de l'unité urbaine avec la formation en 2024 d'un syndicat mobilité regroupant Grand Chambéry, Grand Lac et Cœur de Savoie, mais peu de projets opérationnels

Réponse Grand Lac :

La création d'un syndicat de mobilité est un big bang des transports sur le bassin de vie, mais actuellement il n'est pas possible de mettre en avant les projets opérationnels qui vont en découler.

Néanmoins le PDM avec par exemple la mise en œuvre du Schéma Directeur Cyclable, le développement du covoiturage, les programmes de communication / sensibilisation, la mise en place de navettes estivale pour les plages en lien avec le stationnement payant sur les parkings des plages etc,… sont également des projets opérationnels bien présents dans le PDM.

La mobilité ce initiées pas uniquement les transports collectifs, mais le vélo, la marche, la diminution de l'autosolisme, qui sont autant d'axes forts de ce PDM. Aussi, les améliorations notables qui sont désormais permises avec le SERM et le SYMOS sont des avancées majeures que le PDM a également initiées et qu'il convient de mettre en avant.

Avis CE

Les avancées majeures sont effectivement initiées par le PDM, mais restent à confirmer par de nombreuses études à venir.

Une mise en action avérée : la signature d'une convention SERM qui permettra de disposer fin 2025 de la faisabilité et des coûts des actions du PDM.

Une fragilité : Le PDM repose pour sa compatibilité avec le PCAET sur une action qui n'est pas de la compétence de Grand Lac (mise à 110km/h de l'autoroute) et mise en place d'un cadencement ferroviaire entre Entrelacs-Aix les Bains-Chambéry-Montmélian nécessitant de nombreux investissements et intervenants dont la Région, qui, consultée en tant que PPA n'a pas donné d'avis.

Réponse Grand Lac :

Le PCAET établit un objectif assigné à la baisse des émissions de polluants liés aux transports qui s'affranchit des compétences de telle ou telle collectivité.

Le PDM a montré que les actions proposées permettent de respecter les ambitions du PCAET. Si demain l'Etat ne souhaite pas mettre en œuvre la circulation à 110 Km/h sur l'autoroute cela ne sera pas la responsabilité de Grand Lac mais bien celle de l'Etat de ne pas respecter ses propres objectifs définis dans la loi et repris dans le PCAET de Grand Lac.

Avis CE

Dont acte

Le PDM dépend également des décisions à venir concernant l'usage des voies traditionnelles par le futur Lyon-Turin.

Réponse Grand Lac :

Effectivement, Grand Lac n'est pas seul décisionnaire sur les axes // pôles de mobilités traversant // irriguant son territoire.

Avis CE

D'où sa fragilité

Des absences : la ZFE qui fait actuellement l'objet d'une consultation par voie électronique, de même qu'une étude des émissions de polluants « Budget Carbone » à plusieurs stades du PDM

Réponse Grand Lac :

Effectivement, un paragraphe sera ajouté sur ce sujet de la ZFE dans l'action socle de l'orientation n°1. Un budget carbone à horizon 2050 a été pris en compte dans l'évaluation environnementale.

Avis CE

L'ajout d'un paragraphe sur la ZFE dans l'action socle 1, doit porter sur le principe de la ZFE, et non sur le contenu soumis du 6 au 31 janvier à une Participation du Public par Voie électronique (PPVE), celui-ci étant susceptible d'évoluer.

Conformément au Code des Transports , le PDM doit présenter une étude évaluant les émissions de gaz à effet de serre et des polluants atmosphériques générés par les déplacements sur le territoire qu'il couvre. L'évaluation porte sur les émissions estimées au titre de l'année de réalisation de l'étude et sur les émissions estimées pour l'année médiane de chacune des deux périodes consécutives de cinq ans les plus lointaines pour lesquelles un plafond national des émissions de gaz à effet de serre dénommé « Budget carbone » a été adopté.

Les périodes « budget Carbone » concernées sont 2024-2028 et 2029-2033.

Le PDM présente les émissions en 2019 et 2030.

Je recommande que ces compléments soient apportés.

Ces points suscitent une demande de réponses à apporter avant approbation du PDM

7.2.3 Sur la forme

Les différents documents écrits soumis à enquête traduisent un important travail effectué par Grand Lac et les collectivités locales qui le composent.

Le dossier, toutefois, est dense et s'avère peu lisible pour un public non connaisseur.

Un document intitulé « Aide aux lecteurs » a été rajouté au dossier règlementaire d'enquête, à ma demande.

Les cartographies des différents documents sont pratiquement illisibles. Cela mériterait de disposer d'un jeu de cartographie à plus grande échelle, dans le dossier final approuvé.

Réponse Grand Lac :

Pour pallier la difficulté de lecture des cartes, pour celles produites par le PDM, un téléchargement de chaque carte sera possible au format pdf.

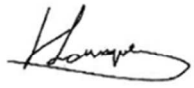
Avis CE

Dont acte

A Annecy le 10 janvier 2025

La commissaire enquêtrice

Larroque Françoise



Le représentant de Grand Lac



Florian MAITRE,
Vice-Président délégué aux déplacements,
à l'intermodalité et au projet de territoire

PLAN DE MOBILITE

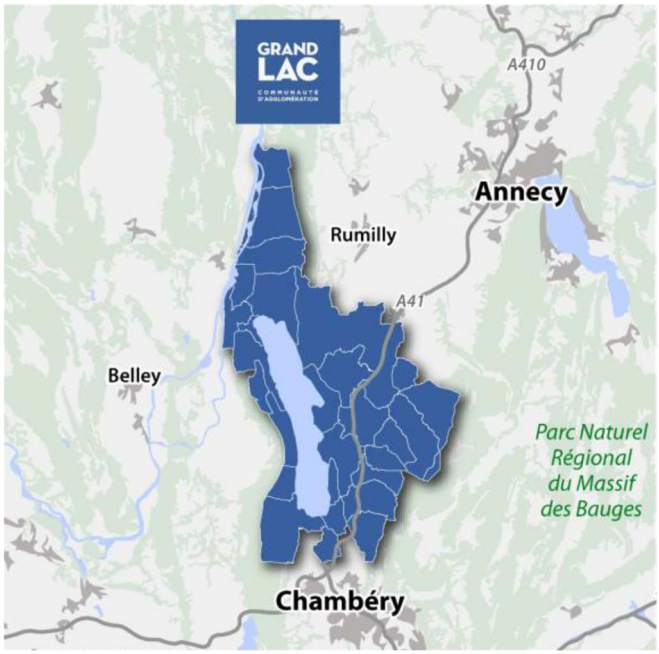
DE GRAND LAC

Enquête publique

TA N° E 24000130/38

du 18 novembre 2024

au 3 janvier 2025



Avis et conclusions motivées

LARROQUE Françoise – Commissaire enquêtrice

Monsieur le Président du Tribunal administratif de Grenoble a désigné, par ordonnance E24000130/38 datée du 31 juillet 2024, Madame Françoise LARROQUE comme commissaire enquêtrice titulaire et M Jean CAVERO comme suppléant pour l'enquête relative au Plan de Mobilité (PDM) de Grand Lac.

Ce projet concerne l'ensemble de 28 communes situées sur le territoire de cette communauté de communes : Aix-les-Bains, Bourdeau, Le Bourget-du-Lac, Brison-Saint-Innocent, La Chapelle du Mont du Chat, Chanaz, Chindrieux, Conjux, Drumettaz-Clarafond, Entrelacs, Grésy-sur-Aix, La Biolle, Le Montcel, Méry, Motz, Mouxy, Ontex, Pugny-Chatenod, Ruffieux, Saint-Offenge, Saint-Ours, Saint-Pierre-de-Curtille, Serrières-en-Chautagne, Tresserve, Trévignin, Vions, Viviers-du-Lac, Voglans.

Le 18 octobre 2024, a été signé **l'arrêté n° 2024-36** par Monsieur le Président de la communauté de Communes Grand Lac, prescrivant l'enquête publique relative au Plan de Mobilité de Grand Lac.

L'enquête publique s'est déroulée du 18 novembre 2024 à 9 h au 3 janvier 2025-17h, soit durant 47 jours consécutifs intégrant les vacances de Noel 2024 de 2 semaines.

Durant cette période, le public a pu consulter le dossier d'enquête, sous forme papier dans les lieux d'enquête, soit dans les 28 communes concernées de Grand Lac et à Grand Lac, siège de l'enquête, ainsi que sur le registre dématérialisé.

Il a pu apporter des observations :
- sur les registres d'enquête papier aux heures d'ouverture au public des lieux d'enquête et de Grand Lac,
- sur le registre dématérialisé, à toute heure, durant la période d'ouverture de l'enquête,
- en adressant des courriers à la commissaire enquêtrice : courriers annexés au registre d'enquête du siège de l'enquête, au fur et à mesure de leur arrivée,
- par mail dédié à l'enquête publique.

Les mails, courriers reçus, ainsi que les observations déposées sur les registres papier, ont été mis sur le registre dématérialisé au fur et à mesure de leur arrivée, et portés ainsi à la connaissance du public.

Pour mener à bien l'enquête, la commissaire enquêtrice a procédé aux différentes étapes suivantes :
- Analyse du dossier d'enquête (complétude et contenu) et des modalités d'information du public ;
- Participation à une réunion de présentation du projet et de préparation de l'enquête avec le Vice-Président de Grand Lac délégué aux déplacements, à l'intermodalité et au projet de territoire ;
- Reconnaissance de terrain
- Entretien téléphonique avec la DDT et réunion en visio-conférence avec Metropole Savoie ;
- Analyse des avis des Personnes Publiques Associées et consultées (PPA et PPC), de la MRAE;
- Réception du public au cours de 8 permanences ;
- Analyse des observations, mails et courriers du Public ;
- Rédaction et présentation du procès-verbal de synthèse au cours d'une réunion à Grand lac, le 10/01/2025 ;
- Prise en compte du mémoire en réponse de Grand Lac et des compléments d'information recueillies auprès des organismes et services contactés pour émettre avis et conclusions motivées en toute connaissance de cause.

Le rapport traite de ces différentes étapes, les conclusions motivées et avis qui suivent en sont la synthèse.

1 CONCLUSIONS RELATIVES AU CONTEXTE DU PDM

Grand Lac est limitrophe au Sud de la communauté d'agglomération de Chambéry, Chambéry Métropole dont le bassin d'emploi génère de nombreux échanges et besoins de mobilité.
Il est, par ailleurs traversé par un axe routier majeur l'A41 qui relie Lyon et Grenoble aux Savoie et à Genève en Suisse, par Chambéry et Annecy.
Stations touristiques des Savoie, pôles d'emploi d'Annecy et de Genève sont également sources de nombreux déplacements.
Son cadre de vie qui allie lac et montagne lui confère un dynamisme économique et touristique. Il s'en suit des besoins de mobilité actuels importants et qui seront croissants dans le futur.

Grand Lac, par le biais de ses compétences, œuvre déjà pour une maîtrise et une préservation de son environnement afin d'offrir à ses habitants une bonne qualité de vie : le Plan Climat-Air-Energie territorial (PCAET) approuvé fixe des objectifs de qualité d'air et de réduction d'émissions atmosphériques , les plans locaux d'urbanisme (PLUI) organisent la maîtrise du développement territorial, source de besoins de mobilité.

L'organisation de la mobilité actuelle et future est un enjeu majeur pour le territoire et sa qualité : décarbonatation des déplacements, diminution des gaz à effet de serre avec le développement des mobilités douces et la maîtrise territoriale. C'est l'objectif d'un Plan de Mobilité (PDM).

Le PDM est obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000habiants au sens de l'INSEE, à savoir l'unité urbaine (ou pour les territoires coupant une telle agglomération).

Le plan de mobilité de Grand Lac est un projet de mobilité durable pour :

- Définir une stratégie globale des déplacements à l'échelle de l'agglomération et en lien avec les polarités voisines
- Améliorer les conditions de circulation, de stationnement et de sécurité routière,
- Intégrer la mobilité dans une vision prospective en lien avec les projets de territoire,
- Disposer des incidences concernant la qualité de l'air avec la réalisation d'une évaluation environnementale du PDM.

Le PDM vise à :

- évoluer de la prédominance de l'automobile à un rééquilibrage modal,
- assumer la croissance démographique de Grand Lac sans subir de conséquences environnementales grâce à un volume de déplacements automobiles contenu.

Les objectifs en matière de répartition modale sont les suivants :

- un doublement de la part modale cycliste : de 3 à 6%
- une augmentation de 5 à 8% des transports collectifs
- une baisse globale de 6% de la part de la voiture avec une réduction du taux de voitures conducteur de 8% et une augmentation de 2% de la part des voitures passager
- une stabilisation de la part modale de la marche à 28% et des autres modes à 3%.

Les objectifs du PDM en termes de réduction des flux de déplacement sont les suivants : stabiliser les déplacements en voiture tout en absorbant la hausse démographique avec une hausse sensible des déplacements en vélo (+137%), un développement du covoiturage (+37%) et une montée en puissance du réseau bus (+90%).

Le plan d'action du PDM s'est appuyé sur 26 actions réparties selon 3 orientations qui structurent la mobilité future auxquelles sont associées 3 actions socle. :

- **Orientation n°1** : réduire l'usage de la voiture et apaiser la ville en agissant sur l'espace public :

  Action socle : Evolution du réseau viaire,

- **Orientation n°2** : développer l'offre et les services pour favoriser l'usage des modes alternatifs

  Action socle : Création d'un Service Express Régional Métropolitain (SERM),

- **Orientation n°3** : Définir un cadre règlementaire lisible par tous pour agir sur les mobilités

  Action socle : Aller vers un syndicat mixte cohérent à l'échelle d'un bassin de vie

Le SERM est une des actions majeures pour faire évoluer la mobilité avec la création, entre autres, de pôles d'échange de mobilité (PEM) au niveau des 6 gares ferroviaires présentes sur le territoire et d'assurer des liaisons ferroviaires cadencées sur ce territoire.

Le SYMOS est également une action majeure pour la coordination des actions mobilité entre les collectivités territoriales de l'unité urbaine, agissant jusque-là séparément.

Les résultats du PDM au regard de la qualité de l'air et des émissions atmosphériques

A l'horizon 2030, les effets cumulés de l'évolution du parc automobile et de la réalisation du PDM permettront de réduire fortement les polluants atmosphériques : Nox (-58%), PM10 (-72%) et PM2,5 (-20%), en phase avec le PCAET.

Quant aux gaz à effet de serre, la réduction des km parcourus en voiture particulière ne répond pas à elle seule aux objectifs du PCAET assignés à la mobilité qui est une réduction de 32% entre 2015 et 2030 pour les GES. Néanmoins, le PDM dans son action socle sur le réseau viaire souhaite la mise en place d'une limitation à 110 km/h sur l'A41 dans la traversée de Grand Lac. Cette mesure qui n'est pas de la compétence de Grand Lac conduirait à une diminution de 30% des GES, et d'être en phase avec le PCAET.

Je note que :

- *Le PDM prend largement en compte la problématique des déplacements à l'échelle de l'unité urbaine*, et intègre donc bien les territoires environnants de Grand Lac, tels que voulus par la loi LOM. : Le SYMOS regroupant Grand Lac, Grand Chambéry et Cœur de Savoie, a été créé en mars 2024,
- *La mise en place du SERM* a déjà franchi un premier palier en étant pris en compte le 27 juin 2024 par le ministère des transports ce qui est une garantie d'avancement du projet.
- *L'étude de préfiguration du SERM* est en cours afin de préciser les coûts d'investissements et de fonctionnement du service et d'arrêter le contour opérationnel du SERM tout en arrêtant, les besoins opérationnels, la gouvernance, la temporalité et le financement pour une mission devant être achevée pour fin 2025.
- *L'analyse environnementale du PDM* met en évidence une très faible incidence sur l'environnement et propose des mesures de réduction et d'évitement limitées en nombre et dont la mise en œuvre n'est pas problématique.

Au vu des éléments précédents, la commissaire enquêtrice considère que le PDM apportera, à terme, des améliorations significatives pour la qualité de vie de la population.

Les propositions d'outils et d'aménagements, bien que, pour les plus importants à l'état d'ébauches, permettront de répondre aux besoins d'un territoire sous-pression.

De nombreux aménagements ponctuels, notamment en matière de pacification de l'espace public et de mobilité douce, peuvent, quant à eux, être opérationnels rapidement.

2 CONCLUSIONS RELATIVES A L'ORGANISATION ET AU DEROULEMENT DE L'ENQUETE

- **L'enquête s'est déroulée dans de bonnes conditions matérielles**

Bureaux et salles ont été attribués permettant la confidentialité. De même a été mis à disposition un ordinateur dans chaque lieux de permanence permettant au public de visualiser le dossier sur le registre dématérialisé et de faire des observations sur ce dernier.
Les permanences se sont globalement bien déroulées. On rappellera toutefois que beaucoup de personnes sont venues aux permanences pour de simples renseignements sur le PDM.

- **Une information du public diversifiée allant bien au-delà de l'information règlementaire**

L'information auprès du public a été faite règlementairement dans deux journaux d'annonces légales.

Les avis d'information de l'enquête publique ont été affichés dans les 28 communes et au siège de Grand Lac.

Les communes ont inséré sur leur propre site une information relative à l'enquête publique (lien pour accès au registre dématérialisé). Grand Lac également et, de plus, 4 articles de presse ont été publiés échelonnés pendant la durée de l'enquête.

- **Une faible fréquentation du public lors des permanences, mais de nombreuses observations sur le registre dématérialisé**

19 personnes sont venues aux permanences.

Au total, ce sont **147 contributions** (registres papier, mails, lettres et registre dématérialisé) que la commissaire enquêtrice a eu à traiter**, correspondant à 241 observations thématiques,** chaque contribution pouvant contenir des observations sur plusieurs thèmes différents.
Si l'on ajoute à l'ensemble des contributions, les consultations du registre dématérialisé **qui se sont élevées à 532 visualisations de documents et à 491 téléchargements de documents,** il est permis de conclure que la participation du public a été bonne.

Au vu des éléments précédents, la commissaire enquêtrice considère que l'information du public a été efficace, même si elle reste toujours perfectible, et que l'enquête publique a suscité un véritable intérêt de la part du public.

3 CONCLUSIONS AU REGARD DES AVIS, OBSERVATIONS ET DES REPONSES APPORTEES

- **Avis des institutionnels et des personnes Publiques Associées (PPA et PPC) : aucun avis défavorable mais de nombreuses demandes**

Grand Lac a répondu favorablement à de nombreuses demandes de compléments de la MRAE portant sur :

- *La ZFE-m* : ajout dans le PDM d'un paragraphe sur le sujet de la ZFE dans l'action socle de l'orientation n°1.
- *La baisse des gaz à effet de serre* :. Des compléments seront apportés dans l'analyse environnementale par thématique, précisant la situation en cas d'aménagement ou non.
- *La Territorialisation des zones impactées par le PDM* : ajouts de cartographies dans l'analyse environnementale
- *Les mesures ERC suggérées dans l'évaluation environnementale* : ajouts dans le PDM avant son approbation, à la fin des fiches action
- *Les Centres de distribution urbains (CDU)* : Ajout de précisions dans l'analyse environnementale par thématique et rappel, dans la fiche action, de la séquence ERC à développer en phase opérationnelle

Concernant les éléments qui ne relèvent pas du PDM (A41, échangeur autoroutier, aéroport), Grand Lac renvoie aux organismes décisionnaires compétents.

En matière de liaisons urbanisme et déplacements, Grand Lac renvoie aux documents d'urbanisme (PLUiHD) à venir qui incluront les volets mobilité et Habitat , avec des règles de stationnement adaptées

Les compléments qui seront apportés au PDM, prennent en compte également les points importants soulevés par les PPA . Ils mettent en évidence que les actions majeures déclinées au niveau des principes dans le PDM, sont déjà en cours (SYMOS, Etude SERM) , ce qui contribue à apporter de la crédibilité au PDM, qui ne présente, à l'heure actuelle, que peu d'actions opérationnelles.

- **Des observations du public portant sur tous les modes de déplacement**

Les transports en commun et bus représentent le premier thème, suivi par tout ce qui a trait au vélo et pistes cyclables. Cela correspond aux modes et moyens de déplacements à la disposition de la population en situation actuelle. Globalement, il ressort une demande générale de meilleure couverture du territoire, de meilleures conditions de sécurité pour les itinéraires cyclables et des propositions qui sont en totale résonnance avec les actions du PDM**.**

Tout ce qui a trait aux voiries, au mode ferroviaire et aux circulations piétonnes sont des sujets qui génèrent également des observations mais en moindre quantité, de même que le covoiturage et l'autopartage ;

A noter un nombre notable d'observations portant sur l'aéroport et ses nuisances. L'aéroport a été un sujet polémique dans la mesure où il est exclu du PDM et qu'il focalise les oppositions.

Aucun avis négatif n'a été émis durant l'enquête sur les actions du PDM, mais énormément de demandes de précisions et compléments à apporter et quelques doutes sur leur faisabilité et leur temporalité, traduisant un projet loin d'être abouti.

La prise en compte des besoins de mobilité liés à l'activité aéroportuaire est un des compléments à apporter, de même que la desserte de la Chautagne et de Technolac qui ont suscité beaucoup de questions pour tous les modes de déplacements.

Grand Lac a répondu à l'ensemble des observations du public et s'est engagées à les transmettre aux services gestionnaires ou aux collectivités compétentes.

Ces observations ne conduisent toutefois pas à des ajouts au projet de PDM.

- **Des observations de la commissaire enquêtrice relayant quelques fois celles de la MRAE, des PPA-PPC et celles du Public, sur lesquelles il a été demandé à Grand Lac de se positionner dans son mémoire en réponse**

Les remarques portent sur :

- **La cohérence territoire du PDM- AOM :**

  Le PDM, avec pour AOM Grand Lac, porte sur 28 communes alors que le périmètre des actions à mettre en place porte, lui, sur l'aire du SCoT de Métropole Savoie que la loi permet d'être AOM par extension de ses compétences.

  Le transfert de la compétence mobilité n'a pas été souhaité par Grand Lac. La cohérence et la coordination des actions à venir a donc nécessité la création d'une entité supplémentaire, le SYMOS en 2024, regroupant Grand Chambéry, Grand Lac et Cœur de Savoie. Ceci traduit une volonté affichée de gérer la mobilité à l'échelle du territoire de l'unité urbaine.

- **La temporalité**

  Le dossier PDM s'appuie sur des données de 2019 avec pour objectif 2030, alors que l'on est déjà en 2025, ce qui conduit à un questionnement sur la temporalité de certaines actions du PDM.

  Grand Lac justifie ce choix pour une cohérence avec l'objectif de 2030 du PCAET et précise que l'échéancier du PDM prévoit 2030 et plus.

- **Le contenu du dossier**

  Au regard des 11 points auxquels, règlementairement doit répondre un PDM, les PN, nombreux sur le territoire et leur sécurisation, sont insuffisamment abordés, compte tenu du fait que le PDM prévoit des cadencements importants de liaisons ferroviaires.

  Grand Lac précise que la réalisation du Lyon -Turin est associé à la mise en sécurité des PN sur son tracé par la SNCF, ce qui concerne une grand majorité des PN, et que 2 communes non concernées ont des projets de sécurisation.

  Des absences **:** la ZFE qui fait actuellement l'objet d'une consultation par voie électronique, de même qu'une étude des émissions de polluants « Budget Carbone » à plusieurs stades du PDM

  Grand Lac répond qu'un paragraphe sera ajouté concernant le sujet de la ZFE dans l'action socle de l'orientation n°1 et qu'un budget carbone à horizon 2050 a été pris en compte dans l'évaluation environnementale, ce qui ne correspond pas, pour ce dernier point à ce qui est demandé.

- **La nécessité de nombreux partenariats qui lui confèrent une certaine fragilité, mais aussi une mise en action avérée**

  + Le PDM repose pour sa compatibilité avec le PCAET sur une action qui n'est pas de la compétence de Grand Lac (mise à 110km/h de l'autoroute) et la mise en place d'un cadencement ferroviaire entre Entrelacs-Aix les Bains-Chambéry-Montmélian nécessitent de nombreux investissements et partenaires, dont la Région, la SNCF…

  + La signature d'une convention SERM qui permettra de disposer fin 2025 de la faisabilité et des coûts des actions du PDM et de passer ainsi à des actions opérationnelles, actuellement peu présentes dans le PDM.

Au vu des observations précédentes et du mémoire en réponse de Grand Lac, la commissaire enquêtrice précise que :

- **Grand Lac a répondu favorablement à un grand nombre des observations et demandes** et que l'enquête publique a donc, pour ce projet de PDM, rempli pleinement son rôle.
- Les ajouts au projet de PDM qui seront apportés par Grand Lac, avant approbation, sont en totale adéquation avec les orientations et objectifs du PDM.

4 AVIS ET CONCLUSIONS MOTIVEES

Le projet de PDM de Grand Lac témoigne d'une vraie volonté de faire évoluer la mobilité sur le territoire de l'unité urbaine en prenant en compte ses spécificités, ses atouts et ses contraintes.

Le tableau suivant synthétise les points forts et faibles de ce PDM.

Thèmes	Les points forts	Les points faibles
Elaboration du PDM	Une concertation avec les élus de chaque commune sur les différents thèmes de la mobilité qui s'est échelonnée sur 4 ans Près d'une cinquantaine de réunions pour son élaboration La mise en place d'un atelier citoyen sur le thème de la mobilité, dont les conclusions ont alimenté le PDM	Des données de base anciennes et un PDM à l'horizon 2030, avec approbation attendue en 2025.
Objectifs du PDM	Sur un territoire soumis à une forte pression démographique et économique, **le PDM décline la mobilité future à l'échelle de l'unité urbaine** pour améliorer la qualité de vie de ses habitants et réduire la pollution de l'air et les gaz à effet de serre en accord avec le PCAET, en visant à : - évoluer de la prédominance de l'automobile à un rééquilibrage modal, - assumer la croissance démographique de Grand Lac sans subir de conséquences environnementales grâce à un volume de déplacements automobiles contenu. La réalisation du PDM permettra d'atteindre les objectifs du PCAET pour la pollution atmosphérique .	L'atteinte de ces objectifs nécessitent une offre importante de moyens alternatifs diversifiés qui ne pourront être rapides pour certains. Certains existent déjà et sont déjà mis en œuvre en grande partie (schéma départemental cycliste) ou peuvent être réalisés à court terme (aménagement de l'espace public) D'autres sont à venir et nécessitent encore de nombreuses études Pour les gaz à effet de serre, les objectifs du PCAET nécessitent une action hors PDM : la mise à 110 km/h de l'A41 sur le territoire
Les actions du PDM	**Deux actions phares :** - **la création du SYMOS**, regroupant les 3 collectivités territoriales de l'unité urbaine pour la coordination des actions de mobilité - **le SERM** pour le développement de liaisons ferroviaires cadencées entre les pôles urbains du territoire. **Une mise en action avérée :** - **SYMOS et SERM** existent depuis 2024	Peu d'actions opérationnelles relevant de ces actions phares Des actions à mettre en œuvre qui nécessitent un grand nombre de partenaires et des aménagements préalables à réaliser hors de compétence Grand Lac, d'où une certaine fragilité du PDM dans ses actions et sa temporalité.

	- **La signature d'une convention SERM** qui permettra de disposer fin 2025 de la faisabilité et des coûts des actions du PDM et de passer ainsi à des actions opérationnelles, actuellement peu présentes dans le PDM. **Des actions qui optimisent les infrastructures existantes et limitent le besoin de nouveaux aménagements** - Développement des pôles d'échanges multimodaux au niveau des gares ferroviaires existantes - Requalification des espaces publics existants pour limiter l'usage de la voiture et favoriser les modes alternatifs	Des aménagements pour les TC dans le PDM qui visent essentiellement à faciliter leur circulation (priorité au feux, voie dédiée sur giratoire…) mais peu de précisions apportées sur la réalisation de voies en site propre. Une action manquante : la ZFE-m relevée par la MRAE et La DDT. Grand Lac a avancé depuis l'arrêt du PDM sur la ZFE. Elle a fait l'objet d'un PPVE (Participation du Public par Voie Electronique) en janvier 2025. Grand lac s'engage à rajouter un paragraphe sur ce thème dans le PDM soumis à approbation. De même, l'information relative au respect du PDM des « budgets Carbone » est à compléter
Environnement	Le PDM a une très faible incidence sur l'environnement et Grand Lac propose que les mesures de réduction et d'évitement de l'analyse environnementale soient intégrées au PDM . Ces mesures sont limitées en nombre et leur mise en œuvre n'est pas problématique.	
Enquête publique	**Une concertation du public** diversifiée et efficace. **Une enquête publique qui s'est déroulée dans de bonnes conditions,** avec peu de fréquentation aux permanences mais de nombreuses observations déposées le registre dématérialisé. **Une bonne écoute de Grand Lac aux remarques et observations** avec intégration dans le PDM de plusieurs demandes .	**Un dossier dense peu lisible pour le public:** Cartes illisibles notammenrt. Grand Lac propose de rajouter un jeu de cartes plus lisibles dans le document soumis à approbation

Le Bilan

Compte tenu des points forts et des points faibles du projet, la commissaire enquêtrice considère que le PDM élabore la stratégie de la mobilité sur le territoire à moyen et long terme , même si à ce jour, celle-ci est à l'état d'initiation plus que de réalisation.

Le PDM apportera, à terme, une amélioration de la mobilité sur le territoire, couplée à une amélioration de la qualité de vie au regard de la pollution . **Il est, donc, d'intérêt général.**

La commissaire enquêtrice donne un AVIS FAVORABLE au projet de PDM.

Cet avis est assorti d'1 réserve et de 2 recommandations.

RESERVE

L'ajout d'un paragraphe sur la ZFE dans l'action socle 1, doit porter sur le principe de la ZFE, et non sur le contenu soumis du 6 au 31 janvier à une Participation du Public par Voie électronique (PPVE), celui-ci étant susceptible d'évoluer.

RECOMMANDATIONS

Recommandation n°1 :

Conformément au Code des Transports , le PDM doit présenter une étude évaluant les émissions de gaz à effet de serre et des polluants atmosphériques générés par les déplacements sur le territoire qu'il couvre. L'évaluation porte sur les émissions estimées au titre de l'année de réalisation de l'étude et sur les émissions estimées pour l'année médiane de chacune des deux périodes consécutives de cinq ans les plus lointaines pour lesquelles un plafond national des émissions de gaz à effet de serre dénommé « Budget carbone » a été adopté.

Les périodes « budget Carbone » concernées sont 2024-2028 et 2029-2033.

Le PDM présente les émissions en 2019 et 2030.

La commissaire enquêtrice recommande que ces compléments soient apportés.

Recommandation n°2 :

La commissaire enquêtrice recommande d'actualiser le PDM lorsque les résultats de l'étude SERM seront connus, notamment en termes de calendrier « action- échéance », afin que le public qui a intégré l'objectif 2030, ne soit pas trop critique au regard des institutions.

Recommandation n°3

La commissaire enquêtrice recommande que le dossier d'approbation du PDM intègre bien la totalité des engagements pris par Grand lac, dans son mémoire en réponse.

A Annecy le 1er février 2025

La commissaire enquêtrice
F. LARROQUE



PLAN DE MOBILITE

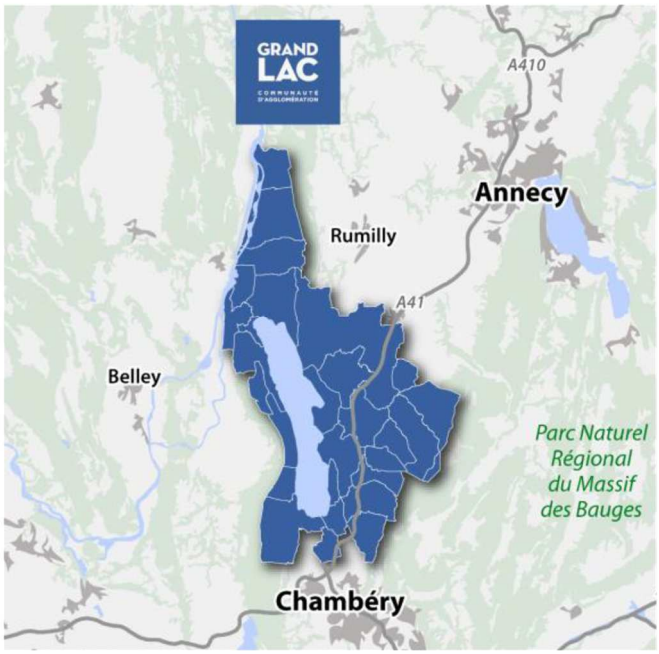
DE GRAND LAC

Enquête publique

TA N° E 24000130/38

du 18 novembre 2024

au 3 janvier 2025



ANNEXES

LARROQUE Françoise – Commissaire enquêtrice

ANNEXES

Annexe 1: PV de synthèse et réponse en mémoire de Grand Lac
Annexe 2: certificats d'affichage des communes

ANNEXE 1



Plan de Mobilité

Mémoire en réponse au procès verbal de synthèse du 10 janvier 2025 de Mme LARROQUE Françoise – Commissaire enquêtrice

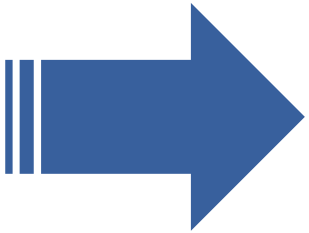
item
CONSEIL EN MOBILITÉ

Soberco
environnement
INGÉNIERIE & CONSEILS

Que contient le **mémoire en réponse ?**

Sur le procès verbal de synthèse du 10 janvier 2025

Mme Larroque – Commissaire enquêtrice de l'enquête publique du PLM de Grand Lac – a souhaité dans son PV de synthèse des compléments // retours sur les avis récoltés lors de la consultation des personnes publiques associées (PPA) ainsi que ceux recueillis lors de l'enquête publique.

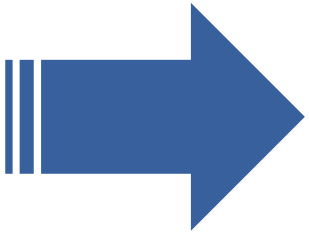


PARTIE 1

NB : les retours aux questionnements / précisions demandées par Mme la Commissaire Enquêtrice de Grand Lac sont identifiés **en gras et en bleu dans le document pour en faciliter la lecture**

Sur les avis des personnes publiques associées

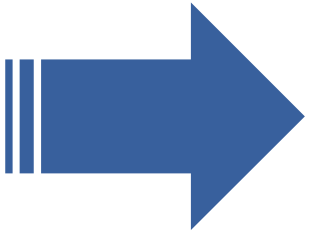
Un retour a été fait sur l'ensemble des remarques émises par les PPA et présenté pour chaque collectivité répondante.



PARTIE 2

Sur les avis recueillis lors de l'enquête publique

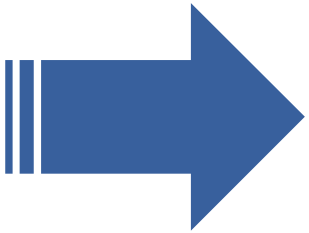
Un retour a été fait sur la base de l'analyse de Mme la Commissaire enquêtrice avec les commentaires attendus en retour ou en complément de la part de Grand Lac.



PARTIE 3

Une synthèse des éléments pris en compte dans le PLM en amont de son approbation en Conseil Communautaire

Il a été précisé ici les éléments pris en compte et la réponse apportée aux PLM et à ses annexes en identifiant le texte / illustration concerné et la page au sein des documents concernés.



PARTIE 4

PARTIE 1

1. CONTEXTE

L'enquête publique porte sur le projet de Plan de Mobilité (PDM) de Grand Lac arrêté par le conseil communautaire le 9 juillet 2024.

Monsieur le Président du Tribunal administratif de Grenoble a désigné, par ordonnance E24000130/38 datée du 31 juillet 2024, Mme LARROQUE Françoise, commissaire titulaire, et M. CAVERO Jean , commissaire suppléant, pour mener l'enquête publique relative au PLM de Grand Lac.

Ce projet concerne l'ensemble des 28 communes situées sur le territoire de cette communauté de communes : Aix-les-Bains, Bourdeau, Le Bourget-du-Lac, Brison-Saint-Innocent, La Chapelle du Mont du Chat, Chanaz, Chindrieux, Conjux, Drumettaz-Clarafond, Entrelacs, Grésy-sur-Aix, La Biolle, Le Montcel, Méry, Motz, Mouxy, Ontex, Pugny-Chatenod, Ruffieux, Saint-Offenge, Saint-Ours, Saint-Pierre-de-Curtille, Serrières-en-Chautagne, Tresserve, Trévignin, Vions, Viviers-du-Lac, Voglans.

2. DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE, PUBLICITÉ, ORGANISATION (ARRÊTÉ, PERMANENCES…)

Conformément à l'arrêté **n° 2024-36** du Président de la communauté de Communes Grand Lac, l'enquête publique s'est déroulée pendant 47 jours consécutifs intégrant les vacances de Noel 2024 de 2 semaines, du lundi 18 novembre 2024 à 9 h au vendredi 3 janvier 2025 17h. Après regroupement de tous les registres et intégration au registre dématérialisé de toutes les contributions et de leurs pièces jointes, les registres d'enquête ont été clos le mercredi 7 janvier 2025.

- **Publicité,**

Les avis ont été publiés dans les journaux d'annonces légales Le Dauphiné Libéré et l'Hebdo des Savoie conformément à la réglementation.

- 15 jours avant le début de l'enquête : le jeudi 31 octobre 2024
- Dans les 8 jours suivant l'ouverture de l'enquête : les jeudi 21 et mardi 26 novembre 2024

Les affiches jaunes format A2 ont été distribuées aux communes.

Une information sur les sites internet et les réseaux sociaux des communes, avec un lien permettant d'accéder au registre dématérialisé, a été mise en place.

De plus, plusieurs articles de presse ont été publiés durant l'enquête sur Savoie-news le 20/11/2024, Hebdo des Savoie le 21/11/2024, le Dauphiné Libéré le 24/11/2024 et Le Dauphiné libéré du 19/12/2024.

- **Organisation**

Les 8 permanences ont été tenues selon le planning publié,1 au siège de l'enquête (Grand Lac -Aix les Bains), 2 dans la ville centre d'Aix-Les-Bains, 1 dans les villes proches du Bourget-du-Lac, Grésy-sur-Aix et Drumettaz-Clarafond, 1 à Chindrieux en Chautagne et 1 à Entrelacs dans l'Albanais.

- **Dépôt des observations**

Les supports pour participer à l'enquête ont été régulièrement disponibles pendant toute la durée de l'enquête. Les observations écrites (registres papier, courrier à Mme la commissaire enquêtrice, mail sur l'adresse dédiée, ou directement déposées en ligne) ont été mises en ligne sur le registre dématérialisé.

3. CONTRIBUTIONS RECUEILLIES

3.1 Évaluation quantitative de la participation du public

Au cours de l'enquête, le public a eu la possibilité de s'exprimer soit oralement en venant à la rencontre de la commissaire enquêtrice au cours des 8 permanences tenues, soit par courrier postal ou électronique, soit encore par écrit sur les registres mis à leur disposition dans chacune des 28 communes impliquées dans le PDM, ainsi qu'au siège de Grand Lac.

Lors des permanences, la commissaire enquêtrice a reçu 19 personnes**,** la plupart venues se renseigner sur le projet de PLM, mais aussi pour formuler des demandes hors objet de l'enquête ou encore pour me faire part d'un certain nombre d'observations qui ont l'objet d'une contribution écrite

Le registre dématérialisé a fait l'objet de 532 visualisations de documents et de 491 téléchargements de documents

Le registre numérique a enregistré un total de **137 contributions** comprenant :

- 109 contributions déposées directement sur le registre dématérialisé ;
- 10 contributions adressées par courriers électroniques via l'adresse dédiée;
- 16 contributions écrites dans les registres papier, numérisées et mises en ligne.
- 1 courrier numérisé et mis en ligne
- 1 contribution orale numérisée puis mise en ligne par son auteur

128 ont pu être visualisées par le public, les derniers scans des registres papier des communes n'ayant pu être mis sur le registre avant le 3/01/2025 17H.

Les contributions étaient parfois multithématiques. Ainsi, pour faciliter l'analyse, la commissaire enquêtrice a séparé les contributions en observations, chacune s'exprimant sur une thématique. C'est au final un total de **241 observations thématiques** que la commissaire enquêtrice a recensées et analysées.

Toutes les observations sont rassemblées au sein d'un tableau Excel récapitulatif général, en annexe de ce document.

3.2 Répartition thématique des observations recueillies

Les contributions ont été décomposées selon 12 thèmes, objets du PDM, auxquels se sont ajoutés les thèmes « aéroport », au vu du nombre d'observations reçues et « divers- autres », répondant à des observations générales ou hors objet de l'enquête.

Thème	A41	Aéroport	Chemins espaces piétions	Covoiturage-autopartage	Dossier Enquête publique	Divers-Autres	Pôles Echanges Multimodaux	Stationnement	Transports en commun -Bus	Train-SERM	Urbanisme	Vélo-Pistes Cyclables	Voiries	Zone à faibles émissions
Code	A41	APT	CH-EP	CV-AP	DO-EP	DVA	PEM	ST	TC-B	TER-SERM	URBA	VPC	VR	ZFE
Nb obs	10	26	13	6	9	26	6	14	54	16	7	30	19	5

Les transports en commun et bus représentent le premier intérêt, suivi par tout ce qui a trait au vélo et pistes cyclables. Cela correspond aux modes et moyens de déplacements à la disposition de la population en situation actuelle.

L'aéroport représente, lui, un sujet polémique dans la mesure où il a été exclu du PDM.

Tout ce qui a trait aux voiries, au mode ferroviaire et aux circulations piétonnes sont des sujets qui génèrent des observations mais un peu moindres.

Si l'on ajoute à l'ensemble des contributions, les consultations du registre dématérialisé **qui se sont élevées à 532 visualisations de documents et à 491 téléchargements de documents,** il est permis de conclure que la participation du public a été bonne.

3.3 Les observations de la MRAE, des personnes publiques associées et des communes

Les remarques, recommandations ou réserves émises par la MRAE, les personnes publiques associées au titre de l'Art. L.153-16 du Code de l'Urbanisme, ont été jointes au dossier d'enquête. Il en a été fait une lecture attentive. Les observations du public faites dans le cadre de l'enquête font parfois écho aux problématiques soulevées par les personnes publiques.

3.3.1 La MRAE

La MRAE a fait une analyse détaillée du dossier très critique Il ressort que de nombreux compléments au projet de PDM sont recommandés par la MRAE.

Ils ressortent de trois ordres :

- Compléments à vocation simplement de bonne information du public,
- Compléments d'approfondissement des actions et/ou impacts du projet de PDM, et notamment de l'aéroport et de la ZFE-m,
- Compléments relatifs à des mesures à mettre en œuvre dans une optique de compatibilité applicables aux PLUI : règles de stationnement, territorialisation de l'urbanisation.

La prise en compte de ces compléments avant approbation fait l'objet d'un questionnement de la part de la commissaire enquêtrice et j'invite Grand Lac à apporter des réponses en fonction de leur importance et de l'avancement actuel des études.

Réponse Grand Lac :

Grand Lac a réalisé une analyse détaillée des recommandations de la MRAe qui se trouve en partie 2 du présent document et qui traite le retour des remarques issus de tous les avis reçus lors de la consultation des Personnes Publiques Associées.

3.3.2 Les PPA

A l'issue de l'enquête, 5 PPA ont donné un avis : les Services de l'Etat, Chambéry Métropole, Grand Chambéry, la Chambre d'Agriculture et le Département.

Aucun avis défavorable n'est exprimé. Toutefois, réserves, recommandations et nombreuses demandes de compléments sont associées à ces avis.

On notera une convergence des avis des services de l'Etat et de la MRAE au regard des :

- Aspects opérationnels peu développés et notamment au regard de l'aéroport et de la ZFE-m qui nécessiteraient précisions et compléments à apporter
- L'insuffisance de prescriptions règlementaires du PDM, dans le cadre de la mise en compatibilité future PDM/PLUI : stationnement, urbanisation

L'ensemble des PPA souligne, toutefois, la qualité du travail effectué même si des ajouts et compléments sont demandés.

J'invite Grand Lac à apporter les éléments demandés avant approbation du PDM.

Réponse Grand Lac :

Grand Lac dans la partie 2 de ce document a apporté une réponse aux éclaircissements // remarques // recommandations émises par les PPA.

3.3Les PPC

7 Communes de Grand Lac ont émis leur avis dans le cadre de la concertation préalable.

Les communes qui ont répondu, donnent toutes des avis favorables, avec toutefois des demandes d'intégration au PDM d'éléments :

- Contradictoires parfois, notamment pour la future halte ferroviaire de Voglans
- De prise en compte, pour la plupart, de points spécifiques à leur commune ou demandant des précisions sur les compétences AOM/ communes en matière de réalisation du PDM

J'invite Grand Lac à apporter les réponses à ces demandes et d'éclaircir les contradictions, avant approbation du PDM

Réponse Grand Lac :

Grand Lac dans la partie 2 de ce document a apporté une réponse aux éclaircissements // remarques // recommandations émises par les PPA.

4. SYNTHESE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

La synthèse des observations du public est organisée selon les grandes thématiques de déplacements dans le PDM :

- Les transports en communs
- Les modes actifs : vélo et marche
- Les déplacements automobiles : Autoroute, voiries, stationnement, covoiturage, autopartage,ZFE
- Les déplacements ferroviaires : train, SERM, PEM
- Les déplacements aériens : l'aéroport,
- L'urbanisation.

A cela s'ajoutent des observations diverses et relatives au contenu du dossier d'enquête publique

4.1 Les transports en commun- Bus

Le thème « Transport en commun-Bus » a recueilli 53 observations répertoriées ci-dessous.

Contribution particuliers	Elus	Associations
N°2,5,8,11,12,13,15,19,24,27,29,32,33,34,41,44,45,46,50,52,56,59,60,61 ,63,65,74,75,76,83,90,92,102,103,103,109,112,115,117,118,120,127,131,132,137,140,142.	N°70,124 (Bourget du Lac) N° 89 (Brison Saint Innocent) N°136 (Chindrieux)	N°99- Transport ferroviaire N°128- ARDSL

Les observations portent sur

- L'amélioration des services actuels
- La demande de créations de lignes,
- Des demandes et propositions diversifiées

4.1.1 Amélioration des services actuels

19 contributions concernent des demandes d'améliorations du service actuel . Les principales portent sur :

- MOBEA : le service MOBEA est apprécié (n°2,5,13,33) par les personnes utilisatrices, mais avec des demandes d'améliorations : correspondance des horaires entre modes de déplacements, arrêts supplémentaires à ajouter (N° 61,103).
- Dévier des lignes existantes pour une meilleure desserte (29), les prolonger (124, 142), mettre des arrêts arrêts supplémentaires(63)
- Supprimer la saisonnalité du service (n°83), circulation des bus le week end et pendant les périodes scolaires (n°113),
- Remettre en service la desserte Petit Port aux Filles (27,140)
- Augmenter la fréquence des bus pour Technolac (132), Voglans -Chambéry
- Bus ou navette pour la desserte du centre-ville d'Aix (45,120)

4.1.2 Création de lignes

La demande de création de lignes est importante:

- Desserte de Technolac (11,19,90) et liaison en site propre Bourget du Lac – Villarcher et liaison La motte -Servolex- Le Bourget (65,70)
- Liaison rapide Aix-Chambéry(24,44,74)
- Desserte de la Biolle (52)
- Desserte de Brison St Innocent (89, 117, 120) et de la Chautagne (5)
- Desserte du Revard (128,131)
- Desserte du nouvel Hôpital (137)
- Desserte interdépartementale (127)

4.1.3 Autres propositions ou demandes

- Gratuité des TC (32)
- Desserte cadencée généralisée (15,102)
- Priorité aux bus (56,102)

- Service à la demande pour personnes à mobilité réduite, type TSA à Albertville (61)
- Application pour ticket unique (34,92)
- Formation à MOBEA (136), car difficultés rencontrés par les personnes âgées non familiarisées au numérique, ce que j'ai constaté auprès des personnes âgées, venues en permanences ;

Globalement, on retiendra une demande générale de meilleure couverture du territoire par les transports en commun et des demandes ou propositions qui sont en totale résonnance avec les actions du PDM.

Les demandes sur la Chautagne et Technolac sont récurrentes

J'invite Grand Lac à répondre à ces attentes.

Réponse Grand Lac :

Grand Lac a complété les avis dans la partie 3 du document à partir du document réalisé par la Commissaire enquêtrice.

Concernant les demandes sur la Chautagne et Technolac, il convient de les distinguer.

En effet, le secteur de Technolac, dispose d'une offre de TC et de rabattement en cycle importante qui sera renforcée par les actions du PDM (action 1.5 où la RD 1504 est cité pour des aménagements favorables aux TC sous forme vraisemblablement de site propre bus ; l'action 1.6 où les aménagements cyclables sont en rabattement vers Technolac ou encore l'action 2.1 pour développer l'offre bus) ou enfin, les actions socles *(SERM avec la future halte de Voglans et le renforcement de la desserte de Viviers-du-Lac)*, ainsi il semble bien que le PDM permet de répondre aux attentes de la population sur ce sujet.

Avis du CE

Compte tenu du caractère très général des actions présentées dans le PDM, il est tout à fait normal que le public qui vit les difficultés au quotidien se posent ces questions. Je note que Technolac fera l'objet d'une amélioration de tous les modes de déplacements, ce qui correspond à la demande des usagers. Dont Acte

Pour le secteur de la Chautagne, le PDM agit notamment avec l'action 2.1 où le renforcement de Mobéa est mis en avant, avec l'action socle sur le SERM où la gare de Chindrieux est cité, avec l'amélioration des PEM ou le renforcement des rabattements est préconisés, avec les liaisons cyclables prévues sur le secteur et notamment sur les bords du Lac mais souvent les remarques de la population sont un renforcement des solutions de mobilité à un niveau de service très élevé que la densité de population, les pôles générateurs de mobilité présent dans le secteur ne peuvent justifier actuellement.

Avis du CE

4.2 Les modes actifs :vélo et marche

4.2.1 Vélos-pistes cyclables

Le thème Vélos-pistes cyclables a recueilli 30 observations (dont 1 doublon) recensées ci-dessous :

Contributions particuliers	Elus	Associations	Partenaires socio-économiques
N°6,16,17,20,23,25,26,34,43,50,51,73,75,77,81, 83,84,97,102,104,107,112,120,125,134	N°136 (Chindrieux)	N°94 (Pistes et Voies cyclables) N°99 (Velobulle et Vélotaxis)	N°48 (USBM)

Les observations portent sur trois points essentiellement :

- Constat d'absence de pistes cyclables et demande de création
- Constat d'insécurité et demande de sécurisation des pistes
- Offre et proposition

Constat d'absence de pistes cyclables et demande de création

Sont cités :Drumettaz-Clarafond (6), Tour du lac (17), liaison Aix-coteaux du Revard(20), Pont Rouge-Voie sarde (25,75), Aix-Brison Saint Innocent (51), voies réservées vélos dans la ville d'Aix les Bains(120)

Constat d'insécurité et demande de sécurisation des pistes

Beaucoup d'observations relative à la sécurité. Sont cités :

- *Des demandes générales* : « vrais pistes cyclables » (6,16,17, 134), voies vertes sécurisées (34), voies directes, rapides et sécurisées(81,83)
- *Des itinéraires particuliers* : Aix-Chindrieux (84), Brison Saint innocent-Aix(73,75), Brison -Chindrieux (25), Avenue du grand Port (20,51), jonction Viviers du Lac – Chambéry le haut (107), entre aéroport et Intermarché (112), Bd des Anglais-Avenue Charles de Gaulle (43)

Offre et propositions

- *offre* : développer l'offre de location de vélos et de services (16)
- *propositions* :

  l'USBM apporte une réflexion et une proposition d'aménagement de l'entrée sud du campus universitaire par la V63 (n° 48)

  Pistes et Voies cyclables : envisager le développement de vélos taxis a Aix comme à Chambéry(94)

  Velobulle et Vélotaxis, en plus de la proposition précédente, propose l'étude de CDU urbains faisant appel à la cyclologistique et permettant de résoudre la livraison du dernier kilomètre (99).

  Mme le Maire de Chindrieux propose la mise en place d'une signalisation routière pour les cyclistes, dans l'attente de la réalisation d'infrastructures dédiées(136).

On retiendra :

- **une demande notable de compléments de pistes cyclables à comparer avec les itinéraires prévus au Schéma Directeur Cyclable qui fait partie intégrante du PDM**
- **Une perception importante d'insécurité et des demandes de pistes cyclables séparées des flux de véhicules,**
- **Des propositions intéressantes à étudier.**

J'invite Grand Lac à répondre à ces attentes.

Réponse Grand Lac :

Grand Lac a complété les avis dans la partie 3 du document à partir du document réalisé par la Commissaire enquêtrice.

Sur le Schéma Directeur Cyclable, les liaisons demandées sont inscrites dans celui-ci mais le schéma n'est pas une fin en soi et les demandes émises par la population seront analysées à la fois par Grand Lac mais surtout par les communes concernées selon le niveau de hiérarchisation défini au sein du Schéma Directeur Cyclable défini *(réseau structurant et réseau secondaire).*

La perception d'insécurité dans les déplacements en vélo et les demandes de pistes cyclables séparées des flux de véhicules ne sera pas forcément prises en compte. En effet, comme le recommande le CEREMA, les aménagements cyclables doivent être de manière séparative de la voie circulée en fonction de la vitesse pratiquée et de l'intensité de la circulation et le Schéma Directeur Cyclable a bien défini les aménagements selon les différents itinéraires aux regards de ces recommandations.

4.2.2 La marche

Le thème Chemins-Espaces piétons a suscité 13 observations recensées ci- dessous :

Observations particuliers	Association
N° 14,16,20,21,23,31,42,43,47,77,83,107	N° 99 (Marches et Sentiers)

Les observations portent sur le constat de sections dangereuses du fait de l'absence de cheminements piétons sécurisés ou de trottoirs même en zone rurale : Mouxy, rond point nord Technolac, traversée de Viviers du Lac, rue de la Peysse.

Il est également demandé la piétonnisation de la rue de Genève à Aix les Bains.

D'une manière générale, le public demande des cheminements sécurisés, entre les quartiers d'une commune et entre communes, et attractifs (végétalisés, aménagés).

Marches et Sentiers recommande un meilleur partage de la voirie afin de rendre les déplacements plus agréables et sécurisés.

Toutes les demandes vont dans le sens des actions du PDM.

J'invite Grand Lac à transmettre aux collectivités et services compétents les demandes du public.

Réponse Grand Lac :

Grand Lac a complété les avis dans la partie 3 du document à partir du document réalisé par la Commissaire enquêtrice et s'engage à transmettre les remarques de la population aux différents services des Villes concernées.

4.3 Les déplacements automobiles

Les déplacements liés à la voiture concernent l' autoroute A41, les voiries, le stationnement, le covoiturage-autopartage, et la ZFE

4.3.1 L'autoroute A41

Le thème A41 a donné lieu à 10 observations, recensées ci-dessous :

Observations particuliers	Partenaire socio/économique
N° 1,17,30,45,54,58,73,109,123	N°57 (Entreprise Vivet Bois)

La moitié des observations portent sur la gratuité de l'autoroute entre Aix et Chambéry (1,2,30,73) et seulement aux heures de pointes pour les habitants (109).

Deux observations proposent un projet de contournement autoroutier de Chambéry par tunnel , rendant la VRU à une desserte urbaine, étudié au niveau APS dans le passé et reproposé à l'Etat dans le cadre des JO 2030(45,54).

La gratuité de l'autoroute, proposée par l'Atelier Citoyen, n'a pas été retenue dans le PDM. Elle pourrait, en effet, être source d'une augmentation de l'usage de la voiture, ce qui va à l'encontre des objectifs du PDM.

4.3.2 Les voiries

Le thème « voiries » a donné lieu à 19 observations (dont 1 doublon) recensées ci-dessous.

Observations particuliers	Elu	Activité socio :économique
N° 1,9,10,18,41,47,55,62,3,69,71,98,102,111,123,138	N°93 (Grésy sur Aix) N°124 (Bourget du Lac)	N°48 (USMB°)

Au vu du constat des problèmes de circulation et de saturation des voies par le public, de l'absence de projets concrets au PDM, ce thème traite des constats et soulève essentiellement des questions et interrogations. Il lui est également associé des propositions :

- *Constats :*

  + saturation du giratoire de l'échangeur autoroutier de Grésy sur Aix (93,138)

  + sortie du Bourget du lac à hauteur de la rue des Tourelles dangereuses et à améliorer (63)

  + plan de circulation non adapté : avenue du Grand Port à Aix (62)

  + réduire la vitesse rue de St Simond (47)

- *Questions et interrogations*

  Quelles mesures pour réduire :

  + l'augmentation de circulation constatée sur la route du tunnel du Chat (10),

  + les flux parasites sur Viviers du lac, sur des voies non adaptées depuis la suppression du PN (18),

  + la saturation du giratoire de la sortie autoroutière de Grésy sur Aix

  Quid de l'échangeur autoroutier de St Girod ?(138)

- *Propositions*

+ Des propositions contradictoires : demande de réservation de voirie pour élargissement et faciliter le trafic (1) et au contraire, demande de suppression des projets routiers présentés dans la PDM (échangeur de St Girod, déviation d'Albens, barreau Viviers du lac) qui encourageront l'usage de la voiture (123)

+ prise en compte du projet d'aménagement du giratoire de sortie de l'échangeur autoroutier de Grésy sur Aix, à l'étude en mairie de Grésy et validé par AREA , le département et la commune (93)

+USMB : proposition d'aménagements de voiries sur le domaine aéroportuaire après fermeture de l'aéroport (48) : proposition hors objet de l'enquête.

A noter une opposition à la vitesse généralisée à 30km/h, en agglomération, exprimée par un élu du Bourget du Lac (124)

J'invite Grand Lac à transmettre aux collectivités compétentes les demandes les concernant et à apporter des réponses aux interrogations et propositions de son domaine de compétence.

Réponse Grand Lac :

Grand Lac a complété les avis dans la partie 3 du document à partir du document réalisé par la Commissaire enquêtrice et s'engage à transmettre les remarques de la population aux différents services des Villes concernées.

4.3.3 Le stationnement

Le thème stationnement a donné lieu à 14 observations, recensées ci-dessous :

Observations particuliers	Elu/collectivité
N°1, 17,20,41,42,46,47,52,102,122,134, 136	N°89 (Brison Saint Innocent) N° 124(Bourget du Lac) N° 136 (Chindrieux)

On note des observations variées, voire contradictoires, le caractère payant du stationnement dans le PDM générant des divergences :

- *Places de stationnement :*

  + Stationnement insuffisants aux abords des gares (41)

  + stationnement à aménager au niveau du nouvel arrêt de bus à Bourdeau (station service) sur la ligne Yenne-Chambéry (42)

  + stationnement à supprimer à Aix les Bains rue de Chambéry (20,102), rue de Genève (20) et à contrario à faciliter (45)

  +Prévoir une gestion spécifique des rives du lac en été, notamment la circulation et le stationnement pour Brison Saint Innocent (89)

- *Stationnement payant :*

  + Gares :Gratuité du stationnement aux abords des gares (1,52),

  + Plages : incohérence entre stationnement parking payant et absence d'itinéraires piétons pour s'y rendre (134), opposition aux stationnements payants pour les plages aux Bourget du Lac (124) et recettes a affecter à la sécurité de la desserte de la plage à Chindrieux (136)

Globalement, les observations vont dans le sens des actions du PDM. J'invite Grand Lac à transmettre les demandes aux gestionnaires concernées pour celles qui ne sont pas de sa compétence.

Réponse Grand Lac :

Grand Lac a complété les avis dans la partie 3 du document à partir du document réalisé par la Commissaire enquêtrice et s'engage à transmettre les remarques de la population aux différents services des Villes concernées.

4.3.4 Covoiturage-Autopartage

Ce Thème a fait l'objet de 6 observations de particuliers (7,50,75,102,131), 3 concernant le covoiturage et 3 l'autopartage.

Il est demandé le développement de l'autopartage dans tous les quartiers et bourgs du territoire (102) et une amélioration du mode de réservation (77)

Quant au covoiturage, il est proposé une voie de covoituage pour Saint Innocent, mal desservi (75), et de le favoriser avec des bornes et parkings, idem la Féclaz (50)

4.3.5 La ZFE

La ZFE étant absente du PDM, elle n'a pas suscité d'importantes observations : 5 au total dont celle de l'association des « Amis de la Terre »

Ce sont plutôt des interrogations qui sont posées :

- Interrogation quant aux conséquences pour des personnes ayant des véhicules anciens (68)
- Quid des effets de la ZFE et des mesures de compensation et d'aide aux reports modaux moins polluants (67)
- Interrogation sur l'utilité de la ZFE , compte tenu du fait que l'autoroute et la VRU, principaux générateurs de pollution sur le territoire en sont exclus (99,101)

Les réponses à certaines de ces questions peuvent être apportées par la consultation publique dématérialisée relative à la ZFE qui a lieu du 6 au 31 janvier 2025.

4.4 Les déplacements ferroviaires et l'évolution des gares en PEM

Les observations relatives à ce thème représentent 22 observations recensées ci-dessous :

Thèmes	Observations Particuliers	Elus/collectivités	Associations	Partenaires socio-économiques
Train - SERM	N°17,18,75,87,97,102,11,120,130	N°89 (Brison Saint Innocent)	N°126 (LEX205) N° 128 (ARDSL)	N°121, 141 (Les Siphonnés de la Planète)
PEM	N°41,47,77	N°89 (Brison Saint Innocent) N°136 (Chindrieux)		N°48 (USMB)

Les observations relatives aux déplacements ferroviaires se concentrent sur :

- *L'axe Aix- Chambéry* : développer les trains (75,87, 97,102,)

- *La desserte de la Chautagne* : desserte Aix-Chindrieux-Culoz ridicule (111), approche intégrée de sa desserte de la Chautagne (121), horaires insuffisants (122), rétablissement des arrêts omnibus entre Culoz et Chambéry(121), rétablissement d'un arrêt à Brison(120), proposition d'un projet pharaonique de tunnel (6,5kms) pour créer une nouvelle voie ferroviaire et redonner au bord du lac une partage d'espaces pour tous les modes (130)

L'attention est attirée sur le fait que le projet ferroviaire Lyon-Turin est un élément pouvant mettre en péril la réalité du cadencement souhaité du PDM, s'il est fait usage des voies traditionnelles pour les trains de marchandises, du fait de l'occupation de la ligne (89)

Un autre point de difficulté est également soulevé par ARDSL : la faisabilité liée à la nécessaire modernisation de la ligne Aix-Annecy, dans la temporalité du PDM.

Les observations relatives à l'évolution des gares du territoire en PEM, portent essentiellement sur des compléments à apporter :

- Conserver la réflexion sur la création d'une halte ferroviaire à Brison Saint Innocent en lien avec la plage, du fait du passage de la ligne Culoz-Chambéry,(89)
- Efforts à porter sur l'accessibilité de la gare de Chindrieux, et notamment sur la mise en œuvre d'une voie douce allant jusqu'au centre bourg (136).

A l'exception du projet de nouvelle voie ferroviaire, les observations sont en phase avec les objectifs du PDM qui présente toutefois une certaine fragilité au regard des aménagements nécessaires préalables à la mise en place du SERM où Grand LAC n'est qu'un partenaire.

Réponse Grand Lac :

Grand Lac a complété les avis dans la partie 3 du document à partir du document réalisé par la Commissaire enquêtrice.

La mise en place du SERM a déjà franchi un premier palier en étant pris en compte le 27 juin 2024 parmi les 15 premiers dossiers labellisés par le ministère des transports ce qui est déjà une victoire pour le PDM et la meilleure garantie que le projet suit son cours.

L'étude de préfiguration du SERM est en cours afin de préciser les coûts d'investissements et de fonctionnement du service et d'arrêter le contour opérationnel du SERM tout en arrêtant, les besoins opérationnels *(infrastructures et prise en compte de la multimodalité)*, la gouvernance, la temporalité et le financement pour une mission devant être achevée pour fin 2025.

4.5 Les déplacements aériens : l'aéroport

La non prise en compte de l'aéroport est le troisième thème ayant suscité des observations.

Plusieurs font mention des remarques de la MRAE et de la DDT à ce sujet.

26 observations, y compris 6 doublons, recensées ci-dessous ont été consignées.

Observations particuliers	Associations
N°17,18,64,65,66,67,72,75,77,79 ,85,86,88,90,91 ,102,104,107,113,114,116,118,123,135	N°82 (Antivol) N°133 (Tupilak)

L'incompréhension porte sur le fait que l'aéroport, ainsi que les activités d'aéroclub présentes localement , sont sources de nuisances importantes : bruit, émissions de gaz à effet de serre et de polluants, atteinte à la santé des riverains, génération de trafic sur des voies déjà chargées…alors que le PDM a pour objectif de réduire les nuisances liées au transports.

Que ce soit les particuliers ou les associations, les observations ont toutes la même orientation : réduire l'activité de l'aéroport, questionner son utilité publique (proximité des aéroports de Lyon et Genève), et même sa fermeture(67,75,123) argumentées par le constat qu'il sert surtout, en hiver à une clientèle étrangère de privilégiés qui vient skier, qu'il n'est pas justifié par les besoins d'activités du bassin savoyard et que sa fermeture pourraient libérer de terres riches agricoles et d'espaces pour la mise en en œuvre de voies de TC en site propre.

Dilemme:

- un PDM, dont l'objectif est la réduction des polluants atmosphériques liés aux transports de toute nature, peut-il exclure un aéroport?

- ou, un PDM n'a pas pour objectif de supprimer les activités économiques du territoire, mais de réduire les émissions à partir de la situation existante ?

Dans ce deuxième cas, l'aéroport devrait être considéré comme une entreprise nécessitant dans le cadre du PDM, une prise en compte par le biais d'une concertation avec le gestionnaire, comme tout autre entreprise.

J'ai opté pour ce deuxième cas, après avoir interrogé deux référents de la CNCE.

Je retiens donc que, si le PDM se doit de prendre en compte la circulation générée sur le territoire par l'aéroport, il n'a pas à remettre en question l'activité même sur laquelle Grand Lac n'a d'ailleurs aucune compétence.

J'invite donc Grand Lac à compléter le PDM par la prise en compte de la mobilité générée par l'aéroport avant approbation.

Réponse Grand Lac :

Grand Lac a complété les avis dans la partie 3 du document à partir du document réalisé par la Commissaire enquêtrice.

Concernant la prise en compte de la mobilité générée par l'aéroport, elle est très faible car seulement 30 personnes travaillent sur l'aéroport ce qui ne constitue pas un pôle générateur suffisant pour justifier la mise en place d'une ligne de TC régulière et ce, d'autant plus qu'aucune ligne n'est présente à proximité.

La mobilité générée par l'aéroport est uniquement imputable au tourisme ou aux affairistes car aucune liaison régulière n'est active. Pour les touristes, une fois arrivés à l'aéroport ils peuvent, soit prendre les cars qui sont affrétés pour rejoindre les stations de ski, soit louer une voiture, soit prendre un taxi ou navettes mais toutes les solutions proposées sont privatives et ne sont pas gérées par une AOM, la Région ou le Département. De plus, les touristes achètent une destination auprès d'un tour opérateur qui les transportent depuis l'étranger en combinant le vol charter et l'accès à la station.

4.6 L'urbanisation

Elle a donné lieu à 6 observations de particuliers (4,55,67,71,73,84) et 1 partenaire socio-économique (121) portant sur :

- La critique du développement urbain pratiqué sur le territoire : zones commerciales (55), Technolac (67) Chindrieux(71) .
- La demande de limiter l'urbanisation à Aix les Bains (4), en Chautagne (121) et globalement (73).

Le PDM s'imposera aux PLUI à venir et l'action « Urbanisme et Déplacements » pourra avoir une incidence sur le développement urbain

4.7 Les Divers-Autres

Ont été rassemblés sous cette appellation les observations qui concernent le PDM, sans pour autant être pris en compte dans le dossier d'enquête, et les observations hors objet de l'enquête.

Elles représentent 23 observations dont 4 hors objet de l'enquête (17,28,47,48,49,53,60,77,79,80,86,89,96,105,108,110,125,129,139).

Ls sujets abordés sont les moyens alternatifs et complémentaires à ceux développés dans le PDM

- Transports par bateaux, navettes lacustres (17,53,77,89,99)
- Transports par cables ou télécabines (17 ,125)

Mais également des propositions :

- USMB : étude et propositions relatives à l'organisation de la mobilité sur le site du campus à Technolac (48,49).
- Piste et Voies cyclables : proposition, à partir d'une étude de l'Ademe, de modalités de mise en place de CDU ;

J'invite Grand Lac à apporter une réponse aux moyens alternatifs et d'étudier les propositions

Réponse Grand Lac :

Grand Lac a complété les avis dans la partie 3 du document à partir du document réalisé par la Commissaire enquêtrice.

Concernant les moyens alternatifs ou les navettes lacustres ne sont pas adaptés pour des trajets quotidiens.

En effet, le temps de parcours en navette lacustre de Chindrieux à Aix-les-Bains serait de 35 minutes avec le matériel utilisé pour les navettes Evian / Lausanne sans prendre en compte le temps de pré-acheminement à Chindrieux puis celui de destination depuis le port d'Aix-les-Bains ce qui offre un temps de 50 min. environ *(avec deux ruptures de charge préjudiciable pour les usagers)* pour rejoindre le centre-ville d'Aix soit près du double du temps en voiture, ce qui ne serait pas concurrentiel rendant ainsi cette solution vouée à l'échec commercial.

Pour le transport par câble ou télécabine cela est efficace pour s'affranchir d'une rupture anthropique ou naturelle, hors, desservir Technolac ou Hexapôle depuis Aix-les-Bains serait un doublon par rapport à la route et la desserte en bus sans un gain important.

A ce stade, il a été choisi de privilégier une amélioration de la desserte bus et ferroviaire avec une hausse importante de la fréquentation attendue au regard des investissements et coût de fonctionnement qu'aurait un transport par câble avec des difficultés plus fortes de capter une population importante.

Pour les remarques concernant l'USMB, un travail est en cours depuis nombreuses années avec Grand Lac, Grand Chambéry et CGLE et les communes concernées.

Enfin sur le CDU, le PDM est simplement sur une phase d'étude d'opportunités et c'est dans celle-ci que sera analysé le fonctionnement opérationnel du ou des centres de distribution urbaine.

4.8 Le dossier d'enquête publique

Le Dossier d'enquête publique a fait l'objet de 9 observations, dont un doublon (3,41,55,78,95,99,100,129).

3 portent ou reprennent les analyses de la MRAE (55,99,100)

C'est le cas de la contribution des « Amis de la Terre » (99) qui reprend intégralement les recommandations de la MRAE et de la DDT et demandent qu'elles soient prises en compte, demande de réponse que j'ai moi-même faite lors de l'analyse de l'avis de la MRAE.

A noter la contribution 95, qui parle d'un PDM exemplaire, mais demande également des précisions supplémentaires.

Conclusions sur les observations du public.

Le public s'est intéressé au PDM et s'est exprimé sur le projet.

Aucun avis négatif n'a été émis durant l'enquête sur les actions du PDM, mais énormément de demandes de précisions et compléments à apporter et quelques doutes sur sa faisabilité et sa temporalité, traduisant un projet loin d'être abouti.

La prise en compte des besoins de mobilité liés à l'activité aéroportuaire est un des compléments, de même que la desserte de la Chautagne qui a suscité beaucoup de questions pour tous les modes de déplacements.

5. DEMANDES ET QUESTIONS COMPLÉMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Les demandes et questions portent sur :

- La cohérence du PDM : périmètre, AOM, temporalité
- Le dossier d'enquête : contenu, fond et forme

5.1 Cohérence du PDM soumis à l'enquête

- **Périmètre - AOM**

Pourquoi une enquête publique sur un dossier de PDM, avec pour AOM Grand Lac, portant sur 28 communes alors que le périmètre des actions à mettre en place porte sur l'aire du SCoT de Métropole Savoie?

Le Code Général des collectivités précise que l'EPCI porteur d'un SCoT peut, voir sa compétence élargie pour élaborer un PDM couvrant l'ensemble de son territoire de compétence.

Le SYMOS créé en mars 2024, regroupant Grand Lac, Grand Chambéry et Cœur de Savoie, couvre également le même territoire avec la compétence mobilité.

Pourquoi n'est-il pas porteur du PDM ?

Réponse Grand Lac :

Les EPCI composant Métropole Savoie n'ont pas émis le souhait de doter le porteur du SCoT de la compétence élargie pour élaborer un PDM, tout comme le SYMOS.

Ainsi, il est délicat de répondre à votre interrogation sur le périmètre. Grand Lac dispose de la compétence Mobilité, elle l'exerce et doit réaliser un PDM, ce qu'elle propose aujourd'hui.

- **Temporalité**

Le PDM fixe des objectifs à l'horizon 2030, en se basant sur des données de 2019, qui ont, d'ailleurs fait l'objet de remarques quant à leur ancienneté, alors que l'on est en 2025.

Aucune échéance précisée, aujourd'hui, pour les aménagements préalables à la réalisation des points forts du PDM : le doublement des voies ferroviaires entre Aix et Annecy, la suppression des passages à niveau….pour lesquels Grand Lac n'est qu'un partenaire

La temporalité est-elle réaliste ? La réalité n'est-elle pas plutôt 2025-2035 , intégrant notamment les résultats attendus fin 2025, de la faisabilité et du chiffrage de la convention SERM et la ZFE?

Réponse Grand Lac :

Que le PDM travaillent sur les données de 2019 est volontaire. En premier lieu, les données INSEE complètes disponibles pour l'analyse en matière de mobilité sont de 2021 et ont été publiées en juin 2024 par l'INSEE *(il a été également pris en compte les dernières données de l'EMC²)*, ainsi, compte tenu du temps d'élaboration du PDM seules les données 2020 étaient disponibles mais nous étions alors dans une période de crise sanitaire depuis mars 2020. Ainsi, comparé les données statistiques de l'INSEE avec des comptages routiers de 2020 *(moins de trafic du fait du confinement ou du télétravail incitatif)* ou de fréquentation des TC *(baisse d'usage des TC du fait du confinement et baisse également imputable à la distanciation sociale)* n'avaient pas de sens. Il a été choisi de se baser sur les données de 2019 dès lors pour l'ensemble du PDM.

Concernant les objectifs du PDM, comme les données utilisées sont de 2019 et que le PCAET fixait une échéance en 2030, et compte tenu qu'un PDM doit être révisé à 5 ans, il a semblé opportun de fixer les objectifs à 10 ans. Néanmoins dans les actions du PDM la temporalité est bien indiquée quand les actions vont plus loin avec une dernière case dans l'échéancier 2030 et +. Pour les résultats attendus fin 2025, il paraît délicat de les mettre en œuvre car une des premières étapes du PDM sera de suivre les actions et les différents indicateurs. Une fois ce tableau de bord en place, il sera possible d'évaluer annuellement les différentes avancées en matière de mobilité.

Pour le fait qu'aucune échéance n'est précisée aujourd'hui sur nombre d'aménagements, comment aurait-il fallu faire ? Ne prendre en considération que les projets avec une date de réalisation arrêtée et risquer, à juste titre, d'être rappelé par les collectivités concernées et la population que des projets impactant la mobilité ne sont pas pris en compte dans le PDM ?

Le PDM indique qu'il faut tendre vers un PLUi HM, or la révision du document d'urbanisme doit se faire en 2030 ce qui permettrait alors d'avoir une vision mobilité / urbanisme cohérente.

5.2 Contenu du dossier

5.2.1 Conformité avec les 11 points auxquels doit répondre le dossier de PDM

La loi LOM. précise les 11 points auxquels doit répondre le PDM.

Beaucoup de points sont traités sur la base de principes sans mesures opérationnelles et/ou renvoyant à des études ultérieures.

2 points sont peu ou pas traités dans le PDM de Grand Lac : les passages à niveau et l'association des professionnels que ce soit pour les livraisons ou pour les déplacements trajet-travail des salariés des entreprises.

Réponse Grand Lac :

Pour les passages à niveau *(PN)*, dans la cadre du projet du Lyon Turin, il est prévu d'augmenter le trafic fret sur le ligne historique Dijon Modane, ligne traversant le territoire de Grand lac en passant par la Chautagne. Ainsi la SNCF prévoit une étude de sécurisation de PN sur cette ligne, seront donc concerné tous les PN de Grand lac sur la ligne Chautagne / Brison / Aix-les-Bains/ Viviers-du-Lac / Voglans.
De plus la commune d'Entrelacs à demander une étude de sécurisation des 2 PN présent sur cette commune.

Concernant l'association des professionnels, pour les livraisons, l'action 3.2 traitent des livraisons sur l'espace public et les besoins d'aires de livraisons privatives sont couverts au sein des 3 PLUi sans nécessité des propositions par le PDM. Pour les déplacements domicile / travail des salariés des entreprises, ce point est bien mis en avant dans les objectifs d'un PDM mais la loi a évolué en la matière et cela est précisé dans l'action 3.6 ou depuis la loi LOM, le Plan de Mobilité Employeur n'est plus obligatoire pour les entreprises de plus de 100 salariés si elle dispose d'un accord d'entreprise sur les mobilités. Or, depuis l'introduction du forfait de mobilité durable (mis également en avant dans l'action 3.6) cela constitue un accord d'entreprise ; Dès lors, mettre en avant la réalisation de Plan de Mobilité Employeur n'a plus de sens depuis que le législateur ne le rend plus forcément obligatoire.

5.2.2 Sur le fond

Des objectifs louables ; une volonté affichée de gérer la mobilité à l'échelle du territoire de l'unité urbaine avec la formation en 2024 d'un syndicat mobilité regroupant Grand Chambéry, Grand Lac et Cœur de Savoie, mais peu de projets opérationnels

Réponse Grand Lac :

La création d'un syndicat de mobilité est un big bang des transports sur le bassin de vie, mais actuellement il n'est pas possible de mettre en avant les projets opérationnels qui vont en découler.

Néanmoins le PDM avec par exemple la mise en œuvre du Schéma Directeur Cyclable, le développement du covoiturage, les programmes de communication / sensibilisation, la mise en place de navettes estivale pour les plages en lien avec le stationnement payant sur les parkings des plages etc,… sont également des projets opérationnels bien présents dans le PDM.

La mobilité ce initiées pas uniquement les transports collectifs, mais le vélo, la marche, la diminution de l'autosolisme, qui sont autant d'axes forts de ce PDM. Aussi, les améliorations notables qui sont désormais permises avec le SERM et le SYMOS sont des avancées majeures que le PDM a également initiées et qu'il convient de mettre en avant.

Une mise en action avérée : la signature d'une convention SERM qui permettra de disposer fin 2025 de la faisabilité et des coûts des actions du PDM.

Une fragilité : Le PDM repose pour sa compatibilité avec le PCAET sur une action qui n'est pas de la compétence de Grand Lac (mise à 110km/h de l'autoroute) et mise en place d'un cadencement ferroviaire entre Entrelacs-Aix les Bains-Chambéry-Montmélian nécessitant de nombreux investissements et intervenants dont la Région, qui, consultée en tant que PPA n'a pas donné d'avis.

Réponse Grand Lac :

Le PCAET établi un objectif assigné à la baisse des émissions de polluants liés aux transports qui s'affranchit des compétences de telle ou telle collectivité.

Le PDM a montré que les actions proposées permettent de respecter les ambitions du PCAET. Si demain l'Etat ne souhaite pas mettre en œuvre la circulation à 110 Km/h sur l'autoroute cela ne sera pas la responsabilité de Grand Lac mais bien celle de l'Etat de ne pas respecter ses propres objectifs définis dans la loi et repris dans le PCAET de Grand Lac.

Le PDM dépend également des décisions à venir concernant l'usage des voies traditionnelles par le futur Lyon-Turin.

Réponse Grand Lac :

Effectivement, Grand Lac n'est pas seul décisionnaire sur les axes // pôles de mobilités traversant // irriguant son territoire.

Des absences : la ZFE qui fait actuellement l'objet d'une consultation par voie électronique, de même qu'une étude des émissions de polluants « Budget Carbone » à plusieurs stades du PDM

Réponse Grand Lac :

Effectivement, un paragraphe sera ajouté sur ce sujet de la ZFE dans l'action socle de l'orientation n°1. Un budget carbone à horizon 2050 a été pris en compte dans l'évaluation environnementale.,

5.2.3 Sur la forme

Les différents documents écrits soumis à enquête traduisent un important travail effectué par Grand Lac et les collectivités locales qui le composent.

Le dossier, toutefois, est dense et s'avère peu lisible pour un public non connaisseur.

Un document intitulé « Aide aux lecteurs » a été rajouté au dossier règlementaire d'enquête, à ma demande.

Les cartographies des différents documents sont pratiquement illisibles. Cela mériterait de disposer d'un jeu de cartographie à plus grande échelle, dans le dossier final approuvé.

Réponse Grand Lac :

Pour pallier la difficulté de lecture des cartes. Pour celles produites par le PDM, un téléchargement de chaque carte sera possible au format pdf.

Ces points suscitent une demande de réponses à apporter avant approbation du PDM

A Annecy le 10 janvier 2025
La commissaire enquêtrice

Larroque Françoise



Le représentant de Grand Lac

PARTIE 2

Réponses de Grand Lac aux remarques de la MRAe (1/6)

Mission régionale d'autorité environnementale

Rappel de la remarque	Réponse de Grand Lac	Modification PDM
Rendre lisibles toutes les dispositions du plan de mobilité avec lesquelles les PLUi doivent être rendus compatibles, notamment en ce qui concerne les aménagements dédiés aux modes alternatifs (bus, vélo), les normes de stationnement,	Un PLUi doit être compatible avec les normes de stationnement ou la philosophie de celles-ci lorsqu'elles sont exprimées dans le cade du PDM. Concernant les aménagements dédiés aux modes alternatifs, les aménagements cyclables repris du Schéma Directeur Cyclable n'implique pas la mise en place d'emplacements réservés au sein du PLUi car il s'appuie sur le réseau viaire actuel ; concernant les aménagements des TC le PDM a identifié des couloirs et aménagement aux carrefours qui ne nécessitent pas d'emplacements réservés ou les projets ne sont pas suffisamment aboutis pour arrêter un tracé ou un faisceau pouvant bénéficier d'emplacements réservés.	Non
Prévoir des actions de conditionnement des perspectives d'urbanisation ou leur localisation, si elles sont susceptibles d'engendrer des incidences négatives notables .	Un PDM n'est pas un document d'urbanisme, ainsi il n'est pas possible de fixer légalement des actions de conditionnement des perspectives d'urbanisation	Non
Présenter les solutions de substitution raisonnables avec leurs avantages et inconvénients comparés.	Le PDM et les actions proposées impactent favorablement la mobilité comme présenter dans l'évaluation environnementale. Il est délicat en matière de mobilité de présenter des solutions de substitution quand il est proposé d'améliorer les transports collectifs par exemple, il n'y a pas réellement de solutions de substitution raisonnable possible.	Non
Renforcer les prescriptions de stationnement à l'échelle du territoire, et à défaut a minima de comparer les avantages et inconvénients des solutions alternatives étudiées.	Le PDM renforce dans l'action 3.3 les normes de stationnement pour les cycles sont renforcées en allant plus loin que les dernières obligations en la matière de 2022. De même pour les normes de stationnement au sein de l'habitat collectif où l'objectif est de pourvoir les besoins au regard des besoins au sein de chaque commune sont surdimensionné l'offre de stationnement. Concernant les normes de stationnement pour les bureaux, les normes avaient été revu dans les PLUi et n'appelait pas à un redimensionnement. Concernant les secteurs qui auraient pu être mis en avant au regard des conditions de desserte des transports publics, cela n'est pas intéressant sur Grand Lac au regard des normes actuellement en place sur les bureaux.	Non

Réponses de Grand Lac aux remarques de la MRAe (2/6)

Mission régionale d'autorité environnementale

Rappel de la remarque	Réponse de Grand Lac	Modification PDM
Justifier en quoi les critères de rapidité, confort, de praticité et de faible coût représentent une alternative à l'usage de l'autosolisme, d'étayer ses choix et de présenter les solutions de substitution le cas échéant.	C'est la définition même des transports collectifs concurrentiels à l'automobile, une offre de TC rapide, confortable, pratique et économe. Pour des solutions de substitution nous ne comprenons pas votre remarque, qu'entendez-vous par substitution aux TC ?	Non
Considérer les solutions alternatives qui consistent en la mise en place d'une zone à faibles émissions, prévue initialement sur Grand Chambéry, qui serait étendue sur Grand Lac.	Lorsque le PDM a été arrêté, la définition de la ZFE sur le périmètre de Grand Lac n'était pas connue et ce n'est toujours pas arrêté à date (enquête publique en cours en janvier 2025), il sera rajouté dans le PDM un paragraphe sur le sujet de la ZFE dans l'action socle de l'orientation n°1. La mise en place de la ZFE permettra la restriction des voitures les plus polluantes. Ainsi, en accompagnement de la mise en œuvre du PDM, la ZFE amplifiera la réduction des émissions de GES et de polluants de proximité.	A prendre compte avec un ajout de précisions dans l'action socle
Présenter l'évolution du territoire avec ou sans la réalisation des grands projets routiers identifiés	Comme indiqué dans le PDM, les actions concernant les projets routiers ne sont pas demandées par le PDM mais sont des projets en cours qui ont été pris comme invariant. Le PDM n'a pas été organisé avec ceux-ci mais il a juste été rappelé l'état actuel de ces projets routiers. Que ceux-ci soient mise en place ou non les actions du PDM pourront être mises en place.	Non
Approfondir l'évaluation des impacts des centres de distribution urbains envisagés et de prévoir des mesures d'encadrement de leurs impacts potentiels.	Le PDM ne préconise par des centres de distribution urbaine mais d'étudier leurs créations éventuelles. C'est donc dans cette étude qu'ils pourraient être nécessaire de prévoir d'éventuelles mesures d'encadrement au regard de leurs impacts. Aucun aménagement n'est généré par l'approbation du PDM. L'étude engagera la démarche d'évaluation et la séquence ERC sera concrétisée dans la phase opérationnelle	Ajout de précisions dans l'analyse environnementale par thématique et rappel, dans la fiche action, de la séquence ERC à développer en phase opérationnelle.
Identifier les actions pouvant renforcer la baisse des émissions de gaz à effet de serre, de quantifier leurs effets sur les GES	C'est l'objectif du PDM et les actions proposées vont bien dans le sens de baisser les GES. En complément dans l'évaluation environnementale, un tableau a été réalisé pour qualifier le budget carbone selon l'investissement carbone engendré pour chaque action du PDM (en cas d'aménagement ou non), L'évolution de la trajectoire carbone a également été qualifié selon les km évités par actions et son effectivité.	Ajout du tableau dans l'analyse environnementale par thématique

Réponses de Grand Lac aux remarques de la MRAe (3/6)

Mission régionale d'autorité environnementale

Rappel de la remarque	Réponse de Grand Lac	Modification PDM
Renforcer le travail avec les entreprises pour réduire les déplacements domicile-travail	L'action 3.6 a justement pour but d'associer les entreprises dans la démarche., mais compte des évolutions de la loi, il n'est désormais plus obligatoire pour une entreprise de 100 salariés ou plus de réalisé un Plan de Mobilité Employeur, ainsi, le PDM n'aurait aucun sens a succiter la mise en place de cette démarche, avant obligatoire et désormais obligatoire que si et seulement si il n'y a pas eu un accord d'entreprises sur le sujet.	Non
Renforcer le travail de coordination avec les collectivités voisines, dans l'attente du fonctionnement effectif du futur syndicat mixte, afin de rendre l'articulation des transports en commun plus efficace	Ce travail est déjà mené par les services des intercommunalités concernées notamment avec Chambéry Métropole, mais c'est bien les limites auxquelles sont confrontés les services qui amènent à la nécessité d'aller vers un futur syndicat mixte crée en 2024.	Non
Le cas échéant, de prévoir des actions de conditionnement des perspectives d'urbanisme ou leur localisation, si elles sont susceptibles d'engendrer des émissions de carbone accrues	Un PDM n'est pas un document d'urbanisme, ainsi il n'est pas possible de fixer légalement des actions de conditionnement des perspectives d'urbanisation	Non
Retenir les mesures ERC suggérées au rapport environnemental	Les différentes ERC seront reprises dans le PDM avant son approbation	A prendre en compte / les mesures inscrites dans l'EE peuvent être ajoutés dans le PDM à la fin des fiches action
Territorialiser les zones ayant une qualité de l'air en amélioration et celles concernées par une dégradation	La qualité de l'air sera améliorée aux abords des grands routiers grâce au renforcement des modes de transports collectifs, à la promotion du covoiture, à la pacification des centres bourgs et au renforcement du maillage cyclable. La hiérarchisation du réseau cyclable va permettre d'améliorer la qualité de l'air sur les axes plus empruntés par les poids lourd. Le rabattement des poids lourds sur les grands axes routiers couplé à l'amélioration du parc automobile n'engendrera aucune dégradation de la qualité de l'air. Une carte des incidences a ainsi été faite modélisant les incidences engendrées par le PDM sur les nuisances routières. Une deuxième carte a également été réalisée sur l'évolution de la qualité en prenant en compte les actions socles, dont notamment la réduction de la vitesse sur l'autoroute. Une amélioration de la qualité de l'air pourra donc être observée aux abords des axes routiers grâce à la réduction de la vitesse,	Une carte peut être réalisée afin de territorialiser les incidences du PDM sur la qualité de l'air et une autre carte sur les zones d'amélioration et peut être ajoutée dans l'analyse environnementale par thématique

Réponses de Grand Lac aux remarques de la MRAe (4/6)

Mission régionale d'autorité environnementale

Rappel de la remarque	Réponse de Grand Lac	Modification PDM
Territorialiser également les zones impactées par des nuisances sonores	L'ambiance acoustique sera fortement améliorée dans les centres urbains grâce à la pacification de ces derniers en zone 30. Globalement, toutes les actions visant au report modal et à la diminution de l'utilisation de la voiture permettront de réduire les nuisances acoustiques. La hiérarchisation du réseau viaire permettra également une amélioration de l'ambiance acoustique aux abords des axes routiers. Une carte des incidences du PDM sur l'ambiance acoustique a été réalisée.	une carte peut être réalisée afin de territorialiser les zones d'amélioration et peut être ajoutée dans l'analyse environnementale par thématique
Evaluer l'exposition à des nuisances des futures pistes cyclables, des établissements sensibles, et des habitations faisant l'objet des évolutions les plus significatives et de proposer des mesures ERC adaptées.	Il est surprenant de parler de futures pistes cyclables comment générateur de nuisances, un vélo classique ou même électrique n'émet pas de polluant et n'est pas également source de nuisance sonore. Le réseau cyclable structurant est par secteur exposée à des nuisances sonores des infrastructures. Cependant cela ne devrait pas pénaliser leur utilisation pour les trajets autre que la balade et les loisirs. Les établissements sensibles, et habitation ne font pas l'objet d'évolution significative (voir une amélioration)	Non
Evaluer l'impact, sur la consommation énergétique des transports, des actions du plan de mobilité, et de son adéquation avec les objectifs de réduction du PCAET ; le cas échéant, de proposer des mesures ERC.	Cela a été fait dans l'évaluation environnementale et des mesures ERC ont également été proposé. L'évolution de la consommation énergétique des transports influencera la réduction des émissions de GES sur le territoire. Globalement, les actions du PDM visent à réduire l'utilisation de la voiture et à renforcer l'utilisation des modes alternatifs. Ce report modal permettra ainsi de limiter la consommation énergétique liée aux transports. La mise en place de bornes IRVE favorisera également l'utilisation de véhicules électriques, moins consommateurs en termes d'énergie.	Non
Rendre effective la mise en place de panneaux d'informations sur les zones naturelles, ainsi que l'étude de limitations d'accès aux zones naturelles d'habitats d'espèces le nécessitant et leur suivi, en lien avec les gestionnaires desdites zones	Cela fait déjà partie des ERC proposée	Cette recommandation peut également être ajoutée dans la fiche action 1.6

Réponses de Grand Lac aux remarques de la MRAe (5/6)

Mission régionale d'autorité environnementale

Rappel de la remarque	Réponse de Grand Lac	Modification PDM
Compléter de l'évaluation d'incidences Natura 2000, notamment sur les sites n°FR8201772 « réseau humide de l'albanais », et « ensemble du lac du Bourget » et de prendre des mesures complémentaires pour conclure à l'absence d'incidences significatives	Pour les réseaux des zones humides de l'Albanais FR.... L'aménagement des futures pistes cyclables sera localisé en zone Natura 2000 sur 6 secteurs. (cf. carte ci-dessous) Toutefois, les futures pistes cyclables seront localisées sur des routes ou des chemins déjà existants. Des élargissements ponctuels de voiries seront réalisés. Toutefois ces élargissements seront restreints aux bandes enherbées aux abords de voiries, ne présentant aucun intérêt écologique. Ainsi, l'aménagement des pistes cyclables ne génèrera pas la destruction d'habitat d'espèces ayant motivés la désignation de zone Natura 2000, étant pour la majorité des espèces de milieux aquatiques.	Non
Recommande de préciser quelles sont les voies assurant le transport de matériaux de carrières, les flux de camions associés, les incidences potentielles de ces transports en matière de santé et les mesures pour les réduire	Le PDM ne parle pas du transport des matériaux de carrières, c'est dans l'état initial de l'environnement que cela est précisé. Le transport de matériaux de carrières se fera depuis les réseaux structurants.	Non
Compléter le dispositif de suivi par un tableau de bord complet, permettant à la fois de suivre l'atteinte des objectifs du plan et si nécessaire, d'identifier en cas de non atteinte de ces derniers, des actions complémentaires et mesures correctives à prendre	Dans le PDM une liste d'indicateurs pour le suivi du PDM est déjà présent et détaille la source ou l'organisme concerné, le rythme de collecte et l'objectif de l'indicateur.	Non
Prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis	Non, l'avis de la MRAe comme les autres avis sont annexés à l'enquête publique du PDM et un document arrêté ne peut être changé en amont de celle-ci.	Non
l'intégration de la création d'un échangeur sur l'A41 soit requestionnée, sans quoi elle pourrait disqualifier l'ambition du plan de favoriser un usage croissant des alternatives de report modal tel que les bus, vélos et trains	Le PDM a identifié le projet de l'A41 en précisant bien qu'il ne s'agit pas d'un projet du PDM.	Non

Réponses de Grand Lac aux remarques de la MRAe (6/6)

Mission régionale d'autorité environnementale

Rappel de la remarque	Réponse de Grand Lac	Modification PDM
Evaluer les différents bénéfices d'une réduction à 110 km/h de la vitesse maximale sur l'A41 afin de se conformer aux recommandations en vigueur de l'OMS concernant les niveaux de nuisances sonores et de contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.	Dans le PDM il est indiqué avec différents graphiques le CO2 émis par un véhicule particulier en fonction de sa vitesse moyenne en Km/h et de l'évolution des émissions du parc automobile par pas de 10 ans, ainsi que l'impact sonore de la réduction en Km/h du bruit pour les véhicules légers et les poids lourds. Les données prises sont celles classiquement utilisés et reconnus par tous. De plus l'impact de 6 000 t de GES évité par la réduction à 110 Km/h, dès lors, nous pensons que la mesure d'une réduction n'est en aucun cas à prouver en tant que bénéfice et nous invitons l'Etat à prendre au plus vite cette mesure à l'heure où le territoire a encore subi une pollution massive aux particules fines en cette fin d'année 2024.	Non
Démontrer comment le plan d'actions recherché permet d'atteindre les objectifs affichés	Plutôt que d'évoquer la ZFE où l'influence sur les GES notamment est faible, il aurait été préférable que l'Etat s'attarde sur le fait que le passage à 110 Km/h, qui est uniquement de la responsabilité de l'Etat, permet à Grand Lac de réduire fortement les GES et contrairement à ce que vous affirmez permet alors au PDM de répondre aux objectifs poursuivis et indiquer dans le PCAET.	Non
Approfondir l'analyse des impacts du projet de plan de mobilité sur la répartition spatiale des logements et activités, sur l'étalement urbain et la consommation d'espace	Une nouvelle fois un PDM n'est pas un document d'urbanisme, ni un PLH, c'est pourquoi le PDM indique qu'il convient que Grand Lac aille sur un PLUi Habitat Mobilité pour mieux lier urbanisme et déplacements.	Non
Présenter une règle précise pouvant être intégrée (rapport de compatibilité) dans les PLUi afin d'assurer l'articulation du développement urbain avec les services de mobilités	Le seul point où un rapport de compatibilité existe c'est avec les normes de stationnement et cela est déjà précisé dans le PDM où il est indiqué en 2026 "Intégration des normes de stationnements dans les évolutions des PLUi"	Non

Réponses de Grand Lac aux remarques de la Ville d'Aix-les-Bains

Rappel de la remarque	Réponse de Grand Lac	Modification PDM
Conforter la nécessaire collaboration amorcée entre l'AOM Grand Lac et les services de la commune en matière de mobilité	C'est bien noté et partagé par Grand Lac	Non
Renforcer la prise en compte du rôle, des besoins et spécificités de la ville-centre en matière de voirie, infrastructures et déplacements.	C'est bien noté et partagé par Grand Lac	Non
Optimiser la coopération en matière de financement, de commande d'équipements, d'études et de projets d'aménagement et de services, de stationnement et d'actions d'accompagnement de la mobilité	C'est bien noté et partagé par Grand Lac	Non
Préciser par conventionnement les rôles respectifs de l'AOM et de la commune en matière d'entretien des infrastructures de mobilité douce.	Grand Lac a commencé en 2024 un travaille sur les conventions d'entretien des infrastructures de mobilité douce. Ce travail sera partagé et finalisé en 2025 avec les gestionnaires de voirie (Département et Communes)	Non

Réponses de Grand Lac aux remarques de la Ville de Drumettaz-Clarafond

Rappel de la remarque	Réponse de Grand Lac	Modification PDM
Comment les socio-pro ont participé aux différents travaux ?	Un atelier participatif a été organisé avec les principaux employeurs de Grand Lac pour présenter le diagnostic et le plan d'actions en amont de son arrêt.	Non

Réponses de Grand Lac aux remarques de la Ville de Grésy-sur-Aix

Rappel de la remarque	Réponse de Grand Lac	Modification PDM
La nécessité de concrétiser très rapidement le projet de SERM jusqu'à la gare de Grésy-sur-Aix et d'Entrelacs	Le PDM a mis l'accent sur ce projet et l'impact sur la fréquentation des TC est notable avec un SERM mis en place. Nous partageons le fait que la gare de Grésy doit être considéré comme une gare de rabattement et c'est pourquoi elle a été identifiée comme telle dans l'action sur les pôles d'échanges.	Non
Avec les projets structurants sur Grésy-sur-Aix (EHPAD // Centre Hospitalier) un regard particulier devra être mis sur leurs accès en particulier entre les giratoires de la sortie d'A41 // RD 1201 et l'entrée d'Aix-les-Bains	C'est bien noté et partagé par Grand Lac	Non
En raison de l'accroissement démgraphique du Nord du territoire et en particulier de Grésy-sur-Aix il conviendrait de regarder l'évolution de l'offre ONDEA pour rendre le bus beaucoup plus attractifs.	Les actions 1.5 sur les aménagements pour favoriser la vitesse et la régularité des bus et 2.1 pour développer l'offre vont dans ce sens.	Non

Réponses de Grand Lac aux remarques de la Ville de Voglans

Rappel de la remarque	Réponse de Grand Lac	Modification PDM
Sous réserve que Grand Lac inscrive la future halte ferroviaire de Voglans comme PDM	Dans le PDM, en page 181 notamment il est bien précisé la création d'une nouvelle halte ferroviaire à Voglans.	Non

Réponses de Grand Lac aux remarques de la Ville du Bourget-du-Lac (1/2)

Rappel de la remarque	Réponse de Grand Lac	Modification PDM
Il est regretté que les premières actions socles maintiennent certains projets routiers qui vont mobiliser des montants considérables et qui sont en contradiction avec l'objectif global de stabilité du nombre de déplacements en voiture.	Le PDM a considéré ces projets routiers comme des invariants. Mais, si demain il ne voyait pas le jour, pour des raisons financières // environnementales ou autres cela n'impacterait pas le PDM qui n'a pas été conçu avec ces projets routiers dont aucun ne fait l'objet d'une date arrêté de réalisation.	Non
Expérimenter la gratuité de l'A41 aux heures de pointes pour les seuls covoitureurs	Nous pouvons partagé l'idée, mais actuellement, une part importante d'usagers de l'A41 covoiturent déjà, et les parcs de stationnement aux abords des échangeurs sont saturés quotidiennement. Ainsi, prendre en charge le déplacement lorsque les personnes covoiturent aux heures de pointe du matin et du soir est possible techniquement mais avec des retombées financières importantes (gratuit jusqu'à où par exemple) et sans forcément gagner fortement sur le nombre de covoitureurs.	Non
Intégré un volet sur les modalités d'accompagnement technique ou financier des communes par l'agglomération en direct ou via l'agence Ecomobilité	L'agence Ecomobilité est une SPL et la réglementation des SPL fait qu'elle ne peut travailler que pour ses actionnaires, l'Agence ne peut donc ni travailler ni être rémunérée par une commune. il faut étudier par quelle méthode Grand lac pourrait proposer des services aux communes	Non
Intégré la liaison cyclable Est-Ouest interne à Technolac entre les 2 giratoires.	Les services en charge de la mise en œuvre du Schéma Directeur Cyclable (SDC) seront informés de cela mais la carte proposée dans le PDM est issue du SDC approuvé et ne peut être changée pour le PDM qui reprend l'intégralité du SDC	Non
Un potentiel important de marche reste à développer dans les liaisons entre es hameaux et les bourgs centres en recréant des liaisons par le biais de conventions,….	Dans le PDM l'action portant sur le développement d'un plan marche doit permettre de répondre à forte questionnement.	Non
Action 2.2 il est souhaité d'intégrer les échangeurs autoroutiers.	Dans l'action 2.2 les échangeurs sont bien intégrés mais on parle ici des aires de covoiturage à proximité des échangeurs que ce soit celle de Grésy-sur-Aix ou de Drumettaz-Clarafond et avec la logique de rabattement multimodal que vous souhaitez à juste titre.	Non

Réponses de Grand Lac aux remarques de la Ville du Bourget-du-Lac (2/2)

Rappel de la remarque	Réponse de Grand Lac	Modification PDM
Action 2.2 il est souhaité d'intégrer les échangeurs autoroutiers.	Dans l'action 2.2 les échangeurs sont bien intégrés mais on parle ici des aires de covoiturage à proximité des échangeurs que ce soit celle de Grésy-sur-Aix ou de Drumettaz-Clarafond et avec la logique de rabattement multimodal que vous souhaitez à juste titre.	Non
Coordonner le système de contrôle et d'abondement par le biais de l'agence Ecomobilité	Une réflexion en cours pour étudier la faisabilité.	Non
Action 2.7 possibilité de diminuer le nombre de places de stationnement en échange de la participation du promoteur aux investissements de véhicules en autopartage sur le réseau local	Il est effectivement possible d'aller sur ce sujet. Comme le PDM demande de réfléchir à des normes de stationnement dans l'habitat collectif qui soit calculer par rapport au taux de motorisation des ménages de la commune, une révision du PLUi sera nécessaire et il sera possible d'introduire alors votre remarque sur la prise en compte de l'autopartage.	Non
Meilleure promotion du baromètre FUB	Nous partageons votre remarque et lors des différentes campagnes de communication menée sur la mobilité sur Grand Lac il pourra y être fait référence.	Non
Action 3.3 les règles devraient être mieux modulées	Le fait d'introduire l'évolution de normes et leurs philosophies dans le PDM oblige à réviser celles-ci dans vos PLUi tout en ne fixant pas trop de contraintes à l'heure actuelle afin que ce débat ait lieu avec toutes les communes sur ce sujet précis.	Non

Réponses de Grand Lac aux remarques de la Ville d'Entrelacs

Rappel de la remarque	Réponse de Grand Lac	Modification PDM
Les données de comptage sont différentes entre celles en possesion de la Ville et celles du PDM.	Les données prises sont celles connues au moment du diagnostic et fournies par le département. Que les données soient différentes n'est pas surprenant, cela dépend du lieu du comptage (il faut qu'il soit toujours au même endroit pour pouvoir faire une évolution du trafic) et à la même temporalité (le trafic varie fortement selon les saisons), c'est pourquoi on a pris en référence les données du CD 73.	Non
Le diagnostic n'a pas traité sur les secteurs à enjeux le secteur Aix Nord	Cela a été pris en compte en page 45 dans la congestion routière localisée sur quelques secteurs.	Non
En page 147 la commune face à la préconisation d'un échangeur souhaite que soient vien analysés les impacts sur son territoire d'un tel aménagement et que cette précision soit portée au PDM	En page 148, le PDM rappelle que les projets routiers portés ici ne sont pas de l'initiative du PDM et donc le PDM ne préconise pas un échangeur mais le prend comme un invariant actuel. Dans le cadre d'un tel projet une évaluation environnementale est obligatoire avec ainsi une analyse des impacts notamment sur la commune d'Entrelacs qui sera réalisée.	Non
Page 151 demande de prise en compte de voiries identifiés dans le projet communal comme axe de rabattement	Le PDM a bien identifié le projet communal, quand celui-ci sera mis en place il pourra être établi une modification de la hiérarchisation du réseau viaire en sachant que le PDM dispose d'un suivi annuel et qu'une révision est prévue à 5 ans.	Non

Réponses de Grand Lac aux remarques de la DDT (1/2)

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Direction Départementale des Territoires
SAVOIE

Rappel de la remarque	Réponse de Grand Lac	Modification PDM
L'aéroport du Bourget-du-Lac n'est pas cité, alors qu'il constitue un moyen d'entrée et sortie du territoire,…	Conformément aux obligations d'un PDM qui doit analyser les déplacements quotidiens sur et depuis et vers le territoire de l'AOM, il ressort que depuis quelques années aucune liaison régulière n'est en place sur l'aéroport. De plus, l'aéroport avec 30 salariés permanents ne peut être considéré comme un pôle générateur de déplacement du quotidien pour les déplacements domicile / travail. Compte tenu également que Grand Lac n'est pas compétent sur l'aéroport il était inutile de le prendre en compte dans le PDM.	Non
La réponse apportée…se situe surtout au niveau des infrastructures et peu au niveau des déterminants sociétaux du choix des usagers.	Nous pensons au contraire que les actions du PDM permettent d'agir sur les déterminants sociétaux. En effet, l'action 1.3 sur la pacification peut être perçue au niveau d'infrastructures mais dans le PDM elle permet de favoriser la cohabitation modale et de répondre aux déterminants sociaux de sécurisation des déplacements, de même l'action 1.4 pour le développement de la rue aux écoles dans la même veine, l'action 1.7 pour un territoire marchable avec la mise en place d'un plan marche qui lui aussi s'attachera à répondre aux besoins des piétons en matière de continuité // confort etc... l'action 1.8 pour l'accessibilité de tous n'est surtout pas que de l'infrastructure mais la prise en compte des besoins de tous les usagers, l'action 1.9 pour offrir une place aux modes alternatifs à l'automobile répond aux besoins d'espaces // sécurisation des différents usagers en modes actifs, l'action 2.8 sur un outil participatif montre la volonté du PDM de justement répondre aux déterminants sociétaux du choix des usagers, enfin les actions 3.4 sur l'information // communication et l'action 3.5 de faciliter le parcours des usagers sur Grand Lac en sont les principaux reflets dans ce PDM.	Non
Remarque de Fond sur la ZFE-m	Le projet de ZFE sur Grand Lac est en cours comme le montre l'enquête publique de janvier 2025. Un paragraphe sera ajouté dans l'action socle de l'orientation n°1 sur la ZFE.	A prendre un compte
Recommandation concernant le stationnement	Le PDM agit sur l'offre de stationnement en voirie en la diminuant pour l'offrir aux modes alternatifs à l'automobile. Des normes de stationnement sur le vélo et dans l'habitat collectif sont proposées. Sur les politiques de stationnement, Grand Lac n'est compétent que les parkings d'intérêts communautaires et ils proposent de justement mettre en place une tarification sur les parkings des plages et d'instaurer des navettes pour rejoindre les places autour d'Aix-les-Bains. Il est vrai que les politiques de stationnement sur Aix-les-Bains notamment ne sont pas défini dans le PDM qu'avec une approche des objectifs à atteindre mais il convient de rappeler que la compétence reste sur ce sujet communal.	Non

Réponses de Grand Lac aux remarques de la DDT (2/2)

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Direction Départementale des Territoires
SAVOIE

Rappel de la remarque	Réponse de Grand Lac	Modification PDM
Recommandation concernant les TC	Le fait de rappeler que le SERM est désormais validé est possible au sein du PDM mais ne l'était pas au moment de l'arrêt tout comme la réalisation d'une étude mobilité sur le périmètre du SYMOS. Dans le PDM il sera indiqué l'état d'avancement du SERM : étude de préfiguration en cours dont schéma des mobilités réaliser par le SYMOS, rendu de cette étude pour fin 2025,,,	A prendre en compte
Recommandation sur autres points de vigilance ou manques signalés	Il sera rajouté dans les acteurs le SDES et dans le texte il sera rappelé la nécessaire mise en cohérence avec le SDIRVE. Pour l'observation de l'accidentologie des modes actifs, il est indiqué dans l'action 3.6 dans la liste des indicateurs le suivi des accidents qui sera collecté tous les ans en Open Data avec distinction des modes utilisés (p. 219).	A prendre en compte
Recommandation sur la protection de l'environnement et de la santé	L'objectif de neutralité Carbone est bien mis en avant dans le PDM notamment en adéquation avec ceux du PCAET, mais comme il est indiqué clairement dans le document, pour atteindre cet objectif à horizon 2030, l'Etat devra prendre sa part en mettant en place une mesure peu coûteuse et vertueuse de limiter la vitesse sur l'A41 à 110 Km/h qui représente une part décisive de la baisse des GES bien au-dessus de la ZFE-m par exemple (rapport de près de 1 à 20 !). Concernant vos dernières remarques sur les aménagements et de bien prendre en compte le développement du moustique tigre, la problématique de l'ambroisie, etc.., elles ne nous semblent pas liées au PDM de Grand Lac qui proposent une planification pour savoir où quand et comment améliorer la mobilité, ici on est dans des considérations d'ordre technique, c'est un peu comme-ci on devait rappeler la RT 2020 dans le détail à nos yeux.	Non

Réponses de Grand Lac aux remarques de Grand Chambéry

Rappel de la remarque	Réponse de Grand Lac	Modification PDM
Ajouter la création du SYMOS et le projet SERM dans les opportunités du Diagnostic	Au moment de la réalisation du diagnostic, le SYMOS n'était pas créer le projet SERM n'avait pas encore ce nom. Le diagnostic d'un PDM étant réalisé à un instant T il n'est pas possible de prendre en compte cette remarque car alors pourquoi ne pas réactualisé les données INSEE, les comptages routiers, l'accidentologie, etc...	Non
Réflexion conjointe dans l'exploitation des parcs de matériels roulants de TC	Effectivement cela pourrait être rajouter dans l'action 2.6 sur la partie 3/ en page 198	A prendre en compte
Pôle d'échanges multimodaux	Nous partageons votre souhait de réaliser un SD des pôles de stationnements multimodaux à l'échelle du SYMOS mais nous pensons que la future étude de mobilité pourra apporter les premiers éléments et qu'il n'est pas nécessaire de le faire apparaître dans le PDM de Grand Lac	Non
Développement de la marche	Depuis de nombreuses années la marche baisse en matière de parts modales et le fait de stabiliser cette part est, à nos yeux, déjà un effort important. Nous avons bien conscience du rôle prépondérant de la marche en matière de rabattement mais dans nos calculs la marche ici présenté ne l'est qu'en cas de mode unique alors que par exemple pour les TC on peut avoir marche + TC, etc...	Non

Réponses de Grand Lac aux remarques de Métropole Savoie

Rappel de la remarque	Réponse de Grand Lac	Modification PDM
il apparait nécessaire de clarifier l'explicitation du réseau de PEM, en intégrant la halte ferroviaire de Voglans et Technolac, tout en tenant compte d'une différenciation possible en matière de temporalité pour leur réalisation opérationnelle. Cette complète intégration présente également l'avantage d'assurer la cohérence avec le projet SERM aujourd'hui labellisé.	A prendre en compte dans l'action 2.2	A prendre en compte
Enfin, dans un souci de lecture et de bonne compréhension des actions du PDM par tous, le tableau d'identification des PEM (action 2.2) pourrait être amélioré en insérant une légende et en clarifiant les intentions qui ne respectent pas systématiquement le code couleur. Par exemple, les termes « intensifier » « améliorer » et « développer » apparaissent sous le même code couleur.	A prendre en compte dans l'action 2.2 c'est effectivement une erreur de représentation.	A prendre en compte
Dans un souci de cohérence et de clarté, il convient d'adapter le calendrier de mise en place du syndicat (page 204), lequel prévoit une mise en place en deux temps (2025-2027 puis 2028-2030).	A prendre en compte dans l'action socle de l'orientation n°3	A prendre en compte

PARTIE 3

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@1	1	Particulier	Anne - Aix-les-Bains	VR	Fluidifier la circulation sur les grands axes des communes en élargissant les voies réservées aux véhicules afin de prendre en compte le nombre croissant d'habitants Anticiper l'augmentation de la population ou d'activités en conservant des possibilités d'élargissement des voiries pour l'avenir Dimensionner les voies après les sorties d'autoroutes (ex Gresy sur Aix) de façon cohérente par rapport aux mouvements pendulaires	Les demandes vont dans le sens d'une adaptation des voies de circulation à la croissance des flux.Le PDM, au contraire, vise à réduire les flux auto par la mise en place de modes alternatifs de déplacements et de ne pas favoriser l'usage de l'automobile par des élargissements de voiriesUn étude est en cours par la commune de Grésy sur Aix pour améliorer et sécuriser la sortie autoroutière de Grésy surs Aix	L'augmentation du nombre de voies sur les grands axes que vous suggérerez n'est pas compatible avec les objectifs d'un PDM car cela favoriserait l'usage des l'automobile.	Non
@1	2	Particulier	Anne - Aix-les-Bains	A41	Rendre le tronçon d'autoroute Aix les Bains <=> Chambéry gratuit pour délester la voie le long du lac	La gratuité de l'A41 a été demandée par l'Atelier Citoyen dans la préparation du PDM.Elle n'a pas été retenue.Elle pourrait être source d'une augmentation de l'usage de la voiture, ce qui va à l'encontre des objectifs du PDM	La gratuité de l'A41 que vous suggérerez n'est pas compatible avec les objectifs d'un PDM car cela favoriserait l'usage des l'automobile.	Non
@1	3	Particulier	Anne - Aix-les-Bains	ST	Offrir la possibilité aux usagers du train de bénéficier de parking gratuit à proximité	Question pertinente, mais difficile à envisager à court terme, tant qu'une tarification unique de la mobilié sur le territoire ne sera pas opérationnelle.	Concernant la remarque sur la disponibilité de parking gratuit pour les usagers du train, le PDM a une action spécifique (2.2) sur les pôles d'échanges multimodaux mais l'accessibilité notamment aux gares ne doit pas uniquement être pensée avec l'automobile en rabattement et la gratuité du parking n'est pas forcément un préalable car dans les secteurs les plus contraints comme aux abords de la gare d'Aix-les-Bains cela favoriserait un rabattement automobile vers la gare au détriment des modes actifs et de TC ce qui engendra une augmentation des nuisances liés à l'utilisation de l'automobile.	Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@2	1	Particulier	Michelle - Drumettaz-Clarafond	TC-B	Le service MOBEA à la demande est très apprécié.L'observation porte sur des demandes ponctuelles d'améliorations des services:- desserte Aix plage toute l 'année en liaison avec la présence du cinéma, de restaurants, des promenades aménagées en bord de lac- rajouter ou modifier des horaires - stabiliser les horaires et améliorer les informations aux usagers- autoriser les chauffeurs à déposer les usagers hors arrêts ,la nuit.Les demandes sont transmises à Grand Lac qui a la compétence mobilité mais qui a délégué la gestion des services à RATP Dev-	Les demandes sont transmises à Grand Lac qui a la compétence mobilité mais qui a délégué la gestion des services à RATP Dev-	Proposition d'évolution du service MOBEA Bus sans impact sur le PDM et qui sera transmises aux services concernés	Non
@3	1	Association	REBOURG Jérôme	DO EP	Pourquoi le dossier de l'atelier citoyen n'est pas inclus ?	Le dossier de l'Atelier citoyen est joint en annexe 1 de la pièce 2 du dossier d'enquête publique intitulé :Plan de Mobilité - Projet arrêté au Conseil Communautaire du 9 juillet 2024 -	Le dossier de l'atelier citoyen n'est pas un document obligatoire du PDM, il a été réalisé à l'initiative de Grand Lac et les différents éléments de celui-ci sont bien présents en intégralité dans le PDM en annexe n°1 "Contribution de l'atelier citoyen de Grand Lac sur le futur PDM"	Non
@4	1	Particulier	Alexandra - Aix-les-Bains	URBA	Limiter l'urbanisation d'Aix les Bains qui rend difficile la circulationObligation de prendre la voiture pour sortir de la ville par manque de bus	Le PDM a pour vocation d'améliorer l'offre en matière de transports en commun et de mobilité douce pour réduire la circulation automobile notamment en ville.La limitation de l'urbanisation ne concernera, à terme, que les zones mal ou potentiellement mal desservies par cette offre.	Le PDM n'est pas un document d'urbanisme ou un PLH qui fixe les évolutions démographiques du territoire mais ce point est mis en avant par le PDM avec l'action 3.3 pour mieux lier Urbanisme et et déplacement. Concernant le manque de bus que vous pointez, le PDM agit sur ce sujet avec l'action 1.5 sur l'amélioration de la performance des lignes fortes du réseau bus, l'action 2.1 de développer l'offre de bus notamment. Sur votre attente de plus de pistes cyclables, le schéma directeur cyclable et les actions qui en découlent dans le PDM (1.6 // 2.4)	Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@5	1	Particulier	Laurent - Motz	TC-B	En Chautagne, les transports publics sont rares. Le service de mobilité à la demande Ondea est un progrès mais l'offre est limitée. Il serait parfait d'avoir des bus à heure fixe, si possible en correspondance avec les trains à Seyssel et/ou Culoz.Le nord Chautagne est plus orienté vers Seyssel (et le train pour Genève) que vers Aix les Bains. Ce serait bien d'en tenir compte.	La demande est transférée à Grand Lac qui a la compétence Mobilité mais qui a délégué l'organisation et la gestion du service à RATP Dev	Proposition d'augmentation des services de TC dans la Chautagne qui est difficilement compatible avec la faible densité de population et des besoins de déplacements à multiples destinations et horaires rendant une massification des flux nécessaires au développement des TC quasiment impossible. La solution de TAD actuellement en place et la plus adaptée ainsi qu'un rabattement en modes actifs et en automobile sur les pôles d'échanges comme prévu par le PDM (2.2)	Non
@6	1	Particulier	Sylvie - Drumettaz-Clarafond	VPC	J'habite Drumettaz-Clarafond et je dois tout faire en voiture ! Je suis pas loin de la mairie et si je veux aller chercher du pain : voiture car il n'y a ni chemin piéton balisé qui descende de la mairie jusqu'à la boulangerie et ni piste cyclable balisée en sécurité. A quand des pistes cyclables qui partent de Drumettaz et qui amène à Mery pour aller chez le coiffeur ? qui partent de Clarafond et qui amène à la boulangerie, à la pharmacie, à Bioccop, à Gifi ? Et quand je parle de pistes cyclables, je parle de vraies pistes cyclables protégées et pas de pointillés sur la route ! Quand je pense qu'il y a peu de temps la montée de la boulangerie au pont de l'autoroute a été refaite et qu'on a vu apparaitre certes enfin des trottoirs mais toujours pas de pistes cyclables ! C'est délirant de demander aux gens de ne plus prendre la voiture alors qu'il n'y a pas d'autres moyens.	Le Schéma Directeur Cyclable de 2022 prévoit en effet des liaisons cyclables entre ces localités, mais dans un objectif à long terme.L'étude de la liaison St Offene-Méry pour se greffer à Hexapole est lancée	Le PDM ne demande pas de ne plus utiliser la voiture. Sur Grand Lac de nombreux trajets continueront d'être automobile. Mais il est nécessaire d'agir collectivement pour limiter les impacts des trajets en optant pour un usage partagé de l'automobile, en réalisant les trajets les plus courts en modes actifs, et en optant pour les TC quand l'offre de transport est présente. Grand Lac avec le PDM œuvre ainsi, pour développer les aménagements cyclables (action 1.6) et les TC (action 2.1). La remarque n'est pas infondée car les aménagements cyclables réalisés sur Drumettaz-Clarafond (à l'initiative de la commune) n'assurent pas la continuité de la mairie à la boulangerie, comme dit cette personne. Il existe en effet une sorte de "voie verte" piétons/cycles sur trottoir en début d'itinéraire (sens descendant) et ensuite on est dans du partage de voirie. Il semble qu'un adulte est à l'aise, mais pas possible d'envoyer un enfant sur cet axe fréquenté et qui circule vite. Ainsi l'itinéraire "Coteaux du Revard" ne traite pas ce tronçon en question et ne répond donc pas à la remarque de cette personne qui sera donc à étudier à l'échelle communale.	Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@7	1	Particulier	VAN DER MEULEN Nicolas	CV-AP	bien qu'apparaissant dans les analyses détaillées, l'autopartage ne figure pas dans la case "Opportunités" de l'analyse AFOM du stationnement (document "Résumé non technique du PDM") alors qu'il peut être un levier majeur s'il est soutenu par les collectivités locales.	L'autopartage qui est bien pris en compte dans le PDM, pourrait être rajouté au même titre que le covoiturage dans le résumé non technique	Votre remarque sur l'absence de l'autopartage dans l'analyse AFOM est justifié il est proposé de le mentionner désormais.	A prendre en compte
@8	1	Particulier	Clément - Trévignin	TC-B	Je constate : à Trévignin, le hameau du Nandrion n'est pas desservi par les transports scolaires alors qu'il existe un abri bus et un panneau indiquant un arrêt de bus. Les élèves doivent rejoindre l'arrêt "la scierie" et sont obligés de traverser la route départementale 913, ce qui n'est pas sans danger. Même constat pour le hameau St Victor : le bus 206 dépose les enfants sur la D913, après l'impasse du Pré Charville. Il n'existe aucun aménagement pour protéger les piétons (ni trottoirs, ni passage piéton). Je propose qu'un aménagement soit mis en place pour protéger les piétons et éviter les accidents dans ce secteur.Par ailleurs, je constate que le bus 207 desservant Pugny-Chatenod pour emmener les collégiens au collège le Revard, rejoint rapidement le collège tandis que le 206 desservant Trévignin, effectue aussi le ramassage pour Grésy-sur-Aix et impacte grandement le temps de parcours. Je propose un équilibrage des parcours et une optimisation des hameaux desservis pour éviter des temps de trajet trop longs (25 minutes maximum). Autre constat : le 206 part souvent en dernier du collège et arrive à son terminus vers 17h50. Il pourrait gagner une dizaine de minutes en partant à l'heure.	L'observation porte sur des demandes d'amélioration des services existants.Elles sont transmises à Grand Lac qui a la compétence Mobilité mais qui délègue la gestion des services à RATP Dev.	Votre remarque sur la desserte scolaire à Trévignin sera transmise aux services pour étudier si une solution existe.	Non
E9	1	Particulier	MICHAUD NICOLAS	VR	Aix les Bains s'embolise car elle est construite comme une feuille de platane. De rares artères reliées à des voies sans issue.	Le PDM a justement pour vocation de limiter la circulation automobile sur le territoire et notamment en ville, en tenant compte de la structuration existante en matière de voiries.	Pas de complément à la remarque de la CE	Non

ID Unique (Contribution)	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@10	1	Particulier	YVARD Francoise	VR	Nous constatons un accroissement du nombre de voitures arrivant par le tunnel du chat en direction du Bourget-du-lac. Bouchons dès le rond-point de la station service au niveau de Bourdeau.Compte-tenu des projets d'extension des activités sur Technolac et des projets de construction de centaines de logements, quelles sont les mesures ou actions prévues pour réduire la circulation des voitures ? Navettes rapides (avec peu d'arrêts) entre gares et communes et Technolac ? mise en place de voie prioritaire bus ?	Le PDM prévoit la "création de couloirs réservés bus" (p 166 du PDM) pour la desserte de Technolac et le Schéma Cyclable , une voie verte Bourdeau - Tunnel du Chat.Il est demandé à Grand lac de préciser les actions opérationnelles pour lesquelles des études sont en cours sur le secteur du Bourget du Lac et notamment de Technolac pour réduire les flux de véhicules. A titre d'exemple: voie verte , site propre pour les TC....	Le PDM doit permettre une utilisation plus importante des modes alternatifs à l'automobile et ainsi contribuer à stabiliser voire diminuer les nuisances que vous constatez malgré l'augmentation démographique et de l'emploi sur le territoire.	Non
@11	1	Particulier	CHIVOT Élisabeth	TC-B	On construit beaucoup autour du Bourget et technolac...pagaille matin et soir...infernal pour les actifs. Je propose un tram ou une voie réservée aux bus...Aix/ technolac/ Chambéry...c est vrai que les politiques n aiment pas les travaux longs dont ils ne seront pas ceux qui les inaugureront .e Chivot. Bourdeau	Le PDM prévoit la "création de couloirs réservés bus" (p 166 du PDM) pour la desserte de Technolac.Il est demandé à Grand lac de préciser les actions opérationnelles dont les études sont en cours, qui auront lieu sur le secteur du Bourget du Lac et notamment de Technolac pour réduire les flux de véhicules. A titre d'exemple: voie verte , site propre pour les TC....	La desserte de technolac a été amélioré en TC et différents projets sont en cours pour favoriser une moindre utilisation de l'automobile dans ce secteur de l'agglomération. Le PDM notamment avec les actions 1.5 (sur des couloirs réservés pour les bus) // 2.1 (sur le développement de l'offre de bus) va dans le sens de votre remarque.	Non
@12	1	Particulier	Magali - Mery	TC-B	A quand un réseau de transport en commun relié à celui de Grand Chambéry ? La carte page 83 est parlante : dans certaines communes pourtant très proches de Chambéry (ex : Méry), il n'y a aucune offre de bus permettant aux actifs travaillant à Chambéry de se rendre au travail autrement qu'en voiture. - Le TAD vers Aix-les-Bains est très appréciable, facile et attractif sur le plan tarifaire.	Le PDM a pour objectif de traiter la mobilité à l'échelle de la Métropole. Le SYMOS (SyndicaT pour la Mobilité de l'Ouest Savoyard) crée en 2024 s'attachera à coordonner les actions pour une mobilité améliorée entre les pôles urbains du territoire et entre autre avec ChambéryIl est demandé à Grand Lac quelles seront les alternatives autres que routières entre Méry et Chambéry .	Pour un réseau de TC relié avec le Grand Chambéry, l'action socle "Aller vers un syndicat mixte cohérent à l'échelle d'un bassin de vie" est la première étape prévue dans le PDM pour y parvenir. Concernant le P+R Maison-Brûlée il ne se situe pas sur Grand Lac et ne peut pas faire partie du PDM mais cette question sera soulevé par le futur syndicat mixte. Enfin sur le stationnement vélo, c'est bien pris en compte par le PDM dans les actions 2.2 et 2.4 avec par exemple pour la gare d'Aix-les-Bains un besoin minima de 375 places vélos identifiés dans le PDM.	Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@13	1	Particulier	JOURNET Vanessa	TC-B	Le service Mobéa est génial et très pratique pour les communes de chautagne. Toutefois je tenais à vous faire remonter un constat. Beaucoup d'enfants de chautagne vont dans des établissements scolaires aixois. Les horaires des Mobéas ne coïncident pas toujours avec les bus de villes qu'ils doivent reprendre pour se rendre en cours. Il serait également très pratique avoir un arrêt Mobéa B proche de garibaldi (neptune ?) afin que nos collégiens ne soient pas obligés d'aller jusqu'à la gare dans un délai très restreint car il n ont que quelques minutes pour arriver à l'heure. Beaucoup de jeunes se servent des Mobéa et en chautagne nous sommes quand même bien moins desservis qu'à Aix les bains pour le même prix.	La contribution porte sur des améliorations à apporter aux services existants.Les demandes dont transmises à Grand Lac qui a la compétence Mobilité mais qui a délégué la gestion des services à RATP Dev	Le service Mobéa, bien qu'utilisable par les jeunes de la Chautagne n'est pas un service scolaire, ainsi ce sont les lignes scolaires qui assurent cette fonction.	Non
R14	1	Particulier		CH- EP	Pour inciter aux déplacements doux, favoriser des cheminements végétalisés, même en milieu rural pour le confort de tous.	L'action 1.7 du PDM prévoit d'"Oeuvrer pour une territoire marchable" avec la réalisation d'un plan marche sur Grand Lac.La demande de cheminements végétalisés en milieu rural est notée	Pas de complément à la remarque de la CE	Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@15	1	Particulier	Celine - Drumettaz-Clarafond	TC-B	Je propose de repenser les transports en commun sur les communes de Grand lac avec :- enquête auprès des habitants afin de connaître leur habitudes de trajets - repenser le réseau avec de nouvelles lignes/routes - desservir les zones reculées - permettre à chaque habitant de disposer d'un arrêt de bus avec des bus réguliers à proximité de son habitation.Le but étant de proposer des transports en commun régulier sur une plage horaire étendue afin de changer les habitudes des habitants (un bus par heure n'incitera pas à prendre les transports, un bus toutes les 10/15 min en revanche peut changer les habitudes). Pour changer les habitudes des gens (habitudes portées sur la voiture individuelle), il faut leur offrir une véritable alternative fiable, régulière et ponctuelle.Le surcoût au niveau des impôts étant à mettre en balance avec les économies d'essence.	Le PDM inclut un volet "Développer l'offre bus" dans son action 2.1 avec plusieurs mesures à mettre en place visant à:- renforcer l'offre et l'amplitude horaire sur les lignes fortes du réseau ONDEA- assurer une desserte en ligne régulière depuis Aix les Bains vers d'autres secteurs clés,- étudier la mise en place de ligne Express pour relier les principaux générateurs de déplacements- étudier une liaison Voglans/Technolac	Votre remarque sur comment repenser les TC de Grand Lac doit être également corrélé avec comment financer les TC de Grand Lac. En effet, en moyenne chaque Km parcouru par un TC coûte à la collectivité 4 €. Le réseau proposé actuellement n'est pas le fruit du hasard mais il a été réfléchi en fonction des besoins de la population et aux regards des moyens financiers disponibles. Dans un monde idéal votre solution pourrait être mise en place mais aurait également des impacts écologiques importants du fait de TC qui fonctionnerait souvent à vide sur des portions de trajets du fait de l'absence de demande. Ainsi, comme vous le soulignez les impôts augmenteront mais avec des possibilités faibles pour l'intercommunalité de les mobiliser (suppression de la taxe d'habitation, versement mobilité des entreprises plafonnées), ainsi c'est plus sûrement le reste à charge des voyageurs qui va augmenter et alors l'attractivité économique des TC va diminuer. De plus d'autre solutions de mobilités (TAD, Covoiturage) sont déeloppées par Grand Lac en conséquence.	Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@16	1	Particulier	Céline - Drumettaz-Clarafond	CH- EP	Favoriser la marche:- assurer des chemins sécurisés: entre les quartiers d'une commune et entre les communes limitrophes. Aujourd'hui trop d'itinéraires imposent de marcher auprès de routes très passantes où la vitesse n'est pas limitée, rendant la marche très de dangereuse.	Le PDM prévoit 2 actions dans ce sens- action 1.7 " Oeuvrer pour un territoire marchable" avec des aménagements de voiries adaptés à la marche (voies pacifiées, aménagements d'espaces de reps, entretien des trottoirs..)- action 1.3: faire du 30km/h en ville, la norme sur Grand Lac	Vos remarques sur la marche et le vélo correspondent en très grande partie aux actions proposées sur le sujet dans le PDM.	Non
@16	2	Particulier	Céline - Drumettaz-Clarafond	VPC	Développement du vélo - développer les pistes cyclables : entre les quartiers d'une commune et entre les communes limitrophes. Comme pour la marche, trop d'itinéraires aujourd'hui ne sont pas sécurisés - les habitants / familles ne peuvent s'y aventurer sans risques.- sensibiliser avec des cycles vélo (plusieurs séances) organisés dans les écoles et des incitations financières fortes de la part des entreprises.- proposer une offre de vélo électriques en location plus étendues (avec plus de vélos pour les familles (vélo cargo ou longtail)) - avec des locations longues durées et des points de collecte/informations/réparation plus étendues - faciliter le stationnement et garantir la sécurité des vélos avec des parking sécurisés.	L'ensemble des points de la contribution sont pris en compte dans le PDM au niveau des actions suivantes:- action 1.6 : poursuivre le développement du maillage cyclable,- action 2.4 : porter la mise en oeuvre d'un plan de stationnement vélo ambitieuxaction 2.5: développer l'offre de services pour les vélos et la micromobilité- action 3.4 : mener des campagnes de communication et de sensibilisation sur la mobilité alternative à la voiture individuelle avec pour exemple une animation pour favoriser la maniabilité en vélo	Vos remarques sur la marche et le vélo correspondent en très grande partie aux actions proposées sur le sujet dans le PDM	. Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
E17	1	Particulier		APT	Historique et constat des nuisances sonores de l'aéroport du Bourget du Lac : augmentation du trafic de charters en hiver, du trafic des vols d'affaires, nuisances sonores de l'héliport et du Paraclub.Il était indispensable d'ajouter les nuisances de l'aéroport à celles liées à la mobilité terrestre, c'est un tout... l'environnement bruyant subi par les habitants qu'il faut absolument réduire ! Hypothèse envisagée de remise en question de l'aéroport à l'horizon 2029 et de la mise en place d'un tramway utilisant l'espace libéré.	Le PDM n'a pas vocation à remettre en cause les activités économiques existantes mais à proposer des améliorations pour la mobilité qu'elle engendre.	Commentaire en page 39	Non
E17	2	Particulier		A41	1 Déjà demandée depuis le début des années 90 au moins, la gratuité du péage de l'autoroute A41 entre Chambéry nord et Aix nord !! Les hauts savoyards, les baujus, et les habitants de toutes les communes au pied du Revard en bénéficieraient et naturellement la D1201 serait bien soulagée.	La gratuité de l'A41 sur le territoire de Grand Lac est une mesure proposée par l'Atelier Citoyen, mais que le PDM n'a pas retenu.Elle présente un risque d'augmentation de la circulation automobile, ce qui va à l'encontre des objectifs du PDM		Non
E17	3	Particulier		DVA	2 La route renommée entre Aix et Chindrieux, empruntée par des touristes et des cyclistes est dangereuse...l'empruntent aussi des habitants du nord du lac qui vont travailler sur Aix ou Chambéry. N'y a-t-il pas moyen de faire comme les hauts savoyards qui travaillent à Genève et prennent le bateau pour aller en Suisse, de créer une entreprise de bateaux de service dont le rôle serait de transporter en partant de Châtillon, à destination d'Aix puis du Bourget tous les étudiants, travailleurs et autres dont les touristes avec des horaires adaptés (plus ou moins, je pense à deux départs le matin et deux retours le soir au minimum.)	Le PDM prévoit le développement de la gare de Chindrieux et de son parking pour évoluer en pôle d'échange multimodal avec des cadences ferroviaires plus importantes, ce qui n'exclut pas une initiative parallèle de transports par bateaux.		Non
E17	2	Particulier		A41	1 Déjà demandée depuis le début des années 90 au moins, la gratuité du péage de l'autoroute A41 entre Chambéry nord et Aix nord !! Les hauts savoyards, les baujus, et les habitants de toutes les communes au pied du Revard en bénéficieraient et naturellement la D1201 serait bien soulagée.	La gratuité de l'A41 sur le territoire de Grand Lac est une mesure proposée par l'Atelier Citoyen, mais que le PDM n'a pas retenu.Elle présente un risque d'augmentation de la circulation automobile, ce qui va à l'encontre des objectifs du PDM		Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
E17	4	Particulier		VPC	Créer une piste cyclable sécurisée pour cette balade << tour du lac >> très prisée doit être un objectif à court terme, car les dangers sont bien réels pour les deux roues ! Avec les bateaux la route serait déjà moins chargée. Mon idéal serait une route à sens unique mais cela me semble aujourd'hui impossible.	Le Schéma Directeur Cyclable inscrit bien la liaison Chindrieux-Aix les Bains comme réseau structurant mais à long terme.	Commentaire en page 39	Non
E17	4	Particulier		VPC	Créer une piste cyclable sécurisée pour cette balade << tour du lac >> très prisée doit être un objectif à court terme, car les dangers sont bien réels pour les deux roues ! Avec les bateaux la route serait déjà moins chargée. Mon idéal serait une route à sens unique mais cela me semble aujourd'hui impossible.	Le Schéma Directeur Cyclable inscrit bien la liaison Chindrieux-Aix les Bains comme réseau structurant mais à long terme.		Non
E17	5	Particulier		DVA	Actuellement le seul cheminement envisageable pour un tramway (en prenant en compte la saturation des voies routières et les zones commerciales et habitées) se situe entre la patte d'oie et le Bourget, parallèlement à la piste cyclable, ce qui ne donne qu'une voie d'une longueur ridicule ! À moins de prévoir un gros chantier avec pour objectif principal des voies de tramways, mais cela ne me semble pas envisageable au vu des travaux et du financement nécessaires.	La conclusion est apportée dans l'observation.		Non
E17	6	Particulier		TER-SERM	pour rallier Aix ou Chambéry, le train est à envisager : les gares du Viviers et de Voglans (à la condition de remettre en service cette dernière) pourrait servir de transition : les bus ou le tramway relieraient ces deux gares ensuite à Technolac (Bourget du lac) voire à d'autres zones situées sous le piémont des Bauges(Méry, Drumettaz...).	Le PDM prévoit un SERM pour des liaisons cadencées entre les gares du territoire et une augmentation des dessertes en bus .		Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
E17	7	Particulier		DVA	Propose la mise en place d'un transport par cables.Ne pourrait-on pas mettre en place au nord de Chambéry et au sud d'Aix les bains deux gares dont les lignes rejoindraient Technolac avec des cabines spacieuses pouvant transporter jusqu'à 30 personnes chacune. La possibilité même de pouvoir joindre directement les deux villes sans descendre au Bourget du lac...Confort, gain de temps et panorama ; cela pourrait même être une attraction touristique !	Le PDM s'appuie sur l'optimisation des infrastructures existantes et notamment sur les nombreuses gares présentes sur le territoire, ce qui évite la création de nouvelles infrastructures lourdes.	Concernant vos remarques sur l'aéroport, le PDM ne traite pas ce sujet. En premier lieu car les objectifs assignés à un PDM sont liés aux déplacements du quotidien hors actuellement l'aéroport ne dispose plus de lignes régulières comme par le passé vers Paris. En second lieu car cet aéroport n'est pas de gestion de Grand Lac. Il convient de rappeler que le trafic passager est plus faible en 2023 que ce qui était constaté en 2008 au pic de fréquentation de l'aéroport (- 40 %). Concernant vos remarqus sur les bruits liés aux vols d'hélicoptères et autres, il convient de saisir les autorités compétentes pour, si les normes ne sont pas respectées, mettre en place les mesures correctives prévues par la loi. Concernant vos 5 idées pour le plan de mobilité. 1/ Gratuité du péage de l'A41. Comme pour l'aéroport cela ne dépend pas de Grand Lac et du PDM mais de l'Etat et des concessions avec les différents gestionnaires autoroutiers. 2/ Sur l'axe Chindrieux // Aix. La mise en place de navettes sur le Lac ne serait pas utilisée pour des trajets quotidiens du fait de temps de parcours trop important (cela fonctionne notamment entre Evian et Lausanne car c'est plus rapide en bateau qu'en voiture). En cycle, le SDC repris par le PDM propose bien une liaison cyclable structurante entre Aix et Chindrieux. 3/ Sur un Tram, le PDM avec l'action 1.5 prévoit d'améliorer la performance des bus par la mise en place de couloirs réservés en amont des carrefours ou pour la desserte de technolac mais aucune ligne de TC en site propre n'est pour l'heure prévue. 4/ Le PDM n'a pas pour fonction de déterminer le devenir du secteur de l'aéroport mais ce PDM prévoit l'ouverture d'une halte à Voglans que vous citer notamment dans vos remarques. 5/ Concernant votre proposition de transport par câble urbain entre Chambéry et Aix via Technolac, cela pourrait faire l'objet d'un arbitrage du futur syndicat mixte à l'échelle du bassin de vie prévu dans le PDM, mais actuellement le PDM s'appuie sur le développement des trains du quotidien avec le SERM et d'assurer un rabattement multimodal efficace pour rejoindre les principaux pôles générateurs depuis les gares et haltes ferroviaires pour rejoindre des pôles générateurs comme Technolac.	Non
E17	8	Particulier		ST	Il faut imposer les parkings aériens ou parkings silo,construits en élévation depuis le sol, ils peuvent être accolés à des bâtiments d'activités, tertiaires ou commerciaux, et atteindre des hauteurs de 8 niveaux. En me rendant dans la zone commerciale de Chambéry-Nord j'ai remarqué une entreprise qui avait créé son parking au rez de chaussée, ses surfaces de vente étant aux niveaux supérieurs. Si on avait obligé les entreprises de Technolac à procéder de cette façon, il n'y aurait pas les énormes difficultés que l'on rencontre pour se garer !!	Le PDM donne les orientations en matière de stationnement.Les parkings en silo permettent de répondre aux besoins sans consommation excessive d'espaces . Leur autorisation relève du règlement des PLUI.		Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@18	1	Particulier	Julien - Mery	VR	La traversée de Viviers du lac s'appuie sur des données de trafic datant de 2019 antérieures à la suppression du passage à niveau alors que des comptages réalisés en 2023 indiquent des trafics importants sur le chemin de Boissy et la rue du coteau de Boissy qui ne sont pas mentionnés, dans le PDM, comme des axes pouvant supporter de tels trafics, du fait de faibles largeurs, d'absence de trottoirs continus...alors qu'elles sont empruntées par des lycéens depuis l'arrêt de bus, des enfants scoralisés, des sportifs...L'augmentation de trafic induite par la suppression du passage à niveau fait peser une pression plus forte sur les voies secondaires servant de shunt (chemin de l'Alliu, Chemin de Boissy et Rue du Coteau de Boissy). Le point de blocage se décale sur un autre n?ud du tronçon, en l'occurrence l'intersection D991/Rue Montagnole, avec une file de véhicule dépassant quotidiennement le rond-point de la Mairie aux heures de pointes et forçant les automobilistes à couper par chemin de l'Alliu ou Chemin de Boissy. Un projet de barreau sud est évoqué en page 55 sans aucune précision en termes de tracé, de calendrier, et de budget. Le PDM fait donc état de suggestions sans réelles données concrètes et ne peut qu'interroger quant aux réelles orientations et solutions qui seront mises en ?uvre à court terme ou moyen terme pour permettre les déplacements tout en maintenant l'urbanisation et l'augmentation de population imposée par le SCOT.	La réalisation du barreau Sud d'Aix les bains n'est pas uniquement de la compétence de Grand Lac qui s'appuie toutefois dans son PDM sur les projets envisagés.Il est demandé à Grand Lac de préciser les éléments connus (étude, échéancier..) et à jour relatif à ce projet	Vous évoquez un trafic d'environ 1 000 véhic/jour en indiquant que les axes mentionnés ne sont pas adaptés pour accueillir de tels trafics. 1 000 véhic / jour est un axe à faible trafic avec en moyenne au pic horaire de la journée un maximum d'un véhicule toutes les 24 sec. Le PDM prévoit un plan marche qui pourra être repris par la Ville de Villiers-du-Lac pour améliorer la circulation piétonne dans les axes que vous mentionnez. Concernant les données de trafic, c'est la Ville du Viviers et le Département de Savoie qui, s'ils le souhaitent, pourront réaliser des comptages pour mesurer l'impact de la suppression du passage à niveau. Enfin sur le projet de barreau Sud mentionnée en page 55 du PDM et également en page 148, ce projet est comme précisé en page 148 pas à l'initiative du PDM, aucune étude // échéancier n'est connu à date sur ce projet par Grand Lac.	Non

ID Unique (Contribution)	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM	
@18	2	Particulier	Julien - Mery	APT	2. Aéroport Chambéry Savoie Mont BlancL'aéroport Savoie Mont Blanc est évoqué dans le PDM en page 96 comme un élément n'ayant pas d'impact sur les déplacements quotidiens des habitants de Grand Lac. Il est certain que les nuisances liées à l'aéroport n'ont pas à être traitées dans le PDM, cependant, en considérant son activité charter saisonnière entre le 15 décembre et le 15 avril, et sans prendre en compte l'activité d'affaires qui a fortement évoluée ces dernières années, les flux générées par ces passagers empruntant l'aéroport , estimés à 6600, sont à prendre en compte et génèrent du trafic sur les voies d'accès aux stations de sports d'hiver et notamment sur les voies du territoire de Grand Lac Nous pourrions continuer à accueillir des touristes étrangers dans nos stations en envisageant des modes alternatifs à l'avion, à la fois pour réduire les flux de déplacement sur nos réseaux routiers et aussi pour améliorer le bilan carbone de ces déplacements (utilisation d'Eurostar).	Le Schéma Directeur Cyclable inscrit bien la liaison Chindrieux-Aix les Bains comme réseau structurant mais à long terme.	Concernant disponibles à l'activité de l'aéroport, le PDM ne les nie pas mais il convient de rappeler que Grand Lac n'a aucune compétence en la matière (c'est le CD 73 qui est compétent ici) et que le trafic aérien de passager est 40 % plus bas qu'au pic constaté en 2008. Votre remarque sur les actifs du territoire travaillant en Suisse (seulement 2 % des actifs de Grand Lac / INSEE 2019) et sur le SERM sont bien pris en compte dans le PDM avec l'action socle spécifique sur le SERM qui notamment améliorera la desserte du bassin genevois. Si aucun calendrier / budget n'est précisé c'est que ces éléments n'étaient pas disponibles à date.	Non	
@18	3	Particulier	Julien - Mery	TER-SERM	3. flux extérieurs des actifsLa partie 4.1 flux d'actifs, en page 22 du PDM, dans les pratiques de déplacement ne mentionne pas explicitement dans les actifs travaillant à l'extérieur du territoire la part des frontaliers travaillent en Suisse. Ce point est à souligner dans le PDM notamment pour intégrer les solutions de mobilités dans le futur en considérant les frontaliers, contraints à cause du coût du logement de quitter la couronne genevoise, le bassin annecien et par conséquence de se reporter de plus en plus sur l'agglomération Grand Lac. La création d'un SERM est évoquée au niveau de métropole Savoie et indique en quelques mots des pistes de projets comme << coopération des territoires sur les besoins de déplacements inter-collectivités >> et << Etendre le Léman Express sur Aix-les-Bains / Chambéry >> sans plus de détails en termes de calendrier, de budgets et de coûts d'investissements.	Le Schéma Directeur Cyclable inscrit bien la liaison Chindrieux-Aix les Bains comme réseau structurant mais à long terme.		Non	

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@19	1	Particulier	HUSSENOT Géraldine	TC-B	A la lecture du plan mobilité, je constate que rien ne semble prévoir la mise en place de ligne de bus régulière depuis les communes limiltrophes de Technolac, vers et de Technolac. Habitante de Méry travaillant à Technolac, je souhaiterais un bus pour me rendre quotidiennement au travail à Technolac mais aussi pour me rendre à Chambéry ou Aix-les-Bains . Ainsi une navette vers technolac permettrait de connecter le village de Méry via technolac à chambéry et aix-les-bains.	Le PDM annonce le principe de développer l'offre de bus et dans les actions à mettre en oeuvre : "Etudier une liaison de TC depuis la future gare ferroviaire de Voglans pour rejoindre Technolac".j'invite Grand Lac à préciser si, à ce jour, des éléments plus concrets sont connus.	Le développement des TC sur Grand Lac est prévu dans le PDM avec en action socle la création du syndicat de transport à l'échelle du bassin de vie et en action 2.1, pour développer l'offre bus. Actuellement, il n'est pas possible de déterminer si les propositions de lignes que vous faites depuis Méry seront réalisées dans le futur car aucun calendrier n'est connu à date. mais les rabattements en TC vers les gares (dont celle du Viviers et de Voglans) seront étudiés en 2025 dans la cadre de l'étude de préfiguration du SERM	Non
@20	1	Particulier	GUY Gaêl	VPC	Le développement de la mobilité cyclable se doit d'être rigoureusement accompagné et soutenu, car ce mode de déplacement représente un levier très puissant pour réduire l'utilisation de la voiture sur l'ensemble de Grand LacJe propose donc : - de garantir des pistes continues permettant d'effectuer de longs trajets sur le territoire de manière sécurisée. En effet, pour se rendre d'Aix à Brison, par exemple, il n'existe aucun itinéraire sécurisé (notamment sur l'avenue du Grand Port) alors que cela permettrait de réduire drastiquement les flux notamment en été, avec de nombreux touristes réalisant cet itinéraire.- Des itinéraires sécurisés doivent également être développés pour rejoindre les communes des côteaux du revard (Mouxy, Méry, Trévignin, Drumettaz) depuis Aix, afin de développer ce mode de transport pour de nombreux déplacements Domicile/Travail	Le PDM prévoit la finalisation du Schéma Directeur Cyclable déjà en grande partie réalisé . L'axe St Offenge/Mery y est recensé comme axe structurant secondaire. Cet axe sur les coteaux du Revard reliant St Offenge à Méry et rejoignant Hexapôle est à l'étude actuellement.L'axe Aix les Bains/Brison Saint Innocent peut-il être entièrement sécurisé.La question est posé à Grand Lac.	Vos différentes remarques sur le besoin d'aménagements cyclables sécurisées ou sur les déplacements à pied sont bien pris en compte dans les différentes actions du PDM. L'aménagement de l'avenue du Grand port est prévu au schéma directeur cyclable de la ville d'Aix les bains (qui devrait être finalisé en 2025)	Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@20	2	Particulier	GUY Gaêl	ST	1. De réduire la place de la voiture dans les centres urbains, notamment à Aix, notamment les places de stationnement, seule solution pour retrouver de l'espace nécessaire au développement d'aménagements cyclables sécurisés. En effet, l'exemple de la rue de Chambéry et de la rue de Genève sont criants : les vélos ne circulent pas alors qu'il existe 3 voire 4 voies voiture.	Le PDM prévoit dans son action 1.9 d'utiliser des espaces actuellement dévolus au stationnement automobile à d'autres usages et précise notamment que la poursuite de la mise en place des aménagements cyclables rendra nécessaire dans de nombreux cas de restreindre l'offre de stationnement sur un seul côté.L'aménagement de la rue de Genève et de l' avenue de chambéry, relève, lui, des collectivités qui en ont la charge en fonction de leur classement: voie communale, voie intercommunale..?	Pas de complément à la remarque de la CE	Non
@20	3	Particulier	GUY Gaêl	CH- EP	4. Enfin, la mobilité piétonne, facteur de décarbonation puissant de nos déplacements doit également être accompagnée par un développement massif des trottoirs sur l'ensemble des communes. Habitant de Mouxy, nous n'avons aucun moyen de rejoindre le centre du village de manière sécurisée avec nos enfants (ce qui ne nous empêche pas de le faire), mais nous souhaiterions pouvoir se déplacer à pied en toute sécurité.	Le PDM, dans son action 1.7 "Oeuvrer pour un territoire marchable" vise à rendre plus attractive les conditions de circulation piétonne.L'observation est transmise à Grand Lac mais la réalisation des trottoirs sur la commune de Mouxy reste de la compétence de la commune.	Grand Lac souhaite mettre en place et animer des groupes de travail avec les services communaux afin de faciliter la mise oeuvre des cations du PDM donc la compétence est communale. (à la suite de l'approbation du PDM)	Non
@21	1	Particulier	Marie	CH- EP	il est demandé la piétonisation le rue de Genève pour les raisons suivantes :- du fait qu'elle est en pente, la pollution y est accrue.- elle est en partie fréquentée par des automobilistes qui cherchent désespérément une place de parking,ce phénomène devrait encore s'accroitre avec la hausse du nombre d'habitants.- cette rue devrait être un lieu paisible et de convivialité, on peut imaginer, à certaines heures, une navette gratuite pour desservir en particulier le marché et la poste à partir de la gare.	Les demandes sont transmises à Grand Lac qui a la compétence Mobilité sur son territoire afin de pouvoir stabiliser la circulation automobile. La piétonisation de la rue de Genève, relève, elle, de la commune d'Aix Les Bains, qui en a la compétence.	Le fait de proposer la rue de Genève piétonne n'est pas des compétences du PDM. En effet, un PDM n'est pas un plan de circulation pour chaque Ville qui reste complètement maître en la matière. Concernant la mise en place de navette gratuite également sur la rue de Genève, il convient de rappeler que cela est un choix politique de mettre en place une gratuité sur tout ou partie des TC mais que le coût pour la collectivité sera toujours présent qu'ils soient payés par les impôts des contribuables, des entreprises ou par la participation des voyageurs.	Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@22	1	Particulier	Marie	ZFE	Selon l'article R318-1 du Code de la route, "les véhicules à moteur ne doivent pas émettre de fumées, de gaz toxiques, corrosifs ou odorants, dans des conditions susceptibles d'incommoder la population ou de compromettre la santé et la sécurité publiques". Comprenez donc qu'il est formellement interdit de laisser tourner son moteur lorsque vous stationnez. En cas de non-respect, les forces de l'ordre peuvent vous sanctionner d'une amende de quatrième classe, c'est-à-dire 135 euros (375 euros en cas de majoration).Hélas, cette loi n'est pas appliquée, voir ignorée peut-être même des forces de l'ordre.Certaines collectivités locales ont communiqué sur cette loi pourquoi pas grand lac ?	La pollution liée aux émissions gazeuses des circulations de véhicules et sa verbalisation relèvent surtout de la mise en place d'une Zone à Faibles émissions-mobilité (ZFE-m), zone qui est à l'étude sur Grand Lac avec Grand Chambéry.	Nul n'est censé ignorer la loi, mais Grand Lac n'a pas le pouvoir de Police. Concernant l'application de cet loi, comme vous le rappelez, c'est uniquement pour les véhicules en stationnement et il est impossibile d'avoir un policier derrière chaque véhicule en stationnement.	Non
@23	1	Particulier	FINEZ Arthur	VPC	idem contribution n°20 à laquelle s'ajoute une observation sur les règles de priorité: priorité doit être donnée aux piétions et aux modes actifs et non pas seulement aux piétons.La définition des règles de priorité	voir contribution n°20La définition des règles de priorité est hors objet de l'enquête. Elle relève du Code de la route et non du PDM	Pas de complément à la remarque de la CE	Non
@23	2	Particulier	FINEZ Arthur	CH- EP	5. Enfin, la mobilité piétonne, facteur de santé et de décarbonation de nos déplacements doit également être accompagnée par un développement massif des trottoirs sur l'ensemble des communes. Nous avons récemment suivi un itinéraire de randonnée "semi-urbain" (passant par Gresy) : cet itinéraire pourtant construit avec des enfants de l'école passe sur une portion de route très dangereuse (route d'arbussin) sans la moindre matérialisation au sol. 6. créer de nouvelles rues piétonnes ? On pourrait peut-être tester la piétonnisation/accès vélos temporaire le week-end dans un premier temps, mener des enquêtes auprès des commerçants pour connaître les origines de leurs clients et objectiver l'impact des suppressions de places de parking voiture.	La réalisation des trottoirs sur les voies communales est de la compétence de la commune, de même que la piétonisation	Pas de complément à la remarque de la CE	Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@24	1	Particulier	MONTANT Philippe	TC-B	Transport en commun de et vers technolac. Cohérence des réseaux Le fonctionnement des transports en commun de et vers technolac est inefficace. Il suffit de voir les queues de voitures le matin et le soir aussi bien vers Chambéry que vers Aix et les projets d'extension du site de technolac Une réflexion est nécessaire pour lutter contre le recours aux véhicules personnelles :- PLANS de transports en bus mis en commun entre l'organisme gestionnaire de Tecnolac, grand lac et grand chambery (gouvernance commune)- création de lignes de tramway vers Aix et vers Chambéry - liaison entre la ligne de RER (Chambery .Aix. Annecy) et technolac	La création du Syndicat de Mobilité de l'Ouest Savoyard 'SYMOS° en 2024 , en regroupant Grand Lac, Grand Chambéry et Coeur de Savoie a pour objectif une gestion de la mobilité à l'échelle de l'unité urbaine de Métropole Savoie.L'étude d'une liaison TC depuis la gare de Voglans vers Technolac est notée au niveau du PDM.la mise en oeuvre d'une voie en site propre pour la desserte bus de Technolac est également à l'étudeLe PDM s'appuie sur la mise en ?uvre d'un SERM pour réaliser un service ferroviaire cadencé entre Aix les Bains et Chambéry.J'invite Grand Lac à apporter des précisions sur l'état d'avancement de ces actions.	Pas de complément à la remarque de la CE, on peut préciser les points suivants : SERM : l'étude de préfiguration a commencé dont le schéma des mobilités piloté par le SYMOS, redut final prévue fin 2025 TCSP : l'étude de création de site propre bus pour desservir Technolac a été lancé début 2025	Non
@25	1	Particulier	BILLOUDET Dominique	VPC	Serait-il possible d'intégrer dans le Projet, la réalisation d'une voie cyclable dédiée entre le Pont Rouge et la voie Sarde, notamment entre le chemin des Goliettes et le hameau de Cotefort ? Serait-il possible de rendre obligatoire la voie Sarde entre Le hameau de Cotefort et l'entrée dans Brison ? La signalisation installée ne fait que la recommander aux cyclistes ? De fait, un certain nombre de cyclistes restent sur la D991 montante qui est très étroite à cet endroit.Serait-il possible de poursuivre la réalisation d'une voie cyclable en site propre sur la D991 entre Brison et Chindrieux ou du moins d'utiliser un marquage fort tel que celui pratiqué sur la Pont du Rhône à La Loi où priorité est donnée aux cyclistes.	Les pistes cyclables projetées à court et moyen terme et le type d'aménagement (séparé de la voirie, marquage au sol...) sont visualisés dans le Schéma Directeur Cyclable réalisé par Grand Lac en 2021.Le PDM les prend en compte .L'amélioration de la signalétique et l'obligation d'emprunter une voie seront transmises aux collectivités concernées.	Sur votre première remarque, La Mottte-Servolex ne fait pas partie de Grand Lac et l'urbanisation prévue ne dépend donc pas de Grand Lac mais concernant votre demande de site propre entre le Bourget-du-Lac et Villarcher c'est bien indiqué dans le PDM en p	Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
E26	1	Particulier	BERNADETTE VIALLE	VPC	Je suis cycliste et dans la mesure du possible n'utilise que très peu ma voiture à Aix les bains où j'habite. Ma réflexion quant à l'utilisation du vélo à Aix . Des progrès ont été faits récemment , il reste bcp à faire . Aménagement et partage avec les piétons organisé et matérialisé sur toute l'avenue du grand port. Également avenue de Marlioz, près du golfe , où l'on partage la route avec les voitures sans bande cyclable .Des petits morceaux du bd Lepic .relais entre la voie sur berge du Sierroz et la route vers Grésy. Merci pour votre écoute	Le PDM a pour ambition un partage et une pacification de l'espace public et ce, à l'échelle du territoire de Grand Lac, mais ne descend pas à l'échelle de la rue.Les demandes sont notées et seront transmises à la ville d'Aix les Bains	Nous prenons note de vos remarques et les transmettons aux services de Grand Lac et de la Ville d'Aix-les-Bains concernés.	Non
@27	1	Particulier	CHATAIN MORIN Odette	TC-B	Il faudrait rétablir la desserte bus côté Petit Port Port aux fille lac. Vous avez privé 500 personnes des arrêts de bus entre la Cité de l'entreprise et le petit port. Le projet ZAC ne va pas simplifier la vie des riverains. Pour exemple : ma voisine prend sa voiture pour prendre le bus au camping qui est l'arrêt le plus proche. A réfléchir.	La demande porte sur une amélioration des services de TC actuels.Elle est transmise à Grand Lac qui dispose de la compétence Mobilité mais qui a délégué la gestion des services à RATP Dev.	Cette desserte a été abandonnée car l'avenue du Port au fille n'est pas dimensionnée pour le passage d'un ligne de bus stucturante a forte fréquence (trop etroite) et de plus il n'y avait que 3 passagers par service (très fabile utilisation) le besoin est aujourd'hui couvert par MOBEA le service à la demande.	Non
@28	1	Particulier	MORIN Claude	DVA	Pour résoudre un peu le trafic voiture et le stationnement centre ville d'aix les jours de marché je vous suggère de créer un marché (bio ou pas) sur l'esplanade face aux nouvelles constructions de l'avenue Promenade du Lac. Ceci faciliterait grandement la vie des riverains qui ne vont plus au marché faute de stationnement. J'ai déjà suggéré cette solution aux nombreuses réunions de quartier sans échos ! Merci.	Le PDM n'a pas vocation à agir sur les activités économiques existantes mais sur l'amélioration de la mobilité induites par ces activitésLa demande est hors objet de l'enquête	Le fait, comme vous le proposez, d'offrir des services marchands au plus près des habitations peut permettre de limiter les déplacements. Néanmoins, cette proposition de marché sur l'esplanade avenue de la promenade du Lac doit recueillir l'avis de la Ville (Grand Lac et le PDM n'est pas compétent en la matière) et également celui des commerçants qui pourraient également ne pas souhaiter s'implanter là-bas.	Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@29	1	Particulier	LEBOUCHER Alain	TC-B	Pour les habitants de Drumettaz qui veulent éviter de prendre leur voiture pour aller en ville (pb de stationnement) et profiter des transports en commun existants il faut venir à pied à l'arrêt LA PESSE (en face le magasin Grand Frais) ou COLLEGE MARLIOZ . Serait il possible de dévier cette ligne par la route de DRUMETTAZ , LA PLACE DE L'HORLOGE ET LA ROUTE DES VERNES	L'observation porte sur une demande de modification du service actuel de transports en commun.La demande est transmise à Grand Lac qui a la compétence Mobilité mais à délégué la gestion des services à ATP Dev	La desserte que vous proposez engendrait un temps supplémentaire pour chaque service de 3 à 4 min. ce qui aurait pour conséquence de rendre moins attractive la ligne 2 par des temps de parcours augmenté et de baisser sa fréquence de passage ou d'augmenter son coût pour maintenir une fréquence équivalente.	Non
@30	1	Particulier	BOURDONNEAU Francois	A41	liaison aix les bains chambéryPour favoriser cette liaison et réduire les embouteillages et la pollution sur les bords du lac entre aix les bains et chambéry, il faudrait que l'autoroute soir gratuite entre grésy sur aix et chambéry.	La gratuité de l'A41 a été demandée par l'Atelier Citoyen dans la préparation du PDM.Elle n'a pas été retenue.Elle ne relève pas de la compétence Mobilité de Grand Lac.J'invite Grand Lac à préciser les raisons qui ont conduit à l'écarter	Le choix de la gratuité de l'A41 ne dépend pas de Grand Lac mais de l'Etat qui doit alors le définir avec les concessions d'autoroutes. Néanmoins, cette solution que vous proposez peut également engendrer une utilisation plus forte de l'automobile du fait de cette gratuité.	Non
@31	1	Particulier	LEBOUCHER Alain	CH- EP	La route de la PEISSE , entre les rond-points ENTREPOT DU BRICOLAGE et COLLEGE MARLIOZ est extrêmement passagère et dangereuse pour les piétons et cyclistes qui s'y aventurent : absence totale de cheminements . Des aménagements simples sont possibles , car ce quartier est à désespérer d'y venir faire ses courses à pied , ce qui est pourtant souhaitable voire nécessaire pour certains .	La demande de sécurisation concerne la commune de Drumettaz-Clarafondest transmise à Grand Lac pour prise en compte	Votre remarque sur le besoin de cheminements piétons et cycliste sur Drumettaz-Clarafond fait écho à différentes actions du PDM visant à améliorer la situation notamment en page 173 où dans l'action 1.7 les secteurs que vous identifiez le sont également sur la cartographie.	Non

ID Unique (Contribution)	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@32	1	Particulier	LIVET Véronique	TC-B	Merci pour nos enfants et petits enfants, de préserver les espaces encore vierges du secteur et pour cela, de développer très vite les moyens de transport collectifs, de faciliter les échanges de modalités, d'inciter par des liaisons efficaces et par un réseau maillé finement, le recours au transport collectif.Peut-on aussi inciter par une tarification revue, voire par la gratuité, sachant que la multiplication des infrastructures routières pour absorber les flux croissants de déplacements individuels, les effets sur la santé, génèrent des coûts "cachés " qui peuvent profiter au financement du transport collectif gratuit?	L'objectif du PDM est de stabiliser les flux de véhicules en développant les transports en commun et les transports alternatifs, ce qui génére d'importants coûts d'investissement.	Le PDM, comme vous le souhaitez, œuvre pour améliorer notamment les TC. La question de la gratuité est relativement philosophique car, il y a forcément un coût aux TC et donc un effort financier à répartir par l'impôt et/ou par la contribution des voyageurs. Si la gratuité pour les voyageurs est décidée par les élus de Grand Lac, alors les moyens financiers nécessaires au fonctionnement et développement des TC exprimé dans le PDM devront donc être financé par les impôts auprès des entreprises et des particuliers et il sera alors impossible de développer une offre supplémentaire, demandée par les usagers.	Non
@33	1	-	Elodie - Entrelacs	TC-B	Dans le cadre de votre enquête je voulais signaler que le service mobea est super, surtout pour les jeunes. Ca serait top de l élargir pour qu'il y ait plus d horaires.	La demande est transmise à Grand Lac qui dispose de la compétence Mobilité mais délègue la gestion des services à RATP Dev.	Merci pour votre retour sur Mobéa, votre remarque sera transmise aux services et aux chauffeurs. Dans l'action 2.1 il est bien souhaiter de continuer le développement de Mobéa	Non
@34	1	Particulier	Karine - Entrelacs	VPC	Afin de permettre à un maximum de personnes d'adhérer à un/des modes de déplacements autre que le véhicule personnel (très utilisé quand il y a des zones rurales ce qui est le cas sur Entrelacs) il serait intéressant :- pour faciliter les déplacements en vélo ou vélo électrique : avoir des voies vertes sécurisées (actuellement en projet entre Albens et Grésy sur Aix mais pas de date de finalisation confirmée / beaucoup de personnes vont sur Aix-les-Bains et la jonction Grésy-sur-Aix - Aix-les-Bains étant existante et sécurisée, ce serait très pratique et permettrait une activité sportive en même temps	Le PDM intègre la finalisation du Schéma Directeur Cyclable de Grand Lac (action 1.6). La liaison Albens/Grésy sur Aix esr classée "réseau structurant à court terme".J'invite Grand Lac à apporter toute précision sur le planning connu à ce jour.	la section entre Aix les Bains et Entrelacs fait parti de la Véloroute des 5 lacs qui est de la compétence de la Région. La section entre AIx les bains et Gresy-sur-aix est déjà réalisée et la section entre Gresy-sur-Aix et Entrelacs est en cours d'étude, sa réalisation est retardée par des problématique foncières et de traversée de zones humides, une étude environnementale va être lancée en 2025. enfin la section des Gorge du Sierroz va débuter au printemps 2025	Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@34	2	Particulier	Karine - Entrelacs	TC-B	développer une application qui permette de se déplacer de façon multimodale (train + bus avec un même ticket / réservation de covoiturage sur 1 même appli / recherche de trajet et paiement du ticket sur la même application, ...) ce qui permettrait aisément de voir aisément le moyen de transport le plus rapide et le plus adapté et de le payer/réserver. Développer et faire connaitre le système ECOV (https://www.ecov.fr/) qui est plus flexible que blablacar. Aujourd'hui pour trouver le meilleur moyen de se déplacer il faut :- consulter plusieurs applications , en faire la synthèse pour savoir quel est le meilleur moyen de déplacement.- prendre des tickets ou abonnements par mode déplacements, pas toujours rentabilisés,et il n'est pas difficile de programmer plusieurs déplacements.Mutualiser et avoir un tarif au nombre de kms peu importe le mode de déplacement serait intéressantPlus ce sera simple plus ce sera utilisé !	L'action socle de l'orientation n°3 du PDM "aller vers un syndicat mixte cohérent à l'échelle d'un bassin de vie" a conduit en 2024 à la création du SYMOS (Syndicat de la Mobilité de l'Ouest Savoyard), qui constitue la première phase d'une gestion future de la mobilité à l'échelle de l'unité urbaine Entrelacs-Aix les Bains-Chambéry-Montmélian.L'action 3.5 "faciliter le parcours des usagers de Grand Lac" avec les mesures suivantes à mettre en place: "continuer le développement du MaaS sur Grand Lac " (mobilité servicielle intégrant les services numériques) et " assurer l'interopérabilité avec les autres AOM vont dans le sens de la demande tout en précisant que la mutualisation de la fonctionnalité du paiement peut poser des difficultés du fait de plusieurs acteurs notamment lors de l'utilisation de plusieurs modes de transport sur un même trajet;La proposition de tarification au km est transmise à Grand Lac.	Vos remarques sur l'information // communication // simplification sont bien reprises dans le PDM avec les actions 3.4 sur la communication et 3.5 pour faciliter le parcours des usagers sur Grand Lac. Concernant, la tarification et sa simplification c'est un des objectifs du futur syndicat mixte prévue dans l'action socle de l'orientation n°3.	Non

ID Unique (Contribution)	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
R41	1	Particulier		PEM	Concernant les pôles extérieurs, mentionner aussi ceux de Belley/Culoz,Seyssel, Rumilly, Annecy.	Pour Action	Grand Lac ne dispose pas d'information sur le planning pour l'axe mentionné : la section entre Aix les Bains et Entrelacs fait parti de la Véloroute des 5 lacs qui est de la compétence de la Région. La section entre Aix les bains et Gresy-sur-aix est déjà réalisée	Non
R41	2	Particulier		VR	En chautagne, de nombreuses mesures prises pour limiter la vitesse de la circulation auto. Mais peu de solutions alternatives proposées .Et des temps de trajet significativement rallongés	constat de situation actuelle		Non
R41	3	Particulier		ST	Stationnements insuffisants aux abord des gares	Le PDM prévoit la mise en oeuvre de PEM (pôle d'échanges multimodaux au niveau des six gares sur le territoire de Grand Lac, avec, entre autres, le développement du stationnement voitures et modes actifs.		Non
R41	4	Particulier		TC-B	Offres importantes de TC et mode doux "intra-Grand lac" mais limitées, voire inexistantes vers les autres pôles attractifs	Le PDM prévoit la création d'un SERM (service Régional Métropolitain) pour des déplacements fréquencés entre Entrelacs-Aix les Bains, Chambéry-Montmélian, de même que des voies vertes et cyclables, qui vont bien au delà du périmètre de Grand Lac		Non
R41	5	Particulier		DO EP	Plan de mobilité- Projet arrête p18Ne pas oublier la maison de santé de Chindrieux très importante pour les Chautagnards, ainsi que les stades de Serrières et Chindrieux et la salle de Fortis(sport) à Serrières	Dont Acte		Non
@42	1	Particulier	GAURY Françoise	ST	Depuis mi-décembre : 2 arrêts de bus implantés sur RD1504 au niveau du RD point station service pour emprunter la ligne S02/A73 Chambéry-Yenne/Belley.Implantation dans partie haute du village donc nécessité de proposer un parking voiture à proximité et un parking sécurisé vélos pour permettre au plus grand nombre d'habitants d'emprunter cette ligne et contribuer ainsi à la réduction de la circulation de voitures vers Chambéry.	demande à transmettre au gestionnaire de la voie	Il n'y a pas le foncier disponible pour créer du stationnement voiture et/ou vélo. La réalisation d'itinéraire piéton est de la compétence communale et la demande sera transmise à la Ville.	Non
@42	2	Particulier	GAURY Françoise	CH- EP	Prévoir également un cheminement sécurisé dans le village pour ceux qui s'y rendront à pied.	La demande sera transmise à la commune de Bourdeau, compétente en matière d'aménagements piétonniers dans le village.		Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
R45	1	Particulier	René - AIX-LES-BAINS	A41	Ingénieur territorial à la SILB,CCLB PUIS CALB, retraité depuis 2007, M. Millet a travaillé pendant 10 ans sur le projet de contournement autoroutier de Chambéry (APS) ABC (anti bouchons chambériens).En 2022, un courrier de la directrice générale adjointe d'AREA à Lyon, concluait que l'APS était intéressant et pourrait constituer un document de référence si l'Etat décidait le lancement d'une étude d'opportunité d'un contournement autoroutier de Chambéry.En 2024, M. Millet a saisi le ministère adéquat par courrier, par le biais de Mme Ferrari, députée, avec copie au Préfet de la Savoie si ce projet pouvait se réaliser d'ici 2030(prochain JO), plusieurs questions et problèmes annexes pourraient se régler en particulier:- la saturation et la non conformité des 2 tunnels des Monts qui fonctionnent sans BAU,- le délestage du trafic sur le contournement autoroutier,- l'adossage du dossier de contournement et de la VRU dans le cadre de la négociation du Plan de Relance Autoroutier de 2015, la commission européenne s'étant positionnée sur l'adossabilté par allongement de la durée de concession- dans le cadre d'une nouvelle concession, l'Etat devait ,pour ce nouvel ouvrage très couteux (2,5millairds d'euros) y inclure la VRU et les tunnels des Monts, propriété de l'Etat et actuellement gérés par l'Etat.- Dans ce contexte, le coût n'affecterait en aucun cas le budget de l'Etat, puisque financé entièrement par le concessionnaire autoroutier- Avec ce projet, le tronçon existant entre Méry -Savoie Hexopole et le versant ouest de Voglans devrait être racheté par le département de la Savoie pour établir une rocade reliant toutes les zones d'actiité entre elles entre Méry et la Motte Servolex et de plus régler la déviation de la traversée de Viviers du Lac dont le trafic, avec la suppression du PN, ne cesse d'augmenter,- les bouchons récurrents entre Voglans/Savoie Technolac avec ses 3000 emplois nouveaux, les bouchons vers Aix les Bains/Drumettaz/ Tresserve devraient être pris en compte par cette rocade que le projet de déviation de Viviers du Lac ne règlera pas.	Le projet de contournement autoroutier de Chambéry est certes intéressant, mais il n'apparait pas comme projet connus au niveau du PDM dans les opportunités. Le plan de relance autoroutier de 2015 date de 10 ans: a-t-il été revu, abandonné?Quelle est la réalité actuelle de ce projet: prévu au Straddet, au Contrat de plan Etat-région? Les JO 2030 peuvent-ils être une opportunité pour réactiver ce projet?Je rappelle que Grand Lac par le biais du PDM a pour objectif d'organiser la mobilité sur le territoire de Grand Lac en prenant en compte les projets routiers connus en tant qu'opportunités, mais n'a aucune compétence concernant un projet de contournement autoroutier de Chambéry.La contribution, bien qu'intéressante, est de ce fait hors objet de l'enquête.	Hors périmètre de Grand Lac et aménagements routiers qui augmenteraient l'usage de la voiture	Non
R45	2	Particulier	René - AIX-LES-BAINS	TC-B	Naturellement, le covoiturage devrait se généraliser et les transports urbains des deux agglomérations de Chambéry et Aix devront être mutualisés, ainsi qu'une desserte cadencée Tram/train entre Montmélian et la Chautagne, ainsi que l'Albanais comme prévu dans le SCoT.La VRU, débarrassée de son trafic autoroutier, pourra accueillir les TC en parallèle avec la desserte cadencée citée précédemment.	Le covoiturage, le SERM , sont effectivement deux des axes de développement, entres autres du PDM	Pas de complément à la remarque de la CE	Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
R46	1	Particulier	BIDAULT	TC-B	Je constate que le bus ne fonctionne pas en centre ville. Il faut mettre sur pied une navette gratuite ou un bus qui desserve le centre ville d'Aix.	Cette personne venue en permanence fait le constat d'une absence de desserte en bus de l'avenue de Genève commerçante, les stations de bus les plus proches de l'avenue de Genève n'étant pas perçues comme des arrêts en centre ville.Cette demande pourra être transmise à qui de droit, Grand Lac , ben qu'ayant la compétence Mobilité, n'assurant pas la gestion du service de TC	Votre première remarque sur le bus au centre-ville d'Aix, le choix a été fait de favoriser les déplacements à pied depuis les différents arrêts présents au centre ville. La présence d'une navette "centre-ville" n'est pas prévue dans le PDM car les déplacements à pied et/ou en cycle sont possibles ici. Concernant votre remarque sur le stationnement, le fait de faciliter le stationnement de courte durée est déjà possiibe sur Aix grâce au stationnement payant qui favorise la rotation des véhicules. Mais si on allait sur vos propositions de pousser les bancs, le mobilier urbain, les poubelles tout en mettant les véhicules de livraisons en épi, on réduirait alors les cheminements piétons et le confort de leurs déplacements on faciliterait les trajets en automobile en hypercentre on rendrait la rue insécure notamment avec les mouvements de sortie des véhicules de livraisons stationner en épi. Votre comparaison avec Durmettaz-Clarafond sur le fait que la Ville d'Aix se meurt alors que d'autres grâce au stationnement vivent bien n'est pas en adéquation avec les remarques des habitants de cette ville qui demandent des trotoirs et aménagements cyclables pour rejoindre les commerces. De plus une ligne desservant le centre ville les jours de marchés a été mise en place : MObi Aix	Non
R46	2	Particulier	BIDAULT	ST	Je demande aussi que le stationnement de voitures puisse se faire en "épi" pour faciliter le stationnement de courte durée (pharmacie, banque, téléphonie, poste, marché, carrefour..)Il suffirait de pousser les bancs , les piquets verts, les boules vertes (qui sont une catastrophe), les poubelles etc qui permettrait un stationnement rapide et sortie de même, les livraisons en épi également qui éviteraient les livraisons sur la rue qui bloquent toute une file de voitures en montant et descendant qui bloque la circulation, les piétons qui traversent avec difficultés et peu visibles en plus.	La demande concerne essentiellement l'avenue commerçante de Genève.Le PDM n'a pas vocation à faciliter le stationnement en ville, mais au contraire à le réduire pour une incitation à l'usage des TC , modes actifs et modes doux.Une organisation des livraisons, à venir, est également prévue dans le PDM mais reste à organiser avec les professionnels concernés.		Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@47	1	Particulier	Stéphanie - Aix-les-Bains	PEM	Pour le développement de modes doux de transports il est nécessaire de développer grandement les parcs de stationnement avec relais bus/ vélos aux abords d aix les bains. La facilité de stationnement et de lignes de transports en commun/locations de velo/ parkinds securises pour les velos efficaces (horaires/ ligne sans detours immenses qui allongent le temps de trajet) vers le centre ville limitera l entrée des véhicules.	Le PDM prévoit (action 2.2) la mise en ?uvre de 6 PEM (pôles d'échanges multimodaux) répondant aux besoins de stationnement véhicules, vélos, dessertes train et bus	Merci pour votre retour sur Mobéa, votre remarque sera transmises aux services et aux chauffeurs. Dans l'action 2.1 il est bien souhaité de continuer le développement de Mobéa	Non
@47	2	Particulier	Stéphanie - Aix-les-Bains	DVA	Une réflexion sur des voies réservées aux bus, une sécurisation des vélos et piétons (trop de trottinettes vélos et véhicules sur les trottoirs) et l incitation pour ceux qui n ont pas de choix de favoriser les véhicules électriques ou hydrogène est à mener	Ces divers points font l'objet d'actions dans le PDM: actions 1.5; 1.7; 2.1		Non
@47	3	Particulier	Stéphanie - Aix-les-Bains	ST	L accès au lac en période de forte affluence touristique est problematique: pas de stationnement pour ceux qui veulent profiter de notre joyaux au point que les aixois et locaux ne s y rendent plus ou moins en période estivale.	Le PDM prévoit dans son action 2.1 de "travailler sur un renforcement des lignes estivales de desserte du lac en lien avec le développement d'une politique de stationnement payant des plages"		Non
@47	4	Particulier	Stéphanie - Aix-les-Bains	VR	La circulation avenue de saint simond est dé plus en plus dangereuse: des actions concrètes pour ralentir la vitesse (ralentisseurs sur les passages piétons ou il y a encore trop d accidents, feux qui passent au rouge en cas de vitesse trop importante, réflexion pour une mise en place à sens unique en concertation avec le boulevard des anglais...) seraient plus que bienvenues	Les aménagements de voirie demandés concernent la commune d'Aix les Bains, qui sera destinataire des modifications proposées		Non
@47	5	Particulier	Stéphanie - Aix-les-Bains	CH- EP	Et aussi et surtout, replanter des arbres dans nos avenues, remettre les trottoirs de façon à ce qu ils soient accessibles aux personnes handicapées contraintes de se déplacer dangereusement sur les voies de circulation.	L'amélioration des cheminements piétons et l'accessibilité à tous relèvent des actions 1.7 (territoire marchables) et 1.8 (favoriser l'accessibilité de tous) du PDM		Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@48	1	Partenaire socio-éco / organisation professionnelle	DELBART Franck	DVA	La Cellule Mobilité de l'USMB est une entité mise en place en 2022 pour coordonner/faciliter les actions prescrites dans le Plan Mobus (Mobilité de l'Université de Savoie). Elle est constituée d'un noyau dur (Représentants de la direction du patrimoine et services USMB, Agence Ecomobilité, Référents DDRSE), et s'entoure d'expert.es de terrain (l'USMB est sise sur 4 sites).Nous avons rédigé ce document de synthèse à votre attention, il résulte de réflexions, mesures et analyses de terrain. Il apparait clairement que les désaturations des voies RD 1504 et RD 1201 impliquent a la fois des aménagements (voies, sécurisations, signalétiques, zones multimodales), une révision profonde du foncier (aéroport), une communication de sensibilisation vers les usagers, en plus de politiques de renforcement des TC. nous mettons donc a votre disposition (en pj) - Document de synthese des propositions d'aménagements (moyen-long terme)- Note sur l'aménagement de l'Entrée Sud au Campus par la V63	Cette contribution décrit les réflexions conduites à l'échelle de l'USMB relatives à la mobilité sur le Campus à Technolac . Elle apporte un zoom sur les problématiques des usagers du Campus, et ce, à une échelle beaucoup plus précise que celle du PDM.Sa prise en compte pour analyse et cohérence avec le PDM est à étudier	Nous prenons note de votre contribution au nom de l'USMB, nous pensons que nombre des points soulevés ont été pris en compte dans le PDM et nous pourrons dans les années à venir continuer à travailler ensemble pour améliorer ensemble les conditions de mobilité sur Technolac.	Non
@48	2	Partenaire socio-éco / organisation professionnelle	DELBART Franck	VR	Document de synthese des propositions d'aménagements (moyen-long terme)Un plan MOBUS comportant 16 actions a fait l'objet d'une validation par le CA de l'USMB en avril 2024.Une synthèse des propositions d'aménagements avec :- pour le centre Campus: priorité vélos, parking voitures limité avec aménagements des voies du centre du campus en conséquence , renforcement-sécurisation du lien centre ville du Bourget (hébergement étudiants) -campus , parking réservé au covoiturage et accès à un parc élo libre service pour les passagers.- Accès périphérique: la désaturation des RD 1201 et 1504 est une priorité.Cela nécessite de repenser l'utilisation de l'aéroport (100 ha), permettant via des voies crées un transfert de transports vers l'est: 1 voie pour l'accès depuis le rond point de Villarcher, 1 voie pour l'accès depuis la gare de Viviers du lac, 1 voie depuis le nord d'Aix les bains	Le PDM est construit sur les infrastructures de voiries existantes et sur les projets de voiries connues actuellement.Les propositions de création de voiries au sein de l'emprise de l'aéroport , sont certes intéressantes, mais hors objet de l'enquête.Il est toutefois demandé à Grand Lac d'étudier ces propositions issues d'observations de terrain avec CGLE ou le département, dans le cadre de sa compétence aménagement.		Non
@48	3	Partenaire socio-éco / organisation professionnelle	DELBART Franck	PEM	- Document de synthese des propositions d'aménagements (moyen-long terme)Associé à la désaturation des RD1201 et 1504, vue précédemment, il est proposé la création de 3 centres multimodaux: l'un à Villarcher, les deux autres au Nord-Est à Viviers du lac, Aix les Bains.	Ces créations sont cohérentes avec les propositions de création de voiries vues précédemment mais ne concernent pas le projet actuel de PDM		Non
@48	4	Partenaire socio-éco / organisation professionnelle	DELBART Franck	VPC	- Note sur l'aménagement de l'Entrée Sud au Campus par la V63L'accès sud par la V63 (voie vélo) est fortement emprunté et présente une forte dangérosité: rocs, stationnement de voitures à proximité,manque de visibilité dans les deux sens,forte décliité, pas de marquage au sol, ni panneaux d'intersection.L'USBM propose un aménagement évitant aux flux entrants et sortants de se croiser et augmentant la visibilité.	La proposition, après analyse de sa cohérence avec les aménagements cyclables futurs sur le site du PDM est à étudier		Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@49	1	Partenaire socio-éco / organisation professionnelle	DELBART Franck	DVA	Dans le cadre de son plan d'action MOBUS (PDM de l'Université de Savoie), L'USMB a élaboré un Observatoire de la Mobilité, consistant en une veille sur l' état de santé de la mobilité des personnels étudiants et permanents de l'USMB (4 sites, 18000 personnes concernées, 6000 personnes sur Gd lac) ainsi que sur leur changement de comportement vers des mobilités dites douces ou actives. Cet Observatoire est un projet de sciences participatives a long terme mené par le LLSH (Laboratoire USMB de Recherche en Sociologie), et la Cellule mobilité (USMB), qui fera dès le début 2025 l'objet d'un dialogue avec les agglomérations (Gd Lac, Gd Chambéry, Gd Annecy) et leurs DSP pour notamment mieux préciser les chiffrages d'indicateurs auxquels ils pourront avoir accès. Le projet et en cours d'élaboration, avec une phase test début 2025. Un document du pré-projet est disponible sur demande.	dont acte	Pas de complément à la remarque de la CE	Non
@50	1	Particulier	AUCAGNE Marie	CV-AP	Favoriser le co voiturage avec des bornes et parking (comme pour monter à la feclaz)	Le développement du covoiturage: action 2.3 du PDM		Non
@50	2	Particulier	AUCAGNE Marie	VPC	Favoriser le vélo	le développement du vélo fait l'objet des actions 1.6, 2.4 et 2.5 du PDM		Non
@50	3	Particulier	AUCAGNE Marie	TC-B	Favoriser une meilleure ligne de bus	L'amélioration des lignes de bus fait l'objet des actions 1.5, 2.1 et 2.2 du PDM		Non
@50	1	Particulier	AUCAGNE Marie	CV-AP	Favoriser le co voiturage avec des bornes et parking (comme pour monter à la feclaz)	Le développement du covoiturage: action 2.3 du PDM		Non
@51	1	Particulier	Jean Baptiste - Brison-Saint-Innocent	VPC	Il faudrait créer une piste Cyclable entre Brison Saint Innocent et le Centre Vile d'Aix les BainsJe souhaiterai une piste cyclable Route de Saint Innocent , car à la fin de la voie Sarde , circuler à vélo devient très très dangereux .Ensuite avenue du grand Port , il faudrait condamner l'un des 2 trottoirs pour le réserver aux Cycles .J'Habite Saint Innocent , travaille à Aix et ne vient jamais en vélo ni au travail , ni à la Gare car la route est trop dangereuse De plus arrivé en ville quasiment aucun emplacement dédié pour stationner son vélo en Sécurité	Le PDM intègre la finalisation du Shéma Directeur Cyclable de Grand lac et dans le cadre de la mise en place de PEM, la réalisation de stationnements vélo sécurisés.J'invite Grand Lac a étudier la cohérence de la demande avec les aménagements à venir de la liaison cyclable Aix- Brison saint Innocent.	Dans le Schéma Directeur Cyclable de Grand Lac repris par le PDM, il est bien prévu un itinéraire cyclable entre Brison Saint-Innocent et Aix-les-Bains. Le PDM fixe également le besoin de de stationnement vélo sécurisé.	Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@52	1	Particulier	virginie - La Biolle	TC-B	Il faudrait des transports réguliers et plusieurs fois par jour entre Annecy (Rumilly)Albens, La Biolle Grésy et Aix et Chambéry; en car ou réhabiliter une gare dans la Biolle, pourquoi pas en bas de la côte. il existe des trains et des cars entre Albens et Annecy Il existe des trains entre Albens et Rumillyil existe des trains des bus entre Grésy et Aix mais RIEN entre LA BIOLLE et Grésy , même pas une piste cyclable digne de ce nom... et La Biolle restera encore lésée avec l'arrivée du Ter métropolitain...	Le PDM prévoit le développement de l'offre bus (action 2.1) sans toutefois , à ce stade, citer les axes concernés.J'invite Grand lac à préciser les améliorations qui pourraient être apportées pour la desserte de la Biolle.	Le développement des TC sur Grand Lac est prévu dans le PDM avec en action socle la création du syndicat de transport à l'échelle du bassin de vie et en action 2.1, pour développer l'offre bus. L'offre actuelle sur La Biolle est limitée et organisée en rabattement sur la gare d'Entrelacs notamment. Concernant les aménagements cyclables la desserte de La Biole est bien prévue dans le cadre du schéma directeur cyclable de Grand Lac et permettra ainsi un rabattement plus aisé des jeunes notamment vers la gare de Grésy.	Non
@52	2	Particulier	virginie - La Biolle	ST	De plus à 8h en semaine le parking de la gare de Grésy est déjà complet...	demande à transmettre au gestionnaire de la voie		Non
E53	1	Particulier	FRANCOISE CAGNON	DVA	J'habite en Chautagne -canton excentré de Grand Lac- Bien que des services aient été mis en place les contraintes géographiques et structures en place limitent encore nos déplacements il pourrait être prévu : - pour se rendre à Aix les Bains un service de bateaux équipé d'une remorque pour vélos reliant la Chautagne (la route du lac extrêmement dangereuse)	Le PDM s'est appuyé sur le développement des offres bus et train pour limiter l'usage de la voiture , compte tenu des infrastructures existantes et de la localisation des densités de population à desservir, ce qui n'exclut en rien une initiative parallèle de desserte bateaux si le besoin s'avérait être notable.	Les services de TC en navette sur le Lac ne répondent pas aux besoins des déplacements du quotidien pour relier le Nord et le Sud du Lac car les temps de parcours sont beaucoup plus importants que par la route. Seule une vocation touristique pourrait trouver une place ici notamment en période estivale	. Non
R54	1	Particulier	MILLET René	A41	Suite à madéposition du 18/12/2024, ci-joint la réponse de Mme La Ministre M FERRARI à mon courrier du 7/11/2024" Vous avez bien voulu me faire part de vos observations concernant le projet de contournement autoroutier de Chambéry.Je vous remercie pour ces propositions qui contribuent à nourrir la réflexion sur les enjeux de mobilité du bassin chambérien, notamment dans la perspective des jeux olympiques d'hiver de 2030"	Cette réponse associe bien la réflexion relative au contournement autoroutier à la perspective des JO de 2030, réflexion indépendante de celle du PDM.	Hors périmètre de Grand Lac et aménagements routiers qui augmenteraient l'usage de la voiture	Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
R55	1	Particulier	Jean-Paul - MOUXY	DO EP	La meilleure analyse du plan de mobilité de l'agglomération GRAND LAC est parfaitement résumée dans la synthèse de la mission régionale d'autorité environnementale:- le dossier ne démontre pas en quoi ce plan permettra d'atteindre les objectifs de baisse des émissions de polluants, de bruit, et de gaz à effet de serre.	La MRAE fait une analyse très critique du dossier de PDM à laquelle, j'invite Grand Lac à répondre dans mon PV de Synthèse	Une réponse a été faite pour l'avis de la MRAe	Non
R55	2	Particulier	Jean-Paul - MOUXY	URBA	Le Vice-président en charge de cette réflexion capitale pour l'avenir du territoire n'est autre que le Maire de Grésy sur Aix.Or, cette commune, et la manière dont elle est aménagée, symbolisent parfaitement tout ce qu'il ne faut pas faire, à savoir développer à outrance des zones commerciales en ne cessant de consommer du foncier et imperméabiliser les sols.La priorité est donc de stopper définitivement les constructions commerciales sur cet axe.	L'aménagement du territoire relève du SCoT et des PLUI, qui ont fait l'objet de concertations et d'enquête publiques, sur le territoire.Le PDM à pour objectif d'organiser la mobilité de la population de ce territoire en liaison avec les développements prévus par ces documents, tout en étant compatible avec le PCAET ayant également fait l'objet de concertation et d'enquête publique. Le PDM approuvé s'appliquera, en retour, aux PLUI, pouvant conduire alors à une meilleure maîtrise de l'urbanisation: action 3.3 mieux lier urbanisme et mobilité	Pas de complément à la remarque de la CE	Non
R55	3	Particulier	Jean-Paul - MOUXY	VR	Les conséquences de ces aménagements anarchiques sont désormais visibles non plus seulement aux heures de pointe, mais, en permanence, tout au long de la journée.Toutes les voies sont toujours encombrées, puis saturées, du nord au sud et d'est en ouest, et la traversée du secteur, emprunté également par de nombreux camions, est un véritable parcours du combattant.Autrement dit, la périphérie devient aussi encombrée, si ce n'est plus, que le centre ville d'Aix les Bains, ce qui est un comble puisqu'on ne cesse ainsi de reculer la saturation au plus grand détriment des exigences environnementales	Les actions du PDM ont pour objectifs de stabiliser les flux automobiles sur le territoire en développant l'offre de bus, le covoiturage et l'autopartage, les modes actifs et en créant un SERM et des PEM, afin de faciliter les déplacements de la population par des moyens autres que la voiture et ainsi limiter les phénomènes de saturation.	Que le trafic soit en augmentation sur l'entrée Nord d'Aix-les-Bains, c'est un fait mais d'aller laisser penser que le trafic est impossible à la trajectoire demandée heure de la journée et que l'on est sur un parcours du combattant il y a un pas que nous ne partageons pas. Les actions du PDM ont pour objectifs de changer les pratiques modales et l'ambition forte est de maintenir les volumes de déplacements automobiles de 2019 malgré l'augmentation démographique et d'emploi attendu (absorption de 19% des déplacements). Concernant les exigences environnementales les actions du PDM permettent d'être en accord avec les objectifs assignés aux transports par le PCAET, et ce, en suivant la trajectoire demandée à l'échelle nationale.	Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
R56	1	Particulier	Christine	TC-B	J'utilise régulièrement la ligne n°2 en partant de Grésy en direction d'Aix les Bains. Il y a plus de bus depuis plusieurs mois, merci, mais ils sont souvent bloqués dans la circulation (gare d'Ais les Bains, ou rond point d'accès à l'échanger, aussi au rond point de la .....)On est envahi par les camions de Rumilly ou autre.Sur Chambéry, le bus est prioritaire avec par exemple des feux spéciaux.Est-il prévu d'en installer? Merci	L'action 1.5 du PDM prévoit d'aménager la voirie pour améliorer la performance des lignes fortes du réseau bus (priorisation aux feux, priorisation aux giratoires et créations de couloirs réservés bus), sans toutefois préciser les lignes concernées.J'invite Grand Lac à préciser si la ligne n°2 pourrait être concernée;Par ailleurs la réalisation du SERM entre Grésy , avec des cadences régulières aux heurs de pointes, permettra à terme d'apporter un service complémentaire entre Grésy et Aix	Comme vous pouvez le voir dans le PDM, l'axe entre Grésy et Aix et notamment mis en avant dans l'action 1.5 pour favoriser la circulation des bus, donc la ligne 2 est bien prise en compte.	Non
R57	1	Partenaire socio-éco / organisation professionnelle	VIVET Dominique	A41	Echangeur de Grésy sur Aix saturé. les élus ont-ils une solution?Vivet Dominique (entreprise Vivet Bois.	La commune de Grésy sur Aix travaille actuellement à un projet d'amélioration de la sortie de l'échangeur autoroutier de Grésy avec mise à 2 voies du premier giratoire et sécurisation des circulations cyclistes	Pas de complément à la remarque de la CE	Non
R58	1	Particulier	MOSSO FOSSO Sandrine	A41	Le projet de sortie de St Girod est-il toujours d'actualité? L'échangeur de Grésy sur Aix est saturé.	La création d'un échangeur sur l'A41 à Entrelacs (aire de St Girod) fait partie des projets routiers cités dans l'action socle du PDM, sur laquelle s'appuie la déclinaison du PDM, sans pour autant être intégrée au PDM, Grand Lac n'ayant pas la compétence pour cet aménagement.	Pas de complément à la remarque de la CE	Non
@59	1	Particulier	WEIDMANN Virginie	TC-B	idem obs n°52			Non
@60	1	Particulier	MAIRE Denis	TC-B	Concernant les lignes de bus qui empruntent les rues Georges 1er, chemin de St Pol , la taille des bus n est pas du tout adapté à la taille de ces rues! Et lorsque que 2 bus se croisent c est pite encore en plus ces bus ne sont que peu remplis: du gâchis et des encombrements sur ces rues.	L'observation porte sur une insatisfaction du service actuel de bus.Elle est transmise à Grand lac qui dispose de la compétence mobilité mais délègue la gestion des services à RATP Dev	Le transporteur est tenu de mettre en place un matériel roulant adapté aux voies desservies par la ligne. Ainsi, si les bus ne pouvaient pas passer sur les rues mentionnées le matériel roulant aurait été adapté. Sur la taille des bus, c'est la période de pointe sur la ligne qui détermine la taille du bus concerné. Ce n'est pas parce que des bus vous semble vide à certaines périodes horaires qui ne sont pas plus chargés au niveau d'autres arrêts de la ligne et à d'autres périodes horaires. Pour votre remarque sur la tarification du centre aquatique cela n'est pas l'objet du PDM de Grand Lac.	Non
@60	2	Particulier	MAIRE Denis	DVA	Concernant le centre aquatique d aix les bains pourquoi il n existe pas de tarifs spécifiques pour les habitants de l agglomération Calb svp?	Hors objet de l'enquête		Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@61	1	Particulier	COPPEL Yves	TC-B	Le plan de mobilité doit prendre en compte aussi dans ces priorités le vieillissement de la population et plus particulièrement toutes les catégories de personnes à mobilité réduite ainsi que le personnes âgées,Si l'on souhait que ce plan de mobilité concerne toutes les types de populations et que ces populations spécifiques puissent se maintenir dans leur domicile en pouvant se déplacer,Plusieurs pistes peuvent - être étudiées et mises en ?uvre :Mobea : création d'un point d'arrêt Mobea Transport à la demande, supplémentaire adapté dans tous les hameaux et lieux-dit non desservis par une ligne existante,Et ou - S'inspirer de T.S.A. : Trans - Service Association Association Albertvilloise de transport à la demande de personnes à mobilité réduite temporairement ou définitivement - par exemple : transport de personnes handicapés vers leur lieu de travail ESAT ,,,, Et de personnes âgées,Généralisé dans plusieurs communes de l'agglomération par la communauté de communes,Et ou - Fourniture d'un chéquier de bons de transports pour ces populations spécifiques en partenariat avec ds taxis,	Le PDM, dans son action 1.8 intègre la poursuite du programme du Sd'Ap de 2015, sans aller au delà.Toutes propositions , notamment celles appliquées dans des collectivités territoriales voisines méritent d'être étudiées.	L'accessibilité fait partie intégrante du PDM avec, outre une annexe spécifique, l'action 1.7 pour œuvrer pour un territoire marchable qui s'inscrit dans cette dynamique, l'action 1.3 sur la pacification qui permettra une meilleure cohabitation modale, l'action 1.8 pour favoriser l'accessibilité de tous ou encore l'action 2.1 pour développer l'offre de bus où Mobéa que vous citer et clairement indiqué également en terme de développement. Concernant les exemples cités dans d'autres agglomérations, pour Albertville, c'est une association et donc pas une collectivité qui a mis en place ce service, et sur les bons de transports, Grand Lac n'a pas opté pour ce système qui est très dur à contrôler pour éviter les abus. Mobéa dessert tous les arrêts scolaires et présente donc un maillage très fin (la grande majorité des tous les hameaux est desservi ou ont une desserte proche). en 2025, le service Mobilité de Grand Lac va réaliser une étude (stagiaire fin d'étude bac 5) sur 5 mois sur le sujet des personnes en perte de mobilité qui ne peuvent de se déplacer jusqu'aux points d'arrêts du réseau Ondéa (quantification de la population et proposition de solution complémentaires	Non
@62	1	Particulier	LOPEZ Marie Françoise	VR	La circulation sur l'avenue du grand port est incessante alors que d'autres rues sont même fermées à la circulation.il faudrait revoir le plan de circulation.De plus' les trottoirs sont abîmés et jamais refaits, c'est dommage pour l,une des plus belles avenues qui mènent au lac.	Le plan de circulation dans Aix les Bains relève de la commune.la demande lui sera transmise.La réfection des trottoirs est noté mais est hors objet de l'enquête.	Votre remarque sera transmise à la Ville qui est compétent sur les sujets de plan de circulation et d'aménagement de trottoirs. Le PDM de Grand Lac cible notamment le besoin de développer les aménagements à destination des piétons dans différentes actions.	Non

ID Unique (Contribution)	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Comment--aires Grand Lac	Modification PDM
@63	1	Particulier	BOURDEAUX Dominique	VR	Sécurisation de la sortie Nord-Ouest du Bourget du Lac.Deux points noirs dans le secteur de la rue des Tournelles aux abords de la route du tunnel :-la voie centrale de présélection de cet axe est périlleuse lorsqu'il s'agit de rejoindre le quartier des Tournelles. Celui-ci constitue une sorte de lieu-dit, avec une dizaine de familles et autant de jeunes scolaires. La libération de la vitesse de 50km/h à 90, se fait subitement en arrivant à ce quartier, le doublement de la première voie(à droite) est tentant alors que les véhicules locaux de ce quartier stagnent un certain temps sur la voie centrale avant de pouvoir tourner, aux heures de pointe de plus en plus élargies.Quelle proposition ? Appliquer la limitation de vitesse de la ville du Bourget jusqu'aux dernières maisons (au delà du quartier des Tournelles++++), attirer l'attention des conducteurs sur ce quartier (bandes réfléchissantes sur le quai central qui permet de tourner), verbaliser les excès de vitesse (ou apposer une signalisation ferme, ou pédagogique ...), annoncer ce croisement à vitesse modérée à ceux qui quittent Le Bourget, feux clignotants, éclairage publique etc. Les accidents ne sont pas rares et les vélos particulièrement exposés.De notables efforts et travaux ont été entrepris par la commune et nous en découvrons les limitations à 50 (panneau scintillant et avertissement pédagogique) mais toujours dans la descente vers le Bourget, bien en dessous du secteur dont nous parlons et qui reste non considéré et non protégé.	Les difficultés observées et les propositions relèvent de la compétence du département, gestionnaire de la RD 1504.J'invite Grand Lac à les transmettre au service compétent.	Nous prenons note de votre demande de sécurisation de l'intersection et transmettrons vos éléments au CD 73 qui est compétent en la matière. Comme vous le notez l'intersection se situe hors agglomération ainsi, il n'est pas possible à date de fixer une limitation à 50 Km/h, il convient alors que la Ville voit avec le Département pour déplacer la limite d'agglomération. Concernant la demande de desserte complémentaire en Transport collectifs les services de Grand Lac regarderont ce qui est réalisable sans détériorer l'offre en place.	Non
@63	2	Particulier	BOURDEAUX Dominique	TC-B	es besoins en déplacements pour transports scolaires se déploient à toute heure. En effet, à défaut de navette venant de Bourdeau, ou/et d'arrêt du car du département venant de Yenne, les adolescents n'ont aucune autonomie pour rejoindre les bus à l'arrêt << plage >> ou Technolac ou remonter chez eux. Les aller-retours des voitures des familles sont un non-sens, pollution et consommation de temps et d'énergie. << L'enfermement >> des jeunes de ce quartier est décalé par rapport au désir d'ouverture à tous des activités de la commune.Quelle proposition ? La navette à la demande qui s'arrête à la hauteur du << Grand Caton >>, si elle ne peut en descente rejoindre le quartier des Tournelles, peut-elle être substituée par celle qui descendrait de Bourdeau sur son retour vers Le Bourget ? Elle rendrait service tant aux jeunes qu'aux retraités qui sont bien incapables dans la vie courante de rejoindre l'arrêt du Grand Caton (100m de dénivelé positif et 700m de distance environ).	Le PDM cible une offre de bus améliorée essentiellement pour les lignes fortes desservant une grande densité de population. Le cas de la desserte des hameaux à faible population est problématique.La proposition d'un arrêt supplémentaire sur une navette déjà existante est, par contre, à étudier.J'invite Grand Lac à la transmettre au service compétent.		Non
@66	1	Particulier	Odile - Viviers-du-Lac	APT	Nuisances sonores et de pollution provoquées par le fort trafic aérien de l'aeroportRotations pouvant atteindre plus de 30 le samedi et dimanche, pollution sonore inacceptable pour favoriser les riches anglais et autres nationalités, et pas de deserte pour les savoyards vers des destinations utiles . Dépôt de carburant sur les barques et les terrasses de notre maison que se passera t'il si le JO de 2030 sont confirmés? Ce sera encore pire et le trafic va déjà crescendo	Si le PDM se doit de prendre en compte la mobilité et les nuisances générées par l'aéroport, et ce , en partenariat avec le gestionnaire, ce n'est pas son rôle de mettre en cause les activités économiques existantes sur le territoire. Cela relève des documents d'aménagement et d'urbanisme.	Pas de complément à la remarque de la CE	Non

ID Unique (Contribution)	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@67	1	Particulier	Henri Marcel - La Ravoire	URBA	même si il est fortement contesté et sera probablement fortement réduit ou même abandonné au profit d'une densification de l'existant, le vieux projet d'extension de la ZAC 3 Technolac créerait des milliers d'emplois. Pour ne pas rajouter encore de l'encombrement et de la pollution automobile sur ces secteurs d'accès déjà fortement saturés, pas de mesures efficaces en transports en commun, covoiturage ou 2 roues à la hauteur et à court terme. Simplement des projets de long terme, non encore finançables. est-ce acceptable et raisonnable ?	L'aménagement de la ZAC 3 s'étalera jusqu'en 2028, laissant le temps au PDM de mettre en ?uvre la liaison en site propre de desserte de Technolac par le SYMOS créé dès mars 2024 et opérationnel.Par ailleurs, les études prises en compte dans le cadre de l'enquête publique de la ZAC 3 de Technolac qui s'est déroulée en juin -juillet 2024 ont mis en évidence que les mesures associées à la réalisation de la ZAC3 en matière de mobilité, conduisent à un projet qui aura un impact limité sur le réseau routier.Le SERM, retenu par le Ministère des transports en juin 2024 fait l'objet d'une convention avec l'ensemble des partenaires concernés pour une évaluation des coûts tout mode de déplacement fin 2025.La progressivité des aménagements et la mobilisation déjà présente des partenaires devraient conduire à une maîtrise de la mobilité à moyen et long termes	Le PDM permet fixe les actions pour améliorer les déplacements du quotidien à court terme que ce soit pour les piétons, les cyclistes, le covoiturage ou les usagers des transports en commun contrairement à ce que vous indiquez. Concernant le SERM notamment, il est indiqué en action socle dans le PDM comme un projet en cours avec des résultantes positives sur le territoire. Concernant l'avenir de l'aéroport en 2029, ce n'est pas Grand Lac qui est compétent mais le département donc les scénarios que vous souhaitez ne sont pas possible à réaliser sans une décision du département sur cet aéroport.	Non
@67	2	Particulier	Henri Marcel - La Ravoire	ZFE	-quid des effets de la ZFE sur ce secteur et des mesures de compensations et d'aide aux reports modaux moins polluants et climatiquement acceptables ?	La ZFE fait l'objet d'une consultation du public par voie électronique du 6 au 31 janvier 2025 sur le site de Grand Lac et devrait être applicable en avril 2025.Elle ne concerne dans une première phase que les véhicules non classés. L'ensemble des modalités associées (dérogations mesures...) sont précisées dans le dossier de consultation sur le site de Grand Lac		Non
@67	3	Particulier	Henri Marcel - La Ravoire	APT	peu de développement concernant les scénarios pour l'avenir de l'aéroport en 2029, avec ses impacts négatifs pour les riverains, son impact climatique déraisonnables, son utilité publique et sociale très contestable (sert à une infime minorité qui pourrait se déplacer autrement). Son arrêt et sa reconversion permettrait de conserver les riches terres agricoles menacées par le projet ZAC 3 Technolac, de réduire des flux de transport, et d'offrir des opportunités pour améliorer des accès transports en commun attractifs car en site propre.	Si le PDM doit prendre en compte la mobilité et les nuisances générées par l'aéroport, sa remise en cause ne relève pas du PDM, mais des documents d'aménagements et d'urbanisme.		Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@68	1	Particulier	Gabriel - Aix-les-Bains	ZFE	Cette enquête est menée afin de définir des Zones à Faibles Emissions de CO2 ? Quelles seront les conséquences pour les personnes ayant un véhicule avec un critair 3,4,5 et n'ayant pas les moyens de le remplacer? Il faut réfléchir et poser des dérogations pour ces personnes , ainsi que ceux qui ne voudront pas investir dans un véhicule électrique ou hybride car ces solutions ne changeront rien à l'évolution du climat . Nous gâchons beaucoup d'argent en études de toutes sortes pour des résultats complètement dérisoires. Au lieu que chaque regroupement de communes et communautés agissent indépendamment , pourquoi ne pas faire un référendum national . A mon avis , le réchauffement climatique et simplement une évolution de la terre, au moyen âge , il n'y avait pas d'industries ni de véhicules thermiques et cela n'a pas empêcher les famines dû aux sécheresses . Les fleuves français se traversaient à pieds secs.	L'établissement de la ZFE a pris du retard etn'a pas été incluse dans le PDM de Grand Lac.La ZFE fait l'objet d'une consultation du public par voie électronique du 6 au 31 janvier 2025 sur le site de Grand Lac et devrait être applicable en avril 2025.Elle ne concerne dans une première phase que les véhicules non classés. L'ensemble des modalités associées (dérogations mesures...) sont précisées dans le dossier de consultation sur le site de Grand Lac	Cette enquête publique comme son nom l'indique et les différents documents l'atteste a pour objet le plan de mobilité de Grand Lac et en aucun cas de définir les ZFE.	Non
E69	1	Particulier	SERGE BERLIOZ	VR	cf observation n°71	cf obs n°71	-	Non
@70	1	Elu / collectivité	CARROZ Le Guellec	TC-B	Le plan actuel des mobilités en transports en commun ne tient pas du tout compte des trajets Le Bourget-du-Lac La Motte Servolex aucune ligne ne dessert le centre ville des deux communes de la plage et de Technolac et pourtant cela représente des trajets quotidiens sur le territoire pour beaucoup d'habitants.Tous les enfants du Bourget du Lac vont au collège à la Motte Servolex et de fait les familles recherchent des médecins des orthodontistes des cours de musique des activités et vont faire leurs courses à la Motte Servolex cela TOUJOURS en voiture. Seuls les enfants ont un bus matin et soir à midi le mercredi. De plus il faut tenir compte de la géographie et des Hameaux du Bourget-du-Lac dans la réflexion. De nombreux parents sont obligés de mettre en place des organisations de covoiturage dans les Hameaux ce qui est bien en soi mais cela vient compenser un service qui ne répond pas à la demande et aux besoins. La problématique de Technolac est également à considérer quand on axe la réflexion sur une voie dédiée aux bus en provenance de Chambéry il faudrait aussi réfléchir à cette voie pour les Motterains travaillant à Technolac	Le PDM dans son action 2.1 prévoit de développer l'offre de bus , sans préciser, à cette échelle, quelles lignes.Le Syndicat de la Mobilité de l'Ouest savoyard crée en mars 2024, regroupant Grand Chambéry, Grand Lac et Coeur de Savoie a pour vocation de coordonner les offres de transport sur l'unité urbaine, ce qui pourrait permettre des liaisons entre communes de collectivités territoriales différentes.J'invite Grand Lac à préciser les éléments connus à ce jour sur ce point	Votre remarque sur les besoins de déplacement en TC notamment entre le Bourget-du-Lac et la Motte-Servolex montre les limites actuelles des systèmes de TC dans le bassin de vie. En effet, les limites adminsitraves de compétence des autorités en charge des mobilités montrent par votre exemple les difficultés qui peuvent en découler pour la population. C'est pourquoi, au sein du PDM, la création d'un syndicat mixte à l'échelle du bassin de vie est prévue pour notamment mieux articuler la desserte de TC en fonction des besoins des habitants et ce, au-delà des seules limites administratives.	Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
E71	1	Particulier		VR	Le secteur de Chautagne est considéré difficile et dangereux car desservi :-par la route principale qui longe le lac du Bourget très empruntée au quotidien et encore plus par les touristes avec l'attrait de Chanaz et du lac (plages Chatillon et Conjux)les accès y sont difficiles et stationnement compliqué -ou par la route de la Chambotte très vertigineuse , étroite et enneigée l'hiver .(interdite aux véhicules de plus de 6 m) La route principale du lac est très sinueuse , très étroite par endroits et sous la falaise qui s'effrite régulièrement (avec chute de pierres) puis est coupée par des passages à niveaux , avec de nombreux passages de trains entre Culoz et la Savoie qui circulent très vite . Les jonctions routières sont souvent coupées durant de longues périodes lors des fortes et fréquentes précipitations .(débordement du Rhône et éventuellement du lac) puis chutes de pierres ou rochers . Les très nombreux cyclistes qui l'empruntent sont en Insécurité permanente étant donné qu'il n' existe pas de véritable piste cyclable continue (coût exorbitant.!)Les passages à niveaux sont très glissants . Les cyclistes roulent vraiment en Danger au milieu d'un flot de véhicules qui les frôlent . Nombreux accidents très graves et mortels sont à déplorer chaque année. La candidature proposée à L'Unesco de la plage par Chindrieux (Chatillon) pourrait amplifier ces flux .Les plages étant déjà bien saturées.	Le PDM prend en compte ces difficultés et propose de faire de la gare de Chindreux, un PEM (pôle d'échanges multimodal) avec une offre plus importante de trains, afin d'offrir d'autres alternatives à la route pour les habitants de la Chautagne.Par ailleurs, dans le Schéma Directeur Cyclable, intégré au PDM, la voie le long du lac est classé comme réseau structurant à long terme, ce qui génèrera des aménagements cyclables dans le futur.	Le PDM n'est pas un document d'urbanisme comme le PLUi il doit prendre comme invariant les besoins de logements. Dans le PDM, l'action 3.3 fixe notamment les objectifs pour mieux lier urbanisme et mobilité. Pour la Chautagne, le schéma directeur cyclable de Grand Lac, repris dans le PDM permettra une meilleure accessibilité en cycle, les politiques de stationnement aux abords des plages organisera et facilitera un meilleur covoiturage, le développement des TC et également ciblé dans le PDM, le développement de pôles d'échanges, d'aires de covoiturage, ainsi la Chautagne n'est pas oublié dans ce plan de mobilité.	Non
E71	2	Particulier		URBA	Sans compter sur le projet d'étalement urbain porté par Grand Lac (qui semble être aussi , en même temps AOM) qui a pour but d'étendre la banlieue de Aix Les Bains en construisant par un projet OAP 750 logements en Chautagne dont plus de 160 logements à, Chindrieux et va générer un surplus de circulation . Ce projet OAP a reçu de nombreux avis négatifs et réserves par plusieurs organismes d'Etat (Inao, Cdpenaf ...) et Ddt et Mrae concernant la sécurité des routes et la concentration de population par étalement urbain . La Chautagne ne propose pas d'emploi car peu développée au niveau économique (avis confirmé par Mme le maire de Chindrieux) et donc les centaines de véhicules circulant entre la future zone >> dortoir << de Chautagne pour rejoindre les zones d'emplois de Aix les Bains , Chambery , Genève ne feront que aggraver cette situation d'insécurité sur les routes et de problème de pollution . Le projet OAP prévoyant 30 % de logements sociaux nécessiterait des transports collectifs en plus grand nombre .	Le PDM, dans son action 3.3 " mieux lier urbanisme et déplacements prévoit d'intégrer dans le PLUiHM de Grand lac , une réflexion sur les liens urbanisme/mobilité à travers des pistes de travail sur la thématique transports/ouverture à l'urbanisation par le biais d'une réflexion transversale type" contrat d'axe" par des traductions règlementaires type "OAP déplacement/mobilité: favoriser le développement de l'urbanisation sur les secteurs desservis, en projet de desserte TC ou faciles à desservir...		Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@72	1	Particulier	Monika - Viviers-du-Lac	APT	NUISANCES SONORES LIEES AUX AVIONSNous sommes de plus en plus indisposés par le bruit des avions, surtout en été.La société qui dépose les parachutistes, parfois jusqu'à 20 ou 30 rotations par jours, surtout les jours de beau temps lorsqu'on est dehors.Ce bruit indispose des milliers de riverains pour le plaisir de qques personnes seulement.Par ailleurs, ce Pilatus Porter consomme beaucoup, en particulier parce'qu'il n'est qu'en phase ascendante et descendante (piquée) et diffuse sa pollution au kérosène sur nos jardins.Restreindre ou interdire cette pratique serait une grande victoire	La nature et la localisation des activités relèvent des documents d'urbanisme et éventuellement des conditions d'autorisation environnementales préfectorales.La contribution est hors objet de l'enquête	Le PDM n'a pas pour objet de fixer les autorisations d'exploitation de tel ou tel société en lien avec l'aéroport, vous devez vous rapprochez du département compétent en la matière.	Non
@73	1	Particulier	BOGET Daniel	A41	* Habitant Aix les Bains depuis bientôt 25 ans je ne peux que constater la dégradation des conditions de circulation. Les difficultés qui existaient déjà chaque soir au bord du lac sont maintenant les même au bord de l'hippodrome. La gratuité de l'autoroute au moins de Chambéry à Grésy/Aix semble s'imposer.	La gratuité de l'autoroute entre Chambéry et Grésy sur Aix, proposée par l'atelier citoyen, n'a pas été retenu dans le PDM.Elle pourrait constituer "un aspirateur" à voitures qui va à l'encontre de la stabilisation de la circulation automobile sur le territoire, objectif du PDM.Pour réduire la circulation en ville,le PDM prévoit une offre développée de bus et la mise en oeuvre d'un SERM offrant une desserte cadencée par rail entre Grésy et Chambery entre autres.	L'augmentation démographique du territoire a eu pour conséquence une augmentation des flux de déplacements, et notamment en voiture. Votre constat est partagé dans le diagnostic du PDM, ce dernier se fixe comme objectif d'absorber la nouvelle croissance démographique prévue sans augmentation des flux automobiles, mais la solution que vous proposez de gratuité de l'autoroute, outre qu'elle est uniquement de compétence de l'Etat, aurait pour incidence une augmentation de l'usage de l'automobile qui entrainerait des nuisances notamment environnementales non compatibles avec les objectifs assignés à un PDM. Concernant les différentes propositions que vous faites sur le développement du réseau de bus, la sécurisation des aménagements cyclables elles sont bien prises en compte dans le PDM.	Non
@73	2	Particulier	BOGET Daniel	VPC	Le développement de la circulation des vélos passe par la création d'itinéraires sécurisés mais aussi par la réduction de la circulation des voitures.	Le PDM prévoit la finalisation du Schéma Directeur Cyclable de Grand , en parallèle de la stabilisation des flux routiers, par mise en oeuvre d'une offre développée de bus, du SERM et du développement du covoiturage et de l'autopartage.		Non

ID Unique (Contribution)	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@74	1	Particulier	Michel - Aix-les-Bains	TC-B	Des Bus Aix-les-Bains / Chambéry seraient les bienvenus....	Le SYMOS crée en mars 2024 a pour vocation de coordonner les actions et aménagements relatifs à la mobilité entre Grand lac et Grand Chambéry.Le SERM permettra d'assurer, à terme, des dessertes cadencées par train entre ces deux pôles, entre autres.	Ils existent déjà une ligne de train entre Aix et Chambéry et dans le PDM l'action 2.1 pour développer l'offre de bus, fixe notamment des objectifs de desserte bus en direction de Chambéry en lien avec la mise en œuvre d'un syndicat mixte à l'échelle du bassin de vie.	Non
@75	1	Particulier	PR Christine	VPC	Bjr, je le déplace à vélo de St innocent à Aix pour aller travailler. Quelques remarques :- poursuivre le développement des pistes cyclables et le tracé en dehors des axes de circulation : poursuivre la voie sarde en continuité, permettre pour les vélos le chemin de la roseliere en double sens, ce qui nous sort du trafic.- imaginer un aménagement de l'avenue du gd port pour les vélos (je prends les routes annexes pour éviter ce secteur trop dangereux)	Demandes concrètes relatives à l'amélioration de la circulation cycliste, à étudier dans le cadre de la réalisation du Schéma Directeur Cyclable de Grand lac	Vos suggestions trouvent largement leur écho au sein du PDM, que ce soit pour le développement des pistes cyclables avec le schéma directeur cyclable de Grand Lac repris par le PDM, le développement de l'offre de bus dans l'action 2.1, de penser global Chambéry // Aix avec l'action socle sur le syndicat mixte à l'échelle du bassin de vie,... par contre la réduction du trafic aérien n'est pas l'objet du PDM pour un aéroport de compétence départementale.	Non
@75	2	Particulier	PR Christine	TC-B	- penser augmentation des transports en commun en même temps que la construction de nouveaux logements.- développer les transports en commun vers les stations	Le PDM prévoit de mieux lier urbanisme et déplacements (action 3.3) et d'améliorer la desserte été/hiver du Revard (action 2.1).La desserte des stations au delà du territoire de Grand lac ne relèe pas du PDM.		Non
@75	3	Particulier	PR Christine	CV-AP	- proposer une voie de covoiturage pour St innocent très mal desservi	Demande concrète à étudier dans le cadre de la réalisation du PDM		Non
@75	4	Particulier	PR Christine	TER-SERM	- développer la fréquence des trains vers Chambéry -- penser global Chambéry et Aix pour éviter l'usage intensif de voitures le long du lac	C'est le rôle du SERM validé en juin 2024 et du SYMOS créé en mars 2024.		Non
@75	5	Particulier	PR Christine	APT	- réduire le trafic aérien voire le supprimer au profit de lyon et Genève	Le maintien des activités aéroportuaires ne relève pas de l'enquête PDM		Non
@76	1	Particulier	CUDRAZ Huguette	TC-B	Trop peu de bus desservant la commune de Voglans pour se rendre sur Chambéry en étant de surcroît une personne âgée	La création en mars 2024 du SYMOS a pour vocation de coordonner les TC entre Grand Chambéry et Grand Lac, pouvant éventuellement améliorer cette liaison si nécessaire.	Dans le PDM, il a été indiqué le souhait de développer une nouvelle halte ferroviaire à Voglans et le renforcement de l'offre de bus est indiqué notamment pour Mobéa.	Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@77	1	Particulier	PEYBERNES Christelle	APT	AEROPORT : Il est regrettable que le PDM ne traite pas de l'aéroport. Parce que son utilisation n'est pas neutre en matière de pollution (GES et autres polluants) et il est ainsi inacceptable de minimiser systématiquement son rôle ou son impact dans les documents de projection d'organisation du territoire (SCOT, PLUI, PDM...), voire même d'occulter cette infrastructure (PCAET), que ce soit sur le bassin Grand Lac, Grand Chambéry et même au niveau du département.Les effets sont les suivants avec différents impacts influent sur le PDM:- Impact Pollution - Impact Pollution + encombrement des infrastructures routières- Impact sécurité :Il faut donc requestionner l'utilité publique de cet aéroport et son fonctionnement et le mettre en face de ces constats : retards systématiques, impraticabilité (remise en question de la sureté) durant le brouillard ou des vents importants, pollution des avions et des sources aux sols, densification du trafic routier aux heures les plus problématiques.	Si le PDM se doit de prendre en compte la mobilité engendrée par l'aéroport, en partenariat avec son gestionnaire, l'utilité de l'aéroport ne relève pas du PDM, mais des documents d'aménagements et d'urbanisme.	L'aéroport n'est pas occulté, il est bien identifié dans le diagnostic mais en termes d'actions dans le cadre du PDM il n'a pas sa place. Le législateur a souhaité qu'un PDM s'attache aux déplacements du quotidien, hors, l'aéroport n'a plus de liaisons quotidiennes et seules la desserte touristique et d'affaires est en place. Cet aéroport n'est pas de la compétence de Grand Lac (mais du département de la Savoie), ainsi, vos remarques ne peuvent être prises en compte dans le PDM qui ne pourrait mettre en place aucune action en la matière et son utilité ou non ne peut être tranché dans cette enquête publique ou dans le PDM. Concernant vos remarques sur les TC, le PDM partage avec vous l'objectif d'offrir des TC plus efficaces et rapides et différentes actions sont ainsi présentes dans le PDM.	Non
@77	2	Particulier	PEYBERNES Christelle	CH- EP	Il faut aménager de vrais trottoirs en zone rurale pour permettre aux piétons de marcher.	Demande de principe qui nécessite d'être précisée .	Cela renvoi à la compétence voirie qui est aux communes actuellement, mais c'est un vrai sujet de fond sur les 2 compétences et sur l'échange / pédagogie / ingénerie à apporter peut être aux communes par Grand Lac.	Non
@77	3	Particulier	PEYBERNES Christelle	VPC	Idem pour les pistes cyclables : faire des aménagement plus agréables, plus éloignés de ces axes routiers bruyants(route RD 1201A qui longe l'aéroport par le nord et RD1201 qui longe l'aéroport par l'EST).	Les pistes cyclables ont été définies dans le cadre du Schéma Directeur Cyclable arrêté en 2022 après enquête publique.	A noter qu'une révision sera réalisée après l'approbation du schéma directeur cyclable d'Aix-les-Bains en 2025, donc certaines adaptations / modifications du SD cyclable de Grand Lac pourront être étudiées.	Non
@77	4	Particulier	PEYBERNES Christelle	DVA	Il faut, comme sur Aiguebelette, mettre en valeur le lac et l'utiliser vertueusement : 1/ interdire les moteurs thermiques.2/ proposer des lignes régulières fluviale Nord-Sud, Est-Ouest.Grand lac qui aspire à proposer ce lac en patrimoine de l'Unesco doit s'en donner les moyens : moins d'avions et arrêt de moteur thermique sur le lac, un peu d'ambition qui a du sens s'il vous plait!	Les actions du PDM repose principalement sur le développement des bus, trains et modes actifs de déplacements, ce qui n'exclut pas toute initiative parallèle de bateaux si la demande s'avérait notable.	Pour votre souhait de navettes sur le Lac les flux sont majoritairement Nord / Sud sauf sur l'extrême Sud du Lac mais les temps de parcours d'une navette fluviale ne sont pas concurrentiels de l'automobile et cela serait voué à l'échec sauf éventuellement dans une dimension touristique.	Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@77	5	Particulier	PEYBERNES Christelle	PEM	Gare d'Aix-les-Bains : elle n'est pas du tout pratique d'accès en bus ou en voiture.	La gare d'Aix les Bains est appelée à devenir un important PEM , soit un point de convergence des différents modes de déplacements	Pas de complément à la remarque de la CE	Non
@77	6	Particulier	PEYBERNES Christelle	CV-AP	Améliorer la modalité de réserver une voiture citiz de manière très ponctuelle. Encourager (par un prix attractif d'abonnement) les familles ayant une seule voiture.	Le développement de l'autopartage fait partie du PDM: action 2.7	Pas de complément à la remarque de la CE Citiz est une entreprise privée sur laquelle Grand Lac n'a pas de compétence et ne peut pas agir sur les tarifs et modalités de réservation.	Non
@77	7	Particulier	PEYBERNES Christelle	DO EP	Critiques des diapositives du PDM: pages 11, 17, 19-22,28, 96, du projet de PDM portant sur l'aéroport essentiellement, la durée des Transports et les transports scolaires.	Analyse critique des données du dossier.J'invite Grand Lac à apporter une réponse à ces arguments.	Sur votre remarque sur la page 11, l'aéroport Savoie Mont-Blanc n'a pas été précisé car il n'est pas support de déplacement quotidien mais uniquement touristique et d'affaires. Pour les autres remarques vous citez le diagnostic mais le PDM comprend également un volet d'actions où les problèmes évoquez ont été traité.	Non
@78	1	Particulier	ALLARIA Pierre	DO EP	Erreur sur le document PROJET DU PLAN DE MOBILITE en page 152Je pense qu'il y a une erreur dans la vitesse indiquée sur la dernière ligne du tableau de hiérarchisation des voiries page 152 du document.	70 à 80 km/h est la vitesse règlementaire hors agglomération	Il n'y a pas d'erreur sur ce sujet de vitesse dans le PDM mais peut être une difficulté de lecture. La vitesse de 70 ou 80 Km/h pour les autres axes hors agglomération s'entend sur les axes où le panneau de Ville a été franchi, donc dans des secteurs généralement non ou peu habité et où la vitesse de circulation est de 80 Km/h et ponctuellement de 70 quand des intersections sont présentes où quand des virages // pentes sont importantes.	Non
@79	1	Particulier	NOMBALLAIS Richard	APT	L'aéroport de Chambéry-Aix les Bains doit être intégré dans le projet de mobilité Grand Lac comme un facteur de nombreuses nuisances, avec des pollutions de divers ordres. se pose la question d'une zone aéroportuaire à usage nationale ou internationale démesurée pour le territoire et sans évaluation du poids en carbone et pollution ainsi que des compensations à mettre en oeuvre pour le futur et les générations futures, ce qui questionne le sens de responsabilités des élus du département au regard du rapport poids économique/bien commun/impact collectif.	Si le PDM doit intégrer les problèmes de déplacements générés par l'aéroport, son maintien ne relève pas du PDM, mais des documents d'aménagements et d'urbanisme.	Pas de complément à la remarque de la CE	Non

ID Unique (Contribution)	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@79	2	Particulier	NOMBALLAIS Richard	DVA	Une étude d'impact écologique et éco-systémique devrait donc être réalisée afin d'envisager un avenir différent sans kerozène. Les solutions de développement alternatives sont nombreuses avec notamment l'installation d'une ligne de tramway ou de télécabine desservant la zone Viviers du Lac/Le Bourget/ La Serraz/La Motte Servolex/Chambéry et se reconnectant à l'axe ferroviaire Chambéry-Aix, ce projet pouvant être logé dans un parc issu de la fermeture de l'aéroport.	Cette proposition nécessiterait la fermeture de l'aéroport, qui ne relève pas du PDM.	Pas de complément à la remarque de la CE	Non
@80	1	Particulier	ALLARD Pierre	DVA	Réduire les nuisances sonores des motosInstaurer des week-ends sans motos afin que les habitants des campagnes puissent bénéficier du plus qu'apporte le transport collectif, moins de véhicule sur les routes et donc moins de nuisances sonores.	Toute mesure portant atteinte à la liberté individuelle nécessite de relever d'un intérêt général ou d'une utilité publique.	Il n'est pas possible d'instaurer de WE sans moto cela serait discriminatoire. Par contre il est possible de faire ponctuellement des évènements qui peuvent fermer temporairement un axe de circulation à tous les véhicules motorisés (ceux des résidents y compris, sauf pour les véhicules d'urgence).	Non
@81	1	Particulier	Marion - Le Bourget-du-Lac	VPC	Pour augmenter la part modale à vélo il faudrait identifier les couloirs spécifiques aux vélos et faire en sorte que les vélos n'aient pas un détour à faire pour éviter les voies utilisées par les voitures et aller chercher des pistes cyclables moins facilement accessibles. Des petits aménagements autorisant notamment les vélos dans les rues en sens uniques, faire passer les vélos au centre des voies routières principales, bref faciliter et sécuriser l'utilisation du vélo sur toutes les voies permettrait d'augmenter la démocratisation du vélo.	Les voies cyclables ont été définies dans le Schéma Directeur Cyclable de 2021.Les aménagements souhaités, si possibles, pourraient être étudiés ponctuellement	Le Schéma directeur cyclable de Grand Lac repris par le PDM va dans le sens de nombre de vos remarques sur le vélo. Par contre le fait d'aménager au centre des voies routières principales des aménagements cyclables n'est pas souhaitable pour des raisons de sécurité lors des mouvements aux intersections des cyclistes. Sur le fait de TC "mutualisés" entre Grand Lac et Chambéry Métropole, l'action socle sur la mise en place d'un syndicat mixte à l'échelle du bassin de vie va dans ce sens. Sur le fait que 180 €/an d'abonnement en TC pour un enfant c'est cher, il convient de rappeler qu'un Km en TC coûte en moyenne 4 € et que les TC sont largement financés par la collectivité via l'impôt et le versement mobilité des entreprises et que les voyageurs contribuent à environ 1/4 du coût global.	Non
@82	1	Association	Antivol	APT	doublon obs n°77	cf obs n°77	-	Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@83	1	Particulier	CHERPIN Anne	TC-B	Supprimer la saisonnalité des bus, Sans suffisamment de bus en période de vacances scolaires, la population active se dote de voitures. Une fois la voiture achetée, on l'utilise.L'augmentation des véhicules est flagrante sur le secteur avec de plus en plus de bouchons. Il faudrait mettre en place les transports avant de vouloir continuer le développement de Technolac par exemple qui est déjà complètement saturé par les voitures.	La saisonnalité des bus relève du gestionnaire des services de TC.J'invite Grand lac à transmettre la demande au gestionnaire concerné.Le développement de Technolac s'échelonnera jusqu'en 2028, ce qui laisse le temps de mettre en oeuvre le PDM en parallèle.	Le renforcement de la desserte de Technolac comme d'autres secteurs en développement (centre hospitalier à Grésy par exemple) est bien évidement pris en compte dans la vie d'un réseau de transports publics qui se doit de s'adapter à la demande. Les lignes sont en place et il convient de les renforcer (action 2.1 du PDM) et de favoriser la vitesse / régularité des bus (action 1.5) ce qui permet de répondre à votre interrogation. Sur les ligne structurante de réseau Ondéa (1,2 et 3) il n'y a déjà plus de saisonnalité entre septembre et juillet les horaires sont identiques	Non
@83	2	Particulier	CHERPIN Anne	VPC	Pour favoriser le vélo ou la marche à pied, il faut créer des parcours rapides et sécurisés qui coupent à travers facultés, zones industrielles, commerciales et nouveaux lotissements... Il faut faire des passages, mode doux. Tout est fait pour la fluidité des voitures mais presque rien pour les vélos et piétons sans faire des longs détours. On a même des ralentisseurs de vélos à la sortie du port de plaisance de Viviers du Lac! Cela fait 5 ans que j'y passe à vélo presque tous les jours de travail et j'ai dû seulement voir une voiture ou deux voiture en sortir. Le mieux serait de couper la haie pour que les voitures puissent voir si quelqu'un vient sans ralentir les vélos.	Les parcours rapides et sécurisés qui traverseraient des espaces privés sont beaucoup plus difficiles et aléatoires à mettre en ?uvre que sur des espaces publics.Le problème rencontré ponctuellement à Viviers du Lac est à étudier.	Nous partageons vos constats et nombre de vos remarques sont présentes dans les actions du PDM. Pour les observations sur Viviers nous les transmettons à la Ville.	Non
@83	3	Particulier	CHERPIN Anne	CH- EP	Il y a des secteurs sans continuité des chemins: Rond point Nord de Technolac arrivée de la D1201A sur avenue du Lac du Bourget, pas de passage pour les piétons. Les bordures et bosquets empêchent le franchissement du rond point alors qu'il y a des chemins/pistes cyclables de chaque coté....	Observation sur un secteur existant et ponctuel à étudier	Une étude est en cours actuellement sur les entrées Nord de Technolac avec la commune du Bourget-du-Lac.	Non
E84	1	Particulier		VPC	En tant que cycliste et habitante de CHINDRIEUX en Chautagne je suis malheureusement obligée de quitter le secteur pour pédaler en sécurité (hors piste cyclable) car je me considère en grand danger sur la majeure partie des routes de la région . L'axe Seyssel - Aix les Bains qui finit en longeant le lac du Bourget est extrêmement dangereux pour le grand nombre de cyclistes qui l'empruntent au milieu des flots de véhicules .	Le Schéma Directeur Cyclable classe cet axe en "réseau structurant à long terme".J'invite Grand Lac à apporter toutes précisions connues à ce jour sur l'aménagement de ce réseau	Pas d'informations à apporter à date sur l'aménagement de cet axe.	Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
E84	2	Particulier		URBA	En lisant les objectifs du plan de mobilité je considère donc ,avec un grand regret que la plupart ne seront pas légalement réalisables selon les lois PDM énoncées , à cause du fort développement de l'urbanisme ,tel qu'il est réalisé sur le secteur .	Le PDM s'appuie sur le développement du territoire tel qu'il a été établi dans le SCoT et les PLUi.Le PDM s'appliquera, en contrepartie, au PLUIHM à venir, en application de l'action 3.3:mieux lier urbanisme et déplacements.	Nous sommes surpris de vos remarques car, comme vous avez pu le constater dans le PDM, les actions sur les aménagements et stationnement cyclables sont clairement des axes forts du PDM. Concernant la remarque de votre ami sur la commission de l'atelier citoyen Grand Lac, nous tenons juste à vous indiquer que si l'objectif de Grand Lac était de ne pas prendre en compte leurs avis alors, en premier lieu cette démarche n'aurait pas été initiée par Grand Lac (aucun caractère obligatoire dans la démarche de PDM), le PDM de Grand Lac ne ferait en aucun cas référence à cet atelier citoyen tout au long des différentes actions, avec certaines qui ont été modifiées et ajoutées suite à l'atelier citoyen et enfin Grand Lac n'aurait sûrement pas, en toute transparence mis au sein du PDM la contribution de l'atelier citoyen et ce, mot pour mot comme elle a été reçue. Sachez enfin que suite à l'enquête publique le PDM sera validé // amendé ou ajournée en fonction des résultats obtenues par Mme la Commissaire enquêtrice.	Non
@85	1	Particulier	Odile - Viviers-du-Lac	APT	Dans le projet de plan de mobilité, on oublie de signaler les nuisances sonores, écologiques provoquées par les rotations incessantes des avions en période hivernale. C'est pourtant un problème majeur qui n'a pas été pris en compte	cf obs n°77	-	Non
@86	1	Particulier	BESSIERE Julien	DVA	prise en compte des conditions de circulation sur Savoie-Technolac. Il faut de la cohérence dans les plans de développement entre les infrastructures et les extensions consécutives. Le projet est-il celui d'une croissance infinie jusqu'à densité maximale et saturation de tous les réseaux ou d'une recherche d'équilibre au service des citoyens ?	Le développement de Technolac s'étalera jusqu'en 2028, ce qui permet une réalisation en parallèle de celle du PDM	La cohérence que vous demandez notamment sur le secteur de Technolac est bien présente dans le PDM, avec un développement de l'offre de bus (action 2.2), la mise en place d'aménagements favorisant la circulation des bus (action 1.5), le développement d'aménagements cyclables (action 1.6) ou encore le renforcement des pôles d'échanges, la création d'un syndicat mixte de la mobilité sur le bassin de vie, etc... Concernant votre remarque sur la croissance infinie du territoire, le PDM n'est pas un document d'urbanisme mais une action est bien prévue dans le PDM pour mieux lier urbanisme et déplacement. Enfin sur l'aéroport, celui-ci n'est plus support de déplacement du quotidien et ne rentre pas dans les objectifs d'un PDM en sachant qu'il n'est pas de compétence de Grand Lac mais du département de la Savoie.	Non
@86	2	Particulier	BESSIERE Julien	APT	prise en compte de l'aéroport. Comment une telle infrastructure peut-elle être légitimement omis du plan de mobilité alors qu'elle a un impact majeur en terme de pollution (sonore et environnementale) et de risque ?	cf obs n°77		Non

ID Unique (Contribution)	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@87	1	Particulier	GUEROIS Mathieu	TER-SERM	J'utilise quotidiennement la gare de Grésy-sur-Aix en venant de Chambéry. Est-il prévu d'augmenter le nombre de trains ? Les TER du soir sont souvent en retard ou annulés compliquant mon retour ce qui ne rend pas l'utilisation du train efficace	Le PDM prévoit un SERM qui permettra d'assurer une desserte train cadencée entre Albens et Montmelian et desservant la gare de Grésy sur Aix	L'action socle sur le SERM doit permettre un renforcement de l'offre de trains sur l'ensemble de l'axe ferroviaire et notamment à Grésy qui doit être une zone de rabattement	Non
@88	1	Particulier	WERNER Christer Et Laure	APT	cf obs n°77 à laquelle s'ajoute la proposition de mise en place de train à grande vitesse par la Compagnie des Alpes depuis Londres, expérience à renforcer.	f obs n°77	Même si la préfecture de la Savoie et la MRAe déplore que l'aéroport doit être intégré dans les modes de déplacements de l'agglomération ce n'est pas du ressort du PDM et de Grand Lac. En effet, aucun déplacement "quotidien" ne s'exerce depuis l'aéroport, les offres de transport touristiques ou d'affaires ne dépendent pas d'une organisation de transport collectif au départ ou à l'arrivée gérée par Grand Lac, ainsi, l'aéroport est un invariant sur le territoire de Grand Lac mais aucune action n'est possible en matière de mobilité dans le cadre du PDM de Grand Lac. Vous parlez de développer de trains à grande vitesse depuis Londres, de la même manière que pour l'aéroport, ces trajets touristiques ne font pas partie des objectifs du PDM et Grand Lac n'est pas compétent en la matière. Sur la sécurité de l'aéroport si l'aviation civile juge que cet aéroport est en capacité d'accueillir des avions de type 737 ou similaire ce n'est pas Grand Lac qui va dans son PDM indiquer le contraire. Ainsi, votre souhait de mener une analyse coût//bénéfice de l'aéroport ne sera pas réalisée dans le cadre du PDM ni plus tard par Grand Lac qui n'est pas l'interlocuteur sur ce sujet.	Non
@89	1	Elu / collectivité	ANTHONY Bondain	PEM	Conserver dans le plan la réflexion sur la création d'une halte ferroviaire potentielle à Brison Saint-Innocent, en lien avec la plage notamment (emplacement réservé prévu au PLUi). Cet élément avait été inscrit dans le PDU. D'ailleurs, les auteurs du rapport de 2024 soulignent "la situation paradoxale de Brison-Saint-Innocent qui est frontalière d'Aix-les-Bains mais faiblement connectée par des lignes de proximité et sans accès ferroviaire malgré le passage de la ligne vers Culoz" (page 105 du projet de plan de mobilité arrêté en conseil communautaire du 9 juillet 2024).	Compte tenu du renforcement de la desserte ferroviaire Chindrieux-Aix les bains du PDM, une halte à Brison Saint Innocent qui dispose d'un emplacement réservé au PLU pourrait constituer une alternative à la voiture. qu'elle est la raison de l'évolution PDU/PDM?	Le PDU n'a pas été approuvé, depuis les réflexions ont évolué au niveau ferroviaire avec le SERM et dans la stratégie actuelle il n'd'une halte combinée pas prévu une halte à Brison-St-innocent. Le potentiel d'usagers sur la commune de Brison est au trop faible pour justifier la réouverture d'une halte combinée à la proximité de la gare d'Aix els Bains et à la desserte de cette gare depuis Brison via le service Mobéa.	Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@89	2	Elu / collectivité	ANTHONY Bondain	TC-B	Réintroduire le projet de ligne de bus non scolaire desservant Brison Saint-Innocent (ligne 4 dans le PDU). L'aire de rayonnement de cette ligne couvre près de 3500 habitants (Brison Saint-Innocent et quartier de Côtefort à Aix) Même remarque que ci-dessus concernant la "situation paradoxale".	Le PDM prévoit un développement des lignes de bus, sans toutefois, les préciser.J'invite Grand Lac à préciser si la ligne 4 est concernée.	Le fait de prendre en référence un projet PDU qui n'a pas été approuvé est délicat dans le cadre de cette consultation. Vous évoquez la ligne 4 mais depuis le réseau Ondéa a fortement changé, a été renforcé avec des moyens supplémentaires mise en œuvre. Concernant le développement des lignes de bus, il convient de rappeler que le service Mobéa B est en place depuis Brison-St-Innocent et que les services proposés permettent des correspondances efficaces avec les 3 lignes principales du réseau Ondéa, les gares de Grésy et Aix, le P+R de Maison Brûlé pour rejoindre Chambéry-le-Haut et que Mobéa B offre 13 services quotidiens toute l'année, ainsi, on est loin d'une offre uniquement scolaire mais déjà sur un niveau de service de qualité au regard des besoins depuis Brison-St-Innocent.	Non
@89	3	Elu / collectivité	ANTHONY Bondain	DVA	Conserver les ambitions sur les modes de transport alternatifs (lacustre, navettes autonomes, tram...).	Le PDM s'appuie essentiellement sur le développement des bus, du SERM et des modes actifs, ce qui n'exclut pas toute initiative parallèle relative aux transports lacustres, navettes...)	Une nouvelle fois vous faites référence au PDU non approuvé, cette action n'a pas été reprise dans le PDM.	Non
@89	4	Elu / collectivité	ANTHONY Bondain	ST	Prévoir une gestion spécifique des rives du lac en été, notamment la circulation et le stationnement	Le PDM prévoit bien la mise en oeuvre de navettes gratuites et de parkings payant pour réguler la circulation et le stationnement en été vers les plages.	Effectivement ce n'est pas dans le PDU non approuvé mais le PDM va dans le sens que vous exprimez.	Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@89	5	Elu / collectivité	ANTHONY Bondain	TER-SERM	Nous attirons particulièrement votre attention sur la position de l'agglomération concernant la liaison Lyon-Turin, qui pourrait à elle seule détruire les bonnes intentions de ce PDM. Nous avons noté, qu'à ce stade, le PDM contient une déclaration forte, mais qu'il ne s'agit que d'une intention sans modalités de s'assurer que les choses se passeront comme Grand Lac l'entend. ("Concernant le fret ferroviaire, il est indispensable que la liaison Lyon / Turin ne soit pas utilisatrice des voies ferroviaires sous peine de rendre impossible tout développement pour les trains du quotidien avec une grande vigilance sur la ligne Dijon / Modane pour le fret, notamment sur la longueur des trains et leurs nombres qui vont impliquer un temps de fermeture des passages à niveaux qui compliqueront alors la circulation sur Grand Lac et notamment au c?ur d'Aix-les-Bains". Page 181 du document précité). Tout accroissement du trafic doit s'accompagner d'un aménagement sécuritaire, paysager et fonctionnel de la ligne, qui jouxte la plus grande réserve d'eau douce de France et qui traverse le territoire de Grand Lac avec plus de 20 passages à niveau.	Le PDM repose en effet sur une action socle, le SERM, où Grand Lac n'est que partenaire et donc n'en n'a pas la maitrise.La réalité de ce service dépend, en partie:- de l'usage ou non des voies traditionnelles par le Lyon Turin- du traitement des passages à niveaux qui n'est pas abordé dans le PDM, alors que le contenu règlementaire d'un dossier PDM le demande.Il est important pour la réalité de ce PDM que ces points soient précisés en terme de temporalité.	La vigilance que vous exprimez sur le Lyon // Turin est reprise également par Grand Lac dans le PDM dans l'action socle sur le SERM. Dans la cadre du projet du Lyon Turin, il est prévu d'augmenter le trafic fret sur le ligne historique Dijon Modane, ligne traversant le territoire de Grand lac en passant par la Chautagne. Ainsi la SNCF prévoit une étude de sécurisation de PN sur cette ligne, seront donc concerné tous les PN de Grand lac sur la ligne Chautagne / Brison / Aix-les-bains/ Viviers-du-Lac / Voglans. De plus à commune d'Entrelacs à demander une étude de sécurisation des 2 PN présents sur cette commune	Non
@89	6	Elu / collectivité	ANTHONY Bondain	DVA	Les nuisances sonores liées aux axes routiers et ferroviaires n'ont que peu été prises en compte (malgré les remontées de l'atelier citoyen en ce sens). Cette partie mérite d'être approfondie en lien avec les documents et enquêtes qui existent déjà (le département a récemment mis à jour son classement des infrastructures bruyantes).	Dont acte	Les informations sur les nuisances sonores sont présentées dans l'évaluation environnementale du PDM.	Non
@90	1	Particulier	Manon - Le Bourget-du-Lac	TC-B	développer les transports en commun, notamment des bus plus fréquents pour relier chambéry et aix-les-bains, et surtout le Technolac. Faute d'un réseau de transport en commun efficient, les axes routiers sont bouchés surtout en heure de pointe en raison des migrations pendulaires des travailleurs et étudiants. Cela génère bien évidemment pollution, nuisances sonores... Et finalement recours à la voiture individuelle car pas d'alternative satisfaisante.	Les actions du PDM visent bien à mettre en ?uvre des dessertes plus importantes entre ces destinations que ce soit par bus, voie ferroviaire ou par modes actifs.	Nous partageons vos constats sur le développement des TC qui sont bien pris en compte dans le PDM. Concernant votre remarque sur l'aéroport, Grand Lac n'est pas compétent et le PDM s'attache à traiter les déplacements quotidiens qui n'ont plus lieu depuis et vers l'aéroport.	Non
@90	2	Particulier	Manon - Le Bourget-du-Lac	APT	réduire drastiquement les vols de l'aéroport du bourget-du-lac. En hiver, le trafic est incessant, ce qui génère énormément de nuisances. Les habitants de la vallée subissent ces externalités négatives extérieures, et la poursuite et le développement de cette activité est une abération compte tenu des enjeux environnementaux. Cela va à contre-sens de la transition écologique et des territoires de montagne. De plus, en raison de la carence des offres en transport en commun, les arrivants vont se tourner vers des véhicules individuels, renforçant les impacts mentionnés. Atteinte grave à la santé publique des habitants.	Si le PDM se doit de prendre en compte la mobilité engendrée par l'aéroport, en partenariat avec son gestionnaire, l'utilité de l'aéroport ne relève pas du PDM, mais des documents d'aménagements et d'urbanisme.		Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@91	1	Particulier	PRAVAZ Martine	APT	cf obs n°77	cf obs n°77	-	Non
@92	1	Particulier	VALLET Jacques	TC-B	A quand un ticket unique pour les lignes vers Chambéry ou vers Aix ?	L'action 3.5 du PDM cible à terme d'assurer l'interopérabilité entre les AOM, mais la mutualisation de la fonctionnalité des moyens de paiement , notamment lors de l'utilisation de plusieurs modes de transport pour un même trajet relevant de plusieurs acteurs peut poser des difficultés	Pour un ticket unique le PDM prévoit la mise en place d'un syndicat de la mobilité à l'échelle du bassin de vie où la question de l'intégration tarifaire sous forme de ticket unique sera une résultante.	Non
O93	1	Elu / collectivité	MAITRE Florient	VR	Le bas de la commune de Grésy sur Aix concentre les flux de véhicules:- de l'Albanais et des coteaux liés à la démographie et à l'économie- de la sortie autoroutière.L'accès autoroutier est problématique avec 2 giratoires qui rendent difficiles et dangereuses les circulations douces (vélos et piétons)De plus le déplacement et l'agrandissement de l'hôpital vont générer des flux supplémentaires sur la RD1201 en entrée d'Aix les Bains, déjà très chargée.M. le maire demande que : Le projet de réaménagement de la sortie autoroutière actuellement à l'étude à Grésy sur Aix soit pris en compte.Ce projet permet de:- fluidifier la sortie autoroutière qui, aujourd'hui, entraine à certaines heures des remontées de files sur l'autoroute et d'augmenter la capacité du parc de stationnement autoroutier,- D'organiser des liaisons douces sécurisées au niveaux des entrées sorties des 2 giratoires permettant d'assurer la jonction avec les voies vertes déjà existantes.Ce projet fait, d'ores et déjà, l'accord de principe d'Area, du département et de la commun	La sortie autoroutière de Grésy sur Aix est saturée, comme l'indiquent plusieurs observation du public.Tout aménagement permettant de fluidiser le trafic et d'améliorer la sécurité est bienvenu.	C'est bien noté et partagé par Grand Lac	Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@94	1	Association	CHAMPAVERT Stéphane	VPC	PISTES ET VOIES CYCLABLES :D'une manière générale, continuer de sécuriser et de créer de nouvelles pistes et voies pour les déplacements du quotidien, le plus possible afin d'inciter et encourager l'utilisation de ce mode de déplacement.> VELOBULLE ou VELOTAXISSauf erreur, pas évoqué dans le PDM, comme à Chambéry, envisager le développement de vélotaxis sur Aix Les Bains (centre-ville et liaison centre-lac) avec l'agence écomobilité.https://synchro.grandchambery.fr/velobulle/	Le PDM intègre la finalisation du Schéma Directeur Cyclable .La proposition de développement de vélos taxis en centre ville d'Aix les Bains sera transmise à la mairie.	Sur le vélobulle ou vélotaxis, cette solution n'a effectivement pas été reprise dans le PDM sur Grand Lac; dans un contexte plus rural le choix a été fait de continuer à développer Mobéa pour répondre aux besoins de tous et de ne pas cibler cette offre sur un public aixois ou le développement des aménagements cyclables et d'amélioration des conditions de déplacements à pied ont été priorisé. Concernant vos remarques sur la logistique et les centres de distribution urbain, nous prenons bonne note de vos éléments et précisions. Concernant l'apport irréfutable sur la santé d'une pratique des mobilités actives, nous la partageons totalement et les ambitions // actions du PDM de Grand Lac en sont la preuve.	Non
@94	2	Association	CHAMPAVERT Stéphane	DVA	CENTRES DE DISTRIBUTION URBAINS et CYCLOLOGISTIQUELa contribution , issue de la réflexion d'un groupe de 4 personnes (leo Moutet, Kévin Jean, Philippe Quirion et Laura Temime)- propose des modalités de mise en place de centres de distributions urbaines permettant de desservir en vélo les derniers kms de livraison et à proximité des sorties d'autoroute et/ou de covoiturage- présente les évolutions dans ce sens des distributeurs tels que DHL et le groupe La Poste- présente les avantages des modes actifs sur la santé des populations à l'horizon 2025 à partir d'une étude de l'ADEME	L'ensemble de ces propositions sont cohérentes avec les objectifs du PDM et des réflexions dans ce sens sont à étudier		Non
@95	1	Particulier	PRAVAZ Martine	DO EP	un PDM exemplaireL'ensemble des actions du PDM sont prises en compte avec une décomposition à court, moyen et long terme.Des précisions supplémentaires sont demandées:- à long terme: soutenir l'instauration d'une taxe de l'Union Européenne sur le kérosène!!!!... ou plus concrètement prendre en compte l'impact de l'accès international au territoire local via l'aéroport Chambéry-Savoie-Mont Blanc.- sur le moyen terme:améliorer le transport par bus, à la fois sur l'axe Chambéry-nord/Aix, par exemple au départ du parc relais "Maison Brûlée" en bout de ligne synchro B de Grand Chambéry (continuité de "bus chrono" plus direct de centre ville à centre ville), sur les axes Technolac-Aix, Chautagne-Aix, et aussi sur les axes perpendiculaires, par exemple desserte des hauteurs est d'Aix et du plateau du Revard (l'hiver pour les sports de glisse, et l'été pour la "mise au vert" et "la mise au frais"!;sur le lac, favoriser autant que faire se peut des liaisons de type bâteaux-bus, à minima à des fins touristiques, et passer progressivement aux motorisations électriques;-sur le court terme, et avant la fin de la mandature de façon à menée des actions accessibles et concrètes dans tous les thèmes développés dans le PDM	Les actions du PDM sont saluées positivement avec une analyse chronologique pertinente.	Nous partageons votre constat et l'obligation de mettre en œuvre le PDM.	Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@96	1	Particulier	Bernard - Chindrieux	DVA	Il faudrait s'attaquer sérieusement à la pollution de l'air, à la pollution sonore, au réchauffement climatique, causés par nos loisirs, nos sports, nos vacances, notre temps libre.Je ne comprends pas que des courses, des rallyes, des concentrations de véhicules anciens, de sport, polluants, bruyants, dangereux, soient encore autorisés et même encouragés.	Le PDM cible la limitation des flux de véhicules liés aux déplacements quotidiens de la population. Il n'a pas vocation à interdire des activités économiques ou de loisirs sur le territoire.	Vos interrogations sociétales ne peuvent trouver des réponses dans le PDM, mais sont plus des choix politiques à une échelle nationale plus que locale.	Non
@97	1	Particulier	RABRET Hugues	VPC	cf obs n°94	cf obs n°94	-	Non
@97	2	Particulier	RABRET Hugues	TER-SERM	assurer des liaisons TER plus régulières entre 8h40 et 10h entre Chambéry et Aix-les-bains.	C'est l'objet du SERM du PDM	Les liaisons ferroviaires plus fréquentes entre Aix et Chambéry sont prévues dans le PDM avec le SERM tout comme l'étude pour la création de centre de distribution urbaine dont la cyclogistique peut être une solution a développer.	Non
@98	1	Particulier	MIGNOLET Sylviane	VR	cf obs n°69	cf obs n°69	-	Non
@99	1	Association	CHAMPAVERT Stéphane	DO EP	La contribution des "Amis de la terre" porte sur une analyse critique de l'ensemble du dossier du PDM.Elle reprend la totalité des recommandations de la MRAE et de la DDT et demande qu'elles soient prises en compte dans le PDM.	L'analyse des avis des PPA m'a, d'ores et déjà, conduit à inviter Grand Lac à apporter des réponses au compléments de dossier demandés	Sur l'échangeur de l'A41, le PDM n'indique en aucun cas qu'il faut un échangeur mais qu'actuellement le projet est en cours, c'est un invariant du PDM mais pas par la volonté du PDM donc il ne peut être enlever du document. Une estimation de la baisse des émissions de polluants liés à la mise en place d'une vitesse maximale sur l'A41 a bien été réalisé et cela permet d'être en accord avec les baisses actées dans le PCAET, pour les recommandations de la MRAe que vous reprenez une réponse leur sera adressé mais il serait également opportun que la MRAe recommande à l'Etat, comme le souhaite le PDM de Grand Lac, que la vitesse maximale sur l'A41 soit abaisser à 110 Km/h sans demander des études plus précises aux regards des pics de pollution encore constaté en cette fin d'année 2024 alors que tous les organismes publics et parapublics ont démontré depuis de nombreuses années les incidences positives très importantes sur la pollution et sur la qualité acoustique d'un passage à 110 Km/h.	Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@99	2	Association	CHAMPAVERT Stéphane	TC-B	TRANSPORT FERROVIAIREÉtudier la possibilité de la solution Flexy proposée par la SNCF pour certaines lignes ferroviaires (la solution rail-route pour relancer les petites lignes)	Cette alternative est-elle envisageable sur le réseau ferré du territoire de Grand lac, compte tenu du projet de SERM?	Concernant la solution FLEXY ce n'est qu'une expérimentation est l'intérêt de ce type de dispositif par rapport à une solution de bus sur un territoire comme Grand Lac ne paraît pas justifié.	Non
@99	3	Association	CHAMPAVERT Stéphane	VPC	VELOBULLE ou VELOTAXISSauf erreur, pas évoqué dans le PDM, comme à Chambéry, envisager le développement de vélotaxis sur Aix Les Bains (centre-ville et liaison centre-lac) avec l'agence écomobilité.CENTRES DE DISTRIBUTION URBAINS et CYCLOLOGISTIQUEIl aurait été intéressant d'approfondir l'étude autour de la cyclologistique pour les marchandises pour les derniers kilomètres avec une possible mise en place de Centre de Distribution Urbain (CDU), par exemple vers les sorties d'autoroutes (Grésy et Drumettaz par exemple) afin de prévoir de finir la livraison des marchandises par ce mode. Ceci est peut-être à inclure dans la réflexion si les accès autoroutiers sont revus pour le covoiturage, ils pourraient peut-être intégrer un espace C.D.U. pour cela ou alors à voir dans les zones proches où du foncier est disponible ou possible : Savoie Hexapôle ou parc des Sources à Grésy...	Propositions nécessitant d'étudier leurs cohérences avec les aménagements cyclables actuels et à venir et la localisation des CDU	Cette solution n'a effectivement pas été reprise dans le PDM sur Grand Lac; dans un contexte plus rural le choix a été fait de continuer à développer Mobéa pour répondre aux besoins de tous et de ne pas cibler cette offre sur un public aixois ou le développement des aménagements cyclables et d'amélioration des conditions de déplacements à pied ont été priorisé. Concernant vos remarques sur la logistique et les centres de distribution urbain, nous prenons bonne note de vos éléments et précisions. Concernant l'apport irréfutable sur la santé d'une pratique des mobilités actives, nous la partageons totalement et les ambitions // actions du PDM de Grand Lac en sont la preuve.	Non
@99	4	Association	CHAMPAVERT Stéphane	CH- EP	MARCHE et SENTIERSTrop souvent négligée dans les aménagements, la marche représente pourtant une part modale non négligeable des déplacements de 28%. Nous recommandons de mettre la priorité avec votre plan marche d'un meilleur partage de la voirie afin de rendre ses déplacements plus agréables et sécurisés. Nous soutenons l'avis de l'atelier citoyen :	L'attractivité et la qualité des cheminements piétons est une observation récurrente du public	Le PDM œuvre bien pour améliorer les conditions de déplacements à pied, les compétences en la matière restent communales.	Non
@99	5	Association	CHAMPAVERT Stéphane	ZFE	zone à faibles émissions (ZFE)L'Autorité environnementale recommande de considérer les solutions alternatives qui consistent en la mise en place d'une zone à faibles émissions (ZFE), prévue initialement sur Grand Chambéry, qui serait étendue sur Grand Lac.Concernant cette ZFE : Sur le principe de réduire la pollution au profit de la santé et de l'environnement, nous sommes d'accord avec ce but mais quel serait l'intérêt d'une ZFE si les principaux axes routiers comme les autoroutes et VRU (principaux générateurs de la pollution sur notre territoire) en sont exclus ?	La ZFE a été étudiée par Metropole Savoie. Elle est en consultation sur le site de Grand Lac où sont présentés ses impacts sur la pollution de l'air	Pas de complément à la remarque de la CE	Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@99	6	Association	CHAMPAVERT Stéphane	DVA	NAVETTES LACUSTRESUne étude a-t-elle été réalisée pour voir si cela pouvait être une piste intéressante ? Il aurait été intéressant d'avoir des éléments dans ce plan de mobilité (cf. lac Léman)	La situation du Lac Léman est très différente de celle du Lac du Bourget, avec des populations riveraines très nombreuses se faisant face: Lausanne, Thonon les Bains, Evian, générant des flux frontaliers très importants.Rien n'interdit toute initiative locale, si la demande s'avérait notable.	La liaison qui fonctionne le plus efficacement sur le Lac Léman est celle allant d'Evian/Thonon/Publier à Lausanne car le temps de parcours est beaucoup plus rapide par navette fluviale que par la route. Sur le lac du Bourget Chindrieux vers Aix ou Le Bourget-du-Lac sera beaucoup plus long avec au moins deux ruptures de charge ce qui condamne à l'échec ce type d'initiative.	Non
@100	1	Association	CHAMPAVERT Stéphane	DO EP	doublon obs n°99	cf obs n°99	-	Non
@101	1	Particulier	HUBERT Je&An-Marie	ZFE	"L'Autorité environnementale recommande de considérer les solutions alternatives qui consistent en la mise en place d'une zone à faibles émissions (ZFE), prévue initialement surGrand Chambéry, qui serait étendue sur Grand Lac.Concernant cette ZFE : Sur le principe de réduire la pollution au profit de la santé et de l'environnement, nous sommes d'accord avec ce but mais quel serait l'intérêt d'une ZFE si les principaux axes routiers comme les autoroutes et VRU (principaux générateurs de la pollution sur notre territoire) en sont exclus ? "	L'étude de la ZFE conduite par Métropole Savoie et qui fait l'objet d'une consultation du public par voie électronique du 6 au 31janvier 2025 s'applique uniquement aux véhicules non classés. Sur cette base, elle met, en effet, en évidence que la réduction des polluants liée à la mise en place de la ZFE est faible, inférieure à 1%.C'est par contre une obligation règlementaire de la loi Climat et Résilience de 2021.	Aucune ZFE en place ne prend en compte les autoroutes où les VRU qui ont pour fonction d'accueillir le trafic de transit. La ZFE souhaite que dans les lieux les denses, où des alternatives crédibles aux déplacements automobiles existent, les véhicules qui ont le droit de circuler soient progressivement neutre en émissions de GES.	Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@102	1	Particulier	Etienne - Aix-les-Bains	VR	Constat est fait que même avec la réalisation de toutes les actions du PDM, la situation actuelle ne sera pas améliorée alors que les voiries sont déjà à saturation aux heures de pointe.Dans ce contexte, il est absolument indispensable que Grand Lac mobilise les moyens humains et financiers nécessaires à la réalisation effective et aussi rapide que possible de TOUTES les actions, en cherchant à augmenter leur ambition au cours de la réalisation du PDM. Cette problématique illustre la nécessité d'articuler les politiques de développement économique, d'urbanisme, d'habitat, de mobilités et de transition écologique afin d'éviter que l'une ne nuise à l'autre. Plus spécifiquement, je demande :- l'abandon des projets routiers mentionnés, contradictoires avec l'objectif de réduction du trafic automobileIl est désormais bien connu que chaque nouvelle route génère un trafic supplémentaire (trafic induit) et renforce in fine la place de la voiture. Concernant la stratégie de rabattement du trafic sur l'A41, j'attire l'attention sur la hausse des émissions de GES et de polluants atmosphériques provoquée par cette stratégie en faisant passer les véhicules à une vitesse plus élevée sur une courte distance.	L'observation rejoint les recommandations de la MRAE au regard:- du questionnement relatif aux projets facilitant le transport routier (léchangeur autoroutier de St Girod, déviation,...)- de la quantification des actions sur les émissions de GES	Effectivement la mise en œuvre du PDM permettra de contenir à horizon 2030 le trafic automobile de 2019 mais ce, avec les augmentations démographiques et d'emplois attendus sur le territoire, ce qui constitue une baisse significative à population et emplois constants. Le besoin d'articuler l'ensemble des champs d'investigations d'un territoire est bien pris en compte dans le cadre du PDM avec l'action spécifique de mieux lier urbanisme et déplacement.	Non
@102	2	Particulier	Etienne - Aix-les-Bains	APT	Plus spécifiquement, je demande :- la prise en compte de l'aéroport dans le PDM, notamment des moyens de transports utilisés pour y accéder	En accord avec la demande de prise en compte des moyens de transport pour accéder à l'aéroport.	Il n'est pas nécessaire de disposer de moyens de transport locaux pour rejoindre l'aéroport qui n'est le support d'aucune ligne quotidienne.	Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commen--taires Grand Lac	Modification PDM
@102	3	Particulier	Etienne - Aix-les-Bains	TC-B	Plus spécifiquement, je demande :- la réalisation de voies bus et la priorisation des bus aux feux sur grands axes routiers empruntés par les lignes principales de bus- au niveau des ronds-points des 4 chemins et de l'entrée nord-est de Technolac- au niveau du rond-point de l'hôpital,- sur le boulevard Lattre de Tassigny,- sur la D991 entre Prés Riants et Viviers-du-Lac,- sur l'Avenue Charles de Gaulle, où il << suffit >> de supprimer les files de stationnement.- à court/moyen terme : renforcement du réseau actuel, notamment en termes de couverture géographique, de fréquence et de temps de parcours (création de nouvelles lignes principales et saisonnières plus directes et desservant plus de communes, création de correspondances entre celles-ci...) et plus précisemment:- Amélioration des itinéraires des lignes principales pour les rendre plus directs, quitte à en créer d'autres pour "boucher les trous",- Amélioration des correspondances avec le réseau Synchro de Grand Chambéry (au niveau des horaires notamment),- Desserte de davantage de communes par des lignes principales, notamment Brison Saint- Innocent, Tresserve et La Biolle,- Création de correspondances décentralisées entre les lignes principales,- Suppression des horaires << vacances scolaires >> des lignes principales, pour plus de lisibilité.- Renfort des offres saisonnières vers le Revard et les plages, en partenariat avec la Région et Grand Chambéry :?création de plusieurs lignes complémentaires desservant davantage de communes (ex : Le Bourget - Aix - Mouxy - Le Revard et Brison - Grésy - Trévignin - Le Revard)?renforcement de la fréquence (viser une fréquence horaire sur chaque ligne),?création de zones d'arrêt et de retournement suffisamment dimensionnées et protégées des voitures (barrières, bornes...) à Crolles, à la Féclaz, aux Mottets, etc., quitte àsupprimer des places de stationnement,?mise en place du stationnement payant en saison sur les plages, à Crolles et à la Féclaz,?mise en place de la gratuité de ces lignes saisonnières.La possibilité de mettre en place des navettes lacustres n'est pas évoquée dans le PDM alors qu'elle mériterait sans doute d'être étudiée, notamment entre Aix-les-Bains et le Bourget-du-Lac/Bourdeau.	L'ensemble des demandes vont dans le sens du PDM, avec des propositions détaillées sur les actions à mettre en oeuvre, qui sont soumises pour étude à Grand Lac. Elles vont toutefois bien au delà de l'échelle du PDM.	Pour les autres remarques, ils nous semblent que le PDM les prends bien compte dans son plan d'actions.	Non
@102	4	Particulier	Etienne - Aix-les-Bains	TER-SERM	Plus spécifiquement, je demande :- à long terme (mais à préparer dès maintenant) : mise en place du SERM ferroviaire par la SNCF et la Région et d'un futur réseau de transports en commun unifié avec Grand Chambéry, comprenant notamment des lignes express directes complémentaires au train entre Aix et Chambéry. Pour le Lyon-Turin, balayer ainsi d'un revers de main la possibilité d'utiliser les infrastructures existantes, c'est oublier les énormes impacts environnementaux et paysagers et le coût faramineux des tunnels envisagés sous Belledonne et Chartreuse, sans commune mesure avec les problématiques engendrées par la circulation de davantage de trains de fret sur la ligne Ambérieu-Modane. L'alternative d'ajouter une 3e voie entre Aix-les-Bains et Montmélian n'est pas évoquée alors qu'elle permettrait d'augmenter encore plus la capacité de la ligne.	Une convention avec l'ensemble des partenaires concernés , à d'ores et déjà été passée, en 2024, pour l'étude de la mise en oeuvre du SERM : faisabilité et chiffrage de tous les aménagements nécessaires, avec un rendu fin 2025.Pour le Lyon-Turin, des choix restent à arrêter dont l'importance est majeure pour le PDM	Pas de complément à la remarque de la CE	Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@102	5	Particulier	Etienne - Aix-les-Bains	VPC	Plus spécifiquement, je demande :- la mise en oeuvre rapide du schéma directeur cyclable, en veillant à la qualité et à la continuité des aménagements (séparation physique des voitures dès que possible...) et au dimensionnement et au maillage de l'offre de stationnement vélo.La qualité du réseau cyclable structurant à Aix-les-Bains (D1201/D991) laisse à désirer alors que la carte indique que les aménagements sont déjà faits : de simples bandes cyclables ou coups de peinture sur le trottoir ne suffisent pas, il faut une séparation physique (bordure/plots a minima) dès que la largeur de la voirie le permet, et assurer autant que possible une continuité du type d'aménagement pour plus de lisibilité.Il manque également beaucoup d'arceaux vélo dans le centre-ville, il faut en ajouter autour de la gare et tous les 50m au moins dans les rues du centre-ville, surtout devant les commerces, bars/restaurants et services publics.	La demande, au delà de la finalisation du Schéma Directeur Cyclable porte sur une amélioration de l'existant jugé insatisfaisant et insuffisant pour certains points.	Grand Lac a mobilisé des moyens financiers importants pour la réalisation du Schéma Directeur Cyclable, on peut toujours faire mieux, plus vite mais forcément il faut le financer ou faire des arbitrages sur d'autres postes. A date le schéma directeur cyclable suit le planning établi initialement.	Non
@102	6	Particulier	Etienne - Aix-les-Bains	ST	Plus spécifiquement, je demande :- la suppression d'une file de stationnement rue de Chambéry pour élargir les trottoirs,	-	Le PDM a cibler le besoin de rationnaliser l'offre de stationnement pour offrir une place prépondérante aux modes alternatifs à l'automobile, le choix que évoquez dépendra des objectifs de la Ville d'Aix-les-Bains.	Non
@102	7	Particulier	Etienne - Aix-les-Bains	CV-AP	Plus spécifiquement, je demande :- le développement de l'autopartage dans tous les quartiers et tous les bourgs du territoire.Il faut assurer une offre minimale avec au moins un véhicule dans chaque bourg et dans chaque quartier. L'offre actuellement concentrée dans le centre-ville d'Aix-les-Bains rend peu attractif le service pour les habitants du reste du territoire.	L'autopartage est préconisé dans le PDM dans les secteurs de forte densité de population.La proposition est transmise à Grand Lac pour étude.		Non
@103	1	Particulier	Francesca - Aix-les-Bains	TC-B	je suis utilisatrice de ce service MOBEA B. Serait il possible de prévoir un arret à Centre commercial Grésy afin d'éviter d'aller jusqu'à la gare de Gresy,	Demande d'amélioration du service actuel MOBEA. A transmettre au gestionnaire.	Les expériences d'autopartage dans des secteurs à faible densité de population ont été globalement un échec et il n'est pas utile d'opter pour ce type de solution et plutôt de continuer à développer Mobéa.	Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@104	1	Particulier	HALLYNCK Jean Marc	APT	Je déplore l'absence de l'aéroport dans le PDM alors que celui ci est une source importante de pollutions contribuant à la détérioration de la qualité de l'air tout générant un bruit infernal de part son activité, notamment de novembre à mars avec les charters puis de mars à novembre avec le parachutisme. Une véritable réflexion doit s'engager pour juger s'il présente encore un intérêt pour notre bassin.	Si la mobilité générée par l'aéroport est à prendre en compte dans le PDM, l'intérêt de l'activité aéroportuaire ne relève pas du PDM.	Même remarques sur l'aéroport que précédemment.	Non
@104	2	Particulier	HALLYNCK Jean Marc	VPC	Il me parait important d'accélérer le développement et la mise en sécurité des infrastructures cyclistes. C'est une bonne alternative pour les déplacements urbains permettant à beaucoup de ménage de n'avoir qu'une voiture au lieu de 2 et de réduire de manière importante le kilométrage annuel effectué en voiture.	La finalisation du SChéma Directeur Cyclable est intégrée au PDM.La notion de mise en sécurité mériterait d'être précisée.	Le PDM doit permettre une amélioration significative de la pratique cyclable sur Grand Lac. La mise en sécurité est bien prévue dans le cadre du schéma directeur cyclable qui s'appuie sur les recommandations du CEREMA en fonction des vitesses pratiquées et du débit automobile constaté.	Non
@105	1	Particulier	GIRARDIN Marcel	DVA	La contribution porte sur une critique tout azimut du développement et de l'urbanisation de la vallée du Bourget du lac et des élus qui l'ont autorisé par le biais du SCoT, du PLUI et sur la difficulté de dégager des sillons ferroviaires disponibles sur une voie ferrée déjà largement utilisée par le transport des marchandises, les transports régionaux et nationaux ainsi qu'internationaux de voyageurs.	La critique de l'urbanisation est hors objet de l'enquête.La disponibilité de la voie ferrée est, par contre, un point important pour la réalisation des actions du PDM	Le PDM n'est pas un document d'urbanisme mais le nécessaire lien que vous évoquez est bien pris en compte dans le PDM dans le cadre d'une action spécifique de mieux lier urbanisme et déplacement.	Non
E106	1	Particulier	FAMILLE WEIDMANN	TC-B	cf obs n°59	cf obs n°59	-	Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@107	1	Particulier	Julie - Viviers-du-Lac	CH- EP	Il est déploré l'absence d'aménagements pour les modes doux au niveau de la traversée de Viviers du Lac.Il y a une absence totale de trottoir et passage piéton entre le rond-point du golf et le rond-point de l'entrée du Viviers, et seules deux bandes cyclables non sécurisées et non protégées pour les vélos. Pourtant, cette portion de la RD située en agglomération, dessert commerces, activités et logements et devrait bénéficier d'aménagement pour les modes doux. La création d'un barreau sud est évoqué sans réel développement et éléments concrets, et ne semble pas intéresser les élus locauxIl n'existe également aucun projet d'aménagement pour les modes doux sur la D127, reliant le rond-point du Golf à la zone d'activités, et notamment à Leclerc.	L'aménagement de trottoirs et passage piéton sur les RD au sein d'une agglomération est de la compétence du département. L'observation lui sera transmise.Il est demandé à Grand Lac de préciser les éléments connus (étude, échéancier..) et à jour relatif au projet de barreau	Le PDM n'est pas un plan de circulation pour chaque commune et les Villes restent totalement maître en la matière. Concernant vos remarques le fait de s'appuyer sur un axe supportant un trafic de 990 véhic./j cela correspond à un faible trafic, on est proche des axes ou le CEREMA ne recommande aucun aménagement cyclable pour la cohabitation vélo / auto avec des vitesses règlementaires à 80 Km/h et aucun aménagement encore plus si on est à 50 Km/h ou moins. Sur les aménagements cyclables, le schéma directeur cyclable doit permettre une continuité cyclable entre Aix et Chambéry via Viviers. Pour la liaison vers Chambéry le Haut le PDM évoque ce besoin dans l'action 2.1. Concernant le projet de barreau pas d'éléments connu en plus par Grand Lac. Même remarque que pour les autres sur l'aéroport.	Non
@107	2	Particulier	Julie - Viviers-du-Lac	VPC	Jonction Viviers du Lac vers Chambéry le Haut par la RD991. Insécurité et conflit d'usage sur les deux bandes cyclables non protégées de la RD991	Information transmise à Grand Lac pour action		Non
@107	3	Particulier	Julie - Viviers-du-Lac	APT	AéroportJe m'étonne de voir que l'aéroport n'est pas pris en compte dans le PDM. En effet, cette infrastructure a un impact considérable sur les déplacements en période hivernale. Il est indispensable de revoir le PDM en considérant l'aéroport.	Demande de la DDT, de la MRAE et récurrente de la part du public		Non
@108	1	Particulier	MR Berlioz	DVA	Analyse critique de la non prise en compte des avis donnés lors des enquêtes publiques du PLUi de Chautagne et des ZAPQuestionnement des politiques sur l'aménagement de la Région et sa protection	Hors objet de l'enquête	-	Non

ID Unique (Contribution)	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@109	1	Particulier	SIBUE Jean Michel	TC-B	NOUS VOULONS DES TRANSPORTS EN COMMUNS EFFICACES ET RAPIDES.Pour cela il faut une offre qui puisse concurrencer la voiture. Alors comment faire.... Dans un premier temps une voie dédiée aux bus semblent le moyens le plus efficaces Aujourd'hui les bus sont pris dans le flux de circulation et ne peuvent donc être efficients. La couverture du territoire est compliquée, inadaptée. Un trajet doit être rapide et fréquent et peu couteux . Les grands axes sont pour la plupart saturés et les solutions de plus en plus compliquées a mettre en place car des maisons ont poussées partout au bord ces axes sans que vous les élus aient positionné des emplacements réservés ou préemptions.	C'est bien l'objet des actions du PDM qui prévoit sur la mise en place de sites propres pour les bus (lignes fortes) et s'appuie sur le réseau ferroviaire avec la mise en oeuvre du SERM	Nous partageons votre souhait de transports en commun efficaces et rapides et le PDM par ses actions le démontrent. Votre solution d'autoroute gratuite serait plus un facteur incitatif à l'usage de l'automobile, outre le fait que cet axe dépend de l'Etat et non Grand Lac. La séparation des voies (TC // voiture et éventuellement cyclable) peut paraître louable dans l'idéal mais il convient d'être pragmatique et, outre le fait que nous ne pouvons poussé les murs pour réaliser des voies bus en site propre, leur mise en œuvre n'aurait que peu d'effets sur la pratique automobile si les conditions de circulation étaient bonnes pour la voiture. C'est bien comme vous l'indiquez des TC efficaces et rapides qui feront concurrence à l'automobile, c'est pourquoi dans l'action 1.5 il est priorisé les TC sur les lignes les plus structurantes pour leur offrir un gain de temps, que sur la RD 1504 il sera étudier la mise en place d'un couloir réservé bus.	Non
@109	2	Particulier	SIBUE Jean Michel	A41	L 'autoroute gratuit pour les habitants pourraient aussi être envisagé ,aux heures de pointes , afin de rendre les bords du lac plus fluide.	La gratuité de l'A41 demandée par l'atelier citoyen n'a pas été retenue.Toute disposition qui faciliterait la fluidité du trafic serait contre productive (aspirateur à voitures)		Non
@110	1	Particulier	GIRARDIN Marcel	DVA	Complément à ma contribution de ce jour 2 janvier à 11 h 48Voir à ce sujet la proposition de référendum que j'avais faite, le 14 janvier 2019, aux diverses autorités à propos du projet de Plan Local d'Urbanisme Intercommunal de Grand-Lac du Bourget en suivant ou recopiant le lien : https://www.lebulletinvoglanais.fr/pour-un-r%C3%A9f%C3%A9rendum-sur-le-futur-plu-intercommunal/	Lien illisible. Hors objet de l'enquête	Pas de commentaire	Non
@111	1	Particulier	TALON Olivier	VR	- route du bord du Lac Chindrieux - Brison dangereuse, spécifiquement pour les cyclistes, par absence de piste cyclable - traversée de la commune de Chindrieux dangereuse pour les riverains et les piétons : vitesse automobile pratiquée excessive à toutes heures, malgré les limitations imposées - traversée de la commune de Chindrieux (de plus en plus) laborieuse : circulation déjà très dense à certaines heures, les chicanes installées sont inefficaces à réduire la vitesse et génèrent des "bouchons", probablement bientôt amplifiés par la ré-ouverture du tabac en centre village.- zéro contrôle de police/gendarmerie dans la traversée de la commune de Chindrieux	Le PDM:- intègre le Schéma Directeur Cyclable qui classe la route le long du lac comme réseau structurant, mais à long terme ,- prévoit la généralisation de zones 30km/h pour sécuriser riverains et piétons .les contrôles de police ne relèvent pas du PDM	Concernant les aménagements cyclables une continuité est prévue d'Aix à Chindrieux dans le PDM. Pour les autres remarques elles sont du ressort de l'entretien de la voirie par le département ou les communes selon les axes concernés.	Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@111	2	Particulier	TALON Olivier	TER-SERM	fréquence des trains Aix - Chindrieux - Culoz ridiculement faible	L'évolution de la gare de Chindrieux en PEM dans le PDM sera associée à une meilleure desserte ferroviaire de Chindrieux	-	Non
@112	1	Particulier	METIFIOT Caroline	TC-B	L'offre de transports en commun n'est absolument pas adapté depuis une commune hors Aix les Bains :Les bus ne circulent pas le week-end ni pendant les vacances scolaires et le tracé est lié au ramassage scolaire. Il est donc impossible d'aller travailler à Aix les Bains en bus puisqu'il faut passer par le lycée Marlioz (50 minutes de trajet) puis prendre un autre bus pour le centre d'Aix. La voiture reste la meilleure option ou bien le vélo, mais ce n'est pas toujours possible selon les besoins.Pendant les vacances scolaires, les enfants ne peuvent pas aller à Aix pour les activités puisqu'il n'y a pas de bus et l'offre à la demande n'a jamais fonctionné à chaque fois que nous en avons fait la demande.	L'absence de desserte bus en période de vacances scolaires est un constat récurrent de la part du public.	Vous pointez les difficultés rencontrer dans les TC et le PDM prévoit des améliorations de l'offre de TC de bus (action 2.1) mais également avec le SERM ou une halte ferroviaire et prévue à Voglans. Les lignes scolaires ont des horaires adaptés pour la desserte des collégiens et lycéens, mais l'offre ne s'arrête pas avec le réseau Mobéa qui lui est actif toute l'année au départ des communes et il est surprenant que vous indiquiez que cette offre n'est jamais fonctionnée pour vous. Depuis 2022 a été mise en place le service de mobilité à la demande Mobéa dont l'offre est aussi a destination des actifs et permet depuis chaque commune de Grand lac de desservir entre autre les gares et zone d'emplois	Non
@112	2	Particulier	METIFIOT Caroline	VPC	La sécurisation des voies vélo est un atout fort notamment entre l'aéroport et Intermarché et en direction du golf par le Viviers	La sécurisation des voies cyclables est également une demande récurrente de la part du public	La sécurisation des axes cyclables est bien prise en compte dans le PDM au regard des recommandations en la matière du CEREMA.	Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
E113	1	Particulier		APT	Bonjour, voici ma contribution concernant le plan de mobilité sur la région GRAND LAC .Pour une meilleure qualité de l'air donc de vie il serait nécessaire de prendre aussi en compte les ballets successifs des avions PILATUS et autres avions de loisirs .Ceux ci représentent un trafic en augmentation toute l'année .Ils ne s'arrêtent pas à la saison de l'automne mais ils poursuivent leur bruit incessant ,bourdonnement qui dure et qui dure matin et soir (ils ont la particularité de s'entendre à des kms même lorsque l'on ne les aperçoit plus) et auquel il est impossible de s'échapper . Ils contribuent à une polution atmosphèrique croissante par rotations incessantes : ivresse énergétique , polution sonore et atmosphérique à tout va ,un mépris de la population et de la faune survolées et impactées quotidiennement .Le parachutisme de loisirs est polluant à outrance .L'exposition au bruit des avions ainsi qu'à la polution ajoutée est associée un risque de mortalité plus élevé pour les habitants de cette vallée : enjeu anachronique à l'épreuve des bilans carbone ; en outre les tracées de condensation laissées par certains avions contribuent à l'effet de serre qui implique le réchauffement climatique .Nous vivons dans un cadre magnifique , ne l'abîmons pas ,par respect d'autrui et au nom du droit à chacun de vivre dans un environnement sain .MME POIREL LUCIENNE	Constat de nuisances de l'activité aéroportuaire.Si le PDM se doit de prendre en compte la mobilité générée par l'aéroport, son activité ne relève pas du PDM	Même remarques sur l'aéroport que précédemment.	Non
@114	1	Particulier	Marion - Bourdeau	APT	idem obsn°77	cf obs n°77	-	Non
@115	1	Particulier	MONCORGE Agnès	TC-B	réseau bus - Je regrette l'absence de desserte bus Ondea sur Drumettaz Clarafond (Place de l'horloge - mairie) hors des lignes /horaires scolaires.	remarques relatives au service de bus actuels qui sera transmise au gestionnaire du service	La ligne forte à proximité de la place de l'horloge se situe à moins de 10 min. à pied, le "détour" de la ligne actuelle" engendrait un temps supplémentaire de l'ordre de 3 à 4 min. ce qui aurait pour incidence première de rendre moins concurrentielle en temps cette ligne et de soit diminuer sa fréquence soit d'augmenter son coût de fonctionnement. Des voies cyclables sont bien prévues sur Drumettaz-Clarafond dans le PDM.	Non
@115	2	Particulier	MONCORGE Agnès	VPC	- Proposition de créer des pistes cyclables sur les routes principales de la commune de Drumettaz	La liaison Drumettaz-Clarafond est classée réseau secondaire à moyen terme au Schéma Directeur Cyclable, intégré auPDM		Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@116	1	Particulier	SIDAWY Elsa	APT	Notons par exemple que le plan de mobilités devrait mentionner l'aéroport et son trafic mais aussi la zone de Technolac dans son ensemble et éviter ainsi l'artificialisation en optimisant la gestion du foncier existant. On ne peut évidemment pas dire que l'aéroport bénéficie aux usagers et habitants des deux agglomérations. Cet aéroport devrait tout simplement être supprimé - il semble que la concession se termine bientôt ? - et bénéficier à des usages locaux, dont les déplacements en modes doux. Des pistes cyclables (voies vertes) pourraient voir le jour à cet emplacement, ainsi que des voies de bus en site propre, ce qui permettrait de désengorger les routes départementales et éviter que les bus ne soient pris dans les bouchons et faciliter ainsi le report modal, tout en limitant drastiquement l'auto-solisme (voire en finançant les TC en taxant un maximum l'auto-solisme qui est une aberration sur des trajets que les gens font aux mêmes heures et sur les mêmes plages parcours / Technolac > Aix ou Chambéry par exemple). La place libérée par la disparition de l'aéroport pourrait également servir à des entreprises qui souhaitent aujourd'hui s'installer sur la future ZAC 3 et éviter l'imperméabilisation définitive de terres agricoles précieuses. C'est un tel bon sens qu'il est étonnant que certains élus, obsédés par leurs intérêts propres et ceux de "leur" commune, n'y aient pas pensé avant. Il semble heureusement que certains autres élus prennent le recul nécessaire pour penser au bien commun et se mobilisent.	propositions d'aménagement s'appuyant sur la disparition de l'aéroport, ce qui n'est pas de la compétence du PDM	L'enquête publique du PDM de Grand Lac n'est pas un document d'urbanisme, il ne doit donc pas traiter si il convient de développer au non Tecnolac mais prendre les projets actés comme des invariants, ce qu'il fait par exemple sur certains projets routiers qui ne sont pas portés par le PDM ou encre le SERM. Concernant l'aéroport et son devenir ce n'est pas le PDM, ni Grand Lac qui va acter cela, seul le Département est compétent sur ce sujet. Enfin de manière générale sur les remarques faites lors d'une enquête publique ce n'est pas parce que tous les avis sont contres qu'un document doit être revu ou non approuvé, ce n'est que si les objectifs assignés par le législateur au document en question ne sont pas atteints qu'alors le commissaire enquêteur et lui seul peut statuer sur le besoin de modifications ou le rejet du document soumis en enquête publique.	Non
@117	1	Particulier	MALARDEL Florence	TC-B	Ligne de bus BRISON SAINT INNOCENTJe souhaiterais que le PDM soit l'occasion d'étudier la possibilité de mettre en place un service de bus régulier qui connecte BRISON SAINT INNOCENT.	demande à transmettre au gestionnaire du service	La ligne 102 dessert depuis Brison St-Innocent le lycée de secteur (Marlioz), pour les étudiants en étude supérieure, selon les horaires ils peuvent également s'appuyer sur la ligne 102 puis prendre une ligne en direction de Technolac ou s'appuyer sur la gare d'Aix-les-Bains.	Non
@118	1	Particulier	CECILE - La Motte-Servolex	APT	Quid des nuisances de l'aéroport ? Installée depuis 2002 dans cette si belle région, j'ai vu progresser le flux de navigation de décembre à avril, sans compter le lâchage incessant des parachutistes. On ne peut demander au peuple de faire de multiples efforts pour réduire l'impact sur la nature et encourager le commerce polluant pour raison économique. Il y a toujours deux poids, deux mesures...	Hors objet de l'enquête	Même remarques sur l'aéroport que précédemment.	Non

ID Unique (Contribution)	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@118	2	Particulier	CECILE - La Motte-Servolex	TC-B	Concernant les TC, j'ai du y renoncer faute de confort (pas de système rafraichissant l'habitacle par fortes chaleurs, sans compter les innombrables incivilités dont font preuve la plupart des usagers), et de propreté.	remarque à transmettre au gestionnaire	Nous sommes surpris de vos remarques sur le confort des TC car le matériel roulant sur le réseau Ondéa notamment sur la propreté des bus.	Non
@119	1	Association	PEUTOT Yves	DVA	Priorité aux Transports publics, et aux vélos, piétons et autres transports doux Nous ne pouvons pas garder les yeux fermés face à la chute de la biodiversité, au dérèglement climatique et au niveau élevé de pollutions, de l'air, de l'eau, des sols.Il faut réduire drastiquement les circulations des voitures et des camions (et leur stationnement en centre-ville) ; et favoriser les déplacements doux : piétons, vélos, trottinettes, sinon bus, trains, cars.	C'est bien l'objet du PDM	Nous espérons que la lecture du PDM vous a rassuré sur la volonté de Grand Lac de diminuer le recours à l'automobile et à l'autosolisme.	Non
@120	1	Particulier	Vérane - Brison-Saint-Innocent	TC-B	Liaison Aix-Brison St Innocent:- BUS: établir une ligne de bus extra-scolaire	Demande à étudier	La ligne 102 permet des trajets à la demi-journée adapté aux besoins des captifs, un renforcement ne peut s'envisager que si les besoins sont clairement identifiés. De plus nous rappelons que depuis Brison St-Innocent le service Mobéa permet 13 trajets par jour. Concernant une gare à Brison, elle existait et a été démolie depuis, c'est la Région qui organise les TC ferroviaires et qui pourra porter une réouverture éventuelle de cette gare. Concernant la rue de Genève sans voiture cela dépend de la Ville d'Aix, le PDM n'est pas un plan de circulation pour chaque commune. Enfin sur la création de grands parkings gratuits à l'entrée nord et sud de la Ville c'est bien l'idée présente dans le PDM avec les pôles d'échanges et les aires de covoiturage.	Non
@120	2	Partenaire socio-éco / organisation professionnelle	Vérane - Brison-Saint-Innocent	TER-SERM	Liaison Aix-Brison St Innocent:- TRAIN: rétablir un arrêt ferroviaire sur la commune (le tracé du chemin de fer passe par la commune). Beaucoup d'habitants prennent le train quotidiennement pour Chambéry	demande à étudier		Non
@120	3	Particulier	Vérane - Brison-Saint-Innocent	TC-B	Mobilité Aix-les-Bains- TRAM ou navettes régulières: Aix-Technolac - Établir une zone sans voitures au sein du centre-ville d'Aix, particulièrement la rue de Genève. Circulation exclusive de navettes + vélos.	Demande de navettes pour la Ville d'Aix les bains et de liaisons Aix -Technolac récurrentes.		Non
@120	4	Particulier	Vérane - Brison-Saint-Innocent	VPC	Mobilité Aix-les-Bains- VÉLO: créer des voies réservées aux vélos dans la ville	La demande sera transmise à la ville d'Aix les Bains		Non

ID Unique (Contribution)	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
E121	1	Particulier		URBA	Dans un document de 9 pages, Claude Jacquier fait une longue description critique de la situation de la cluse du lac du Bourget: urbanisation de la Chautagne incohérente avec les modalités de déplacement contraintes par le relief et dangereuses, risques naturels (éboulements), technologiques (transports ferroviaires de MD) , potentiellement nuisibles pour la biodiversité du lac, de même que l'assainissement vétuste de l'urbanisation.Il est demandé une approche intégrée de tous les domaines générant de la mobilité, ce qui se traduit pour la Chautagne par les propositions suivantes:- contrôle et limitation de l'étalement et de la densification urbaine de la Chautagne car celle-ci génère des flux de trafics insoutenables dans la partie la plus étroite et la plus fréquentée de la cluse du lac.	Le PDM prévoit de mieux lier "urbanisme et déplacements", action à mettre en oeuvre dans le cadre de la mise en place du PLUI H M de Grand Lac à venir.	Pas de complément à la remarque de la CE	Non
E121	2	Particulier		TER-SERM	Il est demandé une approche intégrée de tous les domaines générant de la mobilité, ce qui se traduit pour la Chautagne par les propositions suivantes:- coexistence innovante et soutenable des mobilités dans la cluse du lac: restauration des arrêts des omnibus sur la ligne Culoz-Chambéry sous la forme de TER Omnibus à la Commande TEROC et ,autorisant, enfin, en toute sécurité des déplacements piétonniers et cyclistes sécurisés le long de cette rive qui souffre de l'absence de trottoirs et d'espaces pietonniers, de pistes cyclables en continu et du non-respect systématique de la vitesse par les véhicules motorisés.	Le PDM prévoit, d'ores et déjà, de faire évoluer la gare de Chindrieux en halte ferroviaire PEM, avec une plus grande desserte ferroviaire, afin d'inciter la population à plus utiliser ce mode de déplacements.La proposition de TEROC est soumise à Grand Lac	La compétence des TER est régionale et vos propositions ne peuvent être faite qu'à la Région AuRA.	Non
@122	1	Particulier	DUCRUET Christine	TER-SERM	J'habite en Chautagne, et j'emprunte le train pour le travail à Chambéry à partir de la gare de Chindrieux.Je travaille en hypercentre, et les trains correspondent à mon besoin.Pour autant, ce n'est pas le cas de tout le monde. En effet, pour ceux qui viennent de La Chautagne et du Bugey (et il y a beaucoup), le 1er train du matin arrive à 7h25 à Chambéry. 7h25 en gare de Chambéry : ça ne convient pas aux les salariés qui travaillent en hypercentre tôt et celles et ceux qui ont une activité sur les communes du bassin chambérien (La Motte-Servolex, La Ravoire, Bassens,...).Il manque des trains plus tôt, en journée et dans les 2 sens.Il est indispensable d'avoir une offre conséquente pour les gares de Chindrieux et Vions/Chanaz et au-delà (la ligne Ambérieu-en-Bugey/Chambéry), si on veut inciter les gens en emprunter le train. L'offre actuelle est insuffisante.	Le PDM prévoit l'évolution de la gare de Chindrieux et Vions-Chanaz en PEM avec des aménagements permettant de faciliter l'usage du train et une meilleure desserte du quotidien qui reste à préciser.	Votre remarque sur l'offre ferroviaire au départ de Chindrieux sera transmise aux services de la Région qui sont compétent sur les TER. Concernant le stationnement gratuit au niveau de la gare d'Aix, si cela était mis en place, cela facilitera l'usage de l'automobile et de l'autosolisme et les places offertes ne seraient pas forcément utilisés par des usagers du train.	Non
@122	2	Particulier	DUCRUET Christine	ST	A Aix, il serait bien de réserver des parkings gratuits près de la gare pour favoriser l'utilisation du train (à combiner avec la carte Oura ou les abonnements de transports) ou bien des parkings relais avec des navettes fréquentes.	La réalisation de stationnement au niveau de la gare d'Aix les bains est une des composantes de l'évolution en PEM.la gratuité en liaison avec des abonnements n'est pas abordée dans le PDM.		Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@123	1	Particulier	Michel - Le Bourget-du-Lac	VR	Comme le souligne la MRAE dans son avis << Les principaux enjeux du territoire et du projet de plan de mobilité sont les émissions de gaz à effet de serre, la consommation d'énergie, dont les énergies fossiles, la qualité de l'air, les nuisances sonores et la santé humaine, la consommation d'espace des projets découlant de la mise en ?uvre du plan, ainsi que de l'urbanisation induite par ceux-ci, et la biodiversité >>Le plan de mobilité cherche d'ici 2030 à diminuer la part modale de la voiture, or des projets tels que la déviation d'Albens, la création d'un échangeur sur l'A41 à hauteur d'Albens, et d'un barreau Sud à hauteur de Viviers-du-Lac vont dans le sens opposé.	Les projets cités ne sont pas de la compétence de Grand Lac.Le PDM ne fait qu'intégrer "ces coups partis"Je partage l'avis que tout aménagement routier facilitant les flux, est contre-productif.	Les projets routiers que vous mentionnez sont, comme indiqué dans le PDM, des projets déjà actés par d'autres organismes, Grand Lac et son PDM ne peuvent pas les remettre en question et les considère comme des invariants.	Non
@123	2	Particulier	Michel - Le Bourget-du-Lac	A41	L'abaissement à 110 km/h de l'A41 apparaît comme central pour atteindre l'objectif de réduction des émissions de GES.	C'est en effet nécessaire pour atteindre les objectifs du PCAET.	Pas de complément à la remarque de la CE	Non
@123	3	Particulier	Michel - Le Bourget-du-Lac	APT	Il est en outre étonnant que l'impact de l'aéroport ne soit pas pris en compte car même si il ne constitue pas un déplacement quotidien, c'est un des points d'entrée et sortie de notre territoire qui génère du trafic routier local. Je m'associe à la demande qui est faite par la DDT : le diagnostic devra être complété par la prise en compte des incidences de cette infrastructure. Il conviendrait de s'interroger sur le réel apport, et les nuisances associées, pour notre territoire de cette infrastructure, utilisée principalement par des << charters des neiges >> britanniques alors que dans le même temps la Compagnie des Alpes soutient le développement d'une liaison ferroviaire grande vitesse entre Londres et la Savoie. Sa fermeture permettrait, par exemple, d'y créer des aires de covoiturage et d'étendre Technolac sur les parties déjà artificialisées de l'aéroport au lieu de créer une nouvelle extension sur des terres agricoles très fertiles (projet de ZAC3).	Si le PDM se doit d'intégrer la mobilité engendrée par l'aéroport sur le territoire, ce n'est pas son objet de mettre en cause les activités économiques existantes sur le territoire.	Pas de complément à la remarque de la CE	Non

ID Unique (Contribution)	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@124	1	Elu / collectivité	GUISSANT Franck	VR	Sur l'objectif d'une vitesse généralisée de 30 km/h en agglomération (Action 1.3 du PDM), il convient de rappeler qu'en application de l'article R.413-3 du Code de la route, la vitessemaximale autorisée en agglomération est de 50 km/h. Une réduction généralisée à 30 km/h demeure selon nous excessive et non adaptée à la configuration de certains lieux. Seule unevitesse limitée à 30 km/h à proximité des groupes scolaires et de certains établissements recevant du public nous apparait entendable. Pour le reste, la vitesse réglementaire de 50km/h en agglomération doit rester la norme.	La règlementation de la vitesse en agglomération est de la compétence du maire: le maire peut, par arrêté motivé, fixer pour tout ou partie des voies de l'agglomération ouvertes à la circulation publique une vitesse maximale autorisée inférieure à celle prévue par le code de la route.Le PDM propose, le maire décide	Pas de complément à la remarque de la CE	Non
@124	2	Elu / collectivité	GUISSANT Franck	TC-B	Sur l'objectif d'amélioration de la performance des lignes de bus (Action 1.5 du PDM), dans une logique de désengorgement du trafic routier et d'optimisation des circulations de bus, ilnous parait souhaitable de créer une voie dédiée aux bus et taxis dans les sens Bourget-du-Lac - Aix-les-Bains et Bourget-du-Lac - Chambéry.En matière de développement de l'offre de bus (Action 2.1 au PDM), il nous apparaît nécessaire que la ligne de bus Aix-Les-Bains - Le Bourget-du-Lac soit prolongée jusqu'à la plagedu Bourget-du-Lac, sans rupture de charge à Technolac. Jusqu'à 2020, le terminus se situait à la plage du Bourget-du-Lac.	La demande de lignes de TC en site propre desservant Technolac depuis Aix et depuis Chambéry est notée. J'invite Grand Lac à apporter des précisions sur les projets connus à ce jour dans ce domaine.La demande de rétablissement du terminus de la ligne Aix les Bains-le Bourget du Lac à la plage du Bourget sera transmis au gestionnaire du service	Le choix mise en place en 2020 a été réalisé au regard des fréquentations sur les différents tronçons de ligne afin d'offrir un service plus efficace et cadencé dans les secteurs qui le nécessitait, ce qui n'était pas le cas pour le terminus à la plage du Bourget-du-Lac.	Non
@124	3	Elu / collectivité	GUISSANT Franck	DVA	En matière de bornes de recharge de véhicules électriques (Action 2.6 au PDM), l'offre de recharges sur la commune du Bourget-du-Lac demeure insuffisante (bords du lac, centre de lacommune et hameaux). Selon l'étude menée, 4,7% du parc automobile de la commune serait électrique. Cette donnée augmente d'année en année. La commune ne comprendactuellement que 4 bornes publiques de recharge (hors Technolac). Aucune borne n'a été créée par l'actuelle majorité municipale.	dont acte	Attention ce n'est pas parce que 4,7 % du parc automobile est électrifié qu'il est nécessaire de disposer de bornes. En effet, comme expliquer dans la fiche action, les résidents privilégieront un avitaillement à domicile qui sera moins cher et plus pratique que sur l'espace public. Seuls les résidents n'ayant pas de places privatives auront à se positionner soit sur l'espace public pour s'avitailler soit dans des lieux privatifs (à leur travail, dans des espaces commerciaux, etc...) ainsi, le besoin de bornes sur Le Bourget du Lac serait de 17 bornes avec 20 % du parc automobile électrifié dès lors à 4,7 % le besoin est de 4 bornes ce que dispose actuellement la Ville qui est donc tout à fait bien dimensionné.	Non

ID Unique (Contribution)	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@124	4	Elu / collectivité	GUISSANT Franck	ST	En matière de stationnement (Action 3.1 au PDM), nous portons à votre connaissance notre opposition au stationnement payant sur la commune du BOURGET-DU-LAC et préconisons la poursuite de la gratuité totale, dans une logique d'équité sociale et de préservation de la qualité de vie des habitants. A juste titre, une majorité des résidents de la commune est opposée au stationnement payant.Le stationnement payant n'est pas le seul moyen de lutter contre les véhicules ventouses, dont le phénomène est très peu répandu au bord du lac, sur la commune du Bourget-du-Lac.Un arrêté municipal pourrait par exemple interdire le stationnement public de plus de 24h sur les bords du lac, sous peine de verbalisation.	La stationnement payant est l'un des moyens, entre autres, de dissuasion de l'usage de la voiture au profit des TC et des modes actifs, objectif du PDM	Pas de complément à la remarque de la CE	Non
@125	1	Particulier	Eric - Brison-Saint-Innocent	VPC	Je fais le trajet à vélo (Brison St innocent/ St alban leysse)pour me rendre au travail:23km .Il y a encore trop de points dangereux pour les vélos:Ces points dangereux sont décrits sur l'itinéraire emprunté pour aller de Brison à Saint Alban Leysse, de même que les points positifs	Les problèmes rencontrés seront transmis aux services et collectivités concernées pour information et prise en compet.	Vos remarques sur les aménagements cyclables rejoignent les ambitions du PDM en la matière et notamment avec le Schéma Directeur Cyclable de Grand Lac intégré au PDM.	Non
@125	2	Particulier	Eric - Brison-Saint-Innocent	DVA	Une solution type "télécabine" pour le trajet Aix les bains/ le Revard devrait être ré étudié.	Le PDM prévoit le renforcement de la desserte par bus du Revard, ce qui n'exclut pas toute initiative complémentaire par d'autres opérateurs.	Concernant le projet de télécabine entre Aix-les-Bains et le Revard cela n'a pas été retenu dans le cadre du PDM.	Non
@126	1	Association	DEPREZ Nicolas	TER-SERM	Les Chautagnards et une partie des habitants de Yenne prennent quotidiennement le train dans les gares de Culoz et de Seyssel.Après une analyse sur la temporalité de l'extension souhaitée du Léman Expres hors échéance du PDM, pour faciliter la vie des Chautagnards, il serait déjà bien d'améliorer petit à petit la situation actuelle : Exemple : Tout train passant par Culoz (5 min de la gare de Vions Chanaz, 7 min de la gare de Chindrieux) devrait automatiquement s'arrêter. Ainsi les Chautagnards qui voudraient se rendre à ANNECY en train pourraient utiliser le ANNEVY - LYON qui ne s'arrête pas à Culoz (alors que la zone de Culoz est limitée à 70 k/h)	L'évolution des gares de Chindrieux et Chanaz en PEM nécessite la mise en oeuvre de dessertes ferroviaires plus nombreuses.La demande d'arrêts supplémentaires pour les trains existants vont dans ce sens.	Nous transmettons vos remarques sur l'offre ferroviaire à la Région qui est compétent en la matière. Concernant le SERM comme indiqué dans le PDM on est sur l'axe EntreLacs // Aix les Bains // Montmélian.	Non
@126	2	Association	DEPREZ Nicolas	TER-SERM	Les TAD ne devraient pas se limiter aux limites Grand Lac mais pousser jusqu'à Seyssel afin de desservir cette gare ferroviaire	La desserte de la gare de Seyssel , hors du territoire de Grand Lac n'est pas de sa compétence.		Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@127	1	Association	DEPREZ Nicolas	TC-B	SERM Interdépartemental busLes élèves de SERRIERES EN CHAUTAGNE et MOTZ (environ 2000 habitants) vont au collège à Seyssel, Rumilly, puis aux lycées à Rumilly, Marlioz...Les élèves de RUFFIEUX - CHINDRIEUX - VIONS - CHANAZ.. vont au collège de Culoz, Belley-Aix les bains, puis au lycées de Belley, Marlioz...Le TAD/Lignes de bus/lignes de covoiturage (bleue par exemple) ne doivent pas s'arrêter à la frontière de Grand Lac mais être prolongés vers Seyssel et développés vers Culoz (afin d'accéder à d'autres lignes de transport ou profiter des activités possibles sur ces territoires qui sont en voiture à moins de 15 min en voiture)	La demande porte sur la possibilité de disposer de TAD allant au delà du territoire de Grand Lac. Cela relève d'une organisation inter-interdépartementales (Culoz) possible, à l'image de la desserte de Bourdeau par le bus de Yenne - Technolac, mais ne relevant pas du PDM.	Que les déplacements depuis la Chautagne se réalisent sur des territoires extérieurs à Grand Lac est logique et pertinent au regard du bassin de vie. L'organisation des mobilités ne doit pas s'arrêter aux limites administratives c'est pourquoi un syndicat mixte autour de la mobilité est prévu dans le PDM mais ce dernier ne "rayonne" pas sur les communes aux environs de la Chautagne. Il conviendrait de mettre en place un travail spécifique avec les intercommunalités concernées pour voir si des possibilités existent pour améliorer les déplacements de tous.	Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@128	1	Association	ARDSL - Annecy	TER-SERM	L'ARDSL (Association Rail Dauphiné Savoie Léman), dans un document de 4 pages s'oppose: aux projets routiers inclus dans le PDM :- projet d'échangeur sur l'A41 à Entrelacs. Ce projet favorise le trafic routier:- contournement routier de Viviers-du-Lac. et préconise un développement du mode ferroviaire et de bus pour la desserte de Viviers du lac.L'ARDSL soutient le projet de SERM Métropole Savoie. Celui-ci ne doit consister à arrêter partout les trains moyenne et longue distances (Annecy - Chambéry, Annecy - Valence, Genève - Grenoble, Lyon - Aix, Lyon - Annecy), mais en la création de nouveaux trains pour le trafic local comme une ligne cadencée à 15 min entre Montmélian et Entrelacs (avec des prolongements à étudier sur Rumilly, Annecy, Albertville ou Alpespace).L'ARDSL juge indispensable une modernisation profonde de la ligne Aix - Annecy. Avec ses équipements actuels et sa voie unique, la ligne Aix - Annecy ne permet plus de répondre aux besoins d'un territoire en plein développement. Les temps de trajets se sont allongés avec la mise en place du cadencement. Les correspondances avec le Léman Express à Annecy sont dissuasives (28 min). L'espacement entre les différents trains est insatisfaisant.Avec l'infrastructure actuelle, les temps de parcours des TER entre Annecy et Aix ne sont pas concurrentiels face à la voiture.Une ligne Aix - Annecy totalement modernisée à horizon 2030 est de nature à permettre un report modal majeur, à contribuer à la baisse des émissions de GES, à la lutte contre le réchauffement climatique et à réduire la pollution sur la zone urbaine des Savoie. Cela doit aussi éviter à des investissements sur l'A41, comme sa mise à 2*3 voies ou la création d'un nouvel échangeur.L'ARDSL développe également les améliorations à apporter pour les transports grande distance desservant Aix les Bains, trains de nuit , Leman express à titre d'exemple	Les propositions ferroviaires très détaillées de l'ARDSL vont bien au delà du PDM. Elles confirment que le SERM et le développement des TER nécessitent des aménagements lourds au niveau réseau ferrée Annecy-Aix	Concernant l'échangeur sur l'A41 à Entrelacs, celui de contournement de Viviers ce sont des projets non initiés par le PDM donc des invariants que nous ne pouvons pas modifier . Pour les remarques sur le ferroviaire, elles seront transmises à la Région AuRA.	Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@128	2	Association	ARDSL - Annecy	TC-B	La desserte du Revard doit être améliorée avec une cadence horaire en hiver (et à la 1/2h en pointe). Nous regrettons le choix de Grand Lac de ne pas publier les études menées par l'agglomération tant sur la restauration d'une desserte ferroviaire, que sur la mise en place d'un ascenseur valléenIl faut un développement massif des TC sur le territoire de Grand Lac, pour convaincre les habitants et les visiteurs de lâcher la voiturePour les transports collectifs, le budget est aujourd'hui limité par le versement mobilité (VM) assez faible (0,8%). Il est incontournable d'augmenter le VM dès juillet 2025 pour donner une première impulsion au choc d'offre voulu par Grand Lac.	Les propositions de desserte vont dans le sens du PDMLe financement des actions dans le PDM se limitent à définir les partenaires concernés devant financer chaque action et l'importance des coûts sur une échelle de ?à ????.Ce point devra être précisé ultérieurement.	Il est prévu au PDM de travailler à l'amélioration de la desserte du Revard action 2.1 et d'ailleurs celle-ci a déjà été améliorée en 2024. Grand Lac ne possède pas d'étude sur la mise en place d'un ascenseur Valléen et le service mobilité n'a jamais reçu de demande de mise à disposition de de l'étude sur la restauration du train à crémaillère qui montrait que ce projet n'est économiquement pas viable. Le VM à 0,8% en l'état est au maximum légal, Grand Lac ne peut pas aller au de là. Ce seuil est fixé par la loi.	Non
@129	1	Particulier	FREYRI Raymond	DO EP	La contribution mentionne des points de désaccord et des commentaires sur les contenus de l'avis de la MRAE, des avis PPA et du dossier d'enquête précisés page par page	J'invite Grand Lac à pointer ces observations et à les prendre en compte dans le dossier, si nécessaire	Grand lac est le gestionnaire, malgré le fait que Grand Lac ait essayé de rapatrier ces casiers qui avaient été installés en même temps que la ligne de covoiturage vers le Revard cela n'a pas encore été résolu et il convient que cela soit traité en interne	Non
@129	2	Particulier	FREYRI Raymond	DVA	Commentaire Général :245 pages c'est intéressant mais je suis très interrogatif sur l'attrait pour les habitants.Beaucoup d'élus rencontrés ont été étonnés de mon intérêt pour le sujet , car eux-mêmes ne se sentaient pas concernés .Et du 6 au 31 janvier enquête pour la mise en place d'une ZFE-m (zone à Faibles Emissions Mobilités)Pourquoi de ne pas organiser des réunions publiques d'information,Pendant l'enquête elle - même, je n'ai pas eu connaissance de réunion d'information.....Je ne regrette pas d'avoir participer aux réunions publiques organisées par la ville d'Aix les bains sur le projet immobilier dans le secteur des Thermes et pourtant je n'habite pas Aix.	Pour information	-	Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@130	1	Particulier	Michel - Aix-les-Bains	TER-SERM	Pour que la Chautagne ne reste pas l'oubliée des Mobilités au sein de Grand Lac, il faut la relier efficacement et durablement au bassin aixois.Pour cela,il est présenté au moyen de 9 diapos, un projet qui consiste en la proposition d'un nouveau tunnel ferroviaire de 6,5 kms entre Grésine et Groisin sud (+ un tunnel de 900m au niveau de "la Muraille") qui, dans un "jeu de chaises musicales", permettrait de disposer enfin d'une RD 991 convenable, et aussi d'une voie verte véritable et continue de la baie de Mémard jusqu'à Chatillon / Chindrieux.	Le power point associé à la contribution est intitulé " Et la Chautagne?Pour un désenclavement véritable au service de sa desserte et de son développement.Faut-il développer la Chautagne et ce, par un projet "pharaonique"?Plusieurs contributions du public vont à l'encontre de ce point de vue et un tel projet ne relève pas du PDM.	Votre projet pour la Chautagne peut être séduisant mais interroge sur plusieurs points. En premier lieu le jeu d'acteurs qui rend très complexe la mise en œuvre, la temporalité, un tel projet est sur un phasage de plus de 10 ans minimum et ce, sans compter les éventuels recours administratifs et enfin le financement. Sauf erreur vous évoquez les maîtrises d'ouvrages mais pas le coût d'un tel projet qui dépasse les capacités financières de Grand Lac et ce sur plusieurs années. Sur le fond, il est prévu dans le PDM et le schéma directeur cyclable une liaison entre Chindrieux et Aix ainsi, même si le projet de voie verte est également présent dans le vôtre cela n'apporte pas un énorme plus value. L'investissement sur le ferroviaire, alors qu'une voie existe paraît également très important. Ainsi, votre projet ne paraît pas ni finançable ni justifiable au regard des possibilités actuelles nonobstant des nécessaires améliorations notamment sur les cycles et le ferroviaire qui sont identifiés dans le PDM.	Non
@131	1	Particulier	PR Christine	TC-B	Serait-il possible d'imaginer une fréquence plus importante de navettes en direction du Revard ?	Le PDM prévoit le développement de la desserte du Revard, sans toutefois apporter des prcisions à ce stade.	Une première augmentation d'offre a été faire sur cette ligne en 2024	Non
@131	2	Particulier	PR Christine	CV-AP	Le covoiturage est une bonne idée. Cependant, je n'ai pas réussi à utiliser les casiers. Ceux-ci sont nécessaires pour assurer une sortie sportive. Cela m'a découragé.	L'observation porte sur une insatisfaction au niveau du service actuel. Elle sera transmise au gestionnaire concerné.	Grand Lac est le gestionnaire, malgré le fait que Grand Lac ait essayé de rapatrier ces casiers qui avaient été installés en même temps que la ligne de covoiturage vers le Revard cela n'a pas encore été résolu et il convient que cela soit traité en interne par Grand Lac.	Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@132	1	Particulier	LECLERE-SONRIER Elisabeth	TC-B	Mes demandes :- augmenter les horaires des bus à la demande en soirée sur le trajet A Technolac - Bourdeau afin de pouvoir assister à un spectacle à Chambery ou Aix-les-bains, sans prendre son véhicule- autoriser les conducteurs de ces bus à la demande de s'arréter en dehors des arrets prévus sur la ligne, notamment pour les personnes agées ou handicapées- réaliser des voies proiritaires pour les bus partant de Technolac vers Chambery ou Aix les bains- développer les transports en commun pour les skieurs	les demandes d'amélioration du service actuel seront transmises au gestionnaire du service;Quant à la priorisation des bus des lignes fortes, elle est l'une des actions du PDM.Le développent des TC pour les skieurs est prévu dans le PDM pour le Revard.	Dans le PDM l'action 2.1 de développer l'offre bus cible également Mobéa, des arbitrages seront fait selon l'identification des besoins et au regard des financements mobilisables. Pour l'arrêt du service en dehors des arrêts, il n'est pas souhaitable que cela se réalise notamment pour des raisons de sécurité, les arrêts sont marqués au sol pour avertir les automobilistes d'un arrêt possible du TC, de plus un transport collectif même à la demande n'est pas un taxi. Concernant les voies prioritaires pour les TC c'est bien prévu dans le PDM dans l'action 1.5. Enfin, pour l'aéroport, Grand Lac n'est pas compétent pour supprimer l'aéroport.	Non
@133	1	Association	Bertrand - Le Bourget-du-Lac	APT	Aeroport écarté d'un PDM ?L'Association Tupilak (siège social : Bourget du lac) soulève ici un thème majeur qui n'est pas traité dans les préoccupations de mobilité sur le territoire, mais qui coche pourtant les sujets.Il s'agit de l'aéroport Chambéry-Aix les Bains. A l'heure ou cet aéroport en a fini de ses heures de gloire militaires, il reste bien ancré dans le paysage, non pas par ses performances économiques, encore moins par les services qu'il rend à la population, mais bel et bien de part les nuisances a quelques milliers de riverains qu'il engendre (pollutions directes et indirectes, bruit) avec pour contrepartie une desserte quelques mois par an vers des stations de skis pour le plaisir d'étrangers privilégiés et autres richissimes venus en jets privés ou en hélico. Il y a bien là une discordance sociale ! Pourquoi ignorer ceci ?	Si le PDM se doit de prendre en compte la mobilité générée par l'activité portuaire, il n'a pas vocation à mettre en cause une activité économique sur le territoire.	Même remarques sur l'aéroport que précédemment.	Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@134	1	Particulier	CHAUTAGNAT Martine	VPC	Beaucoup de projets positifs dans ce plan mobilité. En ce qui concerne le vélo, il faudrait améliorer les pistes cyclables et en faire de vraies voies pour les vélos. Rouler en vélo sur les routes à grande circulation, juste séparé par un trait de peinture ou une barrière en bois n'est pas attractif pour utiliser son vélo. On profite largement du bruit et des gaz d'échappement et on ne sent pas en sécurité.Il faut arrêter de penser satisfaire les cyclistes en collant une piste cyclable au bord d'une route mais réfléchir quand c'est possible à des alternatives.Il y a un problème la nuit sur la voie le long du lac qui est en dessous de la route, en vélo on est ébloui par les phares des voitures.Dans Aix les bains, aucune cohérence des pistes cyclables. Certaines pistes s'arrêtent tout d'un coup, et on doit aller sur la route !!! Pour quoi ne pas utiliser certains trottoirs, je pense à l'avenue du Grand Port pour faire des voies vélo ?	pollution et insécurité pour le cycliste sur les pistes cyclables existantes non séparées des voies de circulation.Demande d'utiliser les trottoirs pour piste cyclable av du Grand Port	La mise en place des aménagements cyclables se réalisent en fonction des recommandations du CEREMA, concernant la pollution pour les cyclistes il doit être rappelé que l'ADEME a démontré que c'est dans une voiture que les émissions de polluants sont les plus élevé et ce n'est pas un critère pris en compte par le CEREMA. Pour l'utilisation des trottoirs pour une piste cyclable av. du Grand Port ce choix ne peut être porté que par la Ville d'Aix, mais attention à disposer d'une largeur suffisante (au moins 3m50 afin d'assurer la nécessaire cohabitation piétons / cycles en toute sécurité).	Non
@134	2	Particulier	CHAUTAGNAT Martine	ST	Faire payer le parking sur les plages sans mettre d'itinéraire vélo ou piéton avant, je trouve ça pas très correct. Notamment pour la plage de Brison saint innocent, pas de vrais alternative depuis Aix pour le vélo et à pied depuis qu'il n'y a plus le chemin au fil de l'eau c'est pas très pratique. En plus faire payer le parking jusqu'à fin octobre alors qu en octobre les usagers se font très rares !	incohérence entre paiement des parkings plages et absence d'itinéraires piétons ou vélos pour s'y rendre.	Le stationnement au niveau des places et la mise en place d'un paiement et mis en avant dans le PDM avec la mise en place de navettes. Mais dans le cas de Brison que vous évoquez cela permet également de favoriser le covoiturage, en sachant que ce parking est géré par la Ville de Brison St-Innocent et non par Grand Lac.	Non
@135	1	Particulier	Philippe - Brison-Saint-Innocent	APT	Les nuisances occasionnées par les avions décollant ou atterrissant à l'aéroport Chambéry Savoie mont-blanc devraient être prise en compte dans le plan de mobilité. Bruit, pollutions, traffic induit...A l'heure où l'on nous demande de réduire nos émissions de CO2, il est inadmissible que, pour des loisirs personnels, un petit nombre de personnes en émettent des quantités considérable, sans restriction.	L'activité de l'aéroport et ses nuisances ne sont pas l'objet du PDM	Même remarques sur l'aéroport que précédemment.	Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
C136	1	Elu / collectivité	Marie-Claire	PEM	En matière de transport collectif, les efforts doivent être portés sur la gare SNCF de Chindrieux, son accessibilité pour viser une augmentation de son usage, notamment par le développement de l'offre de stationnement et par la pose d'arceaux à vélo. Afin qu'elle devienne une réelle alternative, il est nécessaire de travailler sur le rabattement, par la mise en ouvre d'une voie douce allant jusqu'au centre bourg et permettant un usage sécurisé du deux roues. Mais le diagnostic pointe également la faiblesse de la desserte ferroviaire, et donc la nécessité d'augmenter le nombre d'arrêts sur la station de Chindrieux.	Le classement en PEM de la gare de Chindrieux est associé au PDM au développement du rabattement, tout mode de déplacement.A noter la demande de voie douce pour relier le centre bourg à la gare , celle-ci étant éloignée du centre bourg.	Le renforcement du rabattement prévu dans le cadre du PDM prend bien en compte les usagers en vélo donc depuis le centre bourg. De travaux de liaison cyclable entre la gare et le centre bourg sont cours d'étude pour une réalisation 2025 ou 2026.	Non
C136	2	Elu / collectivité	Marie-Claire	TC-B	Le transport à la demande est une réelle avancée sur ce territoire où l'offre de transport en commun est peu développée.l'inscription n'est pas forcément aisée pour des néophytes, notamment dans l'usage numérique qu'il nécessite.Dans ce cadre, il apparait indispensable de mener des opérations permettant << d'emmener >> les usagers vers ces nouveaux modes de mobilités et non se limiter à des campagnes d'information. Ce type d'opérations nécessite évidemment un investissement des équipes municipales ou des associations volontaires aux côtés de l'agglomération.	Le TAD est apprécié.Son utilisation par les personnes peu familières du numérique nécessite d'aller au delà des campagnes d'information prévues dans le PDM, par des actions de formation.	Ce type d'actions est bien prévue dans le cadre du PDM, mais attention, la collectivité ne peut pas tout faire, il peut aussi être opportun que chacun s'investisse à son niveau pour aider les personnes n'ayant pas un usage aisé du numérique car il sera toujours délicat de toucher tout le monde.	Non

ID Unique (Contribution)	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom		Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
C136	3	Elu / collectivité	Marie-Claire		ST	Sur la question des stationnements, la commune subit les problématiques évoquées dans le diagnostic .Contrairement à ce qui est évoqué dans le diagnostic, la commune a mis en place depuis de nombreuses années du stationnement réglementé sur la durée (places bleues et jaunes) sur plusieurs sites du centre bourg. La difficulté réside dans le respect par les usagers de ces places dédiées et leur verbalisation. Le PDM évoque des solutions de contrôle du stationnement. Peu de communes disposent de moyens humains pour ces contrôles, le besoin de chacune ne constituant pas des postes de travail pérennes. Une mutualisation de ces postes seraient à envisager.S'agissant du stationnement aux abords des sites touristiques, le diagnostic relève laproblématique sur l'espace port-plage de ChâtillonDepuis 4 ans, durant les week-ends estivaux, les véhicules sont refoulés dès le croisement de la rd 914 avec la rue de la gare, dès que le parking est à saturation pour des raisons de sécurité (voie unique desservant 80 habitation). La commune demandera que cette question de sécurité des accès soit traitée avant toute évolution de la destination des recettes du parking. (Mise en place d'un filtrage des accès ; développement de l'usage de la gare ferroviaire?).	L'accès et le stationnement du port-plage de Chatillon étant problématique du point de vue sécurité, la commune souhaite que les recettes du parking soit affectées au règlement de ce problème de sécurité.	Une réponse spécifique lui sera adressée par Grand Lac .	Non
C136	4	Elu / collectivité	Marie-Claire		VPC	Le développement du partage de la route entre véhicules et deux roues est un sujet sensible et hautement demandé par les habitants. Le développement des infrastructures dédiées ne peut se réaliser dans un pas de temps pouvant répondre rapidement à cette demande pour des questions financières. Une phase intermédiaire consistant à identifier par de la signalisation routière l'usage des deux-roues est nécessaire par le développement de bandes cyclables et espaces partagés.	Dans l'attente de la réalisation du réseau cyclable prévu à long terme dans le Schéma Directeur cyclable, Mme le maire souhaite la signalisation de bandes cyclables et d'espaces partagés		Non
R137	1	Particulier	FOSSO	Fabio	TC-B	L'agglomération a annoncé la reconstruction de l'hôpital sur la commune de Grésy sur Aix, une desserte Bus jusque là inexistante est-elle prévue?	J'invite Grand Lac à répondre à cette demande	Un réseau de bus se doit d'évoluer et s'adapter aux besoins, ainsi, la desserte de l'hôpital en tant que pôle générateur de déplacement important sera assurée. Prévu à l'Action 2.1 du PDM	Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
R138	1	Particulier	BONIN Martine	VR	La circulation devient de plus en plus difficile au carrefour d' l'échangeur à Grésy.Quels projets existent pour tenter de résoudre ce problème ?Un projet de sortie à St Girod avait été évoqué, qu'en est-il. A mon sens, cela désengorgerait l'échangeur de Grésy	Un projet de modification du giratoire après péage est à l'étude par la commune de Grésy: mise à double voie du giratoire, création d'une voie de shunt du giratoire et sécurisation des circulations vélos.L'échangeur de St Girod est un aménagement qui n'est pas de la compétence de Grand Lac, mais pris en compte dans le PDM comme "coup parti"J'invite Grand Lac à apporter des précisions sur l'état de connaissance actuelle de ce projet.	Pas d'autres précisions à date	Non
R139	1	Particulier		DVA	Famille Coutaz Demande de constructibilité de la parcelle 1201 sur la commune de Trévignin	hors objet de l'enquête	-	Non
R140	1	-	FAVRE Monique	TC-B	Je renouvelle ma demande de mettre un nouvel arrêt de bus de la ligne 1 lotissement boulevard Barnier-Allée promenade. Les arrêts Camping et Allée promenade sont trop éloignés de nos immeubles "Les Jardins du Lac".Pour la navette MobiAix, je la prends quelque fois. Je suis toujours seule dedans. Je m'interroge pourquoi?? Est-ce trop cher? moi, je ne la paye pas puisque je descends du bus n°1. A mon avis, cette petite navette devrait tourner toujours dans le même sens (comme dans les stations de ski).On ne sait jamais de quel côté il faut la prendre.	remarques relatives aux arrêts de bus supprimés de la ligne 1 et sur le fonctionnement de la navette Mobaix.Ces éléments sont à transmettre aux gestionnaires de ces équipements.	Cet arrêt a été supprimé car pour être desservit les bus devaient passer pas l'Avenue du Port au filles" dont les caractéristiques ne sont pas adaptées aux passages d'une ligne structurante cadencée. (trop étroite). De plus, les comptages de fréquentation de cet arrêt était de 3 passagers commerciaux par jour au maximum alors que ce changement de parcours permet aujourd'hui de desservir une zone plus dense en terme d'habitations collectifs	Non
R141	1	Partenaire socio-éco / organisation professionnelle	JACQUIER Claude	TER-SERM	doublon avec obs n°121	cf obs n°121	-	Non
R142	1	Particulier	PATUREL Jean-Pierre	TC-B	Je souhaite que les bus de la ligne 1 (terminus Pont Rouge) ait son terminus à la mairie de Brison Saint Innocent	la demande sera transmise au gestionnaire du service	si la ligne 1 fait son terminus à Brison, elle ne peut plus desservir "Pont rouge" qui est une zone plus densément peuplée avec un potentiel d'usagers TC plus fort que la commune de Brison	Non

GRAND LAC
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION

PARTIE 4

Synthèse des éléments pris en compte dans le PDM en amont de son approbation en Conseil Communautaire

Un tableau synthétique sera réalisé pour indiquer les modifications apportées dans le document de PDM en vue de son approbation, en indiquant notamment les pages où les modifications ont été apportées.

Comme les modifications du PDM n'ont pas été effectuées actuellement, il n'est pas encore possible de finaliser ce tableau avec les numéros de pages et les documents concernés notamment mais juste d'indiquer les éléments concernant les retours faits par Grand Lac sur les différents avis sur lesquels une modification du PDM sera réalisé en amont de son approbation.

Modifications dans les documents du PDM avant approbation (1/5)

PPA // Enquête Publique // Demande Commissaire enquêtrice	Remarques	Eléments rajoutés en amont de l'approbation du PDM	Page(s) concernée(s) et documents *(PDM // Evaluation environnementale // Annexes Accessibilité)*
PPA - MRAe	Considérer les solutions alternatives qui consistent en la mise en place d'une zone à faibles émissions, prévue initialement sur Grand Chambéry, qui serait étendue sur Grand Lac.	Il sera rajouté dans le PDM un paragraphe sur le sujet de la ZFE dans l'action socle de l'orientation n°1. La mise en place de la ZFE permettra la restriction des voitures les plus polluantes. Ainsi, en accompagnement de la mise en œuvre du PDM, la ZFE amplifiera la réduction des émissions de GES et de polluants de proximité.	**PDM :** page xx **Evaluation envir. :** page xx
PPA - MRAe	Approfondir l'évaluation des impacts des centres de distribution urbains envisagés et de prévoir des mesures d'encadrement de leurs impacts potentiels.	Le PDM ne préconise par des centres de distribution urbaine mais d'étudier leurs créations éventuelles. C'est donc dans cette étude qu'ils pourraient être nécessaire de prévoir d'éventuelles mesures d'encadrement au regard de leurs impacts. Aucun aménagement n'est généré par l'approbation du PDM. L'étude engagera la démarche d'évaluation et la séquence ERC sera concrétisée dans la phase opérationnelle. Afin de répondre partiellement à la demande, un ajout de précisions dans l'analyse environnementale par thématique sera fait et rappel, dans la fiche action, de la séquence ERC à développer en phase opérationnelle.	**PDM :** page xx **Evaluation envir. :** page xx
PPA - MRAe	Identifier les actions pouvant renforcer la baisse des émissions de gaz à effet de serre, de quantifier leurs effets sur les GES	En complément dans l'évaluation environnementale, un tableau a été réalisé pour qualifier le budget carbone selon l'investissement carbone engendré pour chaque action du PDM (en cas d'aménagement ou non), L'évolution de la trajectoire carbone a également été qualifié selon les km évités par actions et son effectivité.	**Evaluation envir. :** page xx
PPA - MRAe	Retenir les mesures ERC suggérées au rapport environnemental	Les différentes ERC seront reprises dans le PDM avant son approbation et seront ajoutées à la fin des fiches actions.	**PDM :** page xx

Modifications dans les documents du PDM avant approbation (2/5)

PPA // Enquête Publique // Demande Commissaire enquêtrice	Remarques	Eléments rajoutés en amont de l'approbation du PDM	Page(s) concernée(s) et documents *(PDM // Evaluation environnementale // Annexes Accessibilité)*
PPA - MRAe	Territorialiser les zones ayant une qualité de l'air en amélioration et celles concernées par une dégradation	Une carte sera réalisée afin de territorialiser les incidences du PDM sur la qualité de l'air et une autre carte sur les zones d'amélioration et peut être ajoutée dans l'analyse environnementale par thématique	**Evaluation envir. :** page xx
PPA - MRAe	Territorialiser également les zones impactées par des nuisances sonores	Une carte sera réalisée afin de territorialiser les zones d'amélioration et peut être ajoutée dans l'analyse environnementale par thématique	**Evaluation envir. :** page xx
PPA - MRAe	Rendre effective la mise en place de panneaux d'informations sur les zones naturelles, ainsi que l'étude de limitations d'accès aux zones naturelles d'habitats d'espèces le nécessitant et leur suivi, en lien avec les gestionnaires desdites zones	Cela fait déjà partie des ERC proposée mais cette recommandation sera également ajoutée dans la fiche action 1.6	**PDM :** page xx
PPA – DDT Savoie	Remarques de fond sur la ZFE-m	Le projet de ZFE sur Grand Lac est en cours comme le montre l'enquête publique de janvier 2025. Un paragraphe sera ajouté dans l'action socle de l'orientation n°1 sur la ZFE.	**PDM :** page xx
PPA – DDT Savoie	Recommandation concernant les TC	Le fait de rappeler que le SERM est désormais validé est possible au sein du PDM mais ne l'était pas au moment de l'arrêt tout comme la réalisation d'une étude mobilité sur le périmètre du SYMOS. Il sera indiqué l'état d'avancement du SERM : étude de préfiguration en cours dont le schéma des mobilités réaliser par le SYMOS avec un rendu attendu pour fin 2025,,,	**PDM :** page xx

Modifications dans les documents du PDM avant approbation (3/5)

PPA // Enquête Publique // Demande Commissaire enquêtrice	Remarques	Eléments rajoutés en amont de l'approbation du PDM	Page(s) concernée(s) et documents *(PDM // Evaluation environnementale // Annexes Accessibilité)*
PPA – Grand Chambéry	Réflexion conjointe dans l'exploitation des parcs de matériels roulants de TC	Effectivement cela sera rajouter dans l'action 2.6 sur la partie 3/ en page 198	**PDM :** page xx
PPA – Métropole Savoie	Il apparait nécessaire de clarifier l'explicitation du réseau de PEM, en intégrant la halte ferroviaire de Voglans et Technolac, tout en tenant compte d'une différenciation possible en matière de temporalité pour leur réalisation opérationnelle. Cette complète intégration présente également l'avantage d'assurer la cohérence avec le projet SERM aujourd'hui labellisé.	Cela sera pris en compte dans l'action 2.2	**PDM :** page xx
PPA – Métropole Savoie	Enfin, dans un souci de lecture et de bonne compréhension des actions du PDM par tous, le tableau d'identification des PEM (action 2.2) pourrait être amélioré en insérant une légende et en clarifiant les intentions qui ne respectent pas systématiquement le code couleur. Par exemple, les termes « intensifier » « améliorer » et « développer » apparaissent sous le même code couleur.	Cela sera pris en compte dans l'action 2.2 c'est effectivement une erreur de représentation.	**PDM :** page xx
PPA – Métropole Savoie	Dans un souci de cohérence et de clarté, il convient d'adapter le calendrier de mise en place du syndicat (page 204), lequel prévoit une mise en place en deux temps (2025-2027 puis 2028-2030).	Cela sera pris en compte dans l'action socle de l'orientation n°3	**PDM :** page xx
Enquête publique - @7	Bien qu'apparaissant dans les analyses détaillées, l'autopartage ne figure pas dans la case "Opportunités" de l'analyse AFOM du stationnement (document "Résumé non technique du PDM") alors qu'il peut être un levier majeur s'il est soutenu par les collectivités locales.	Votre remarque sur l'absence de l'autopartage dans l'analyse AFOM est justifié cela sera désormais mentionné.	**PDM :** page xx

Modifications dans les documents du PDM avant approbation (4/5)

PPA // Enquête Publique // Demande Commissaire enquêtrice	Remarques	Eléments rajoutés en amont de l'approbation du PDM	Page(s) concernée(s) et documents *(PDM // Evaluation environnementale // Annexes Accessibilité)*
Commissaire enquêtrice	A l'exception du projet de nouvelle voie ferroviaire, les observations sont en phase avec les objectifs du PDM qui présente toutefois une certaine fragilité au regard des aménagements nécessaires préalables à la mise en place du SERM où Grand LAC n'est qu'un partenaire.	Il sera précisé les éléments suivants dans l'action socle du SERM : La mise en place du SERM a déjà franchi un premier palier en étant pris en compte le 27 juin 2024 parmi les 15 premiers dossiers labellisés par le ministère des transports ce qui est déjà une victoire pour le PDM et la meilleure garantie que le projet suit son cours. L'étude de préfiguration du SERM est en cours afin de préciser les coûts d'investissements et de fonctionnement du service et d'arrêter le contour opérationnel du SERM tout en arrêtant, les besoins opérationnels (infrastructures et prise en compte de la multimodalité), la gouvernance, la temporalité et le financement pour une étude achevée pour fin 2025.	**PDM :** page xx
Commissaire enquêtrice	Je retiens donc que, si le PDM se doit de prendre en compte la circulation générée sur le territoire par l'aéroport, il n'a pas à remettre en question l'activité même sur laquelle Grand Lac n'a d'ailleurs aucune compétence. J'invite donc Grand Lac à compléter le PDM par la prise en compte de la mobilité générée par l'aéroport avant approbation.	Il sera précisé dans le diagnostic du PDM que : la mobilité générée par l'aéroport est très faible car seulement 30 personnes travaillent sur l'aéroport ce qui ne constitue pas un pôle générateur suffisant pour justifier la mise en place d'une ligne de TC régulière et ce, d'autant plus qu'aucune ligne n'est présente à proximité. La mobilité générée par l'aéroport est uniquement imputable au tourisme ou aux affairistes car aucune liaison régulière n'est active. Pour les touristes, une fois arrivé à l'aéroport ils peuvent soit prendre les cars qui sont affrétés pour rejoindre les stations de ski soit louer une voiture soit prendre un taxi ou navettes mais toutes les solutions proposées sont privatives et ne sont pas gérées par une AOM, la Région ou le Département. De plus, les touristes achètent une destination auprès d'un tour opérateur qui les transportent depuis l'étranger en combinant le vol charter et l'accès à la station.	**PDM :** page xx

Modifications dans les documents du PDM avant approbation (5/5)

PPA // Enquête Publique // Demande Commissaire enquêtrice	Remarques	Eléments rajoutés en amont de l'approbation du PDM	Page(s) concernée(s) et documents *(PDM // Evaluation environnementale // Annexes Accessibilité)*
Commissaire enquêtrice	2 points sont peu ou pas traités dans le PDM de Grand Lac **: les passages à niveau** et l'association des professionnels que ce soit pour les livraisons ou pour les déplacements trajet-travail des salariés des entreprises. .	Sur le sujet des passages à niveau il sera précisé dans le diagnostic : dans la cadre du projet du Lyon Turin, il est prévu d'augmenter le trafic fret sur le ligne historique Dijon Modane, ligne traversant le territoire de Grand lac en passant par la Chautagne. Ainsi la SNCF prévoit une étude de sécurisation de PN sur cette ligne, seront donc concerné tous les PN de Grand lac sur la ligne Chautagne / Brison / Aix-les-Bains/ Viviers-du-Lac / Voglans. De plus la commune d'Entrelacs à demander une étude de sécurisation des 2 PN présent sur cette commune.	**PDM :** page xx
Commissaire enquêtrice	La ZFE qui fait actuellement l'objet d'une consultation par voie électronique, de même qu'une étude des émissions de polluants « Budget Carbone » à plusieurs stades du PDM	Un paragraphe sera ajouté sur ce sujet de la ZFE dans l'action socle de l'orientation n°1. Un budget carbone à horizon 2050 sera pris en compte dans l'évaluation environnementale.	**PDM :** page xx **Evaluation envir. :** page xx
Commissaire enquêtrice	Les cartographies des différents documents sont pratiquement illisibles. Cela mériterait de disposer d'un jeu de cartographie à plus grande échelle, dans le dossier final approuvé.	Pour pallier la difficulté de lecture des cartes. Pour celles produites par le PDM, un téléchargement de chaque carte sera possible au format pdf.	**PDM :** page xx

Communauté d'Agglomération Grand Lac

1500 Boulevard Lepic
73100 Aix-les-Bains

Tél : 04-79-35-00-51
Web : https://grand-lac.fr

ANNEXE 2

Commune de Drumettaz-Clarafond

CERTIFICAT D'AFFICHAGE DE L'AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE
Projet d'élaboration du Plan de Mobilité de Grand Lac

Je soussigné M. le Maire de la commune de Drumettaz-Clarafond atteste que la formalité d'affichage de l'avis d'enquête publique portant sur le projet d'élaboration du Plan de Mobilité de Grand Lac a bien été effectuée à l'emplacement prévu à cet effet

du **lundi 04 novembre 2024 au vendredi 3 janvier 2025 inclus**.

Fait à Drumettaz-Clarafond

Le 6 janvier 2025

Cachet et signature

Nicolas JACQUIER
Le Maire

MAIRIE de DRUMETTAZ CLARAFOND - (SAVOIE) -

Commune d'ENTRELACS

CERTIFICAT D'AFFICHAGE DE L'AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE
Projet d'élaboration du Plan de Mobilité de Grand Lac

Je soussigné M. le Maire de la commune d'ENTRELACS, atteste que la formalité d'affichage de l'avis d'enquête publique portant sur le projet d'élaboration du Plan de Mobilité de Grand Lac a bien été effectuée à l'emplacement prévu à cet effet

du lundi 04 novembre 2024 au vendredi 3 janvier 2025 inclus.

Fait à ENTRELACS, Le : - 7 JAN. 2025

Jean-François BRAISSAND
Maire d'Entrelacs

MAIRIE D'ENTRELACS
73410

GRAND LAC
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION

CERTIFICAT D'AFFICHAGE DE L'AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE
Projet d'élaboration du Plan de Mobilité de Grand Lac

Je soussigné(e) M. le Président de Grand Lac ....., atteste que la formalité d'affichage de l'avis d'enquête publique portant sur le projet d'élaboration du Plan de Mobilité de Grand Lac a bien été effectuée à l'emplacement prévu à cet effet

du **lundi 04 novembre 2024 au vendredi 3 janvier 2025 inclus**.

Fait à Aix-les-Bains

Le 6 janvier 2025

Cachet et signature

GRAND LAC
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION

Commune de Conjux

CERTIFICAT D'AFFICHAGE DE L'AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE
Projet d'élaboration du Plan de Mobilité de Grand Lac

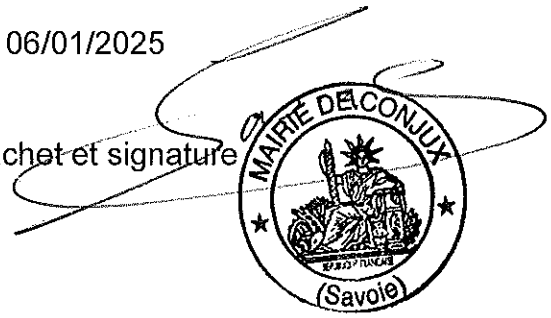
Je soussigné M. le Maire de la commune de Conjux, atteste que la formalité d'affichage de l'avis d'enquête publique portant sur le projet d'élaboration du Plan de Mobilité de Grand Lac a bien été effectuée à l'emplacement prévu à cet effet

du **lundi 04 novembre 2024 au vendredi 3 janvier 2025 inclus**.

Fait à Conjux

Le 06/01/2025

Cachet et signature



Commune de Grésy-sur-Aix

CERTIFICAT D'AFFICHAGE DE L'AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE
Projet d'élaboration du Plan de Mobilité de Grand Lac

Je soussigné(e) Mme/M. le Maire de la commune de Grésy-sur-Aix, atteste que la formalité d'affichage de l'avis d'enquête publique portant sur le projet d'élaboration du Plan de Mobilité de Grand Lac a bien été effectuée à l'emplacement prévu à cet effet

du **lundi 04 novembre 2024 au vendredi 3 janvier 2025 inclus**.

Fait à Grésy-sur-Aix

Le 06/01/2025

Cachet et signature

OEC par délégation,
MARRELLI Chloé



Commune de MOUXY (Savoie)

CERTIFICAT D'AFFICHAGE DE L'AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE
Projet d'élaboration du Plan de Mobilité de Grand Lac

Je soussignée Mme le Maire de la commune de Mouxy, atteste que la formalité d'affichage de l'avis d'enquête publique portant sur le projet d'élaboration du Plan de Mobilité de Grand Lac a bien été effectuée à l'emplacement prévu à cet effet

du **lundi 04 novembre 2024 au vendredi 3 janvier 2025 inclus**.

Fait à MOUXY

Le 6 janvier 2025

Cachet et signature



Commune d'Ontex

CERTIFICAT D'AFFICHAGE DE L'AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE
Projet d'élaboration du Plan de Mobilité de Grand Lac

Je soussigné(e) Mme le Maire de la commune d'Ontex, atteste que la formalité d'affichage de l'avis d'enquête publique portant sur le projet d'élaboration du Plan de Mobilité de Grand Lac a bien été effectuée à l'emplacement prévu à cet effet.

du lundi 04 novembre 2024 au vendredi 3 janvier 2025 inclus.

Fait à Ontex,

Le 06/01/2025,

Le Maire, Christiane CARRIER,



Commune de PUGNY-CHATENOD

CERTIFICAT D'AFFICHAGE DE L'AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE
Projet d'élaboration du Plan de Mobilité de Grand Lac

Je soussigné(e) Bruno CROUZEVIALLE, Maire de la commune de Pugny-Châtenod, atteste que la formalité d'affichage de l'avis d'enquête publique portant sur le projet d'élaboration du Plan de Mobilité de Grand Lac a bien été effectuée à l'emplacement prévu à cet effet

du **lundi 04 novembre 2024 au vendredi 3 janvier 2025 inclus**.

Fait à Pugny-Châtenod, le 06 janvier 2025

Le Maire,

Bruno CROUZEVAILLE

Commune de RUFFIEUX

CERTIFICAT D'AFFICHAGE DE L'AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE
Projet d'élaboration du Plan de Mobilité de Grand Lac

Je soussigné M. Olivier ROGNARD, Maire de la commune de RUFFIEUX, atteste que la formalité d'affichage de l'avis d'enquête publique portant sur le projet d'élaboration du Plan de Mobilité de Grand Lac a bien été effectuée à l'emplacement prévu à cet effet

du **lundi 04 novembre 2024 au vendredi 3 janvier 2025 inclus**.

Fait à RUFFIEUX

Le 06 janvier 2025

Cachet et signature

MAIRIE DE RUFFIEUX
SAVOIE

Commune de Serrières en Chautagne

CERTIFICAT D'AFFICHAGE DE L'AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE
Projet d'élaboration du Plan de Mobilité de Grand Lac

Je soussigné(e) Mme/~~M.~~ le Maire de la commune de Serrières en Chautagne,
atteste que la formalité d'affichage de l'avis d'enquête publique portant sur le projet d'élaboration du Plan de Mobilité de Grand Lac a bien été effectuée à l'emplacement prévu à cet effet

du **lundi 04 novembre 2024 au vendredi 3 janvier 2025 inclus**.

Fait à Serrières en Chautagne

Le 04 janvier 2025

Cachet et signature



Commune de LA CHAPELLE du Mont du CHAT

CERTIFICAT D'AFFICHAGE DE L'AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE
Projet d'élaboration du Plan de Mobilité de Grand Lac

Je soussigné(e) Mme/M. le Maire de la commune de La chapelle du Mt du Chat atteste que la formalité d'affichage de l'avis d'enquête publique portant sur le projet d'élaboration du Plan de Mobilité de Grand Lac a bien été effectuée à l'emplacement prévu à cet effet

du **lundi 04 novembre 2024 au vendredi 3 janvier 2025 inclus**.

Fait à La chapelle du Mont du Chat

Le 06 JAN. 2025

Cachet et signature

Le maire
Bruno Morin

La Chapelle Du Mont du Chat (Savoie)

Commune de LA BIOLLE

CERTIFICAT D'AFFICHAGE DE L'AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE
Projet d'élaboration du Plan de Mobilité de Grand Lac

Je soussignée, Julie NOVELLI, Mme le Maire de la commune de LA BIOLLE, atteste que la formalité d'affichage de l'avis d'enquête publique portant sur le projet d'élaboration du Plan de Mobilité de Grand Lac a bien été effectuée à l'emplacement prévu à cet effet.

du **lundi 04 novembre 2024 au vendredi 3 janvier 2025 inclus**.

Fait à La Biolle

Le 06 janvier 2025

Cachet et signature

Mairie de la BIOLLE (Savoie)

Commune de

CERTIFICAT D'AFFICHAGE DE L'AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE
Projet d'élaboration du Plan de Mobilité de Grand Lac

Je soussigné(e) ~~Mme~~/M. le Maire de la commune de Le Montcel, atteste que la formalité d'affichage de l'avis d'enquête publique portant sur le projet d'élaboration du Plan de Mobilité de Grand Lac a bien été effectuée à l'emplacement prévu à cet effet

du **lundi 04 novembre 2024 au vendredi 3 janvier 2025 inclus**.

Fait à Le Montcel

Le 8/1/2025

Cachet et signature

MAIRIE DE LE MONTCEL * SAVOIE *

Le Maire,

Antoine HUYNH

Commune de MERY

CERTIFICAT D'AFFICHAGE DE L'AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE
Projet d'élaboration du Plan de Mobilité de Grand Lac

Je soussigné(e) Mme/M. le Maire de la commune de .....MERY....., atteste que la formalité d'affichage de l'avis d'enquête publique portant sur le projet d'élaboration du Plan de Mobilité de Grand Lac a bien été effectuée à l'emplacement prévu à cet effet

du **lundi 04 novembre 2024 au vendredi 3 janvier 2025 inclus.**

Fait à Méry

Le 6 01. 2025

Cachet et signature

MAIRIE DE MERY (SAVOIE)

Le Maire,
Nathalie FONTAINE

Commune de

CERTIFICAT D'AFFICHAGE DE L'AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE
Projet d'élaboration du Plan de Mobilité de Grand Lac

Je soussigné(e) Mme/M. le Maire de la commune de ....Motz....., atteste que la formalité d'affichage de l'avis d'enquête publique portant sur le projet d'élaboration du Plan de Mobilité de Grand Lac a bien été effectuée à l'emplacement prévu à cet effet

du **lundi 04 novembre 2024 au vendredi 3 janvier 2025 inclus**.

Fait à Motz le

Le 06/01/2025

Cachet et signature

MAIRIE DE MOTZ
73 (Savoie)

Commune de Saint-Ours

CERTIFICAT D'AFFICHAGE DE L'AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE
Projet d'élaboration du Plan de Mobilité de Grand Lac

Je soussigné(e) Mme/M. le Maire de la commune de Saint-Ours, atteste que la formalité d'affichage de l'avis d'enquête publique portant sur le projet d'élaboration du Plan de Mobilité de Grand Lac a bien été effectuée à l'emplacement prévu à cet effet

du **lundi 04 novembre 2024 au vendredi 3 janvier 2025 inclus**.

Fait à Saint-Ours

Le 06 janvier 2025

Cachet et signature
Le maire

Louis ALLARD



Saint-Offenge

CERTIFICAT D'AFFICHAGE DE L'AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE
Projet d'élaboration du Plan de Mobilité de Grand Lac

Je soussigné(e) Mr le Maire de la commune de SAINT-OFFENGE atteste que la formalité d'affichage de l'avis d'enquête publique portant sur le projet d'élaboration du Plan de Mobilité de Grand Lac a bien été effectuée à l'emplacement prévu à cet effet

du **Lundi 04 Novembre 2024 au Vendredi 3 Janvier 2025 inclus**.

Fait à SAINT-OFFENGE
Le 06 Janvier 2025
Le Maire, B. GELLOZ



Commune de SAINT PIERRE DE CURTILLE

CERTIFICAT D'AFFICHAGE DE L'AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE
Projet d'élaboration du Plan de Mobilité de Grand Lac

Je soussigné M. le Maire de la commune de Saint Pierre de Curtille, atteste que la formalité d'affichage de l'avis d'enquête publique portant sur le projet d'élaboration du Plan de Mobilité de Grand Lac a bien été effectuée à l'emplacement prévu à cet effet

du **lundi 04 novembre 2024 au vendredi 3 janvier 2025 inclus**.

Fait à Saint Pierre de Curtille

Le 6 janvier 2025

Cachet et signature



TREVIGNIN
SAVOIE

CERTIFICAT D'AFFICHAGE DE L'AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE

Projet d'élaboration du Plan de Mobilité de Grand Lac

Je soussigné le Maire de la commune de TREVIGNIN, atteste que la formalité d'affichage de l'avis d'enquête publique portant sur le projet d'élaboration du Plan de Mobilité de Grand Lac a bien été effectuée à l'emplacement prévu à cet effet :

Du lundi 04 novembre 2024 au vendredi 3 janvier 2025 inclus.

Fait à TRÉVIGNIN, le 08 janvier 2025

Le Maire

Nicolas CHAPUIS

MAIRIE DE TREVIGNIN (Savoie)

DÉPARTEMENT DE LA SAVOIE

MAIRIE
de
TRESSERVE

Commune de TRESSERVE

CERTIFICAT D'AFFICHAGE DE L'AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE
Projet d'élaboration du Plan de Mobilité de Grand Lac

Je soussigné M. Jean-Claude LOISEAU, Maire de la commune de TRESSERVE, atteste que la formalité d'affichage de l'avis d'enquête publique portant sur le projet d'élaboration du Plan de Mobilité de Grand Lac a bien été effectuée à l'emplacement prévu à cet effet.

du **lundi 04 novembre 2024 au vendredi 3 janvier 2025 inclus**.

Fait à TRESSERVE

Le 07/01/2025

MAIRIE DE TRESSERVE (Savoie)

Le Maire de Tresserve,
Jean-Claude LOISEAU

Commune de VIVIERS DU LAC

CERTIFICAT D'AFFICHAGE
Plan de mobilité
Avis d'enquête publique

Monsieur le Maire de la commune de VIVIERS DU LAC certifie que la formalité d'affichage de l'avis d'enquête publique relatif au Plan De Mobilité Grand-Lac a bien été effectuée à l'emplacement prévu à cet effet,

À partir du lundi 04 novembre 2024 au vendredi 3 janvier 2025 inclus.

A VIVIERS DU LAC, le 7 janvier 2025,

Pour le Maire absent,

Martine SCAPOLAN
4ème adjointe

MAIRIE DE VIVIERS-DU-LAC
73420 SAVOIE

COMMUNE DE
VIONS SAVOIE

CERTIFICAT D'AFFICHAGE DE L'AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE
Projet d'élaboration du Plan de Mobilité de Grand Lac

Je soussigné Manuel ARRAGAIN, Maire de la commune de VIONS, atteste que la formalité d'affichage de l'avis d'enquête publique portant sur le projet d'élaboration du Plan de Mobilité de Grand Lac a bien été effectuée à l'emplacement prévu à cet effet

du **lundi 04 novembre 2024 au vendredi 3 janvier 2025 inclus**.

Fait à VIONS

Le 07/01/2025

Cachet et signature





Commune de VOGLANS

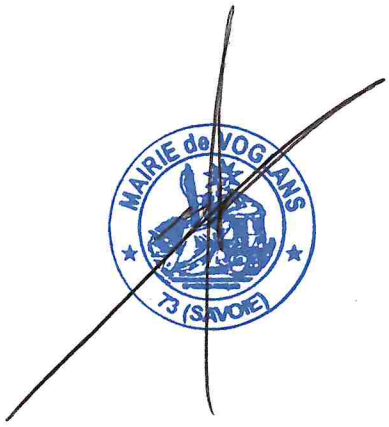
CERTIFICAT D'AFFICHAGE DE L'AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE
Projet d'élaboration du Plan de Mobilité de Grand Lac

Je soussigné le Maire de la commune de VOGLANS, atteste que la formalité d'affichage de l'avis d'enquête publique portant sur le projet d'élaboration du Plan de Mobilité de Grand Lac a bien été effectuée à l'emplacement prévu à cet effet

Du **lundi 04 novembre 2024 au vendredi 3 janvier 2025 inclus**.

Fait à Voglans

Le 09/01/2025



Commune de

CERTIFICAT D'AFFICHAGE DE L'AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE
Projet d'élaboration du Plan de Mobilité de Grand Lac

Je soussigné(e) Mme/M. le Maire de la commune de AIX-LES-BAINS..., atteste que la formalité d'affichage de l'avis d'enquête publique portant sur le projet d'élaboration du Plan de Mobilité de Grand Lac a bien été effectuée à l'emplacement prévu à cet effet

du **lundi 04 novembre 2024 au vendredi 3 janvier 2025 inclus.**

Fait à Aix-les-Bains

Le - 9 JAN. 2025

Cachet et signature

MAIRIE D'AIX-LES-BAINS (SAVOIE)

Renaud BERETTI
Maire d'AIX-LES-BAINS

Commune de BOURDEAU

CERTIFICAT D'AFFICHAGE DE L'AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE
Projet d'élaboration du Plan de Mobilité de Grand Lac

Je soussigné M. le Maire de la commune de Bourdeau atteste que la formalité d'affichage de l'avis d'enquête publique portant sur le projet d'élaboration du Plan de Mobilité de Grand Lac a bien été effectuée à l'emplacement prévu à cet effet

du **lundi 04 novembre 2024 au vendredi 3 janvier 2025 inclus**.

Fait à Bourdeau

Le 06 janvier 2025

Cachet et signature

Le Maire,
Jean-Marc DRIVET



Commune de BRISON SAINT-INNOCENT

CERTIFICAT D'AFFICHAGE DE L'AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE
Projet d'élaboration du Plan de Mobilité de Grand Lac

Je soussigné(e) Mme/M. le Maire de la commune de ***BRISON SAINT-INNOCENT*** atteste que la formalité d'affichage de l'avis d'enquête publique portant sur le projet d'élaboration du Plan de Mobilité de Grand Lac a bien été effectuée à l'emplacement prévu à cet effet

du **lundi 04 novembre 2024 au vendredi 3 janvier 2025 inclus**.

Fait à ***BRISON SAINT-INNOCENT***

Le 07 janvier 2025

Cachet et signature



Jean - Claude CROZE
Maire

CERTIFICAT D'AFFICHAGE DE L'AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE
Projet d'élaboration du Plan de Mobilité de Grand Lac

Je soussignée Marie-Claire BARBIER Maire de la commune de CHINDRIEUX, atteste que la formalité d'affichage de l'avis d'enquête publique portant sur le projet d'élaboration du Plan de Mobilité de Grand Lac a bien été effectuée à l'emplacement prévu à cet effet

du **lundi 04 novembre 2024 au vendredi 3 janvier 2025 inclus**.

Fait à Chindrieux, le 06 janvier 2025

Le Maire,
Marie-Claire BARBIER

MAIRIE DE CHINDRIEUX (Savoie)

Mairie – 313 rue de l'église - 73310 Chindrieux
Tél: 04 79 54 20 36 – mairie@chindrieux.fr – www.chindrieux.fr

Commune de Chanaz

CERTIFICAT D'AFFICHAGE DE L'AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE
Projet d'élaboration du Plan de Mobilité de Grand Lac

Je soussigné M. le Maire de la commune de CHANAZ atteste que la formalité d'affichage de l'avis d'enquête publique portant sur le projet d'élaboration du Plan de Mobilité de Grand Lac a bien été effectuée à l'emplacement prévu à cet effet

du **lundi 04 novembre 2024 au vendredi 3 janvier 2025 inclus**.

Fait à Chanaz

Le 6 janvier 2025

Cachet et signature

Yves HUSSON, Maire

MAIRIE DE CHANAZ
Savoie (73)

Commune de Le Bourget-du-Lac

CERTIFICAT D'AFFICHAGE DE L'AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE
Projet d'élaboration du Plan de Mobilité de Grand Lac

Je soussigné, Nicolas MERCAT, Maire de la commune de Le Bourget-du-Lac atteste que la formalité d'affichage de l'avis d'enquête publique portant sur le projet d'élaboration du Plan de Mobilité de Grand Lac a bien été effectuée à l'emplacement prévu à cet effet

du **lundi 04 novembre 2024 au vendredi 3 janvier 2025 inclus**.

Fait à Le Bourget-du-Lac

Le 6 janvier 2025

Cachet et signature





Plan de Mobilité

Aide aux lecteurs

item
CONSEIL EN MOBILITÉ

Soberco
environnement
INGÉNIERIE & CONSEILS

Que contient le PLAN DE MOBILITÉ de Grand Lac ?

Le Plan de Mobilité

Il constitue le cœur de l'enquête publique, c'est le projet arrêté au Conseil Communautaire du 9 juillet 2024. Il est composé :

1° Du diagnostic qui présente la situation en matière de mobilité sur le territoire
2° Le plan d'actions qui sur la base de la stratégie de mobilité arrêté détaille les différentes actions qui seront mises en œuvre.
3° Les annexes du PDM
4° Les avis reçus lors de la consultation des Personnes Publiques Associées (PPA) suite à l'arrêt en conseil communautaire.

L'évaluation environnementale du PDM

Sur la base d'un état initial de l'environnement à l'échelle de Grand Lac il est notamment mis en avant les effets probables de la mise en œuvre du plan sur l'environnement.

L'annexe accessibilité du PDM

Etat des lieux de l'accessibilité du réseau de transport sur Grand Lac, de l'accessibilité sur la voirie et des actions prévues dans le PDM qui faciliteront l'accessibilité pour tous.

Le résumé non technique du PDM

Document qui synthèse les principaux éléments de diagnostic du PDM, de la stratégie de mobilité et des impacts notamment en termes d'émissions de polluants et les différents orientations et actions pour y répondre.

Ainsi, pour une première approche il est conseillé de lire le résumé non technique puis de se référer aux différents documents pour plus de précisions.

Que doit faire le PLAN DE MOBILITÉ de Grand Lac ?

C'est un document de planification qui doit répondre aux exigences voulues par le législateur

Ainsi, 11 objectifs ont été défini par différentes loi successives.

C'est un document de planification qui doit être cohérent avec les autres documents de planification

C'est un rapport de comptabilité qui s'entend ici par le législateur. Ainsi, le PDM se doit de répondre aux 11 objectifs généraux qui lui sont assignés, mais, compte tenu de l'aspect transversal et multithématique de la mobilité, celle-ci est forcément mis en avant par exemple au sein du PCAET des objectifs de diminution des émissions de polluants liés aux transports doivent être compatible avec le PDM.

Le PDM n'est pas un document d'urbanisme

Le PDM ne remplace pas les PLU ou PLUi, ceux-ci doivent être compatible avec le PDM c'est-à-dire permettent la mise en œuvre des actions du PDM. Si le PDM propose des évolutions sur les normes de stationnement, les PLU ou le PLUi doivent prendre en compte les évolutions au cours de la modification ou révision suivante.

Le PDM ne fixe pas les évolutions démographiques et leurs localisations

C'est le PLH et le PLUi qui ont ses fonctions, ainsi, bien que le lien entre urbanisme et déplacements et très fortement dépendant, le PDM n'a pas pour fonction d'y répondre, c'est pour cela que le législateur a introduit la possibilité de « coupler » les différents documents au sein d'un PLUi HD qui vaut alors PLH et PDM.

Le PDM est un document de planification MAIS qui ne dépend pas uniquement de Grand Lac et qui doit prendre en compte les projets en cours

Grand Lac est Autorité de Mobilité sur son ressort Territorial mais il n'est pas le seul acteur en matière de déplacements, la Région organise la mobilité en dehors du périmètre des AOM et en liaison entre les AOM, l'Etat a en charge le réseau de TC national et les routes nationales et autoroutes, le département lui est compétent sur le réseau de routes départementales.

Les « coûts partis » en matière de mobilité du PLAN DE MOBILITÉ de Grand Lac

De manière globale, les aspects non maîtrisés par le PDM sont développés au sein d'action socle.

Sur le réseau viaire

Différents projets routiers auront un impact sur la mobilité, Grand Lac n'a pas la compétence sur ces derniers mais doit les prendre en compte au sein du PDM :

1° La création d'un échangeur sur l'A41 sur Entrelacs qui sera pris en compte on non par l'Etat et qui doit s'accompagner localement par les requalifications des voies en faveur des modes actifs portés par la commune.

2° Les accès aux échangeurs sur Grésy-sur-Aix & Drumettaz-Clarafond à mettre en œuvre notamment par le gestionnaire de l'A41 pour favoriser notamment le développement du covoiturage et limiter les retenues en amont du péage par des solutions techniques ou d'aménagements.

3° La limitation de la vitesse sur l'A41 à 110 Km/h souhait des élus de Grand Lac et qui sera soumis à arbitrage à l'Etat, le PDM indique que la mise en place de cette mesure aurait un effet notable sur la baisse des émissions de polluants qui ne dépend pas de Grand Lac.

4° Le contournement de Viviers-du-Lac projet porté par la commune.

Sur les transports collectifs

Deux actions socles, une au niveau des services proposés et une sur l'organisation des TC sont des projets en cours pris en compte dans le PDM mais qui ne dépend pas de ce document.

1° La création d'un Service Express Régional Métropolitain porté par Métropole Savoie pour développer des services ferroviaires plus cadencés, de nouvelles gares etc. afin d'offrir un développement important des trains du quotidien sur Grand Lac en lien avec les territoires voisins. Le PDM prend en compte ce développement attendu et en cours de définition.

2° Création d'un syndicat mixte sur le réseau de TC entre Grand Chambéry, Cœur de Savoie, le Département de la Savoie et Grand Lac cette nouvelle organisation de la mobilité vise à simplifier le parcours usagers, renforcer la complémentarité des lignes des différents réseaux de transport tout en permettant des économies d'échelles. Le PDM prend en compte cette évolution en cours de définition

Le jeu d'acteurs sur les actions du PLAN DE MOBILITÉ de Grand Lac

Grand Lac en tant qu'Autorité Organisatrice de la Moblité

A pour rôle la mise en place du réseau de transports collectifs sur son territoire, la gestion et organisation des parkings relais, du covoiturage, de la mise en œuvre du réseau cyclable structurant, la voirie sur le réseau communautaire et de l'information/communication sur la mobilité.

Les communes un acteur essentiel pour la mise en œuvre du PDM

Notamment sur la voirie communale, les trottoirs, le stationnement automobile et des cycles, ainsi, les communes sont incitées avec le PDM à mettre en place les différentes actions où leurs compétences sont mobilisées

Le département de la Savoie

De nombreuses actions s'appuie sur les routes, que ce soit pour la mise en place d'aménagements cyclables ou d'infrastructures pour les transports collectifs. Il convient avec le PDM que le Département permette la mise en œuvre de ses différentes actions.

Quid d'actions / mesures nouvelles non prise en compte dans le PLAN DE MOBILITÉ de Grand Lac

Le PDM a été élaboré sur la période 2022/2023, ainsi, certaines mesures n'étaient pas suffisamment matures pour être prise en compte au sein du PDM comme par exemple la ZFE.

Communauté d'Agglomération Grand Lac

1500 Boulevard Lepic
73100 Aix-les-Bains

Tél : 04-79-35-00-51
Web : https://grand-lac.fr



Plan de Mobilité

Mémoire en réponse au procès verbal de synthèse du 10 janvier 2025 et au rapport d'enquête du 1er février 2025 de Mme LARROQUE Françoise – Commissaire enquêtrice

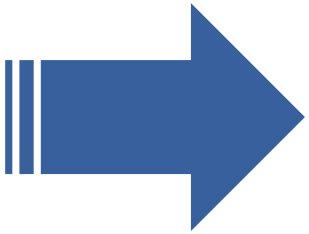
item
CONSEIL EN MOBILITÉ

Soberco
environnement
INGÉNIERIE & CONSEILS

Que contient le **mémoire en réponse ?**

Sur le procès verbal de synthèse du 10 janvier 2025

Mme Larroque – Commissaire enquêtrice de l'enquête publique du PLM de Grand Lac – a souhaité dans son PV de synthèse des compléments // retours sur les avis récoltés lors de la consultation des personnes publiques associées (PPA) ainsi que ceux recueillis lors de l'enquête publique.

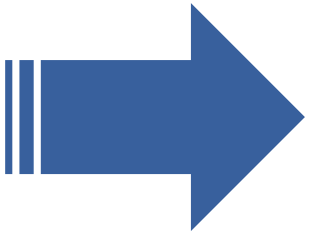


PARTIE 1

NB : les retours aux questionnements / précisions demandées par Mme la Commissaire Enquêtrice de Grand Lac sont identifiés **en gras et en bleu dans le document pour en faciliter la lecture**

Sur les avis des personnes publiques associées

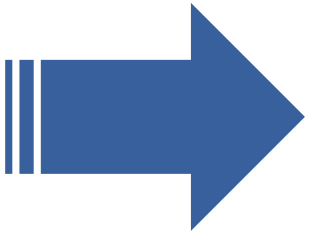
Un retour a été fait sur l'ensemble des remarques émises par les PPA et présenté pour chaque collectivité répondante.



PARTIE 2

Sur les avis recueillis lors de l'enquête publique

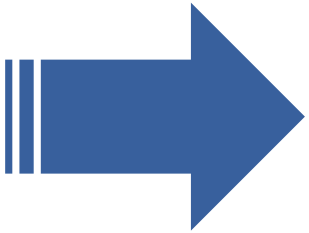
Un retour a été fait sur la base de l'analyse de Mme la Commissaire enquêtrice avec les commentaires attendus en retour ou en complément de la part de Grand Lac.



PARTIE 3

Une synthèse des éléments pris en compte dans le PLM en amont de son approbation en Conseil Communautaire

Il a été précisé ici les éléments pris en compte et la réponse apportée aux PLM et à ses annexes en identifiant le texte / illustration concerné et la page au sein des documents concernés.



PARTIE 4

PARTIE 1

1. CONTEXTE

L’enquête publique porte sur le projet de Plan de Mobilité (PDM) de Grand Lac arrêté par le conseil communautaire le 9 juillet 2024.

Monsieur le Président du Tribunal administratif de Grenoble a désigné, par ordonnance E24000130/38 datée du 31 juillet 2024, Mme LARROQUE Françoise, commissaire titulaire, et M. CAVERO Jean , commissaire suppléant, pour mener l’enquête publique relative au PLM de Grand Lac.

Ce projet concerne l'ensemble des 28 communes situées sur le territoire de cette communauté de communes : Aix-les-Bains, Bourdeau, Le Bourget-du-Lac, Brison-Saint-Innocent, La Chapelle du Mont du Chat, Chanaz, Chindrieux, Conjux, Drumettaz-Clarafond, Entrelacs, Grésy-sur-Aix, La Biolle, Le Montcel, Méry, Motz, Mouxy, Ontex, Pugny-Chatenod, Ruffieux, Saint-Offenge, Saint-Ours, Saint-Pierre-de-Curtille, Serrières-en-Chautagne, Tresserve, Trévignin, Vions, Viviers-du-Lac, Voglans.

2. DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE, PUBLICITÉ, ORGANISATION (ARRÊTÉ, PERMANENCES…)

Conformément à l’arrêté **n° 2024-36** du Président de la communauté de Communes Grand Lac, l’enquête publique s’est déroulée pendant 47 jours consécutifs intégrant les vacances de Noel 2024 de 2 semaines, du lundi 18 novembre 2024 à 9 h au vendredi 3 janvier 2025 17h. Après regroupement de tous les registres et intégration au registre dématérialisé de toutes les contributions et de leurs pièces jointes, les registres d’enquête ont été clos le mercredi 7 janvier 2025.

- **Publicité,**

Les avis ont été publiés dans les journaux d'annonces légales Le Dauphiné Libéré et l’Hebdo des Savoie conformément à la réglementation.

- 15 jours avant le début de l'enquête : le jeudi 31 octobre 2024
- Dans les 8 jours suivant l’ouverture de l'enquête : les jeudi 21 et mardi 26 novembre 2024

Les affiches jaunes format A2 ont été distribuées aux communes.

Une information sur les sites internet et les réseaux sociaux des communes, avec un lien permettant d'accéder au registre dématérialisé, a été mise en place.

De plus, plusieurs articles de presse ont été publiés durant l'enquête sur Savoie-news le 20/11/2024, Hebdo des Savoie le 21/11/2024, le Dauphiné Libéré le 24/11/2024 et Le Dauphiné libéré du 19/12/2024.

- **Organisation**

Les 8 permanences ont été tenues selon le planning publié,1 au siège de l'enquête (Grand Lac -Aix les Bains), 2 dans la ville centre d'Aix-Les-Bains, 1 dans les villes proches du Bourget-du-Lac, Grésy-sur-Aix et Drumettaz-Clarafond, 1 à Chindrieux en Chautagne et 1 à Entrelacs dans l'Albanais.

- **Dépôt des observations**

Les supports pour participer à l'enquête ont été régulièrement disponibles pendant toute la durée de l'enquête. Les observations écrites (registres papier, courrier à Mme la commissaire enquêtrice, mail sur l'adresse dédiée, ou directement déposées en ligne) ont été mises en ligne sur le registre dématérialisé.

3. CONTRIBUTIONS RECUEILLIES

3.1 Évaluation quantitative de la participation du public

Au cours de l'enquête, le public a eu la possibilité de s'exprimer soit oralement en venant à la rencontre de la commissaire enquêtrice au cours des 8 permanences tenues, soit par courrier postal ou électronique, soit encore par écrit sur les registres mis à leur disposition dans chacune des 28 communes impliquées dans le PDM, ainsi qu'au siège de Grand Lac.

Lors des permanences, la commissaire enquêtrice a reçu 19 personnes**,** la plupart venues se renseigner sur le projet de PLM, mais aussi pour formuler des demandes hors objet de l'enquête ou encore pour me faire part d'un certain nombre d'observations qui ont l'objet d'une contribution écrite

Le registre dématérialisé a fait l'objet de 532 visualisations de documents et de 491 téléchargements de documents

Le registre numérique a enregistré un total de **137 contributions** comprenant :

- 109 contributions déposées directement sur le registre dématérialisé ;
- 10 contributions adressées par courriers électroniques via l'adresse dédiée;
- 16 contributions écrites dans les registres papier, numérisées et mises en ligne.
- 1 courrier numérisé et mis en ligne
- 1 contribution orale numérisée puis mise en ligne par son auteur

128 ont pu être visualisées par le public, les derniers scans des registres papier des communes n'ayant pu être mis sur le registre avant le 3/01/2025 17H.

Les contributions étaient parfois multithématiques. Ainsi, pour faciliter l'analyse, la commissaire enquêtrice a séparé les contributions en observations, chacune s'exprimant sur une thématique. C'est au final un total de **241 observations thématiques** que la commissaire enquêtrice a recensées et analysées.

Toutes les observations sont rassemblées au sein d'un tableau Excel récapitulatif général, en annexe de ce document.

3.2 Répartition thématique des observations recueillies

Les contributions ont été décomposées selon 12 thèmes, objets du PDM, auxquels se sont ajoutés les thèmes « aéroport », au vu du nombre d'observations reçues et « divers- autres », répondant à des observations générales ou hors objet de l'enquête.

Thème	A41	Aéroport	Chemins espaces piétions	Covoiturage-autopartage	Dossier Enquête publique	Divers-Autres	Pôles Echanges Multimodaux	Stationnement	Transports en commun -Bus	Train-SERM	Urbanisme	Vélo-Pistes Cyclables	Voiries	Zone à faibles émissions
Code	A41	APT	CH-EP	CV-AP	DO-EP	DVA	PEM	ST	TC-B	TER-SERM	URBA	VPC	VR	ZFE
Nb obs	10	26	13	6	9	26	6	14	54	16	7	30	19	5

Les transports en commun et bus représentent le premier intérêt, suivi par tout ce qui a trait au vélo et pistes cyclables. Cela correspond aux modes et moyens de déplacements à la disposition de la population en situation actuelle.

L'aéroport représente, lui, un sujet polémique dans la mesure où il a été exclu du PDM.

Tout ce qui a trait aux voiries, au mode ferroviaire et aux circulations piétonnes sont des sujets qui génèrent des observations mais un peu moindres.

Si l'on ajoute à l'ensemble des contributions, les consultations du registre dématérialisé **qui se sont élevées à 532 visualisations de documents et à 491 téléchargements de documents,** il est permis de conclure que la participation du public a été bonne.

3.3 Les observations de la MRAE, des personnes publiques associées et des communes

Les remarques, recommandations ou réserves émises par la MRAE, les personnes publiques associées au titre de l'Art. L.153-16 du Code de l'Urbanisme, ont été jointes au dossier d'enquête. Il en a été fait une lecture attentive. Les observations du public faites dans le cadre de l'enquête font parfois écho aux problématiques soulevées par les personnes publiques.

3.3.1 La MRAE

La MRAE a fait une analyse détaillée du dossier très critique Il ressort que de nombreux compléments au projet de PDM sont recommandés par la MRAE.

Ils ressortent de trois ordres :

- Compléments à vocation simplement de bonne information du public,
- Compléments d'approfondissement des actions et/ou impacts du projet de PDM, et notamment de l'aéroport et de la ZFE-m,
- Compléments relatifs à des mesures à mettre en œuvre dans une optique de compatibilité applicables aux PLUI : règles de stationnement, territorialisation de l'urbanisation.

La prise en compte de ces compléments avant approbation fait l'objet d'un questionnement de la part de la commissaire enquêtrice et j'invite Grand Lac à apporter des réponses en fonction de leur importance et de l'avancement actuel des études.

Réponse Grand Lac :

Grand Lac a réalisé une analyse détaillée des recommandations de la MRAe qui se trouve en partie 2 du présent document et qui traite le retour des remarques issus de tous les avis reçus lors de la consultation des Personnes Publiques Associées.

3.3.2 Les PPA

A l'issue de l'enquête, 5 PPA ont donné un avis : les Services de l'Etat, Chambéry Métropole, Grand Chambéry, la Chambre d'Agriculture et le Département.

Aucun avis défavorable n'est exprimé. Toutefois, réserves, recommandations et nombreuses demandes de compléments sont associées à ces avis.

On notera une convergence des avis des services de l'Etat et de la MRAE au regard des :

- Aspects opérationnels peu développés et notamment au regard de l'aéroport et de la ZFE-m qui nécessiteraient précisions et compléments à apporter
- L'insuffisance de prescriptions règlementaires du PDM, dans le cadre de la mise en compatibilité future PDM/PLUI : stationnement, urbanisation

L'ensemble des PPA souligne, toutefois, la qualité du travail effectué même si des ajouts et compléments sont demandés.

J'invite Grand Lac à apporter les éléments demandés avant approbation du PDM.

Réponse Grand Lac :

Grand Lac dans la partie 2 de ce document a apporté une réponse aux éclaircissements // remarques // recommandations émises par les PPA.

3.3Les PPC

7 Communes de Grand Lac ont émis leur avis dans le cadre de la concertation préalable.

Les communes qui ont répondu, donnent toutes des avis favorables, avec toutefois des demandes d'intégration au PDM d'éléments :

- Contradictoires parfois, notamment pour la future halte ferroviaire de Voglans
- De prise en compte, pour la plupart, de points spécifiques à leur commune ou demandant des précisions sur les compétences AOM/ communes en matière de réalisation du PDM

J'invite Grand Lac à apporter les réponses à ces demandes et d'éclaircir les contradictions, avant approbation du PDM

Réponse Grand Lac :

Grand Lac dans la partie 2 de ce document a apporté une réponse aux éclaircissements // remarques // recommandations émises par les PPA.

4. SYNTHESE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

La synthèse des observations du public est organisée selon les grandes thématiques de déplacements dans le PDM :

- Les transports en communs
- Les modes actifs : vélo et marche
- Les déplacements automobiles : Autoroute, voiries, stationnement, covoiturage, autopartage,ZFE
- Les déplacements ferroviaires : train, SERM, PEM
- Les déplacements aériens : l'aéroport,
- L'urbanisation.

A cela s'ajoutent des observations diverses et relatives au contenu du dossier d'enquête publique

4.1 Les transports en commun- Bus

Le thème « Transport en commun-Bus » a recueilli 53 observations répertoriées ci-dessous.

Contribution particuliers	Elus	Associations
N°2,5,8,11,12,13,15,19,24,27,29,32,33,34,41,44,45,46,50,52,56,59,60,61 ,63,65,74,75,76,83,90,92,102,103,103,109,112,115,117,118,120,127,131,132,137,140,142.	N°70,124 (Bourget du Lac) N° 89 (Brison Saint Innocent) N°136 (Chindrieux)	N°99- Transport ferroviaire N°128- ARDSL

Les observations portent sur

- L'amélioration des services actuels
- La demande de créations de lignes,
- Des demandes et propositions diversifiées

4.1.1 Amélioration des services actuels

19 contributions concernent des demandes d'améliorations du service actuel . Les principales portent sur :

- MOBEA : le service MOBEA est apprécié (n°2,5,13,33) par les personnes utilisatrices, mais avec des demandes d'améliorations : correspondance des horaires entre modes de déplacements, arrêts supplémentaires à ajouter (N° 61,103).
- Dévier des lignes existantes pour une meilleure desserte (29), les prolonger (124, 142), mettre des arrêts arrêts supplémentaires(63)
- Supprimer la saisonnalité du service (n°83), circulation des bus le week end et pendant les périodes scolaires (n°113),
- Remettre en service la desserte Petit Port aux Filles (27,140)
- Augmenter la fréquence des bus pour Technolac (132), Voglans -Chambéry
- Bus ou navette pour la desserte du centre-ville d'Aix (45,120)

4.1.2 Création de lignes

La demande de création de lignes est importante:

- Desserte de Technolac (11,19,90) et liaison en site propre Bourget du Lac – Villarcher et liaison La motte -Servolex- Le Bourget (65,70)
- Liaison rapide Aix-Chambéry(24,44,74)
- Desserte de la Biolle (52)
- Desserte de Brison St Innocent (89, 117, 120) et de la Chautagne (5)
- Desserte du Revard (128,131)
- Desserte du nouvel Hôpital (137)
- Desserte interdépartementale (127)

4.1.3 Autres propositions ou demandes

- Gratuité des TC (32)
- Desserte cadencée généralisée (15,102)
- Priorité aux bus (56,102)

- Service à la demande pour personnes à mobilité réduite, type TSA à Albertville (61)
- Application pour ticket unique (34,92)
- Formation à MOBEA (136), car difficultés rencontrés par les personnes âgées non familiarisées au numérique, ce que j'ai constaté auprès des personnes âgées, venues en permanences ;

Globalement, on retiendra une demande générale de meilleure couverture du territoire par les transports en commun et des demandes ou propositions qui sont en totale résonnance avec les actions du PDM.

Les demandes sur la Chautagne et Technolac sont récurrentes

J'invite Grand Lac à répondre à ces attentes.

Réponse Grand Lac :

Grand Lac a complété les avis dans la partie 3 du document à partir du document réalisé par la Commissaire enquêtrice.

Concernant les demandes sur la Chautagne et Technolac, il convient de les distinguer.

En effet, le secteur de Technolac, dispose d'une offre de TC et de rabattement en cycle importante qui sera renforcée par les actions du PDM (action 1.5 où la RD 1504 est cité pour des aménagements favorables aux TC sous forme vraisemblablement de site propre bus ; l'action 1.6 où les aménagements cyclables sont en rabattement vers Technolac ou encore l'action 2.1 pour développer l'offre bus) ou enfin, les actions socles *(SERM avec la future halte de Voglans et le renforcement de la desserte de Viviers-du-Lac)*, ainsi il semble bien que le PDM permet de répondre aux attentes de la population sur ce sujet.

Pour le secteur de la Chautagne, le PDM agit notamment avec l'action 2.1 où le renforcement de Mobéa est mis en avant, avec l'action socle sur le SERM où la gare de Chindrieux est cité, avec l'amélioration des PEM ou le renforcement des rabattements est préconisés, avec les liaisons cyclables prévues sur le secteur et notamment sur les bords du Lac mais souvent les remarques de la population sont un renforcement des solutions de mobilité à un niveau de service très élevé que la densité de population, les pôles générateurs de mobilité présent dans le secteur ne peuvent justifier actuellement.

4.2 Les modes actifs :vélo et marche

4.2.1 Vélos-pistes cyclables

Le thème Vélos-pistes cyclables a recueilli 30 observations (dont 1 doublon) recensées ci-dessous :

Contributions particuliers	Elus	Associations	Partenaires socio-économiques
N°6,16,17,20,23,25,26,34,43,50,51,73,75,77,81, 83,84,97,102,104,107,112,120,125,134	N°136 (Chindrieux)	N°94 (Pistes et Voies cyclables) N°99 (Velobulle et Vélotaxis)	N°48 (USBM)

Les observations portent sur trois points essentiellement :

- Constat d'absence de pistes cyclables et demande de création
- Constat d'insécurité et demande de sécurisation des pistes
- Offre et proposition

Constat d'absence de pistes cyclables et demande de création

Sont cités :Drumettaz-Clarafond (6), Tour du lac (17), liaison Aix-coteaux du Revard(20), Pont Rouge-Voie sarde (25,75), Aix-Brison Saint Innocent (51), voies réservées vélos dans la ville d'Aix les Bains(120)

Constat d'insécurité et demande de sécurisation des pistes

Beaucoup d'observations relative à la sécurité. Sont cités :

- *Des demandes générales* : « vrais pistes cyclables » (6,16,17, 134), voies vertes sécurisées (34), voies directes, rapides et sécurisées(81,83)
- *Des itinéraires particuliers* : Aix-Chindrieux (84), Brison Saint innocent-Aix(73,75), Brison -Chindrieux (25), Avenue du grand Port (20,51), jonction Viviers du Lac – Chambéry le haut (107), entre aéroport et Intermarché (112), Bd des Anglais-Avenue Charles de Gaulle (43)

Offre et propositions

- *offre* : développer l'offre de location de vélos et de services (16)
- *propositions* :

  l'USBM apporte une réflexion et une proposition d'aménagement de l'entrée sud du campus universitaire par la V63 (n° 48)

  Pistes et Voies cyclables : envisager le développement de vélos taxis a Aix comme à Chambéry(94)

  Velobulle et Vélotaxis, en plus de la proposition précédente, propose l'étude de CDU urbains faisant appel à la cyclologistique et permettant de résoudre la livraison du dernier kilomètre (99).

  Mme le Maire de Chindrieux propose la mise en place d'une signalisation routière pour les cyclistes, dans l'attente de la réalisation d'infrastructures dédiées(136).

On retiendra :

- **une demande notable de compléments de pistes cyclables à comparer avec les itinéraires prévus au Schéma Directeur Cyclable qui fait partie intégrante du PDM**
- **Une perception importante d'insécurité et des demandes de pistes cyclables séparées des flux de véhicules,**
- **Des propositions intéressantes à étudier.**

J'invite Grand Lac à répondre à ces attentes.

Réponse Grand Lac :

Grand Lac a complété les avis dans la partie 3 du document à partir du document réalisé par la Commissaire enquêtrice.

Sur le Schéma Directeur Cyclable, les liaisons demandées sont inscrites dans celui-ci mais le schéma n'est pas une fin en soi et les demandes émises par la population seront analysées à la fois par Grand Lac mais surtout par les communes concernées selon le niveau de hiérarchisation défini au sein du Schéma Directeur Cyclable défini *(réseau structurant et réseau secondaire)*.

La perception d'insécurité dans les déplacements en vélo et les demandes de pistes cyclables séparées des flux de véhicules ne sera pas forcément prises en compte. En effet, comme le recommande le CEREMA, les aménagements cyclables doivent être de manière séparative de la voie circulée en fonction de la vitesse pratiquée et de l'intensité de la circulation et le Schéma Directeur Cyclable a bien défini les aménagements selon les différents itinéraires aux regards de ces recommandations.

4.2.2 La marche

Le thème Chemins-Espaces piétons a suscité 13 observations recensées ci- dessous :

Observations particuliers	Association
N° 14,16,20,21,23,31,42,43,47,77,83,107	N° 99 (Marches et Sentiers)

Les observations portent sur le constat de sections dangereuses du fait de l'absence de cheminements piétons sécurisés ou de trottoirs même en zone rurale : Mouxy, rond point nord Technolac, traversée de Viviers du Lac, rue de la Peysse.

Il est également demandé la piétonnisation de la rue de Genève à Aix les Bains.

D’une manière générale, le public demande des cheminements sécurisés, entre les quartiers d’une commune et entre communes, et attractifs (végétalisés, aménagés).

Marches et Sentiers recommande un meilleur partage de la voirie afin de rendre les déplacements plus agréables et sécurisés.

Toutes les demandes vont dans le sens des actions du PDM.

J’invite Grand Lac à transmettre aux collectivités et services compétents les demandes du public.

Réponse Grand Lac :

Grand Lac a complété les avis dans la partie 3 du document à partir du document réalisé par la Commissaire enquêtrice et s’engage à transmettre les remarques de la population aux différents services des Villes concernées.

4.3 Les déplacements automobiles

Les déplacements liés à la voiture concernent l’ autoroute A41, les voiries, le stationnement, le covoiturage-autopartage, et la ZFE

4.3.1 L’autoroute A41

Le thème A41 a donné lieu à 10 observations, recensées ci-dessous :

Observations particuliers	Partenaire socio/économique
N° 1,17,30,45,54,58,73,109,123	N°57 (Entreprise Vivet Bois)

La moitié des observations portent sur la gratuité de l’autoroute entre Aix et Chambéry (1,2,30,73) et seulement aux heures de pointes pour les habitants (109).

Deux observations proposent un projet de contournement autoroutier de Chambéry par tunnel , rendant la VRU à une desserte urbaine, étudié au niveau APS dans le passé et reproposé à l’Etat dans le cadre des JO 2030(45,54).

La gratuité de l’autoroute, proposée par l’Atelier Citoyen, n’a pas été retenue dans le PDM. Elle pourrait, en effet, être source d’une augmentation de l’usage de la voiture, ce qui va à l’encontre des objectifs du PDM.

4.3.2 Les voiries

Le thème « voiries » a donné lieu à 19 observations (dont 1 doublon) recensées ci-dessous.

Observations particuliers	Elu	Activité socio :économique
N° 1,9,10,18,41,47,55,62,3,69,71,98,102,111,123,138	N°93 (Grésy sur Aix) N°124 (Bourget du Lac)	N°48 (USMB°)

Au vu du constat des problèmes de circulation et de saturation des voies par le public, de l'absence de projets concrets au PDM, ce thème traite des constats et soulève essentiellement des questions et interrogations. Il lui est également associé des propositions :

- *Constats :*

  + saturation du giratoire de l'échangeur autoroutier de Grésy sur Aix (93,138)

  + sortie du Bourget du lac à hauteur de la rue des Tourelles dangereuses et à améliorer (63)

  + plan de circulation non adapté : avenue du Grand Port à Aix (62)

  + réduire la vitesse rue de St Simond (47)

- *Questions et interrogations*

  Quelles mesures pour réduire :

  + l'augmentation de circulation constatée sur la route du tunnel du Chat (10),

  + les flux parasites sur Viviers du lac, sur des voies non adaptées depuis la suppression du PN (18),

  + la saturation du giratoire de la sortie autoroutière de Grésy sur Aix

  Quid de l'échangeur autoroutier de St Girod ?(138)

- *Propositions*

+ Des propositions contradictoires : demande de réservation de voirie pour élargissement et faciliter le trafic (1) et au contraire, demande de suppression des projets routiers présentés dans la PDM (échangeur de St Girod, déviation d'Albens, barreau Viviers du lac) qui encourageront l'usage de la voiture (123)

+ prise en compte du projet d'aménagement du giratoire de sortie de l'échangeur autoroutier de Grésy sur Aix, à l'étude en mairie de Grésy et validé par AREA , le département et la commune (93)

+USMB : proposition d'aménagements de voiries sur le domaine aéroportuaire après fermeture de l'aéroport (48) : proposition hors objet de l'enquête.

A noter une opposition à la vitesse généralisée à 30km/h, en agglomération, exprimée par un élu du Bourget du Lac (124)

J'invite Grand Lac à transmettre aux collectivités compétentes les demandes les concernant et à apporter des réponses aux interrogations et propositions de son domaine de compétence.

Réponse Grand Lac :

Grand Lac a complété les avis dans la partie 3 du document à partir du document réalisé par la Commissaire enquêtrice et s'engage à transmettre les remarques de la population aux différents services des Villes concernées.

4.3.3 Le stationnement

Le thème stationnement a donné lieu à 14 observations, recensées ci-dessous :

Observations particuliers	Elu/collectivité
N°1, 17,20,41,42,46,47,52,102,122,134, 136	N°89 (Brison Saint Innocent) N° 124(Bourget du Lac) N° 136 (Chindrieux)

On note des observations variées, voire contradictoires, le caractère payant du stationnement dans le PDM générant des divergences :

- *Places de stationnement :*

  + Stationnement insuffisants aux abords des gares (41)

  + stationnement à aménager au niveau du nouvel arrêt de bus à Bourdeau (station service) sur la ligne Yenne-Chambéry (42)

  + stationnement à supprimer à Aix les Bains rue de Chambéry (20,102), rue de Genève (20) et à contrario à faciliter (45)

  +Prévoir une gestion spécifique des rives du lac en été, notamment la circulation et le stationnement pour Brison Saint Innocent (89)

- *Stationnement payant :*

  + Gares :Gratuité du stationnement aux abords des gares (1,52),

  + Plages : incohérence entre stationnement parking payant et absence d'itinéraires piétons pour s'y rendre (134), opposition aux stationnements payants pour les plages aux Bourget du Lac (124) et recettes a affecter à la sécurité de la desserte de la plage à Chindrieux (136)

Globalement, les observations vont dans le sens des actions du PDM. J'invite Grand Lac à transmettre les demandes aux gestionnaires concernées pour celles qui ne sont pas de sa compétence.

Réponse Grand Lac :

Grand Lac a complété les avis dans la partie 3 du document à partir du document réalisé par la Commissaire enquêtrice et s'engage à transmettre les remarques de la population aux différents services des Villes concernées.

4.3.4 Covoiturage-Autopartage

Ce Thème a fait l'objet de 6 observations de particuliers (7,50,75,102,131), 3 concernant le covoiturage et 3 l'autopartage.

Il est demandé le développement de l'autopartage dans tous les quartiers et bourgs du territoire (102) et une amélioration du mode de réservation (77)

Quant au covoiturage, il est proposé une voie de covoituage pour Saint Innocent, mal desservi (75), et de le favoriser avec des bornes et parkings, idem la Féclaz (50)

4.3.5 La ZFE

La ZFE étant absente du PDM, elle n'a pas suscité d'importantes observations : 5 au total dont celle de l'association des « Amis de la Terre »

Ce sont plutôt des interrogations qui sont posées :

- Interrogation quant aux conséquences pour des personnes ayant des véhicules anciens (68)
- Quid des effets de la ZFE et des mesures de compensation et d'aide aux reports modaux moins polluants (67)
- Interrogation sur l'utilité de la ZFE , compte tenu du fait que l'autoroute et la VRU, principaux générateurs de pollution sur le territoire en sont exclus (99,101)

Les réponses à certaines de ces questions peuvent être apportées par la consultation publique dématérialisée relative à la ZFE qui a lieu du 6 au 31 janvier 2025.

4.4 Les déplacements ferroviaires et l'évolution des gares en PEM

Les observations relatives à ce thème représentent 22 observations recensées ci-dessous :

Thèmes	Observations Particuliers	Elus/collectivités	Associations	Partenaires socio-économiques
Train - SERM	N°17,18,75,87,97,102,11,120,130	N°89 (Brison Saint Innocent)	N°126 (LEX205) N° 128 (ARDSL)	N°121, 141 (Les Siphonnés de la Planète)
PEM	N°41,47,77	N°89 (Brison Saint Innocent) N°136 (Chindrieux)		N°48 (USMB)

Les observations relatives aux déplacements ferroviaires se concentrent sur :

- *L'axe Aix- Chambéry* : développer les trains (75,87, 97,102,)

- *La desserte de la Chautagne* : desserte Aix-Chindrieux-Culoz ridicule (111), approche intégrée de sa desserte de la Chautagne (121), horaires insuffisants (122), rétablissement des arrêts omnibus entre Culoz et Chambéry(121), rétablissement d'un arrêt à Brison(120), proposition d'un projet pharaonique de tunnel (6,5kms) pour créer une nouvelle voie ferroviaire et redonner au bord du lac une partage d'espaces pour tous les modes (130)

L'attention est attirée sur le fait que le projet ferroviaire Lyon-Turin est un élément pouvant mettre en péril la réalité du cadencement souhaité du PDM, s'il est fait usage des voies traditionnelles pour les trains de marchandises, du fait de l'occupation de la ligne (89)

Un autre point de difficulté est également soulevé par ARDSL : la faisabilité liée à la nécessaire modernisation de la ligne Aix-Annecy, dans la temporalité du PDM.

Les observations relatives à l'évolution des gares du territoire en PEM, portent essentiellement sur des compléments à apporter :

- Conserver la réflexion sur la création d'une halte ferroviaire à Brison Saint Innocent en lien avec la plage, du fait du passage de la ligne Culoz-Chambéry,(89)
- Efforts à porter sur l'accessibilité de la gare de Chindrieux, et notamment sur la mise en œuvre d'une voie douce allant jusqu'au centre bourg (136).

A l'exception du projet de nouvelle voie ferroviaire, les observations sont en phase avec les objectifs du PDM qui présente toutefois une certaine fragilité au regard des aménagements nécessaires préalables à la mise en place du SERM où Grand LAC n'est qu'un partenaire.

Réponse Grand Lac :

Grand Lac a complété les avis dans la partie 3 du document à partir du document réalisé par la Commissaire enquêtrice.

La mise en place du SERM a déjà franchi un premier palier en étant pris en compte le 27 juin 2024 parmi les 15 premiers dossiers labellisés par le ministère des transports ce qui est déjà une victoire pour le PDM et la meilleure garantie que le projet suit son cours.

L'étude de préfiguration du SERM est en cours afin de préciser les coûts d'investissements et de fonctionnement du service et d'arrêter le contour opérationnel du SERM tout en arrêtant, les besoins opérationnels *(infrastructures et prise en compte de la multimodalité)*, la gouvernance, la temporalité et le financement pour une mission devant être achevée pour fin 2025.

4.5 Les déplacements aériens : l'aéroport

La non prise en compte de l'aéroport est le troisième thème ayant suscité des observations.

Plusieurs font mention des remarques de la MRAE et de la DDT à ce sujet.

26 observations, y compris 6 doublons, recensées ci-dessous ont été consignées.

Observations particuliers	Associations
N°17,18,64,65,66,67,72,75,77,79 ,85,86,88,90,91 ,102,104,107,113,114,116,118,123,135	N°82 (Antivol) N°133 (Tupilak)

L'incompréhension porte sur le fait que l'aéroport, ainsi que les activités d'aéroclub présentes localement , sont sources de nuisances importantes : bruit, émissions de gaz à effet de serre et de polluants, atteinte à la santé des riverains, génération de trafic sur des voies déjà chargées…alors que le PDM a pour objectif de réduire les nuisances liées au transports.

Que ce soit les particuliers ou les associations, les observations ont toutes la même orientation : réduire l'activité de l'aéroport, questionner son utilité publique (proximité des aéroports de Lyon et Genève), et même sa fermeture(67,75,123) argumentées par le constat qu'il sert surtout, en hiver à une clientèle étrangère de privilégiés qui vient skier, qu'il n'est pas justifié par les besoins d'activités du bassin savoyard et que sa fermeture pourraient libérer de terres riches agricoles et d'espaces pour la mise en en œuvre de voies de TC en site propre.

Dilemme:

- un PDM, dont l'objectif est la réduction des polluants atmosphériques liés aux transports de toute nature, peut-il exclure un aéroport?

- ou, un PDM n'a pas pour objectif de supprimer les activités économiques du territoire, mais de réduire les émissions à partir de la situation existante ?

Dans ce deuxième cas, l'aéroport devrait être considéré comme une entreprise nécessitant dans le cadre du PDM, une prise en compte par le biais d'une concertation avec le gestionnaire, comme tout autre entreprise.

J'ai opté pour ce deuxième cas, après avoir interrogé deux référents de la CNCE.

Je retiens donc que, si le PDM se doit de prendre en compte la circulation générée sur le territoire par l'aéroport, il n'a pas à remettre en question l'activité même sur laquelle Grand Lac n'a d'ailleurs aucune compétence.

J'invite donc Grand Lac à compléter le PDM par la prise en compte de la mobilité générée par l'aéroport avant approbation.

Réponse Grand Lac :

Grand Lac a complété les avis dans la partie 3 du document à partir du document réalisé par la Commissaire enquêtrice.

Concernant la prise en compte de la mobilité générée par l'aéroport, elle est très faible car seulement 30 personnes travaillent sur l'aéroport ce qui ne constitue pas un pôle générateur suffisant pour justifier la mise en place d'une ligne de TC régulière et ce, d'autant plus qu'aucune ligne n'est présente à proximité.

La mobilité générée par l'aéroport est uniquement imputable au tourisme ou aux affairistes car aucune liaison régulière n'est active. Pour les touristes, une fois arrivés à l'aéroport ils peuvent, soit prendre les cars qui sont affrétés pour rejoindre les stations de ski, soit louer une voiture, soit prendre un taxi ou navettes mais toutes les solutions proposées sont privatives et ne sont pas gérées par une AOM, la Région ou le Département. De plus, les touristes achètent une destination auprès d'un tour opérateur qui les transportent depuis l'étranger en combinant le vol charter et l'accès à la station.

4.6 L'urbanisation

Elle a donné lieu à 6 observations de particuliers (4,55,67,71,73,84) et 1 partenaire socio-économique (121) portant sur :

- La critique du développement urbain pratiqué sur le territoire : zones commerciales (55), Technolac (67) Chindrieux(71) .
- La demande de limiter l'urbanisation à Aix les Bains (4), en Chautagne (121) et globalement (73).

Le PDM s'imposera aux PLUI à venir et l'action « Urbanisme et Déplacements » pourra avoir une incidence sur le développement urbain

4.7 Les Divers-Autres

Ont été rassemblés sous cette appellation les observations qui concernent le PDM, sans pour autant être pris en compte dans le dossier d'enquête, et les observations hors objet de l'enquête.

Elles représentent 23 observations dont 4 hors objet de l'enquête (17,28,47,48,49,53,60,77,79,80,86,89,96,105,108,110,125,129,139).

Ls sujets abordés sont les moyens alternatifs et complémentaires à ceux développés dans le PDM

- Transports par bateaux, navettes lacustres (17,53,77,89,99)
- Transports par cables ou télécabines (17 ,125)

Mais également des propositions :

- USMB : étude et propositions relatives à l'organisation de la mobilité sur le site du campus à Technolac (48,49).
- Piste et Voies cyclables : proposition, à partir d'une étude de l'Ademe, de modalités de mise en place de CDU ;

J'invite Grand Lac à apporter une réponse aux moyens alternatifs et d'étudier les propositions

Réponse Grand Lac :

Grand Lac a complété les avis dans la partie 3 du document à partir du document réalisé par la Commissaire enquêtrice.

Concernant les moyens alternatifs ou les navettes lacustres ne sont pas adaptés pour des trajets quotidiens.

En effet, le temps de parcours en navette lacustre de Chindrieux à Aix-les-Bains serait de 35 minutes avec le matériel utilisé pour les navettes Evian / Lausanne sans prendre en compte le temps de pré-acheminement à Chindrieux puis celui de destination depuis le port d'Aix-les-Bains ce qui offre un temps de 50 min. environ *(avec deux ruptures de charge préjudiciable pour les usagers)* pour rejoindre le centre-ville d'Aix soit près du double du temps en voiture, ce qui ne serait pas concurrentiel rendant ainsi cette solution vouée à l'échec commercial.

Pour le transport par câble ou télécabine cela est efficace pour s'affranchir d'une rupture anthropique ou naturelle, hors, desservir Technolac ou Hexapôle depuis Aix-les-Bains serait un doublon par rapport à la route et la desserte en bus sans un gain important.

A ce stade, il a été choisi de privilégier une amélioration de la desserte bus et ferroviaire avec une hausse importante de la fréquentation attendue au regard des investissements et coût de fonctionnement qu'aurait un transport par câble avec des difficultés plus fortes de capter une population importante.

Pour les remarques concernant l'USMB, un travail est en cours depuis nombreuses années avec Grand Lac, Grand Chambéry et CGLE et les communes concernées.

Enfin sur le CDU, le PDM est simplement sur une phase d'étude d'opportunités et c'est dans celle-ci que sera analysé le fonctionnement opérationnel du ou des centres de distribution urbaine.

4.8 Le dossier d'enquête publique

Le Dossier d'enquête publique a fait l'objet de 9 observations, dont un doublon (3,41,55,78,95,99,100,129).

3 portent ou reprennent les analyses de la MRAE (55,99,100)

C'est le cas de la contribution des « Amis de la Terre » (99) qui reprend intégralement les recommandations de la MRAE et de la DDT et demandent qu'elles soient prises en compte, demande de réponse que j'ai moi-même faite lors de l'analyse de l'avis de la MRAE.

A noter la contribution 95, qui parle d'un PDM exemplaire, mais demande également des précisions supplémentaires.

Conclusions sur les observations du public.

Le public s'est intéressé au PDM et s'est exprimé sur le projet.

Aucun avis négatif n'a été émis durant l'enquête sur les actions du PDM, mais énormément de demandes de précisions et compléments à apporter et quelques doutes sur sa faisabilité et sa temporalité, traduisant un projet loin d'être abouti.

La prise en compte des besoins de mobilité liés à l'activité aéroportuaire est un des compléments, de même que la desserte de la Chautagne qui a suscité beaucoup de questions pour tous les modes de déplacements.

5. DEMANDES ET QUESTIONS COMPLÉMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Les demandes et questions portent sur :

- La cohérence du PDM : périmètre, AOM, temporalité
- Le dossier d'enquête : contenu, fond et forme

5.1 Cohérence du PDM soumis à l'enquête

- **Périmètre - AOM**

Pourquoi une enquête publique sur un dossier de PDM, avec pour AOM Grand Lac, portant sur 28 communes alors que le périmètre des actions à mettre en place porte sur l'aire du SCoT de Métropole Savoie?

Le Code Général des collectivités précise que l'EPCI porteur d'un SCoT peut, voir sa compétence élargie pour élaborer un PDM couvrant l'ensemble de son territoire de compétence.

Le SYMOS créé en mars 2024, regroupant Grand Lac, Grand Chambéry et Cœur de Savoie, couvre également le même territoire avec la compétence mobilité.

Pourquoi n'est-il pas porteur du PDM ?

Réponse Grand Lac :

Les EPCI composant Métropole Savoie n'ont pas émis le souhait de doter le porteur du SCoT de la compétence élargie pour élaborer un PDM, tout comme le SYMOS.

Ainsi, il est délicat de répondre à votre interrogation sur le périmètre. Grand Lac dispose de la compétence Mobilité, elle l'exerce et doit réaliser un PDM, ce qu'elle propose aujourd'hui.

- **Temporalité**

Le PDM fixe des objectifs à l'horizon 2030, en se basant sur des données de 2019, qui ont, d'ailleurs fait l'objet de remarques quant à leur ancienneté, alors que l'on est en 2025.

Aucune échéance précisée, aujourd'hui, pour les aménagements préalables à la réalisation des points forts du PDM : le doublement des voies ferroviaires entre Aix et Annecy, la suppression des passages à niveau….pour lesquels Grand Lac n'est qu'un partenaire

La temporalité est-elle réaliste ? La réalité n'est-elle pas plutôt 2025-2035 , intégrant notamment les résultats attendus fin 2025, de la faisabilité et du chiffrage de la convention SERM et la ZFE?

Réponse Grand Lac :

Que le PDM travaillent sur les données de 2019 est volontaire. En premier lieu, les données INSEE complètes disponibles pour l'analyse en matière de mobilité sont de 2021 et ont été publiées en juin 2024 par l'INSEE *(il a été également pris en compte les dernières données de l'EMC²)*, ainsi, compte tenu du temps d'élaboration du PDM seules les données 2020 étaient disponibles mais nous étions alors dans une période de crise sanitaire depuis mars 2020. Ainsi, comparé les données statistiques de l'INSEE avec des comptages routiers de 2020 *(moins de trafic du fait du confinement ou du télétravail incitatif)* ou de fréquentation des TC *(baisse d'usage des TC du fait du confinement et baisse également imputable à la distanciation sociale)* n'avaient pas de sens. Il a été choisi de se baser sur les données de 2019 dès lors pour l'ensemble du PDM.

Concernant les objectifs du PDM, comme les données utilisées sont de 2019 et que le PCAET fixait une échéance en 2030, et compte tenu qu'un PDM doit être révisé à 5 ans, il a semblé opportun de fixer les objectifs à 10 ans. Néanmoins dans les actions du PDM la temporalité est bien indiquée quand les actions vont plus loin avec une dernière case dans l'échéancier 2030 et +. Pour les résultats attendus fin 2025, il paraît délicat de les mettre en œuvre car une des premières étapes du PDM sera de suivre les actions et les différents indicateurs. Une fois ce tableau de bord en place, il sera possible d'évaluer annuellement les différentes avancées en matière de mobilité.

Pour le fait qu'aucune échéance n'est précisée aujourd'hui sur nombre d'aménagements, comment aurait-il fallu faire ? Ne prendre en considération que les projets avec une date de réalisation arrêtée et risquer, à juste titre, d'être rappelé par les collectivités concernées et la population que des projets impactant la mobilité ne sont pas pris en compte dans le PDM ?

Le PDM indique qu'il faut tendre vers un PLUi HM, or la révision du document d'urbanisme doit se faire en 2030 ce qui permettrait alors d'avoir une vision mobilité / urbanisme cohérente.

5.2 Contenu du dossier

5.2.1 Conformité avec les 11 points auxquels doit répondre le dossier de PDM

La loi LOM. précise les 11 points auxquels doit répondre le PDM.

Beaucoup de points sont traités sur la base de principes sans mesures opérationnelles et/ou renvoyant à des études ultérieures.

2 points sont peu ou pas traités dans le PDM de Grand Lac : les passages à niveau et l'association des professionnels que ce soit pour les livraisons ou pour les déplacements trajet-travail des salariés des entreprises.

Réponse Grand Lac :

Pour les passages à niveau *(PN)*, dans la cadre du projet du Lyon Turin, il est prévu d'augmenter le trafic fret sur le ligne historique Dijon Modane, ligne traversant le territoire de Grand lac en passant par la Chautagne. Ainsi la SNCF prévoit une étude de sécurisation de PN sur cette ligne, seront donc concerné tous les PN de Grand lac sur la ligne Chautagne / Brison / Aix-les-Bains/ Viviers-du-Lac / Voglans.
De plus la commune d'Entrelacs à demander une étude de sécurisation des 2 PN présent sur cette commune.

Concernant l'association des professionnels, pour les livraisons, l'action 3.2 traitent des livraisons sur l'espace public et les besoins d'aires de livraisons privatives sont couverts au sein des 3 PLUi sans nécessité des propositions par le PDM. Pour les déplacements domicile / travail des salariés des entreprises, ce point est bien mis en avant dans les objectifs d'un PDM mais la loi a évolué en la matière et cela est précisé dans l'action 3.6 ou depuis la loi LOM, le Plan de Mobilité Employeur n'est plus obligatoire pour les entreprises de plus de 100 salariés si elle dispose d'un accord d'entreprise sur les mobilités. Or, depuis l'introduction du forfait de mobilité durable (mis également en avant dans l'action 3.6) cela constitue un accord d'entreprise ; Dès lors, mettre en avant la réalisation de Plan de Mobilité Employeur n'a plus de sens depuis que le législateur ne le rend plus forcément obligatoire.

5.2.2 Sur le fond

Des objectifs louables ; une volonté affichée de gérer la mobilité à l'échelle du territoire de l'unité urbaine avec la formation en 2024 d'un syndicat mobilité regroupant Grand Chambéry, Grand Lac et Cœur de Savoie, mais peu de projets opérationnels

Réponse Grand Lac :

La création d'un syndicat de mobilité est un big bang des transports sur le bassin de vie, mais actuellement il n'est pas possible de mettre en avant les projets opérationnels qui vont en découler.

Néanmoins le PDM avec par exemple la mise en œuvre du Schéma Directeur Cyclable, le développement du covoiturage, les programmes de communication / sensibilisation, la mise en place de navettes estivale pour les plages en lien avec le stationnement payant sur les parkings des plages etc,… sont également des projets opérationnels bien présents dans le PDM.

La mobilité ce initiées pas uniquement les transports collectifs, mais le vélo, la marche, la diminution de l'autosolisme, qui sont autant d'axes forts de ce PDM. Aussi, les améliorations notables qui sont désormais permises avec le SERM et le SYMOS sont des avancées majeures que le PDM a également initiées et qu'il convient de mettre en avant.

Une mise en action avérée : la signature d'une convention SERM qui permettra de disposer fin 2025 de la faisabilité et des coûts des actions du PDM.

Une fragilité : Le PDM repose pour sa compatibilité avec le PCAET sur une action qui n'est pas de la compétence de Grand Lac (mise à 110km/h de l'autoroute) et mise en place d'un cadencement ferroviaire entre Entrelacs-Aix les Bains-Chambéry-Montmélian nécessitant de nombreux investissements et intervenants dont la Région, qui, consultée en tant que PPA n'a pas donné d'avis.

Réponse Grand Lac :

Le PCAET établi un objectif assigné à la baisse des émissions de polluants liés aux transports qui s'affranchit des compétences de telle ou telle collectivité.

Le PDM a montré que les actions proposées permettent de respecter les ambitions du PCAET. Si demain l'Etat ne souhaite pas mettre en œuvre la circulation à 110 Km/h sur l'autoroute cela ne sera pas la responsabilité de Grand Lac mais bien celle de l'Etat de ne pas respecter ses propres objectifs définis dans la loi et repris dans le PCAET de Grand Lac.

Le PDM dépend également des décisions à venir concernant l'usage des voies traditionnelles par le futur Lyon-Turin.

Réponse Grand Lac :

Effectivement, Grand Lac n'est pas seul décisionnaire sur les axes // pôles de mobilités traversant // irriguant son territoire.

Des absences : la ZFE qui fait actuellement l'objet d'une consultation par voie électronique, de même qu'une étude des émissions de polluants « Budget Carbone » à plusieurs stades du PDM

Réponse Grand Lac :

Effectivement, un paragraphe sera ajouté sur ce sujet de la ZFE dans l'action socle de l'orientation n°1. Un budget carbone à horizon 2050 a été pris en compte dans l'évaluation environnementale.,

5.2.3 Sur la forme

Les différents documents écrits soumis à enquête traduisent un important travail effectué par Grand Lac et les collectivités locales qui le composent.

Le dossier, toutefois, est dense et s'avère peu lisible pour un public non connaisseur.

Un document intitulé « Aide aux lecteurs » a été rajouté au dossier règlementaire d'enquête, à ma demande.

Les cartographies des différents documents sont pratiquement illisibles. Cela mériterait de disposer d'un jeu de cartographie à plus grande échelle, dans le dossier final approuvé.

Réponse Grand Lac :

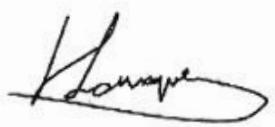
Pour pallier la difficulté de lecture des cartes, pour celles produites par le PDM, un téléchargement de chaque carte sera possible au format pdf.

Ces points suscitent une demande de réponses à apporter avant approbation du PDM

A Annecy le 10 janvier 2025

La commissaire enquêtrice

Larroque Françoise



Le représentant de Grand Lac



Florian MAITRE,

Vice-Président délégué aux déplacements, à l'intermodalité et au projet de territoire

PARTIE 2

Réponses de Grand Lac aux remarques de la MRAe (1/6)

Mission régionale d'autorité environnementale

Rappel de la remarque	Réponse de Grand Lac	Modification PDM
Rendre lisibles toutes les dispositions du plan de mobilité avec lesquelles les PLUi doivent être rendus compatibles, notamment en ce qui concerne les aménagements dédiés aux modes alternatifs (bus, vélo), les normes de stationnement,	Un PLUi doit être compatible avec les normes de stationnement ou la philosophie de celles-ci lorsqu'elles sont exprimées dans le cade du PDM. Concernant les aménagements dédiés aux modes alternatifs, les aménagements cyclables repris du Schéma Directeur Cyclable n'implique pas la mise en place d'emplacements réservés au sein du PLUi car il s'appuie sur le réseau viaire actuel ; concernant les aménagements des TC le PDM a identifié des couloirs et aménagement aux carrefours qui ne nécessitent pas d'emplacements réservés ou les projets ne sont pas suffisamment aboutis pour arrêter un tracé ou un faisceau pouvant bénéficier d'emplacements réservés.	Non
Prévoir des actions de conditionnement des perspectives d'urbanisation ou leur localisation, si elles sont susceptibles d'engendrer des incidences négatives notables .	Un PDM n'est pas un document d'urbanisme, ainsi il n'est pas possible de fixer légalement des actions de conditionnement des perspectives d'urbanisation	Non
Présenter les solutions de substitution raisonnables avec leurs avantages et inconvénients comparés.	Le PDM et les actions proposées impactent favorablement la mobilité comme présenter dans l'évaluation environnementale. Il est délicat en matière de mobilité de présenter des solutions de substitution quand il est proposé d'améliorer les transports collectifs par exemple, il n'y a pas réellement de solutions de substitution raisonnable possible.	Non
Renforcer les prescriptions de stationnement à l'échelle du territoire, et à défaut a minima de comparer les avantages et inconvénients des solutions alternatives étudiées.	Le PDM renforce dans l'action 3.3 les normes de stationnement pour les cycles sont renforcées en allant plus loin que les dernières obligations en la matière de 2022. De même pour les normes de stationnement au sein de l'habitat collectif où l'objectif est de pourvoir les besoins au regard des besoins au sein de chaque commune sont surdimensionné l'offre de stationnement. Concernant les normes de stationnement pour les bureaux, les normes avaient été revu dans les PLUi et n'appelait pas à un redimensionnement. Concernant les secteurs qui auraient pu être mis en avant au regard des conditions de desserte des transports publics, cela n'est pas intéressant sur Grand Lac au regard des normes actuellement en place sur les bureaux.	Non

Réponses de Grand Lac aux remarques de la MRAe (2/6)

Mission régionale d'autorité environnementale

Rappel de la remarque	Réponse de Grand Lac	Modification PDM
Justifier en quoi les critères de rapidité, confort, de praticité et de faible coût représentent une alternative à l'usage de l'autosolisme, d'étayer ses choix et de présenter les solutions de substitution le cas échéant.	C'est la définition même des transports collectifs concurrentiels à l'automobile, une offre de TC rapide, confortable, pratique et économe. Pour des solutions de substitution nous ne comprenons pas votre remarque, qu'entendez-vous par substitution aux TC ?	Non
Considérer les solutions alternatives qui consistent en la mise en place d'une zone à faibles émissions, prévue initialement sur Grand Chambéry, qui serait étendue sur Grand Lac.	Lorsque le PDM a été arrêté, la définition de la ZFE sur le périmètre de Grand Lac n'était pas connue et ce n'est toujours pas arrêté à date (enquête publique en cours en janvier 2025), il sera rajouté dans le PDM un paragraphe sur le sujet de la ZFE dans l'action socle de l'orientation n°1. La mise en place de la ZFE permettra la restriction des voitures les plus polluantes. Ainsi, en accompagnement de la mise en œuvre du PDM, la ZFE amplifiera la réduction des émissions de GES et de polluants de proximité.	A prendre compte avec un ajout de précisions dans l'action socle
Présenter l'évolution du territoire avec ou sans la réalisation des grands projets routiers identifiés	Comme indiqué dans le PDM, les actions concernant les projets routiers ne sont pas demandées par le PDM mais sont des projets en cours qui ont été pris comme invariant. Le PDM n'a pas été organisé avec ceux-ci mais il a juste été rappelé l'état actuel de ces projets routiers. Que ceux-ci soient mise en place ou non les actions du PDM pourront être mises en place.	Non
Approfondir l'évaluation des impacts des centres de distribution urbains envisagés et de prévoir des mesures d'encadrement de leurs impacts potentiels.	Le PDM ne préconise par des centres de distribution urbaine mais d'étudier leurs créations éventuelles. C'est donc dans cette étude qu'ils pourraient être nécessaire de prévoir d'éventuelles mesures d'encadrement au regard de leurs impacts. Aucun aménagement n'est généré par l'approbation du PDM. L'étude engagera la démarche d'évaluation et la séquence ERC sera concrétisée dans la phase opérationnelle	Ajout de précisions dans l'analyse environnementale par thématique et rappel, dans la fiche action, de la séquence ERC à développer en phase opérationnelle.
Identifier les actions pouvant renforcer la baisse des émissions de gaz à effet de serre, de quantifier leurs effets sur les GES	C'est l'objectif du PDM et les actions proposées vont bien dans le sens de baisser les GES. En complément dans l'évaluation environnementale, un tableau a été réalisé pour qualifier le budget carbone selon l'investissement carbone engendré pour chaque action du PDM (en cas d'aménagement ou non), L'évolution de la trajectoire carbone a également été qualifié selon les km évités par actions et son effectivité.	Ajout du tableau dans l'analyse environnementale par thématique

Réponses de Grand Lac aux remarques de la MRAe (3/6)

Mission régionale d'autorité environnementale

Rappel de la remarque	Réponse de Grand Lac	Modification PDM
Renforcer le travail avec les entreprises pour réduire les déplacements domicile-travail	L'action 3.6 a justement pour but d'associer les entreprises dans la démarche., mais compte des évolutions de la loi, il n'est désormais plus obligatoire pour une entreprise de 100 salariés ou plus de réalisé un Plan de Mobilité Employeur, ainsi, le PDM n'aurait aucun sens a succiter la mise en place de cette démarche, avant obligatoire et désormais obligatoire que si et seulement si il n'y a pas eu un accord d'entreprises sur le sujet.	Non
Renforcer le travail de coordination avec les collectivités voisines, dans l'attente du fonctionnement effectif du futur syndicat mixte, afin de rendre l'articulation des transports en commun plus efficace	Ce travail est déjà mené par les services des intercommunalités concernées notamment avec Chambéry Métropole, mais c'est bien les limites auxquelles sont confrontés les services qui amènent à la nécessité d'aller vers un futur syndicat mixte crée en 2024.	Non
Le cas échéant, de prévoir des actions de conditionnement des perspectives d'urbanisme ou leur localisation, si elles sont susceptibles d'engendrer des émissions de carbone accrues	Un PDM n'est pas un document d'urbanisme, ainsi il n'est pas possible de fixer légalement des actions de conditionnement des perspectives d'urbanisation	Non
Retenir les mesures ERC suggérées au rapport environnemental	Les différentes ERC seront reprises dans le PDM avant son approbation	A prendre en compte / les mesures inscrites dans l'EE peuvent être ajoutés dans le PDM à la fin des fiches action
Territorialiser les zones ayant une qualité de l'air en amélioration et celles concernées par une dégradation	La qualité de l'air sera améliorée aux abords des grands routiers grâce au renforcement des modes de transports collectifs, à la promotion du covoiture, à la pacification des centres bourgs et au renforcement du maillage cyclable. La hiérarchisation du réseau cyclable va permettre d'améliorer la qualité de l'air sur les axes plus empruntés par les poids lourd. Le rabattement des poids lourds sur les grands axes routiers couplé à l'amélioration du parc automobile n'engendrera aucune dégradation de la qualité de l'air. Une carte des incidences a ainsi été faite modélisant les incidences engendrées par le PDM sur les nuisances routières. Une deuxième carte a également été réalisée sur l'évolution de la qualité en prenant en compte les actions socles, dont notamment la réduction de la vitesse sur l'autoroute. Une amélioration de la qualité de l'air pourra donc être observée aux abords des axes routiers grâce à la réduction de la vitesse,	Une carte peut être réalisée afin de territorialiser les incidences du PDM sur la qualité de l'air et une autre carte sur les zones d'amélioration et peut être ajoutée dans l'analyse environnementale par thématique

Réponses de Grand Lac aux remarques de la MRAe (4/6)

Mission régionale d'autorité environnementale

Rappel de la remarque	Réponse de Grand Lac	Modification PDM
Territorialiser également les zones impactées par des nuisances sonores	L'ambiance acoustique sera fortement améliorée dans les centres urbains grâce à la pacification de ces derniers en zone 30. Globalement, toutes les actions visant au report modal et à la diminution de l'utilisation de la voiture permettront de réduire les nuisances acoustiques. La hiérarchisation du réseau viaire permettra également une amélioration de l'ambiance acoustique aux abords des axes routiers. Une carte des incidences du PDM sur l'ambiance acoustique a été réalisée.	une carte peut être réalisée afin de territorialiser les zones d'amélioration et peut être ajoutée dans l'analyse environnementale par thématique
Evaluer l'exposition à des nuisances des futures pistes cyclables, des établissements sensibles, et des habitations faisant l'objet des évolutions les plus significatives et de proposer des mesures ERC adaptées.	Il est surprenant de parler de futures pistes cyclables comment générateur de nuisances, un vélo classique ou même électrique n'émet pas de polluant et n'est pas également source de nuisance sonore. Le réseau cyclable structurant est par secteur exposée à des nuisances sonores des infrastructures. Cependant cela ne devrait pas pénaliser leur utilisation pour les trajets autre que la balade et les loisirs. Les établissements sensibles, et habitation ne font pas l'objet d'évolution significative (voir une amélioration)	Non
Evaluer l'impact, sur la consommation énergétique des transports, des actions du plan de mobilité, et de son adéquation avec les objectifs de réduction du PCAET ; le cas échéant, de proposer des mesures ERC.	Cela a été fait dans l'évaluation environnementale et des mesures ERC ont également été proposé. L'évolution de la consommation énergétique des transports influencera la réduction des émissions de GES sur le territoire. Globalement, les actions du PDM visent à réduire l'utilisation de la voiture et à renforcer l'utilisation des modes alternatifs. Ce report modal permettra ainsi de limiter la consommation énergétique liée aux transports. La mise en place de bornes IRVE favorisera également l'utilisation de véhicules électriques, moins consommateurs en termes d'énergie.	Non
Rendre effective la mise en place de panneaux d'informations sur les zones naturelles, ainsi que l'étude de limitations d'accès aux zones naturelles d'habitats d'espèces le nécessitant et leur suivi, en lien avec les gestionnaires desdites zones	Cela fait déjà partie des ERC proposée	Cette recommandation peut également être ajoutée dans la fiche action 1.6

Réponses de Grand Lac aux remarques de la MRAe (5/6)

Mission régionale d'autorité environnementale

Rappel de la remarque	Réponse de Grand Lac	Modification PDM
Compléter de l'évaluation d'incidences Natura 2000, notamment sur les sites n°FR8201772 « réseau humide de l'albanais », et « ensemble du lac du Bourget » et de prendre des mesures complémentaires pour conclure à l'absence d'incidences significatives	Pour les réseaux des zones humides de l'Albanais FR.... L'aménagement des futures pistes cyclables sera localisé en zone Natura 2000 sur 6 secteurs. (cf. carte ci-dessous) Toutefois, les futures pistes cyclables seront localisées sur des routes ou des chemins déjà existants. Des élargissements ponctuels de voiries seront réalisés. Toutefois ces élargissements seront restreints aux bandes enherbées aux abords de voiries, ne présentant aucun intérêt écologique. Ainsi, l'aménagement des pistes cyclables ne génèrera pas la destruction d'habitat d'espèces ayant motivés la désignation de zone Natura 2000, étant pour la majorité des espèces de milieux aquatiques.	Non
Recommande de préciser quelles sont les voies assurant le transport de matériaux de carrières, les flux de camions associés, les incidences potentielles de ces transports en matière de santé et les mesures pour les réduire	Le PDM ne parle pas du transport des matériaux de carrières, c'est dans l'état initial de l'environnement que cela est précisé. Le transport de matériaux de carrières se fera depuis les réseaux structurants.	Non
Compléter le dispositif de suivi par un tableau de bord complet, permettant à la fois de suivre l'atteinte des objectifs du plan et si nécessaire, d'identifier en cas de non atteinte de ces derniers, des actions complémentaires et mesures correctives à prendre	Dans le PDM une liste d'indicateurs pour le suivi du PDM est déjà présent et détaille la source ou l'organisme concerné, le rythme de collecte et l'objectif de l'indicateur.	Non
Prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis	Non, l'avis de la MRAe comme les autres avis sont annexés à l'enquête publique du PDM et un document arrêté ne peut être changé en amont de celle-ci.	Non
l'intégration de la création d'un échangeur sur l'A41 soit requestionnée, sans quoi elle pourrait disqualifier l'ambition du plan de favoriser un usage croissant des alternatives de report modal tel que les bus, vélos et trains	Le PDM a identifié le projet de l'A41 en précisant bien qu'il ne s'agit pas d'un projet du PDM.	Non

Réponses de Grand Lac aux remarques de la MRAe (6/6)

Mission régionale d'autorité environnementale

Rappel de la remarque	Réponse de Grand Lac	Modification PDM
Evaluer les différents bénéfices d'une réduction à 110 km/h de la vitesse maximale sur l'A41 afin de se conformer aux recommandations en vigueur de l'OMS concernant les niveaux de nuisances sonores et de contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.	Dans le PDM il est indiqué avec différents graphiques le CO2 émis par un véhicule particulier en fonction de sa vitesse moyenne en Km/h et de l'évolution des émissions du parc automobile par pas de 10 ans, ainsi que l'impact sonore de la réduction en Km/h du bruit pour les véhicules légers et les poids lourds. Les données prises sont celles classiquement utilisés et reconnus par tous. De plus l'impact de 6 000 t de GES évité par la réduction à 110 Km/h, dès lors, nous pensons que la mesure d'une réduction n'est en aucun cas à prouver en tant que bénéfice et nous invitons l'Etat à prendre au plus vite cette mesure à l'heure où le territoire a encore subi une pollution massive aux particules fines en cette fin d'année 2024.	Non
Démontrer comment le plan d'actions recherché permet d'atteindre les objectifs affichés	Plutôt que d'évoquer la ZFE où l'influence sur les GES notamment est faible, il aurait été préférable que l'Etat s'attarde sur le fait que le passage à 110 Km/h, qui est uniquement de la responsabilité de l'Etat, permet à Grand Lac de réduire fortement les GES et contrairement à ce que vous affirmez permet alors au PDM de répondre aux objectifs poursuivis et indiquer dans le PCAET.	Non
Approfondir l'analyse des impacts du projet de plan de mobilité sur la répartition spatiale des logements et activités, sur l'étalement urbain et la consommation d'espace	Une nouvelle fois un PDM n'est pas un document d'urbanisme, ni un PLH, c'est pourquoi le PDM indique qu'il convient que Grand Lac aille sur un PLUi Habitat Mobilité pour mieux lier urbanisme et déplacements.	Non
Présenter une règle précise pouvant être intégrée (rapport de compatibilité) dans les PLUi afin d'assurer l'articulation du développement urbain avec les services de mobilités	Le seul point où un rapport de compatibilité existe c'est avec les normes de stationnement et cela est déjà précisé dans le PDM où il est indiqué en 2026 "Intégration des normes de stationnements dans les évolutions des PLUi"	Non

Réponses de Grand Lac aux remarques de la Ville d'Aix-les-Bains

Rappel de la remarque	Réponse de Grand Lac	Modification PDM
Conforter la nécessaire collaboration amorcée entre l'AOM Grand Lac et les services de la commune en matière de mobilité	C'est bien noté et partagé par Grand Lac	Non
Renforcer la prise en compte du rôle, des besoins et spécificités de la ville-centre en matière de voirie, infrastructures et déplacements.	C'est bien noté et partagé par Grand Lac	Non
Optimiser la coopération en matière de financement, de commande d'équipements, d'études et de projets d'aménagement et de services, de stationnement et d'actions d'accompagnement de la mobilité	C'est bien noté et partagé par Grand Lac	Non
Préciser par conventionnement les rôles respectifs de l'AOM et de la commune en matière d'entretien des infrastructures de mobilité douce.	Grand Lac a commencé en 2024 un travaille sur les conventions d'entretien des infrastructures de mobilité douce. Ce travail sera partagé et finalisé en 2025 avec les gestionnaires de voirie (Département et Communes)	Non

Réponses de Grand Lac aux remarques de la Ville de Drumettaz-Clarafond

Rappel de la remarque	Réponse de Grand Lac	Modification PDM
Comment les socio-pro ont participé aux différents travaux ?	Un atelier participatif a été organisé avec les principaux employeurs de Grand Lac pour présenter le diagnostic et le plan d'actions en amont de son arrêt.	Non

Réponses de Grand Lac aux remarques de la Ville de Grésy-sur-Aix

Rappel de la remarque	Réponse de Grand Lac	Modification PDM
La nécessité de concrétiser très rapidement le projet de SERM jusqu'à la gare de Grésy-sur-Aix et d'Entrelacs	Le PDM a mis l'accent sur ce projet et l'impact sur la fréquentation des TC est notable avec un SERM mis en place. Nous partageons le fait que la gare de Grésy doit être considéré comme une gare de rabattement et c'est pourquoi elle a été identifiée comme telle dans l'action sur les pôles d'échanges.	Non
Avec les projets structurants sur Grésy-sur-Aix (EHPAD // Centre Hospitalier) un regard particulier devra être mis sur leurs accès en particulier entre les giratoires de la sortie d'A41 // RD 1201 et l'entrée d'Aix-les-Bains	C'est bien noté et partagé par Grand Lac	Non
En raison de l'accroissement démgraphique du Nord du territoire et en particulier de Grésy-sur-Aix il conviendrait de regarder l'évolution de l'offre ONDEA pour rendre le bus beaucoup plus attractifs.	Les actions 1.5 sur les aménagements pour favoriser la vitesse et la régularité des bus et 2.1 pour développer l'offre vont dans ce sens.	Non

Réponses de Grand Lac aux remarques de la Ville de Voglans

Rappel de la remarque	Réponse de Grand Lac	Modification PDM
Sous réserve que Grand Lac inscrive la future halte ferroviaire de Voglans comme PDM	Dans le PDM, en page 181 notamment il est bien précisé la création d'une nouvelle halte ferroviaire à Voglans.	Non

Réponses de Grand Lac aux remarques de la Ville du Bourget-du-Lac (1/2)

Rappel de la remarque	Réponse de Grand Lac	Modification PDM
Il est regretté que les premières actions socles maintiennent certains projets routiers qui vont mobiliser des montants considérables et qui sont en contradiction avec l'objectif global de stabilité du nombre de déplacements en voiture.	Le PDM a considéré ces projets routiers comme des invariants. Mais, si demain il ne voyait pas le jour, pour des raisons financières // environnementales ou autres cela n'impacterait pas le PDM qui n'a pas été conçu avec ces projets routiers dont aucun ne fait l'objet d'une date arrêté de réalisation.	Non
Expérimenter la gratuité de l'A41 aux heures de pointes pour les seuls covoitureurs	Nous pouvons partagé l'idée, mais actuellement, une part importante d'usagers de l'A41 covoiturent déjà, et les parcs de stationnement aux abords des échangeurs sont saturés quotidiennement. Ainsi, prendre en charge le déplacement lorsque les personnes covoiturent aux heures de pointe du matin et du soir est possible techniquement mais avec des retombées financières importantes (gratuit jusqu'à où par exemple) et sans forcément gagner fortement sur le nombre de covoitureurs.	Non
Intégré un volet sur les modalités d'accompagnement technique ou financier des communes par l'agglomération en direct ou via l'agence Ecomobilité	L'agence Ecomobilité est une SPL et la réglementation des SPL fait qu'elle ne peut travailler que pour ses actionnaires, l'Agence ne peut donc ni travailler ni être rémunérée par une commune. il faut étudier par quelle méthode Grand lac pourrait proposer des services aux communes	Non
Intégré la liaison cyclable Est-Ouest interne à Technolac entre les 2 giratoires.	Les services en charge de la mise en œuvre du Schéma Directeur Cyclable (SDC) seront informés de cela mais la carte proposée dans le PDM est issue du SDC approuvé et ne peut être changée pour le PDM qui reprend l'intégralité du SDC	Non
Un potentiel important de marche reste à développer dans les liaisons entre es hameaux et les bourgs centres en recréant des liaisons par le biais de conventions,….	Dans le PDM l'action portant sur le développement d'un plan marche doit permettre de répondre à forte questionnement.	Non
Action 2.2 il est souhaité d'intégrer les échangeurs autoroutiers.	Dans l'action 2.2 les échangeurs sont bien intégrés mais on parle ici des aires de covoiturage à proximité des échangeurs que ce soit celle de Grésy-sur-Aix ou de Drumettaz-Clarafond et avec la logique de rabattement multimodal que vous souhaitez à juste titre.	Non

Réponses de Grand Lac aux remarques de la Ville du Bourget-du-Lac (2/2)

Rappel de la remarque	Réponse de Grand Lac	Modification PDM
Action 2.2 il est souhaité d'intégrer les échangeurs autoroutiers.	Dans l'action 2.2 les échangeurs sont bien intégrés mais on parle ici des aires de covoiturage à proximité des échangeurs que ce soit celle de Grésy-sur-Aix ou de Drumettaz-Clarafond et avec la logique de rabattement multimodal que vous souhaitez à juste titre.	Non
Coordonner le système de contrôle et d'abondement par le biais de l'agence Ecomobilité	Une réflexion en cours pour étudier la faisabilité.	Non
Action 2.7 possibilité de diminuer le nombre de places de stationnement en échange de la participation du promoteur aux investissements de véhicules en autopartage sur le réseau local	Il est effectivement possible d'aller sur ce sujet. Comme le PDM demande de réfléchir à des normes de stationnement dans l'habitat collectif qui soit calculer par rapport au taux de motorisation des ménages de la commune, une révision du PLUi sera nécessaire et il sera possible d'introduire alors votre remarque sur la prise en compte de l'autopartage.	Non
Meilleure promotion du baromètre FUB	Nous partageons votre remarque et lors des différentes campagnes de communication menée sur la mobilité sur Grand Lac il pourra y être fait référence.	Non
Action 3.3 les règles devraient être mieux modulées	Le fait d'introduire l'évolution de normes et leurs philosophies dans le PDM oblige à réviser celles-ci dans vos PLUi tout en ne fixant pas trop de contraintes à l'heure actuelle afin que ce débat ait lieu avec toutes les communes sur ce sujet précis.	Non

Réponses de Grand Lac aux remarques de la Ville d'Entrelacs

Rappel de la remarque	Réponse de Grand Lac	Modification PDM
Les données de comptage sont différentes entre celles en possesion de la Ville et celles du PDM.	Les données prises sont celles connues au moment du diagnostic et fournies par le département. Que les données soient différentes n'est pas surprenant, cela dépend du lieu du comptage (il faut qu'il soit toujours au même endroit pour pouvoir faire une évolution du trafic) et à la même temporalité (le trafic varie fortement selon les saisons), c'est pourquoi on a pris en référence les données du CD 73.	Non
Le diagnostic n'a pas traité sur les secteurs à enjeux le secteur Aix Nord	Cela a été pris en compte en page 45 dans la congestion routière localisée sur quelques secteurs.	Non
En page 147 la commune face à la préconisation d'un échangeur souhaite que soient vien analysés les impacts sur son territoire d'un tel aménagement et que cette précision soit portée au PDM	En page 148, le PDM rappelle que les projets routiers portés ici ne sont pas de l'initiative du PDM et donc le PDM ne préconise pas un échangeur mais le prend comme un invariant actuel. Dans le cadre d'un tel projet une évaluation environnementale est obligatoire avec ainsi une analyse des impacts notamment sur la commune d'Entrelacs qui sera réalisée.	Non
Page 151 demande de prise en compte de voiries identifiés dans le projet communal comme axe de rabattement	Le PDM a bien identifié le projet communal, quand celui-ci sera mis en place il pourra être établi une modification de la hiérarchisation du réseau viaire en sachant que le PDM dispose d'un suivi annuel et qu'une révision est prévue à 5 ans.	Non

Réponses de Grand Lac aux remarques de la DDT (1/2)

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Direction Départementale des Territoires
SAVOIE

Rappel de la remarque	Réponse de Grand Lac	Modification PDM
L'aéroport du Bourget-du-Lac n'est pas cité, alors qu'il constitue un moyen d'entrée et sortie du territoire,…	Conformément aux obligations d'un PDM qui doit analyser les déplacements quotidiens sur et depuis et vers le territoire de l'AOM, il ressort que depuis quelques années aucune liaison régulière n'est en place sur l'aéroport. De plus, l'aéroport avec 30 salariés permanents ne peut être considéré comme un pôle générateur de déplacement du quotidien pour les déplacements domicile / travail. Compte tenu également que Grand Lac n'est pas compétent sur l'aéroport il était inutile de le prendre en compte dans le PDM.	Non
La réponse apportée…se situe surtout au niveau des infrastructures et peu au niveau des déterminants sociétaux du choix des usagers.	Nous pensons au contraire que les actions du PDM permettent d'agir sur les déterminants sociétaux. En effet, l'action 1.3 sur la pacification peut être perçue au niveau d'infrastructures mais dans le PDM elle permet de favoriser la cohabitation modale et de répondre aux déterminants sociaux de sécurisation des déplacements, de même l'action 1.4 pour le développement de la rue aux écoles dans la même veine, l'action 1.7 pour un territoire marchable avec la mise en place d'un plan marche qui lui aussi s'attachera à répondre aux besoins des piétons en matière de continuité // confort etc… l'action 1.8 pour l'accessibilité de tous n'est surtout pas que de l'infrastructure mais la prise en compte des besoins de tous les usagers, l'action 1.9 pour offrir une place aux modes alternatifs à l'automobile répond aux besoins d'espaces // sécurisation des différents usagers en modes actifs, l'action 2.8 sur un outil participatif montre la volonté du PDM de justement répondre aux déterminants sociétaux du choix des usagers, enfin les actions 3.4 sur l'information // communication et l'action 3.5 de faciliter le parcours des usagers sur Grand Lac en sont les principaux reflets dans ce PDM.	Non
Remarque de Fond sur la ZFE-m	Le projet de ZFE sur Grand Lac est en cours comme le montre l'enquête publique de janvier 2025. Un paragraphe sera ajouté dans l'action socle de l'orientation n°1 sur la ZFE.	A prendre un compte
Recommandation concernant le stationnement	Le PDM agit sur l'offre de stationnement en voirie en la diminuant pour l'offrir aux modes alternatifs à l'automobile. Des normes de stationnement sur le vélo et dans l'habitat collectif sont proposées. Sur les politiques de stationnement, Grand Lac n'est compétent que les parkings d'intérêts communautaires et ils proposent de justement mettre en place une tarification sur les parkings des plages et d'instaurer des navettes pour rejoindre les places autour d'Aix-les-Bains. Il est vrai que les politiques de stationnement sur Aix-les-Bains notamment ne sont pas défini dans le PDM qu'avec une approche des objectifs à atteindre mais il convient de rappeler que la compétence reste sur ce sujet communal.	Non

Réponses de Grand Lac aux remarques de la DDT (2/2)

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Direction Départementale des Territoires
SAVOIE

Rappel de la remarque	Réponse de Grand Lac	Modification PDM
Recommandation concernant les TC	Le fait de rappeler que le SERM est désormais validé est possible au sein du PDM mais ne l'était pas au moment de l'arrêt tout comme la réalisation d'une étude mobilité sur le périmètre du SYMOS. Dans le PDM il sera indiqué l'état d'avancement du SERM : étude de préfiguration en cours dont schéma des mobilités réaliser par le SYMOS, rendu de cette étude pour fin 2025,,,	A prendre en compte
Recommandation sur autres points de vigilance ou manques signalés	Il sera rajouté dans les acteurs le SDES et dans le texte il sera rappelé la nécessaire mise en cohérence avec le SDIRVE. Pour l'observation de l'accidentologie des modes actifs, il est indiqué dans l'action 3.6 dans la liste des indicateurs le suivi des accidents qui sera collecté tous les ans en Open Data avec distinction des modes utilisés (p. 219).	A prendre en compte
Recommandation sur la protection de l'environnement et de la santé	L'objectif de neutralité Carbone est bien mis en avant dans le PDM notamment en adéquation avec ceux du PCAET, mais comme il est indiqué clairement dans le document, pour atteindre cet objectif à horizon 2030, l'Etat devra prendre sa part en mettant en place une mesure peu coûteuse et vertueuse de limiter la vitesse sur l'A41 à 110 Km/h qui représente une part décisive de la baisse des GES bien au-dessus de la ZFE-m par exemple (rapport de près de 1 à 20 !). Concernant vos dernières remarques sur les aménagements et de bien prendre en compte le développement du moustique tigre, la problématique de l'ambroisie, etc.., elles ne nous semblent pas liées au PDM de Grand Lac qui proposent une planification pour savoir où quand et comment améliorer la mobilité, ici on est dans des considérations d'ordre technique, c'est un peu comme-ci on devait rappeler la RT 2020 dans le détail à nos yeux.	Non

Réponses de Grand Lac aux remarques de Grand Chambéry

Rappel de la remarque	Réponse de Grand Lac	Modification PDM
Ajouter la création du SYMOS et le projet SERM dans les opportunités du Diagnostic	Au moment de la réalisation du diagnostic, le SYMOS n'était pas créer le projet SERM n'avait pas encore ce nom. Le diagnostic d'un PDM étant réalisé à un instant T il n'est pas possible de prendre en compte cette remarque car alors pourquoi ne pas réactualisé les données INSEE, les comptages routiers, l'accidentologie, etc...	Non
Réflexion conjointe dans l'exploitation des parcs de matériels roulants de TC	Effectivement cela pourrait être rajouter dans l'action 2.6 sur la partie 3/ en page 198	A prendre en compte
Pôle d'échanges multimodaux	Nous partageons votre souhait de réaliser un SD des pôles de stationnements multimodaux à l'échelle du SYMOS mais nous pensons que la future étude de mobilité pourra apporter les premiers éléments et qu'il n'est pas nécessaire de le faire apparaître dans le PDM de Grand Lac	Non
Développement de la marche	Depuis de nombreuses années la marche baisse en matière de parts modales et le fait de stabiliser cette part est, à nos yeux, déjà un effort important. Nous avons bien conscience du rôle prépondérant de la marche en matière de rabattement mais dans nos calculs la marche ici présenté ne l'est qu'en cas de mode unique alors que par exemple pour les TC on peut avoir marche + TC, etc...	Non

Réponses de Grand Lac aux remarques de Métropole Savoie

Rappel de la remarque	Réponse de Grand Lac	Modification PDM
il apparait nécessaire de clarifier l'explicitation du réseau de PEM, en intégrant la halte ferroviaire de Voglans et Technolac, tout en tenant compte d'une différenciation possible en matière de temporalité pour leur réalisation opérationnelle. Cette complète intégration présente également l'avantage d'assurer la cohérence avec le projet SERM aujourd'hui labellisé.	A prendre en compte dans l'action 2.2	A prendre en compte
Enfin, dans un souci de lecture et de bonne compréhension des actions du PDM par tous, le tableau d'identification des PEM (action 2.2) pourrait être amélioré en insérant une légende et en clarifiant les intentions qui ne respectent pas systématiquement le code couleur. Par exemple, les termes « intensifier » « améliorer » et « développer » apparaissent sous le même code couleur.	A prendre en compte dans l'action 2.2 c'est effectivement une erreur de représentation.	A prendre en compte
Dans un souci de cohérence et de clarté, il convient d'adapter le calendrier de mise en place du syndicat (page 204), lequel prévoit une mise en place en deux temps (2025-2027 puis 2028-2030).	A prendre en compte dans l'action socle de l'orientation n°3	A prendre en compte

PARTIE 3

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@1	1	Particulier	Anne - Aix-les-Bains	VR	Fluidifier la circulation sur les grands axes des communes en élargissant les voies réservées aux véhicules afin de prendre en compte le nombre croissant d'habitants Anticiper l'augmentation de la population ou d'activités en conservant des possibilités d'élargissement des voiries pour l'avenir Dimensionner les voies après les sorties d'autoroutes (ex Gresy sur Aix) de façon cohérente par rapport aux mouvements pendulaires	Les demandes vont dans le sens d'une adaptation des voies de circulation à la croissance des flux.Le PDM, au contraire, vise à réduire les flux auto par la mise en place de modes alternatifs de déplacements et de ne pas favoriser l'usage de l'automobile par des élargissements de voiriesUn étude est en cours par la commune de Grésy sur Aix pour améliorer et sécuriser la sortie autoroutière de Grésy surs Aix	L'augmentation du nombre de voies sur les grands axes que vous suggérerez n'est pas compatible avec les objectifs d'un PDM car cela favoriserait l'usage des l'automobile.	Non
@1	2	Particulier	Anne - Aix-les-Bains	A41	Rendre le tronçon d'autoroute Aix les Bains <=> Chambéry gratuit pour délester la voie le long du lac	La gratuité de l'A41 a été demandée par l'Atelier Citoyen dans la préparation du PDM.Elle n'a pas été retenue.Elle pourrait être source d'une augmentation de l'usage de la voiture, ce qui va à l'encontre des objectifs du PDM	La gratuité de l'A41 que vous suggérerez n'est pas compatible avec les objectifs d'un PDM car cela favoriserait l'usage des l'automobile.	Non
@1	3	Particulier	Anne - Aix-les-Bains	ST	Offrir la possibilité aux usagers du train de bénéficier de parking gratuit à proximité	Question pertinente, mais difficile à envisager à court terme, tant qu'une tarification unique de la mobilié sur le territoire ne sera pas opérationnelle.	Concernant la remarque sur la disponibilité de parking gratuit pour les usagers du train, le PDM a une action spécifique (2.2) sur les pôles d'échanges multimodaux mais l'accessibilité notamment aux gares ne doit pas uniquement être pensée avec l'automobile en rabattement et la gratuité du parking n'est pas forcément un préalable car dans les secteurs les plus contraints comme aux abords de la gare d'Aix-les-Bains cela favoriserait un rabattement automobile vers la gare au détriment des modes actifs et de TC ce qui engendra une augmentation des nuisances liés à l'utilisation de l'automobile.	Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@2	1	Particulier	Michelle - Drumettaz-Clarafond	TC-B	Le service MOBEA à la demande est très apprécié.L'observation porte sur des demandes ponctuelles d'améliorations des services:- desserte Aix plage toute l 'année en liaison avec la présence du cinéma, de restaurants, des promenades aménagées en bord de lac- rajouter ou modifier des horaires - stabiliser les horaires et améliorer les informations aux usagers- autoriser les chauffeurs à déposer les usagers hors arrêts ,la nuit.Les demandes sont transmises à Grand Lac qui a la compétence mobilité mais qui a délégué la gestion des services à RATP Dev-	Les demandes sont transmises à Grand Lac qui a la compétence mobilité mais qui a délégué la gestion des services à RATP Dev-	Proposition d'évolution du service MOBEA Bus sans impact sur le PDM et qui sera transmises aux services concernés	Non
@3	1	Association	REBOURG Jérôme	DO EP	Pourquoi le dossier de l'atelier citoyen n'est pas inclus ?	Le dossier de l'Atelier citoyen est joint en annexe 1 de la pièce 2 du dossier d'enquête publique intitulé :Plan de Mobilité - Projet arrêté au Conseil Communautaire du 9 juillet 2024 -	Le dossier de l'atelier citoyen n'est pas un document obligatoire du PDM, il a été réalisé à l'initiative de Grand Lac et les différents éléments de celui-ci sont bien présents en intégralité dans le PDM en annexe n°1 "Contribution de l'atelier citoyen de Grand Lac sur le futur PDM"	Non
@4	1	Particulier	Alexandra - Aix-les-Bains	URBA	Limiter l'urbanisation d'Aix les Bains qui rend difficile la circulationObligation de prendre la voiture pour sortir de la ville par manque de bus	Le PDM a pour vocation d'améliorer l'offre en matière de transports en commun et de mobilité douce pour réduire la circulation automobile notamment en ville.La limitation de l'urbanisation ne concernera, à terme, que les zones mal ou potentiellement mal desservies par cette offre.	Le PDM n'est pas un document d'urbanisme ou un PLH qui fixe les évolutions démographiques du territoire mais ce point est mis en avant par le PDM avec l'action 3.3 pour mieux lier Urbanisme et et déplacement. Concernant le manque de bus que vous pointez, le PDM agit sur ce sujet avec l'action 1.5 sur l'amélioration de la performance des lignes fortes du réseau bus, l'action 2.1 de développer l'offre de bus notamment. Sur votre attente de plus de pistes cyclables, le schéma directeur cyclable et les actions qui en découlent dans le PDM (1.6 // 2.4)	Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@5	1	Particulier	Laurent - Motz	TC-B	En Chautagne, les transports publics sont rares. Le service de mobilité à la demande Ondea est un progrès mais l'offre est limitée. Il serait parfait d'avoir des bus à heure fixe, si possible en correspondance avec les trains à Seyssel et/ou Culoz.Le nord Chautagne est plus orienté vers Seyssel (et le train pour Genève) que vers Aix les Bains. Ce serait bien d'en tenir compte.	La demande est transférée à Grand Lac qui a la compétence Mobilité mais qui a délégué l'organisation et la gestion du service à RATP Dev	Proposition d'augmentation des services de TC dans la Chautagne qui est difficilement compatible avec la faible densité de population et des besoins de déplacements à multiples destinations et horaires rendant une massification des flux nécessaires au développement des TC quasiment impossible. La solution de TAD actuellement en place et la plus adaptée ainsi qu'un rabattement en modes actifs et en automobile sur les pôles d'échanges comme prévu par le PDM (2.2)	Non
@6	1	Particulier	Sylvie - Drumettaz-Clarafond	VPC	J'habite Drumettaz-Clarafond et je dois tout faire en voiture ! Je suis pas loin de la mairie et si je veux aller chercher du pain : voiture car il n'y a ni chemin piéton balisé qui descende de la mairie jusqu'à la boulangerie et ni piste cyclable balisée en sécurité. A quand des pistes cyclables qui partent de Drumettaz et qui amène à Mery pour aller chez le coiffeur ? qui partent de Clarafond et qui amène à la boulangerie, à la pharmacie, à Bioccop, à Gifi ? Et quand je parle de pistes cyclables, je parle de vraies pistes cyclables protégées et pas de pointillés sur la route ! Quand je pense qu'il y a peu de temps la montée de la boulangerie au pont de l'autoroute a été refaite et qu'on a vu apparaitre certes enfin des trottoirs mais toujours pas de pistes cyclables ! C'est délirant de demander aux gens de ne plus prendre la voiture alors qu'il n'y a pas d'autres moyens.	Le Schéma Directeur Cyclable de 2022 prévoit en effet des liaisons cyclables entre ces localités, mais dans un objectif à long terme.L'étude de la liaison St Offene-Méry pour se greffer à Hexapole est lancée	Le PDM ne demande pas de ne plus utiliser la voiture. Sur Grand Lac de nombreux trajets continueront d'être automobile. Mais il est nécessaire d'agir collectivement pour limiter les impacts des trajets en optant pour un usage partagé de l'automobile, en réalisant les trajets les plus courts en modes actifs, et en optant pour les TC quand l'offre de transport est présente. Grand Lac avec le PDM œuvre ainsi, pour développer les aménagements cyclables (action 1.6) et les TC (action 2.1). La remarque n'est pas infondée car les aménagements cyclables réalisés sur Drumettaz-Clarafond (à l'initiative de la commune) n'assurent pas la continuité de la mairie à la boulangerie, comme dit cette personne. Il existe en effet une sorte de "voie verte" piétons/cycles sur trottoir en début d'itinéraire (sens descendant) et ensuite on est dans du partage de voirie. Il semble qu'un adulte est à l'aise, mais pas possible d'envoyer un enfant sur cet axe fréquenté et qui circule vite. Ainsi l'itinéraire "Coteaux du Revard" ne traite pas ce tronçon en question et ne répond donc pas à la remarque de cette personne qui sera donc à étudier à l'échelle communale.	Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@7	1	Particulier	VAN DER MEULEN Nicolas	CV-AP	bien qu'apparaissant dans les analyses détaillées, l'autopartage ne figure pas dans la case "Opportunités" de l'analyse AFOM du stationnement (document "Résumé non technique du PDM") alors qu'il peut être un levier majeur s'il est soutenu par les collectivités locales.	L'autopartage qui est bien pris en compte dans le PDM, pourrait être rajouté au même titre que le covoiturage dans le résumé non technique	Votre remarque sur l'absence de l'autopartage dans l'analyse AFOM est justifié il est proposé de le mentionner désormais.	A prendre en compte
@8	1	Particulier	Clément - Trévignin	TC-B	Je constate : à Trévignin, le hameau du Nandrion n'est pas desservi par les transports scolaires alors qu'il existe un abri bus et un panneau indiquant un arrêt de bus. Les élèves doivent rejoindre l'arrêt "la scierie" et sont obligés de traverser la route départementale 913, ce qui n'est pas sans danger. Même constat pour le hameau St Victor : le bus 206 dépose les enfants sur la D913, après l'impasse du Pré Charville. Il n'existe aucun aménagement pour protéger les piétons (ni trottoirs, ni passage piéton). Je propose qu'un aménagement soit mis en place pour protéger les piétons et éviter les accidents dans ce secteur.Par ailleurs, je constate que le bus 207 desservant Pugny-Chatenod pour emmener les collégiens au collège le Revard, rejoint rapidement le collège tandis que le 206 desservant Trévignin, effectue aussi le ramassage pour Grésy-sur-Aix et impacte grandement le temps de parcours. Je propose un équilibrage des parcours et une optimisation des hameaux desservis pour éviter des temps de trajet trop longs (25 minutes maximum). Autre constat : le 206 part souvent en dernier du collège et arrive à son terminus vers 17h50. Il pourrait gagner une dizaine de minutes en partant à l'heure.	L'observation porte sur des demandes d'amélioration des services existants.Elles sont transmises à Grand Lac qui a la compétence Mobilité mais qui délègue la gestion des services à RATP Dev.	Votre remarque sur la desserte scolaire à Trévignin sera transmise aux services pour étudier si une solution existe.	Non
E9	1	Particulier	MICHAUD NICOLAS	VR	Aix les Bains s'embolise car elle est construite comme une feuille de platane. De rares artères reliées à des voies sans issue.	Le PDM a justement pour vocation de limiter la circulation automobile sur le territoire et notamment en ville, en tenant compte de la structuration existante en matière de voiries.	Pas de complément à la remarque de la CE	Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@10	1	Particulier	YVARD Francoise	VR	Nous constatons un accroissement du nombre de voitures arrivant par le tunnel du chat en direction du Bourget-du-lac. Bouchons dès le rond-point de la station service au niveau de Bourdeau.Compte-tenu des projets d'extension des activités sur Technolac et des projets de construction de centaines de logements, quelles sont les mesures ou actions prévues pour réduire la circulation des voitures ? Navettes rapides (avec peu d'arrêts) entre gares et communes et Technolac ? mise en place de voie prioritaire bus ?	Le PDM prévoit la "création de couloirs réservés bus" (p 166 du PDM) pour la desserte de Technolac et le Schéma Cyclable , une voie verte Bourdeau - Tunnel du Chat.Il est demandé à Grand lac de préciser les actions opérationnelles pour lesquelles des études sont en cours sur le secteur du Bourget du Lac et notamment de Technolac pour réduire les flux de véhicules. A titre d'exemple: voie verte , site propre pour les TC....	Le PDM doit permettre une utilisation plus importante des modes alternatifs à l'automobile et ainsi contribuer à stabiliser voire diminuer les nuisances que vous constatez malgré l'augmentation démographique et de l'emploi sur le territoire.	Non
@11	1	Particulier	CHIVOT Élisabeth	TC-B	On construit beaucoup autour du Bourget et technolac...pagaille matin et soir...infernal pour les actifs. Je propose un tram ou une voie réservée aux bus...Aix/ technolac/ Chambéry...c est vrai que les politiques n aiment pas les travaux longs dont ils ne seront pas ceux qui les inaugureront .e Chivot. Bourdeau	Le PDM prévoit la "création de couloirs réservés bus" (p 166 du PDM) pour la desserte de Technolac.Il est demandé à Grand lac de préciser les actions opérationnelles dont les études sont en cours, qui auront lieu sur le secteur du Bourget du Lac et notamment de Technolac pour réduire les flux de véhicules. A titre d'exemple: voie verte , site propre pour les TC....	La desserte de technolac a été amélioré en TC et différents projets sont en cours pour favoriser une moindre utilisation de l'automobile dans ce secteur de l'agglomération. Le PDM notamment avec les actions 1.5 (sur des couloirs réservés pour les bus) // 2.1 (sur le développement de l'offre de bus) va dans le sens de votre remarque.	Non
@12	1	Particulier	Magali - Mery	TC-B	A quand un réseau de transport en commun relié à celui de Grand Chambéry ? La carte page 83 est parlante : dans certaines communes pourtant très proches de Chambéry (ex : Méry), il n'y a aucune offre de bus permettant aux actifs travaillant à Chambéry de se rendre au travail autrement qu'en voiture. - Le TAD vers Aix-les-Bains est très appréciable, facile et attractif sur le plan tarifaire.	Le PDM a pour objectif de traiter la mobilité à l'échelle de la Métropole. Le SYMOS (SyndicaT pour la Mobilité de l'Ouest Savoyard) crée en 2024 s'attachera à coordonner les actions pour une mobilité améliorée entre les pôles urbains du territoire et entre autre avec ChambéryIl est demandé à Grand Lac quelles seront les alternatives autres que routières entre Méry et Chambéry .	Pour un réseau de TC relié avec le Grand Chambéry, l'action socle "Aller vers un syndicat mixte cohérent à l'échelle d'un bassin de vie" est la première étape prévue dans le PDM pour y parvenir. Concernant le P+R Maison-Brûlée il ne se situe pas sur Grand Lac et ne peut pas faire partie du PDM mais cette question sera soulevé par le futur syndicat mixte. Enfin sur le stationnement vélo, c'est bien pris en compte par le PDM dans les actions 2.2 et 2.4 avec par exemple pour la gare d'Aix-les-Bains un besoin minima de 375 places vélos identifiés dans le PDM.	Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@13	1	Particulier	JOURNET Vanessa	TC-B	Le service Mobéa est génial et très pratique pour les communes de chautagne. Toutefois je tenais à vous faire remonter un constat. Beaucoup d'enfants de chautagne vont dans des établissements scolaires aixois. Les horaires des Mobéas ne coïncident pas toujours avec les bus de villes qu'ils doivent reprendre pour se rendre en cours. Il serait également très pratique avoir un arrêt Mobéa B proche de garibaldi (neptune ?) afin que nos collégiens ne soient pas obligés d'aller jusqu'à la gare dans un délai très restreint car il n ont que quelques minutes pour arriver à l'heure. Beaucoup de jeunes se servent des Mobéa et en chautagne nous sommes quand même bien moins desservis qu'à Aix les bains pour le même prix.	La contribution porte sur des améliorations à apporter aux services existants.Les demandes dont transmises à Grand Lac qui a la compétence Mobilité mais qui a délégué la gestion des services à RATP Dev	Le service Mobéa, bien qu'utilisable par les jeunes de la Chautagne n'est pas un service scolaire, ainsi ce sont les lignes scolaires qui assurent cette fonction.	Non
R14	1	Particulier		CH- EP	Pour inciter aux déplacements doux, favoriser des cheminements végétalisés, même en milieu rural pour le confort de tous.	L'action 1.7 du PDM prévoit d'"Oeuvrer pour une territoire marchable" avec la réalisation d'un plan marche sur Grand Lac.La demande de cheminements végétalisés en milieu rural est notée	Pas de complément à la remarque de la CE	Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@15	1	Particulier	Celine - Drumettaz-Clarafond	TC-B	Je propose de repenser les transports en commun sur les communes de Grand lac avec :- enquête auprès des habitants afin de connaître leur habitudes de trajets - repenser le réseau avec de nouvelles lignes/routes - desservir les zones reculées - permettre à chaque habitant de disposer d'un arrêt de bus avec des bus réguliers à proximité de son habitation.Le but étant de proposer des transports en commun régulier sur une plage horaire étendue afin de changer les habitudes des habitants (un bus par heure n'incitera pas à prendre les transports, un bus toutes les 10/15 min en revanche peut changer les habitudes). Pour changer les habitudes des gens (habitudes portées sur la voiture individuelle), il faut leur offrir une véritable alternative fiable, régulière et ponctuelle.Le surcoût au niveau des impôts étant à mettre en balance avec les économies d'essence.	Le PDM inclut un volet "Développer l'offre bus" dans son action 2.1 avec plusieurs mesures à mettre en place visant à:- renforcer l'offre et l'amplitude horaire sur les lignes fortes du réseau ONDEA- assurer une desserte en ligne régulière depuis Aix les Bains vers d'autres secteurs clés,- étudier la mise en place de ligne Express pour relier les principaux générateurs de déplacements- étudier une liaison Voglans/Technolac	Votre remarque sur comment repenser les TC de Grand Lac doit être également corrélé avec comment financer les TC de Grand Lac. En effet, en moyenne chaque Km parcouru par un TC coûte à la collectivité 4 €. Le réseau proposé actuellement n'est pas le fruit du hasard mais il a été réfléchi en fonction des besoins de la population et aux regards des moyens financiers disponibles. Dans un monde idéal votre solution pourrait être mise en place mais aurait également des impacts écologiques importants du fait de TC qui fonctionnerait souvent à vide sur des portions de trajets du fait de l'absence de demande. Ainsi, comme vous le soulignez les impôts augmenteront mais avec des possibilités faibles pour l'intercommunalité de les mobiliser (suppression de la taxe d'habitation, versement mobilité des entreprises plafonnées), ainsi c'est plus sûrement le reste à charge des voyageurs qui va augmenter et alors l'attractivité économique des TC va diminuer. De plus d'autre solutions de mobilités (TAD, Covoiturage) sont déeloppées par Grand Lac en conséquence.	Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@16	1	Particulier	Céline - Drumettaz-Clarafond	CH- EP	Favoriser la marche:- assurer des chemins sécurisés: entre les quartiers d'une commune et entre les communes limitrophes. Aujourd'hui trop d'itinéraires imposent de marcher auprès de routes très passantes où la vitesse n'est pas limitée, rendant la marche très de dangereuse.	Le PDM prévoit 2 actions dans ce sens- action 1.7 " Oeuvrer pour un territoire marchable" avec des aménagements de voiries adaptés à la marche (voies pacifiées, aménagements d'espaces de reps, entretien des trottoirs..)- action 1.3: faire du 30km/h en ville, la norme sur Grand Lac	Vos remarques sur la marche et le vélo correspondent en très grande partie aux actions proposées sur le sujet dans le PDM.	Non
@16	2	Particulier	Céline - Drumettaz-Clarafond	VPC	Développement du vélo - développer les pistes cyclables : entre les quartiers d'une commune et entre les communes limitrophes. Comme pour la marche, trop d'itinéraires aujourd'hui ne sont pas sécurisés - les habitants / familles ne peuvent s'y aventurer sans risques.- sensibiliser avec des cycles vélo (plusieurs séances) organisés dans les écoles et des incitations financières fortes de la part des entreprises.- proposer une offre de vélo électriques en location plus étendues (avec plus de vélos pour les familles (vélo cargo ou longtail)) - avec des locations longues durées et des points de collecte/informations/réparation plus étendues - faciliter le stationnement et garantir la sécurité des vélos avec des parking sécurisés.	L'ensemble des points de la contribution sont pris en compte dans le PDM au niveau des actions suivantes:- action 1.6 : poursuivre le développement du maillage cyclable,- action 2.4 : porter la mise en oeuvre d'un plan de stationnement vélo ambitieuxaction 2.5: développer l'offre de services pour les vélos et la micromobilité- action 3.4 : mener des campagnes de communication et de sensibilisation sur la mobilité alternative à la voiture individuelle avec pour exemple une animation pour favoriser la maniabilité en vélo	Vos remarques sur la marche et le vélo correspondent en très grande partie aux actions proposées sur le sujet dans le PDM	. Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
E17	1	Particulier		APT	Historique et constat des nuisances sonores de l'aéroport du Bourget du Lac : augmentation du trafic de charters en hiver, du trafic des vols d'affaires, nuisances sonores de l'héliport et du Paraclub.Il était indispensable d'ajouter les nuisances de l'aéroport à celles liées à la mobilité terrestre, c'est un tout... l'environnement bruyant subi par les habitants qu'il faut absolument réduire ! Hypothèse envisagée de remise en question de l'aéroport à l'horizon 2029 et de la mise en place d'un tramway utilisant l'espace libéré.	Le PDM n'a pas vocation à remettre en cause les activités économiques existantes mais à proposer des améliorations pour la mobilité qu'elle engendre.	Commentaire en page 39	Non
E17	2	Particulier		A41	1 Déjà demandée depuis le début des années 90 au moins, la gratuité du péage de l'autoroute A41 entre Chambéry nord et Aix nord !! Les hauts savoyards, les baujus, et les habitants de toutes les communes au pied du Revard en bénéficieraient et naturellement la D1201 serait bien soulagée.	La gratuité de l'A41 sur le territoire de Grand Lac est une mesure proposée par l'Atelier Citoyen, mais que le PDM n'a pas retenu.Elle présente un risque d'augmentation de la circulation automobile, ce qui va à l'encontre des objectifs du PDM		Non
E17	3	Particulier		DVA	2 La route renommée entre Aix et Chindrieux, empruntée par des touristes et des cyclistes est dangereuse...l'empruntent aussi des habitants du nord du lac qui vont travailler sur Aix ou Chambéry. N'y a-t-il pas moyen de faire comme les hauts savoyards qui travaillent à Genève et prennent le bateau pour aller en Suisse, de créer une entreprise de bateaux de service dont le rôle serait de transporter en partant de Châtillon, à destination d'Aix puis du Bourget tous les étudiants, travailleurs et autres dont les touristes avec des horaires adaptés (plus ou moins, je pense à deux départs le matin et deux retours le soir au minimum.)	Le PDM prévoit le développement de la gare de Chindrieux et de son parking pour évoluer en pôle d'échange multimodal avec des cadences ferroviaires plus importantes, ce qui n'exclut pas une initiative parallèle de transports par bateaux.		Non
E17	2	Particulier		A41	1 Déjà demandée depuis le début des années 90 au moins, la gratuité du péage de l'autoroute A41 entre Chambéry nord et Aix nord !! Les hauts savoyards, les baujus, et les habitants de toutes les communes au pied du Revard en bénéficieraient et naturellement la D1201 serait bien soulagée.	La gratuité de l'A41 sur le territoire de Grand Lac est une mesure proposée par l'Atelier Citoyen, mais que le PDM n'a pas retenu.Elle présente un risque d'augmentation de la circulation automobile, ce qui va à l'encontre des objectifs du PDM		Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
E17	4	Particulier		VPC	Créer une piste cyclable sécurisée pour cette balade << tour du lac >> très prisée doit être un objectif à court terme, car les dangers sont bien réels pour les deux roues ! Avec les bateaux la route serait déjà moins chargée. Mon idéal serait une route à sens unique mais cela me semble aujourd'hui impossible.	Le Schéma Directeur Cyclable inscrit bien la liaison Chindrieux-Aix les Bains comme réseau structurant mais à long terme.	Commentaire en page 39	Non
E17	4	Particulier		VPC	Créer une piste cyclable sécurisée pour cette balade << tour du lac >> très prisée doit être un objectif à court terme, car les dangers sont bien réels pour les deux roues ! Avec les bateaux la route serait déjà moins chargée. Mon idéal serait une route à sens unique mais cela me semble aujourd'hui impossible.	Le Schéma Directeur Cyclable inscrit bien la liaison Chindrieux-Aix les Bains comme réseau structurant mais à long terme.		Non
E17	5	Particulier		DVA	Actuellement le seul cheminement envisageable pour un tramway (en prenant en compte la saturation des voies routières et les zones commerciales et habitées) se situe entre la patte d'oie et le Bourget, parallèlement à la piste cyclable, ce qui ne donne qu'une voie d'une longueur ridicule ! À moins de prévoir un gros chantier avec pour objectif principal des voies de tramways, mais cela ne me semble pas envisageable au vu des travaux et du financement nécessaires.	La conclusion est apportée dans l'observation.		Non
E17	6	Particulier		TER-SERM	pour rallier Aix ou Chambéry, le train est à envisager : les gares du Viviers et de Voglans (à la condition de remettre en service cette dernière) pourrait servir de transition : les bus ou le tramway relieraient ces deux gares ensuite à Technolac (Bourget du lac) voire à d'autres zones situées sous le piémont des Bauges(Méry, Drumettaz...).	Le PDM prévoit un SERM pour des liaisons cadencées entre les gares du territoire et une augmentation des dessertes en bus .		Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
E17	7	Particulier		DVA	Propose la mise en place d'un transport par cables.Ne pourrait-on pas mettre en place au nord de Chambéry et au sud d'Aix les bains deux gares dont les lignes rejoindraient Technolac avec des cabines spacieuses pouvant transporter jusqu'à 30 personnes chacune. La possibilité même de pouvoir joindre directement les deux villes sans descendre au Bourget du lac...Confort, gain de temps et panorama ; cela pourrait même être une attraction touristique !	Le PDM s'appuie sur l'optimisation des infrastructures existantes et notamment sur les nombreuses gares présentes sur le territoire, ce qui évite la création de nouvelles infrastructures lourdes.	Concernant vos remarques sur l'aéroport, le PDM ne traite pas ce sujet. En premier lieu car les objectifs assignés à un PDM sont liés aux déplacements du quotidien hors actuellement l'aéroport ne dispose plus de lignes régulières comme par le passé vers Paris. En second lieu car cet aéroport n'est pas de gestion de Grand Lac. Il convient de rappeler que le trafic passager est plus faible en 2023 que ce qui était constaté en 2008 au pic de fréquentation de l'aéroport (- 40 %). Concernant vos remarques sur les bruits liés aux vols d'hélicoptères et autres, il convient de saisir les autorités compétentes pour, si les normes ne sont pas respectées, mettre en place les mesures correctives prévues par la loi. Concernant vos 5 idées pour le plan de mobilité. 1/ Gratuité du péage de l'A41. Comme pour l'aéroport cela ne dépend pas de Grand Lac et du PDM mais de l'Etat et des concessions avec les différents gestionnaires autoroutiers. 2/ Sur l'axe Chindrieux // Aix. La mise en place de navettes sur le Lac ne serait pas utilisée pour des trajets quotidiens du fait de temps de parcours trop important (cela fonctionne notamment entre Evian et Lausanne car c'est plus rapide en bateau qu'en voiture). En cycle, le SDC repris par le PDM propose bien une liaison cyclable structurante entre Aix et Chindrieux. 3/ Sur un Tram, le PDM avec l'action 1.5 prévoit d'améliorer la performance des bus par la mise en place de couloirs réservés en amont des carrefours ou pour la desserte de Technolac mais aucune ligne de TC en site propre n'est pour l'heure prévue. 4/ Le PDM n'a pas pour fonction de déterminer le devenir du secteur de l'aéroport mais ce PDM prévoit l'ouverture d'une halte à Voglans que vous citer notamment dans vos remarques. 5/ Concernant votre proposition de transport par câble urbain entre Chambéry et Aix via Technolac, cela pourrait faire l'objet d'un arbitrage du futur syndicat mixte à l'échelle du bassin de vie prévu dans le PDM, mais actuellement le PDM s'appuie sur le développement des trains du quotidien avec le SERM et d'assurer un rabattement multimodal efficace pour rejoindre les principaux pôles générateurs depuis les gares et haltes ferroviaires pour rejoindre des pôles générateurs comme Technolac.	Non
E17	8	Particulier		ST	Il faut imposer les parkings aériens ou parkings silo,construits en élévation depuis le sol, ils peuvent être accolés à des bâtiments d'activités, tertiaires ou commerciaux, et atteindre des hauteurs de 8 niveaux. En me rendant dans la zone commerciale de Chambéry-Nord j'ai remarqué une entreprise qui avait créé son parking au rez de chaussée, ses surfaces de vente étant aux niveaux supérieurs. Si on avait obligé les entreprises de Technolac à procéder de cette façon, il n'y aurait pas les énormes difficultés que l'on rencontre pour se garer !!	Le PDM donne les orientations en matière de stationnement.Les parkings en silo permettent de répondre aux besoins sans consommation excessive d'espaces . Leur autorisation relève du règlement des PLUI.		Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@18	1	Particulier	Julien - Mery	VR	La traversée de Viviers du lac s'appuie sur des données de trafic datant de 2019 antérieures à la suppression du passage à niveau alors que des comptages réalisés en 2023 indiquent des trafics importants sur le chemin de Boissy et la rue du coteau de Boissy qui ne sont pas mentionnés, dans le PDM, comme des axes pouvant supporter de tels trafics, du fait de faibles largeurs, d'absence de trottoirs continus...alors qu'elles sont empruntées par des lycéens depuis l'arrêt de bus, des enfants scoralisés, des sportifs...L'augmentation de trafic induite par la suppression du passage à niveau fait peser une pression plus forte sur les voies secondaires servant de shunt (chemin de l'Alliu, Chemin de Boissy et Rue du Coteau de Boissy). Le point de blocage se décale sur un autre n?ud du tronçon, en l'occurrence l'intersection D991/Rue Montagnole, avec une file de véhicule dépassant quotidiennement le rond-point de la Mairie aux heures de pointes et forçant les automobilistes à couper par chemin de l'Alliu ou Chemin de Boissy. Un projet de barreau sud est évoqué en page 55 sans aucune précision en termes de tracé, de calendrier, et de budget. Le PDM fait donc état de suggestions sans réelles données concrètes et ne peut qu'interroger quant aux réelles orientations et solutions qui seront mises en ?uvre à court terme ou moyen terme pour permettre les déplacements tout en maintenant l'urbanisation et l'augmentation de population imposée par le SCOT.	La réalisation du barreau Sud d'Aix les bains n'est pas uniquement de la compétence de Grand Lac qui s'appuie toutefois dans son PDM sur les projets envisagés.Il est demandé à Grand Lac de préciser les éléments connus (étude, échéancier..) et à jour relatif à ce projet	Vous évoquez un trafic d'environ 1 000 véhic/jour en indiquant que les axes mentionnés ne sont pas adaptés pour accueillir de tels trafics. 1 000 véhic / jour est un axe à faible trafic avec en moyenne au pic horaire de la journée un maximum d'un véhicule toutes les 24 sec. Le PDM prévoit un plan marche qui pourra être repris par la Ville de Villiers-du-Lac pour améliorer la circulation piétonne dans les axes que vous mentionnez. Concernant les données de trafic, c'est la Ville du Viviers et le Département de Savoie qui, s'ils le souhaitent, pourront réaliser des comptages pour mesurer l'impact de la suppression du passage à niveau. Enfin sur le projet de barreau Sud mentionnée en page 55 du PDM et également en page 148, ce projet est comme précisé en page 148 pas à l'initiative du PDM, aucune étude // échéancier n'est connu à date sur ce projet par Grand Lac.	Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@18	2	Particulier	Julien - Mery	APT	2. Aéroport Chambéry Savoie Mont BlancL'aéroport Savoie Mont Blanc est évoqué dans le PDM en page 96 comme un élément n'ayant pas d'impact sur les déplacements quotidiens des habitants de Grand Lac. Il est certain que les nuisances liées à l'aéroport n'ont pas à être traitées dans le PDM, cependant, en considérant son activité charter saisonnière entre le 15 décembre et le 15 avril, et sans prendre en compte l'activité d'affaires qui a fortement évoluée ces dernières années, les flux générées par ces passagers empruntant l'aéroport , estimés à 6600, sont à prendre en compte et génèrent du trafic sur les voies d'accès aux stations de sports d'hiver et notamment sur les voies du territoire de Grand Lac Nous pourrions continuer à accueillir des touristes étrangers dans nos stations en envisageant des modes alternatifs à l'avion, à la fois pour réduire les flux de déplacement sur nos réseaux routiers et aussi pour améliorer le bilan carbone de ces déplacements (utilisation d'Eurostar).	Le Schéma Directeur Cyclable inscrit bien la liaison Chindrieux-Aix les Bains comme réseau structurant mais à long terme.	Concernant disponibles à l'activité de l'aéroport, le PDM ne les nie pas mais il convient de rappeler que Grand Lac n'a aucune compétence en la matière (c'est le CD 73 qui est compétent ici) et que le trafic aérien de passager est 40 % plus bas qu'au pic constaté en 2008. Votre remarque sur les actifs du territoire travaillant en Suisse (seulement 2 % des actifs de Grand Lac / INSEE 2019) et sur le SERM sont bien pris en compte dans le PDM avec l'action socle spécifique sur le SERM qui notamment améliorera la desserte du bassin genevois. Si aucun calendrier / budget n'est précisé c'est que ces éléments n'étaient pas disponibles à date.	Non
@18	3	Particulier	Julien - Mery	TER-SERM	3. flux extérieurs des actifsLa partie 4.1 flux d'actifs, en page 22 du PDM, dans les pratiques de déplacement ne mentionne pas explicitement dans les actifs travaillant à l'extérieur du territoire la part des frontaliers travaillent en Suisse. Ce point est à souligner dans le PDM notamment pour intégrer les solutions de mobilités dans le futur en considérant les frontaliers, contraints à cause du coût du logement de quitter la couronne genevoise, le bassin annecien et par conséquence de se reporter de plus en plus sur l'agglomération Grand Lac. La création d'un SERM est évoquée au niveau de métropole Savoie et indique en quelques mots des pistes de projets comme << coopération des territoires sur les besoins de déplacements inter-collectivités >> et << Etendre le Léman Express sur Aix-les-Bains / Chambéry >> sans plus de détails en termes de calendrier, de budgets et de coûts d'investissements.	Le Schéma Directeur Cyclable inscrit bien la liaison Chindrieux-Aix les Bains comme réseau structurant mais à long terme.		Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@19	1	Particulier	HUSSENOT Géraldine	TC-B	A la lecture du plan mobilité, je constate que rien ne semble prévoir la mise en place de ligne de bus régulière depuis les communes limiltrophes de Technolac, vers et de Technolac. Habitante de Méry travaillant à Technolac, je souhaiterais un bus pour me rendre quotidiennement au travail à Technolac mais aussi pour me rendre à Chambéry ou Aix-les-Bains . Ainsi une navette vers technolac permettrait de connecter le village de Méry via technolac à chambéry et aix-les-bains.	Le PDM annonce le principe de développer l'offre de bus et dans les actions à mettre en oeuvre : "Etudier une liaison de TC depuis la future gare ferroviaire de Voglans pour rejoindre Technolac".j'invite Grand Lac à préciser si, à ce jour, des éléments plus concrets sont connus.	Le développement des TC sur Grand Lac est prévu dans le PDM avec en action socle la création du syndicat de transport à l'échelle du bassin de vie et en action 2.1, pour développer l'offre bus. Actuellement, il n'est pas possible de déterminer si les propositions de lignes que vous faites depuis Méry seront réalisées dans le futur car aucun calendrier n'est connu à date. mais les rabattements en TC vers les gares (dont celle du Viviers et de Voglans) seront étudiés en 2025 dans la cadre de l'étude de préfiguration du SERM	Non
@20	1	Particulier	GUY Gaêl	VPC	Le développement de la mobilité cyclable se doit d'être rigoureusement accompagné et soutenu, car ce mode de déplacement représente un levier très puissant pour réduire l'utilisation de la voiture sur l'ensemble de Grand LacJe propose donc : - de garantir des pistes continues permettant d'effectuer de longs trajets sur le territoire de manière sécurisée. En effet, pour se rendre d'Aix à Brison, par exemple, il n'existe aucun itinéraire sécurisé (notamment sur l'avenue du Grand Port) alors que cela permettrait de réduire drastiquement les flux notamment en été, avec de nombreux touristes réalisant cet itinéraire.- Des itinéraires sécurisés doivent également être développés pour rejoindre les communes des côteaux du revard (Mouxy, Méry, Trévignin, Drumettaz) depuis Aix, afin de développer ce mode de transport pour de nombreux déplacements Domicile/Travail	Le PDM prévoit la finalisation du Schéma Directeur Cyclable déjà en grande partie réalisé . L'axe St Offenge/Mery y est recensé comme axe structurant secondaire. Cet axe sur les coteaux du Revard reliant St Offenge à Méry et rejoignant Hexapôle est à l'étude actuellement.L'axe Aix les Bains/Brison Saint Innocent peut-il être entièrement sécurisé.La question est posé à Grand Lac.	Vos différentes remarques sur le besoin d'aménagements cyclables sécurisées ou sur les déplacements à pied sont bien pris en compte dans les différentes actions du PDM. L'aménagement de l'avenue du Grand port est prévu au schéma directeur cyclable de la ville d'Aix les bains (qui devrait être finalisé en 2025)	Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@20	2	Particulier	GUY Gaêl	ST	1. De réduire la place de la voiture dans les centres urbains, notamment à Aix, notamment les places de stationnement, seule solution pour retrouver de l'espace nécessaire au développement d'aménagements cyclables sécurisés. En effet, l'exemple de la rue de Chambéry et de la rue de Genève sont criants : les vélos ne circulent pas alors qu'il existe 3 voire 4 voies voiture.	Le PDM prévoit dans son action 1.9 d'utiliser des espaces actuellement dévolus au stationnement automobile à d'autres usages et précise notamment que la poursuite de la mise en place des aménagements cyclables rendra nécessaire dans de nombreux cas de restreindre l'offre de stationnement sur un seul côté.L'aménagement de la rue de Genève et de l' avenue de chambéry, relève, lui, des collectivités qui en ont la charge en fonction de leur classement: voie communale, voie intercommunale..?	Pas de complément à la remarque de la CE	Non
@20	3	Particulier	GUY Gaêl	CH- EP	4. Enfin, la mobilité piétonne, facteur de décarbonation puissant de nos déplacements doit également être accompagnée par un développement massif des trottoirs sur l'ensemble des communes. Habitant de Mouxy, nous n'avons aucun moyen de rejoindre le centre du village de manière sécurisée avec nos enfants (ce qui ne nous empêche pas de le faire), mais nous souhaiterions pouvoir se déplacer à pied en toute sécurité.	Le PDM, dans son action 1.7 "Oeuvrer pour un territoire marchable" vise à rendre plus attractive les conditions de circulation piétonne.L'observation est transmise à Grand Lac mais la réalisation des trottoirs sur la commune de Mouxy reste de la compétence de la commune.	Grand Lac souhaite mettre en place et animer des groupes de travail avec les services communaux afin de faciliter la mise œuvre des cations du PDM donc la compétence est communale. (à la suite de l'approbation du PDM)	Non
@21	1	Particulier	Marie	CH- EP	il est demandé la piétonisation le rue de Genève pour les raisons suivantes :- du fait qu'elle est en pente, la pollution y est accrue.- elle est en partie fréquentée par des automobilistes qui cherchent désespérément une place de parking,ce phénomène devrait encore s'accroitre avec la hausse du nombre d'habitants.- cette rue devrait être un lieu paisible et de convivialité, on peut imaginer, à certaines heures, une navette gratuite pour desservir en particulier le marché et la poste à partir de la gare.	Les demandes sont transmises à Grand Lac qui a la compétence Mobilité sur son territoire afin de pouvoir stabiliser la circulation automobile. La piétonisation de la rue de Genève, relève, elle, de la commune d'Aix Les Bains, qui en a la compétence.	Le fait de proposer la rue de Genève piétonne n'est pas des compétences du PDM. En effet, un PDM n'est pas un plan de circulation pour chaque Ville qui reste complètement maître en la matière. Concernant la mise en place de navette gratuite également sur la rue de Genève, il convient de rappeler que cela est un choix politique de mettre en place une gratuité sur tout ou partie des TC mais que le coût pour la collectivité sera toujours présent qu'ils soient payés par les impôts des contribuables, des entreprises ou par la participation des voyageurs.	Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@22	1	Particulier	Marie	ZFE	Selon l'article R318-1 du Code de la route, "les véhicules à moteur ne doivent pas émettre de fumées, de gaz toxiques, corrosifs ou odorants, dans des conditions susceptibles d'incommoder la population ou de compromettre la santé et la sécurité publiques". Comprenez donc qu'il est formellement interdit de laisser tourner son moteur lorsque vous stationnez. En cas de non-respect, les forces de l'ordre peuvent vous sanctionner d'une amende de quatrième classe, c'est-à-dire 135 euros (375 euros en cas de majoration).Hélas, cette loi n'est pas appliquée, voir ignorée peut-être même des forces de l'ordre.Certaines collectivités locales ont communiqué sur cette loi pourquoi pas grand lac ?	La pollution liée aux émissions gazeuses des circulations de véhicules et sa verbalisation relèvent surtout de la mise en place d'une Zone à Faibles émissions-mobilité (ZFE-m), zone qui est à l'étude sur Grand Lac avec Grand Chambéry.	Nul n'est censé ignorer la loi, mais Grand Lac n'a pas le pouvoir de Police. Concernant l'application de cette loi, comme vous le rappelez, c'est uniquement pour les véhicules en stationnement et il est impossible d'avoir un policier derrière chaque véhicule en stationnement.	Non
@23	1	Particulier	FINEZ Arthur	VPC	idem contribution n°20 à laquelle s'ajoute une observation sur les règles de priorité: priorité doit être donnée aux piétions et aux modes actifs et non pas seulement aux piétons.La définition des règles de priorité	voir contribution n°20La définition des règles de priorité est hors objet de l'enquête. Elle relève du Code de la route et non du PDM	Pas de complément à la remarque de la CE	Non
@23	2	Particulier	FINEZ Arthur	CH- EP	5. Enfin, la mobilité piétonne, facteur de santé et de décarbonation de nos déplacements doit également être accompagnée par un développement massif des trottoirs sur l'ensemble des communes. Nous avons récemment suivi un itinéraire de randonnée "semi-urbain" (passant par Gresy) : cet itinéraire pourtant construit avec des enfants de l'école passe sur une portion de route très dangereuse (route d'arbussin) sans la moindre matérialisation au sol. 6. créer de nouvelles rues piétonnes ? On pourrait peut-être tester la piétonnisation/accès vélos temporaire le week-end dans un premier temps, mener des enquêtes auprès des commerçants pour connaître les origines de leurs clients et objectiver l'impact des suppressions de places de parking voiture.	La réalisation des trottoirs sur les voies communales est de la compétence de la commune, de même que la piétonisation	Pas de complément à la remarque de la CE	Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@24	1	Particulier	MONTANT Philippe	TC-B	Transport en commun de et vers technolac. Cohérence des réseaux Le fonctionnement des transports en commun de et vers technolac est inefficace. Il suffit de voir les queues de voitures le matin et le soir aussi bien vers Chambéry que vers Aix et les projets d'extension du site de technolac Une réflexion est nécessaire pour lutter contre le recours aux véhicules personnelles :- PLANS de transports en bus mis en commun entre l'organisme gestionnaire de Tecnolac, grand lac et grand chambery (gouvernance commune)- création de lignes de tramway vers Aix et vers Chambéry - liaison entre la ligne de RER (Chambery .Aix. Annecy) et technolac	La création du Syndicat de Mobilité de l'Ouest Savoyard 'SYMOS° en 2024 , en regroupant Grand Lac, Grand Chambéry et Coeur de Savoie a pour objectif une gestion de la mobilité à l'échelle de l'unité urbaine de Métropole Savoie.L'étude d'une liaison TC depuis la gare de Voglans vers Technolac est notée au niveau du PDM.la mise en oeuvre d'une voie en site propre pour la desserte bus de Technolac est également à l'étudeLe PDM s'appuie sur la mise en ?uvre d'un SERM pour réaliser un service ferroviaire cadencé entre Aix les Bains et Chambéry.J'invite Grand Lac à apporter des précisions sur l'état d'avancement de ces actions.	Pas de complément à la remarque de la CE, on peut préciser les points suivants : SERM : l'étude de préfiguration a commencé dont le schéma des mobilités piloté par le SYMOS, redut final prévue fin 2025 TCSP : l'étude de création de site propre bus pour desservir Technolac a été lancé début 2025	Non
@25	1	Particulier	BILLOUDET Dominique	VPC	Serait-il possible d'intégrer dans le Projet, la réalisation d'une voie cyclable dédiée entre le Pont Rouge et la voie Sarde, notamment entre le chemin des Goliettes et le hameau de Cotefort ? Serait-il possible de rendre obligatoire la voie Sarde entre Le hameau de Cotefort et l'entrée dans Brison ? La signalisation installée ne fait que la recommander aux cyclistes ? De fait, un certain nombre de cyclistes restent sur la D991 montante qui est très étroite à cet endroit.Serait-il possible de poursuivre la réalisation d'une voie cyclable en site propre sur la D991 entre Brison et Chindrieux ou du moins d'utiliser un marquage fort tel que celui pratiqué sur la Pont du Rhône à La Loi où priorité est donnée aux cyclistes.	Les pistes cyclables projetées à court et moyen terme et le type d'aménagement (séparé de la voirie, marquage au sol...) sont visualisés dans le Schéma Directeur Cyclable réalisé par Grand Lac en 2021.Le PDM les prend en compte .L'amélioration de la signalétique et l'obligation d'emprunter une voie seront transmises aux collectivités concernées.	Sur votre première remarque, La Mottte-Servolex ne fait pas partie de Grand Lac et l'urbanisation prévue ne dépend donc pas de Grand Lac mais concernant votre demande de site propre entre le Bourget-du-Lac et Villarcher c'est bien indiqué dans le PDM en p	Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
E26	1	Particulier	BERNADETTE VIALLE	VPC	Je suis cycliste et dans la mesure du possible n'utilise que très peu ma voiture à Aix les bains où j'habite. Ma réflexion quant à l'utilisation du vélo à Aix . Des progrès ont été faits récemment , il reste bcp à faire . Aménagement et partage avec les piétons organisé et matérialisé sur toute l'avenue du grand port. Également avenue de Marlioz, près du golfe , où l'on partage la route avec les voitures sans bande cyclable .Des petits morceaux du bd Lepic .relais entre la voie sur berge du Sierroz et la route vers Grésy. Merci pour votre écoute	Le PDM a pour ambition un partage et une pacification de l'espace public et ce, à l'échelle du territoire de Grand Lac, mais ne descend pas à l'échelle de la rue.Les demandes sont notées et seront transmises à la ville d'Aix les Bains	Nous prenons note de vos remarques et les transmettons aux services de Grand Lac et de la Ville d'Aix-les-Bains concernés.	Non
@27	1	Particulier	CHATAIN MORIN Odette	TC-B	Il faudrait rétablir la desserte bus côté Petit Port Port aux fille lac. Vous avez privé 500 personnes des arrêts de bus entre la Cité de l'entreprise et le petit port. Le projet ZAC ne va pas simplifier la vie des riverains. Pour exemple : ma voisine prend sa voiture pour prendre le bus au camping qui est l'arrêt le plus proche. A réfléchir.	La demande porte sur une amélioration des services de TC actuels.Elle est transmise à Grand Lac qui dispose de la compétence Mobilité mais qui a délégué la gestion des services à RATP Dev.	Cette desserte a été abandonnée car l'avenue du Port au fille n'est pas dimensionnée pour le passage d'une ligne de bus structurante a forte fréquence (trop étroite) et de plus il n'y avait que 3 passagers par service (très faible utilisation) le besoin est aujourd'hui couvert par MOBEA le service à la demande.	Non
@28	1	Particulier	MORIN Claude	DVA	Pour résoudre un peu le trafic voiture et le stationnement centre ville d'aix les jours de marché je vous suggère de créer un marché (bio ou pas) sur l'esplanade face aux nouvelles constructions de l'avenue Promenade du Lac. Ceci faciliterait grandement la vie des riverains qui ne vont plus au marché faute de stationnement. J'ai déjà suggéré cette solution aux nombreuses réunions de quartier sans échos ! Merci.	Le PDM n'a pas vocation à agir sur les activités économiques existantes mais sur l'amélioration de la mobilité induites par ces activitésLa demande est hors objet de l'enquête	Le fait, comme vous le proposez, d'offrir des services marchands au plus près des habitations peut permettre de limiter les déplacements. Néanmoins, cette proposition de marché sur l'esplanade avenue de la promenade du Lac doit recueillir l'avis de la Ville (Grand Lac et le PDM n'est pas compétent en la matière) et également celui des commerçants qui pourraient également ne pas souhaiter s'implanter là-bas.	Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@29	1	Particulier	LEBOUCHER Alain	TC-B	Pour les habitants de Drumettaz qui veulent éviter de prendre leur voiture pour aller en ville (pb de stationnement) et profiter des transports en commun existants il faut venir à pied à l'arrêt LA PESSE (en face le magasin Grand Frais) ou COLLEGE MARLIOZ . Serait il possible de dévier cette ligne par la route de DRUMETTAZ , LA PLACE DE L'HORLOGE ET LA ROUTE DES VERNES	L'observation porte sur une demande de modification du service actuel de transports en commun.La demande est transmise à Grand Lac qui a la compétence Mobilité mais à délégué la gestion des services à ATP Dev	La desserte que vous proposez engendrait un temps supplémentaire pour chaque service de 3 à 4 min. ce qui aurait pour conséquence de rendre moins attractive la ligne 2 par des temps de parcours augmenté et de baisser sa fréquence de passage ou d'augmenter son coût pour maintenir une fréquence équivalente.	Non
@30	1	Particulier	BOURDONNEAU Francois	A41	liaison aix les bains chambéryPour favoriser cette liaison et réduire les embouteillages et la pollution sur les bords du lac entre aix les bains et chambéry, il faudrait que l'autoroute soir gratuite entre grésy sur aix et chambéry.	La gratuité de l'A41 a été demandée par l'Atelier Citoyen dans la préparation du PDM.Elle n'a pas été retenue.Elle ne relève pas de la compétence Mobilité de Grand Lac.J'invite Grand Lac à préciser les raisons qui ont conduit à l'écarter	Le choix de la gratuité de l'A41 ne dépend pas de Grand Lac mais de l'Etat qui doit alors le définir avec les concessions d'autoroutes. Néanmoins, cette solution que vous proposez peut également engendrer une utilisation plus forte de l'automobile du fait de cette gratuité.	Non
@31	1	Particulier	LEBOUCHER Alain	CH- EP	La route de la PEISSE , entre les rond-points ENTREPOT DU BRICOLAGE et COLLEGE MARLIOZ est extrêmement passagère et dangereuse pour les piétons et cyclistes qui s'y aventurent : absence totale de cheminements . Des aménagements simples sont possibles , car ce quartier est à désespérer d'y venir faire ses courses à pied , ce qui est pourtant souhaitable voire nécessaire pour certains .	La demande de sécurisation concerne la commune de Drumettaz-Clarafondest transmise à Grand Lac pour prise en compte	Votre remarque sur le besoin de cheminements piétons et cycliste sur Drumettaz-Clarafond fait écho à différentes actions du PDM visant à améliorer la situation notamment en page 173 où dans l'action 1.7 les secteurs que vous identifiez le sont également sur la cartographie.	Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@32	1	Particulier	LIVET Véronique	TC-B	Merci pour nos enfants et petits enfants, de préserver les espaces encore vierges du secteur et pour cela, de développer très vite les moyens de transport collectifs, de faciliter les échanges de modalités, d'inciter par des liaisons efficaces et par un réseau maillé finement, le recours au transport collectif.Peut-on aussi inciter par une tarification revue, voire par la gratuité, sachant que la multiplication des infrastructures routières pour absorber les flux croissants de déplacements individuels, les effets sur la santé, génèrent des coûts "cachés " qui peuvent profiter au financement du transport collectif gratuit?	L'objectif du PDM est de stabiliser les flux de véhicules en développant les transports en commun et les transports alternatifs, ce qui génére d'importants coûts d'investissement.	Le PDM, comme vous le souhaitez, œuvre pour améliorer notamment les TC. La question de la gratuité est relativement philosophique car, il y a forcément un coût aux TC et donc un effort financier à répartir par l'impôt et/ou par la contribution des voyageurs. Si la gratuité pour les voyageurs est décidée par les élus de Grand Lac, alors les moyens financiers nécessaires au fonctionnement et développement des TC exprimé dans le PDM devront donc être financé par les impôts auprès des entreprises et des particuliers et il sera alors impossible de développer une offre supplémentaire, demandée par les usagers.	Non
@33	1	-	Elodie - Entrelacs	TC-B	Dans le cadre de votre enquête je voulais signaler que le service mobea est super, surtout pour les jeunes. Ca serait top de l élargir pour qu'il y ait plus d horaires.	La demande est transmise à Grand Lac qui dispose de la compétence Mobilité mais délègue la gestion des services à RATP Dev.	Merci pour votre retour sur Mobéa, votre remarque sera transmise aux services et aux chauffeurs. Dans l'action 2.1 il est bien souhaiter de continuer le développement de Mobéa	Non
@34	1	Particulier	Karine - Entrelacs	VPC	Afin de permettre à un maximum de personnes d'adhérer à un/des modes de déplacements autre que le véhicule personnel (très utilisé quand il y a des zones rurales ce qui est le cas sur Entrelacs) il serait intéressant :- pour faciliter les déplacements en vélo ou vélo électrique : avoir des voies vertes sécurisées (actuellement en projet entre Albens et Grésy sur Aix mais pas de date de finalisation confirmée / beaucoup de personnes vont sur Aix-les-Bains et la jonction Grésy-sur-Aix - Aix-les-Bains étant existante et sécurisée, ce serait très pratique et permettrait une activité sportive en même temps	Le PDM intègre la finalisation du Schéma Directeur Cyclable de Grand Lac (action 1.6). La liaison Albens/Grésy sur Aix esr classée "réseau structurant à court terme".J'invite Grand Lac à apporter toute précision sur le planning connu à ce jour.	la section entre Aix les Bains et Entrelacs fait parti de la Véloroute des 5 lacs qui est de la compétence de la Région. La section entre AIx Ies bains et Gresy-sur-aix est déjà réalisée et la section entre Gresy-sur-Aix et Entrelacs est en cours d'étude, sa réalisation est retardée par des problématique foncières et de traversée de zones humides, une étude environnementale va être lancée en 2025. enfin la section des Gorge du Sierroz va débuter au printemps 2025	Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@34	2	Particulier	Karine - Entrelacs	TC-B	développer une application qui permette de se déplacer de façon multimodale (train + bus avec un même ticket / réservation de covoiturage sur 1 même appli / recherche de trajet et paiement du ticket sur la même application, ...) ce qui permettrait aisément de voir aisément le moyen de transport le plus rapide et le plus adapté et de le payer/réserver. Développer et faire connaitre le système ECOV (https://www.ecov.fr/) qui est plus flexible que blablacar. Aujourd'hui pour trouver le meilleur moyen de se déplacer il faut :- consulter plusieurs applications , en faire la synthèse pour savoir quel est le meilleur moyen de déplacement.- prendre des tickets ou abonnements par mode déplacements, pas toujours rentabilisés,et il n'est pas difficile de programmer plusieurs déplacements.Mutualiser et avoir un tarif au nombre de kms peu importe le mode de déplacement serait intéressantPlus ce sera simple plus ce sera utilisé !	L'action socle de l'orientation n°3 du PDM "aller vers un syndicat mixte cohérent à l'échelle d'un bassin de vie" a conduit en 2024 à la création du SYMOS (Syndicat de la Mobilité de l'Ouest Savoyard), qui constitue la première phase d'une gestion future de la mobilité à l'échelle de l'unité urbaine Entrelacs-Aix les Bains-Chambéry-Montmélian.L'action 3.5 "faciliter le parcours des usagers de Grand Lac" avec les mesures suivantes à mettre en place: "continuer le développement du MaaS sur Grand Lac " (mobilité servicielle intégrant les services numériques) et " assurer l'interopérabilité avec les autres AOM vont dans le sens de la demande tout en précisant que la mutualisation de la fonctionnalité du paiement peut poser des difficultés du fait de plusieurs acteurs notamment lors de l'utilisation de plusieurs modes de transport sur un même trajet;La proposition de tarification au km est transmise à Grand Lac.	Vos remarques sur l'information // communication // simplification sont bien reprises dans le PDM avec les actions 3.4 sur la communication et 3.5 pour faciliter le parcours des usagers sur Grand Lac. Concernant, la tarification et sa simplification c'est un des objectifs du futur syndicat mixte prévue dans l'action socle de l'orientation n°3.	Non

ID Unique (Contribution)	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
R41	1	Particulier		PEM	Concernant les pôles extérieurs, mentionner aussi ceux de Belley/Culoz,Seyssel, Rumilly, Annecy.	Pour Action	Grand Lac ne dispose pas d'information sur le planning pour l'axe mentionné : la section entre Aix les Bains et Entrelacs fait parti de la Véloroute des 5 lacs qui est de la compétence de la Région. La section entre AIx les bains et Gresy-sur-aix est déjà réalisée	Non
R41	2	Particulier		VR	En chautagne, de nombreuses mesures prises pour limiter la vitesse de la circulation auto. Mais peu de solutions alternatives proposées .Et des temps de trajet significativement rallongés	constat de situation actuelle		Non
R41	3	Particulier		ST	Stationnements insuffisants aux abord des gares	Le PDM prévoit la mise en oeuvre de PEM (pôle d'échanges multimodaux au niveau des six gares sur le territoire de Grand Lac, avec, entre autres, le développement du stationnement voitures et modes actifs.		Non
R41	4	Particulier		TC-B	Offres importantes de TC et mode doux "intra-Grand lac" mais limitées, voire inexistantes vers les autres pôles attractifs	Le PDM prévoit la création d'un SERM (service Régional Métropolitain) pour des déplacements fréquencés entre Entrelacs-Aix les Bains, Chambéry-Montmélian, de même que des voies vertes et cyclables, qui vont bien au delà du périmètre de Grand Lac		Non
R41	5	Particulier		DO EP	Plan de mobilité- Projet arrête p18Ne pas oublier la maison de santé de Chindrieux très importante pour les Chautagnards, ainsi que les stades de Serrières et Chindrieux et la salle de Fortis(sport) à Serrières	Dont Acte		Non
@42	1	Particulier	GAURY Françoise	ST	Depuis mi-décembre : 2 arrêts de bus implantés sur RD1504 au niveau du RD point station service pour emprunter la ligne S02/A73 Chambéry-Yenne/Belley.Implantation dans partie haute du village donc nécessité de proposer un parking voiture à proximité et un parking sécurisé vélos pour permettre au plus grand nombre d'habitants d'emprunter cette ligne et contribuer ainsi à la réduction de la circulation de voitures vers Chambéry.	demande à transmettre au gestionnaire de la voie	Il n'y a pas le foncier disponible pour créer du stationnement voiture et/ou vélo. La réalisation d'itinéraire piéton est de la compétence communale et la demande sera transmise à la Ville.	Non
@42	2	Particulier	GAURY Françoise	CH- EP	Prévoir également un cheminement sécurisé dans le village pour ceux qui s'y rendront à pied.	La demande sera transmise à la commune de Bourdeau, compétente en matière d'aménagements piétonniers dans le village.		Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
R45	1	Particulier	René - AIX-LES-BAINS	A41	Ingénieur territorial à la SILB,CCLB PUIS CALB, retraité depuis 2007, M. Millet a travaillé pendant 10 ans sur le projet de contournement autoroutier de Chambéry (APS) ABC (anti bouchons chambériens).En 2022, un courrier de la directrice générale adjointe d'AREA à Lyon, concluait que l'APS était intéressant et pourrait constituer un document de référence si l'Etat décidait le lancement d'une étude d'opportunité d'un contournement autoroutier de Chambéry.En 2024, M. Millet a saisi le ministère adéquat par courrier, par le biais de Mme Ferrari, députée, avec copie au Préfet de la Savoie si ce projet pouvait se réaliser d'ici 2030(prochain JO), plusieurs questions et problèmes annexes pourraient se régler en particulier:- la saturation et la non conformité des 2 tunnels des Monts qui fonctionnent sans BAU,- le délestage du trafic sur le contournement autoroutier,- l'adossage du dossier de contournement et de la VRU dans le cadre de la négociation du Plan de Relance Autoroutier de 2015, la commission européenne s'étant positionnée sur l'adossabilté par allongement de la durée de concession- dans le cadre d'une nouvelle concession, l'Etat devait ,pour ce nouvel ouvrage très couteux (2,5millairds d'euros) y inclure la VRU et les tunnels des Monts, propriété de l'Etat et actuellement gérés par l'Etat.- Dans ce contexte, le coût n'affecterait en aucun cas le budget de l'Etat, puisque financé entièrement par le concessionnaire autoroutier- Avec ce projet, le tronçon existant entre Méry -Savoie Hexopole et le versant ouest de Voglans devrait être racheté par le département de la Savoie pour établir une rocade reliant toutes les zones d'actiité entre elles entre Méry et la Motte Servolex et de plus régler la déviation de la traversée de Viviers du Lac dont le trafic, avec la suppression du PN, ne cesse d'augmenter,- les bouchons récurrents entre Voglans/Savoie Technolac avec ses 3000 emplois nouveaux, les bouchons vers Aix les Bains/Drumettaz/ Tresserve devraient être pris en compte par cette rocade que le projet de déviation de Viviers du Lac ne règlera pas.	Le projet de contournement autoroutier de Chambéry est certes intéressant, mais il n'apparait pas comme projet connus au niveau du PDM dans les opportunités. Le plan de relance autoroutier de 2015 date de 10 ans: a-t-il été revu, abandonné?Quelle est la réalité actuelle de ce projet: prévu au Straddet, au Contrat de plan Etat-région? Les JO 2030 peuvent-ils être une opportunité pour réactiver ce projet?Je rappelle que Grand Lac par le biais du PDM a pour objectif d'organiser la mobilité sur le territoire de Grand Lac en prenant en compte les projets routiers connus en tant qu'opportunités, mais n'a aucune compétence concernant un projet de contournement autoroutier de Chambéry.La contribution, bien qu'intéressante, est de ce fait hors objet de l'enquête.	Hors périmètre de Grand Lac et aménagements routiers qui augmenteraient l'usage de la voiture	Non
R45	2	Particulier	René - AIX-LES-BAINS	TC-B	Naturellement, le covoiturage devrait se généraliser et les transports urbains des deux agglomérations de Chambéry et Aix devront être mutualisés, ainsi qu'une desserte cadencée Tram/train entre Montmélian et la Chautagne, ainsi que l'Albanais comme prévu dans le SCoT.La VRU, débarrassée de son trafic autoroutier, pourra accueillir les TC en parallèle avec la desserte cadencée citée précédemment.	Le covoiturage, le SERM , sont effectivement deux des axes de développement, entres autres du PDM	Pas de complément à la remarque de la CE	Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
R46	1	Particulier	BIDAULT	TC-B	Je constate que le bus ne fonctionne pas en centre ville. Il faut mettre sur pied une navette gratuite ou un bus qui desserve le centre ville d'Aix.	Cette personne venue en permanence fait le constat d'une absence de desserte en bus de l'avenue de Genève commerçante, les stations de bus les plus proches de l'avenue de Genève n'étant pas perçues comme des arrêts en centre ville.Cette demande pourra être transmise à qui de droit, Grand Lac , ben qu'ayant la compétence Mobilité, n'assurant pas la gestion du service de TC	Votre première remarque sur le bus au centre-ville d'Aix, le choix a été fait de favoriser les déplacements à pied depuis les différents arrêts présents au centre ville. La présence d'une navette "centre-ville" n'est pas prévue dans le PDM car les déplacements à pied et/ou en cycle sont possibles ici. Concernant votre remarque sur le stationnement, le fait de faciliter le stationnement de courte durée est déjà possiibe sur Aix grâce au stationnement payant qui favorise la rotation des véhicules. Mais si on allait sur vos propositions de pousser les bancs, le mobilier urbain, les poubelles tout en mettant les véhicules de livraisons en épi, on réduirait alors les cheminements piétons et le confort de leurs déplacements on faciliterait les trajets en automobile en hypercentre on rendrait la rue insécure notamment avec les mouvements de sortie des véhicules de livraisons stationner en épi. Votre comparaison avec Durmettaz-Clarafond sur le fait que la Ville d'Aix se meurt alors que d'autres grâce au stationnement vivent bien n'est pas en adéquation avec les remarques des habitants de cette ville qui demandent des trotoirs et aménagements cyclables pour rejoindre les commerces. De plus une ligne desservant le centre ville les jours de marchés a été mise en place : MObi Aix	Non
R46	2	Particulier	BIDAULT	ST	Je demande aussi que le stationnement de voitures puisse se faire en "épi" pour faciliter le stationnement de courte durée (pharmacie, banque, téléphonie, poste, marché, carrefour..)Il suffirait de pousser les bancs , les piquets verts, les boules vertes (qui sont une catastrophe), les poubelles etc qui permettrait un stationnement rapide et sortie de même, les livraisons en épi également qui éviteraient les livraisons sur la rue qui bloquent toute une file de voitures en montant et descendant qui bloque la circulation, les piétons qui traversent avec difficultés et peu visibles en plus.	La demande concerne essentiellement l'avenue commerçante de Genève.Le PDM n'a pas vocation à faciliter le stationnement en ville, mais au contraire à le réduire pour une incitation à l'usage des TC , modes actifs et modes doux.Une organisation des livraisons, à venir, est également prévue dans le PDM mais reste à organiser avec les professionnels concernés.		Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@47	1	Particulier	Stéphanie - Aix-les-Bains	PEM	Pour le développement de modes doux de transports il est nécessaire de développer grandement les parcs de stationnement avec relais bus/ vélos aux abords d aix les bains. La facilité de stationnement et de lignes de transports en commun/locations de velo/ parkinds securises pour les velos efficaces (horaires/ ligne sans detours immenses qui allongent le temps de trajet) vers le centre ville limitera l entrée des véhicules.	Le PDM prévoit (action 2.2) la mise en ?uvre de 6 PEM (pôles d'échanges multimodaux) répondant aux besoins de stationnement véhicules, vélos, dessertes train et bus	Merci pour votre retour sur Mobéa, votre remarque sera transmises aux services et aux chauffeurs. Dans l'action 2.1 il est bien souhaité de continuer le développement de Mobéa	Non
@47	2	Particulier	Stéphanie - Aix-les-Bains	DVA	Une réflexion sur des voies réservées aux bus, une sécurisation des vélos et piétons (trop de trottinettes vélos et véhicules sur les trottoirs) et l incitation pour ceux qui n ont pas de choix de favoriser les véhicules électriques ou hydrogène est à mener	Ces divers points font l'objet d'actions dans le PDM: actions 1.5; 1.7; 2.1		Non
@47	3	Particulier	Stéphanie - Aix-les-Bains	ST	L accès au lac en période de forte affluence touristique est problematique: pas de stationnement pour ceux qui veulent profiter de notre joyaux au point que les aixois et locaux ne s y rendent plus ou moins en période estivale.	Le PDM prévoit dans son action 2.1 de "travailler sur un renforcement des lignes estivales de desserte du lac en lien avec le développement d'une politique de stationnement payant des plages"		Non
@47	4	Particulier	Stéphanie - Aix-les-Bains	VR	La circulation avenue de saint simond est dé plus en plus dangereuse: des actions concrètes pour ralentir la vitesse (ralentisseurs sur les passages piétons ou il y a encore trop d accidents, feux qui passent au rouge en cas de vitesse trop importante, réflexion pour une mise en place à sens unique en concertation avec le boulevard des anglais...) seraient plus que bienvenues	Les aménagements de voirie demandés concernent la commune d'Aix les Bains, qui sera destinataire des modifications proposées		Non
@47	5	Particulier	Stéphanie - Aix-les-Bains	CH- EP	Et aussi et surtout, replanter des arbres dans nos avenues, remettre les trottoirs de façon à ce qu ils soient accessibles aux personnes handicapées contraintes de se déplacer dangereusement sur les voies de circulation.	L'amélioration des cheminements piétons et l'accessibilité à tous relèvent des actions 1.7 (territoire marchables) et 1.8 (favoriser l'accessibilité de tous) du PDM		Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@48	1	Partenaire socio-éco / organisation professionnelle	DELBART Franck	DVA	La Cellule Mobilité de l'USMB est une entité mise en place en 2022 pour coordonner/faciliter les actions prescrites dans le Plan Mobus (Mobilité de l'Université de Savoie). Elle est constituée d'un noyau dur (Représentants de la direction du patrimoine et services USMB, Agence Ecomobilité, Référents DDRSE), et s'entoure d'expert.es de terrain (l'USMB est sise sur 4 sites).Nous avons rédigé ce document de synthèse à votre attention, il résulte de réflexions, mesures et analyses de terrain. Il apparait clairement que les désaturations des voies RD 1504 et RD 1201 impliquent a la fois des aménagements (voies, sécurisations, signalétiques, zones multimodales), une révision profonde du foncier (aéroport), une communication de sensibilisation vers les usagers, en plus de politiques de renforcement des TC. nous mettons donc a votre disposition (en pj) - Document de synthese des propositions d'aménagements (moyen-long terme)- Note sur l'aménagement de l'Entrée Sud au Campus par la V63	Cette contribution décrit les réflexions conduites à l'échelle de l'USMB relatives à la mobilité sur le Campus à Technolac . Elle apporte un zoom sur les problématiques des usagers du Campus, et ce, à une échelle beaucoup plus précise que celle du PDM.Sa prise en compte pour analyse et cohérence avec le PDM est à étudier	Nous prenons note de votre contribution au nom de l'USMB, nous pensons que nombre des points soulevés ont été pris en compte dans le PDM et nous pourrons dans les années à venir continuer à travailler ensemble pour améliorer ensemble les conditions de mobilité sur Technolac.	Non
@48	2	Partenaire socio-éco / organisation professionnelle	DELBART Franck	VR	Document de synthese des propositions d'aménagements (moyen-long terme)Un plan MOBUS comportant 16 actions a fait l'objet d'une validation par le CA de l'USMB en avril 2024.Une synthèse des propositions d'aménagements avec :- pour le centre Campus: priorité vélos, parking voitures limité avec aménagements des voies du centre du campus en conséquence , renforcement-sécurisation du lien centre ville du Bourget (hébergement étudiants) -campus , parking réservé au covoiturage et accès à un parc élo libre service pour les passagers.- Accès périphérique: la désaturation des RD 1201 et 1504 est une priorité.Cela nécessite de repenser l'utilisation de l'aéroport (100 ha), permettant via des voies crées un transfert de transports vers l'est: 1 voie pour l'accès depuis le rond point de Villarcher, 1 voie pour l'accès depuis la gare de Viviers du lac, 1 voie depuis le nord d'Aix les bains	Le PDM est construit sur les infrastructures de voiries existantes et sur les projets de voiries connues actuellement.Les propositions de création de voiries au sein de l'emprise de l'aéroport , sont certes intéressantes, mais hors objet de l'enquête.Il est toutefois demandé à Grand Lac d'étudier ces propositions issues d'observations de terrain avec CGLE ou le département, dans le cadre de sa compétence aménagement.		Non
@48	3	Partenaire socio-éco / organisation professionnelle	DELBART Franck	PEM	- Document de synthese des propositions d'aménagements (moyen-long terme)Associé à la désaturation des RD1201 et 1504, vue précédemment, il est proposé la création de 3 centres multimodaux: l'un à Villarcher, les deux autres au Nord-Est à Viviers du lac, Aix les Bains.	Ces créations sont cohérentes avec les propositions de création de voiries vues précédemment mais ne concernent pas le projet actuel de PDM		Non
@48	4	Partenaire socio-éco / organisation professionnelle	DELBART Franck	VPC	- Note sur l'aménagement de l'Entrée Sud au Campus par la V63L'accès sud par la V63 (voie vélo) est fortement emprunté et présente une forte dangérosité: rocs, stationnement de voitures à proximité,manque de visibilité dans les deux sens,forte décliité, pas de marquage au sol, ni panneaux d'intersection.L'USBM propose un aménagement évitant aux flux entrants et sortants de se croiser et augmentant la visibilité.	La proposition, après analyse de sa cohérence avec les aménagements cyclables futurs sur le site du PDM est à étudier		Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@49	1	Partenaire socio-éco / organisation professionnelle	DELBART Franck	DVA	Dans le cadre de son plan d'action MOBUS (PDM de l'Université de Savoie), L'USMB a élaboré un Observatoire de la Mobilité, consistant en une veille sur l' état de santé de la mobilité des personnels étudiants et permanents de l'USMB (4 sites, 18000 personnes concernées, 6000 personnes sur Gd lac) ainsi que sur leur changement de comportement vers des mobilités dites douces ou actives. Cet Observatoire est un projet de sciences participatives a long terme mené par le LLSH (Laboratoire USMB de Recherche en Sociologie), et la Cellule mobilité (USMB), qui fera dès le début 2025 l'objet d'un dialogue avec les agglomérations (Gd Lac, Gd Chambéry, Gd Annecy) et leurs DSP pour notamment mieux préciser les chiffrages d'indicateurs auxquels ils pourront avoir accès. Le projet et en cours d'élaboration, avec une phase test début 2025. Un document du pré-projet est disponible sur demande.	dont acte	Pas de complément à la remarque de la CE	Non
@50	1	Particulier	AUCAGNE Marie	CV-AP	Favoriser le co voiturage avec des bornes et parking (comme pour monter à la feclaz)	Le développement du covoiturage: action 2.3 du PDM		Non
@50	2	Particulier	AUCAGNE Marie	VPC	Favoriser le vélo	le développement du vélo fait l'objet des actions 1.6, 2.4 et 2.5 du PDM		Non
@50	3	Particulier	AUCAGNE Marie	TC-B	Favoriser une meilleure ligne de bus	L'amélioration des lignes de bus fait l'objet des actions 1.5, 2.1 et 2.2 du PDM		Non
@50	1	Particulier	AUCAGNE Marie	CV-AP	Favoriser le co voiturage avec des bornes et parking (comme pour monter à la feclaz)	Le développement du covoiturage: action 2.3 du PDM		Non
@51	1	Particulier	Jean Baptiste - Brison-Saint-Innocent	VPC	Il faudrait créer une piste Cyclable entre Brison Saint Innocent et le Centre Vile d'Aix les BainsJe souhaiterai une piste cyclable Route de Saint Innocent , car à la fin de la voie Sarde , circuler à vélo devient très très dangereux .Ensuite avenue du grand Port , il faudrait condamner l'un des 2 trottoirs pour le réserver aux Cycles .J'Habite Saint Innocent , travaille à Aix et ne vient jamais en vélo ni au travail , ni à la Gare car la route est trop dangereuse De plus arrivé en ville quasiment aucun emplacement dédié pour stationner son vélo en Sécurité	Le PDM intègre la finalisation du Shéma Directeur Cyclable de Grand lac et dans le cadre de la mise en place de PEM, la réalisation de stationnements vélo sécurisés.J'invite Grand Lac a étudier la cohérence de la demande avec les aménagements à venir de la liaison cyclable Aix- Brison saint Innocent.	Dans le Schéma Directeur Cyclable de Grand Lac repris par le PDM, il est bien prévu un itinéraire cyclable entre Brison Saint-Innocent et Aix-les-Bains. Le PDM fixe également le besoin de de stationnement vélo sécurisé.	Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@52	1	Particulier	virginie - La Biolle	TC-B	Il faudrait des transports réguliers et plusieurs fois par jour entre Annecy (Rumilly)Albens, La Biolle Grésy et Aix et Chambéry; en car ou réhabiliter une gare dans la Biolle, pourquoi pas en bas de la côte. il existe des trains et des cars entre Albens et Annecy Il existe des trains entre Albens et Rumillyil existe des trains des bus entre Grésy et Aix mais RIEN entre LA BIOLLE et Grésy , même pas une piste cyclable digne de ce nom... et La Biolle restera encore lésée avec l'arrivée du Ter métropolitain...	Le PDM prévoit le développement de l'offre bus (action 2.1) sans toutefois , à ce stade, citer les axes concernés.J'invite Grand lac à préciser les améliorations qui pourraient être apportées pour la desserte de la Biolle.	Le développement des TC sur Grand Lac est prévu dans le PDM avec en action socle la création du syndicat de transport à l'échelle du bassin de vie et en action 2.1, pour développer l'offre bus. L'offre actuelle sur La Biolle est limitée et organisée en rabattement sur la gare d'Entrelacs notamment. Concernant les aménagements cyclables la desserte de La Biole est bien prévue dans le cadre du schéma directeur cyclable de Grand Lac et permettra ainsi un rabattement plus aisé des jeunes notamment vers la gare de Grésy.	Non
@52	2	Particulier	virginie - La Biolle	ST	De plus à 8h en semaine le parking de la gare de Grésy est déjà complet...	demande à transmettre au gestionnaire de la voie		Non
E53	1	Particulier	FRANCOISE CAGNON	DVA	J'habite en Chautagne -canton excentré de Grand Lac- Bien que des services aient été mis en place les contraintes géographiques et structures en place limitent encore nos déplacements il pourrait être prévu : - pour se rendre à Aix les Bains un service de bateaux équipé d'une remorque pour vélos reliant la Chautagne (la route du lac extrêmement dangereuse)	Le PDM s'est appuyé sur le développement des offres bus et train pour limiter l'usage de la voiture , compte tenu des infrastructures existantes et de la localisation des densités de population à desservir, ce qui n'exclut en rien une initiative parallèle de desserte bateaux si le besoin s'avérait être notable.	Les services de TC en navette sur le Lac ne répondent pas aux besoins des déplacements du quotidien pour relier le Nord et le Sud du Lac car les temps de parcours sont beaucoup plus importants que par la route. Seule une vocation touristique pourrait trouver une place ici notamment en période estivale	. Non
R54	1	Particulier	MILLET René	A41	Suite à madéposition du 18/12/2024, ci-joint la réponse de Mme La Ministre M FERRARI à mon courrier du 7/11/2024" Vous avez bien voulu me faire part de vos observations concernant le projet de contournement autoroutier de Chambéry.Je vous remercie pour ces propositions qui contribuent à nourrir la réflexion sur les enjeux de mobilité du bassin chambérien, notamment dans la perspective des jeux olympiques d'hiver de 2030"	Cette réponse associe bien la réflexion relative au contournement autoroutier à la perspective des JO de 2030, réflexion indépendante de celle du PDM.	Hors périmètre de Grand Lac et aménagements routiers qui augmenteraient l'usage de la voiture	Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
R55	1	Particulier	Jean-Paul - MOUXY	DO EP	La meilleure analyse du plan de mobilité de l'agglomération GRAND LAC est parfaitement résumée dans la synthèse de la mission régionale d'autorité environnementale:- le dossier ne démontre pas en quoi ce plan permettra d'atteindre les objectifs de baisse des émissions de polluants, de bruit, et de gaz à effet de serre.	La MRAE fait une analyse très critique du dossier de PDM à laquelle, j'invite Grand Lac à répondre dans mon PV de Synthèse	Une réponse a été faite pour l'avis de la MRAe	Non
R55	2	Particulier	Jean-Paul - MOUXY	URBA	Le Vice-président en charge de cette réflexion capitale pour l'avenir du territoire n'est autre que le Maire de Grésy sur Aix.Or, cette commune, et la manière dont elle est aménagée, symbolisent parfaitement tout ce qu'il ne faut pas faire, à savoir développer à outrance des zones commerciales en ne cessant de consommer du foncier et imperméabiliser les sols.La priorité est donc de stopper définitivement les constructions commerciales sur cet axe.	L'aménagement du territoire relève du SCoT et des PLUI, qui ont fait l'objet de concertations et d'enquête publiques, sur le territoire.Le PDM à pour objectif d'organiser la mobilité de la population de ce territoire en liaison avec les développements prévus par ces documents, tout en étant compatible avec le PCAET ayant également fait l'objet de concertation et d'enquête publique. Le PDM approuvé s'appliquera, en retour, aux PLUI, pouvant conduire alors à une meilleure maîtrise de l'urbanisation: action 3.3 mieux lier urbanisme et mobilité	Pas de complément à la remarque de la CE	Non
R55	3	Particulier	Jean-Paul - MOUXY	VR	Les conséquences de ces aménagements anarchiques sont désormais visibles non plus seulement aux heures de pointe, mais, en permanence, tout au long de la journée.Toutes les voies sont toujours encombrées, puis saturées, du nord au sud et d'est en ouest, et la traversée du secteur, emprunté également par de nombreux camions, est un véritable parcours du combattant.Autrement dit, la périphérie devient aussi encombrée, si ce n'est plus, que le centre ville d'Aix les Bains, ce qui est un comble puisqu'on ne cesse ainsi de reculer la saturation au plus grand détriment des exigences environnementales	Les actions du PDM ont pour objectifs de stabiliser les flux automobiles sur le territoire en développant l'offre de bus, le covoiturage et l'autopartage, les modes actifs et en créant un SERM et des PEM, afin de faciliter les déplacements de la population par des moyens autres que la voiture et ainsi limiter les phénomènes de saturation.	Que le trafic soit en augmentation sur l'entrée Nord d'Aix-les-Bains, c'est un fait mais d'aller laisser penser que le trafic est impossible à la trajectoire demandée heure de la journée et que l'on est sur un parcours du combattant il y a un pas que nous ne partageons pas. Les actions du PDM ont pour objectifs de changer les pratiques modales et l'ambition forte est de maintenir les volumes de déplacements automobiles de 2019 malgré l'augmentation démographique et d'emploi attendu (absorption de 19% des déplacements). Concernant les exigences environnementales les actions du PDM permettent d'être en accord avec les objectifs assignés aux transports par le PCAET, et ce, en suivant la trajectoire demandée à l'échelle nationale.	Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
R56	1	Particulier	Christine	TC-B	J'utilise régulièrement la ligne n°2 en partant de Grésy en direction d'Aix les Bains. Il y a plus de bus depuis plusieurs mois, merci, mais ils sont souvent bloqués dans la circulation (gare d'Ais les Bains, ou rond point d'accès à l'échanger, aussi au rond point de la .....)On est envahi par les camions de Rumilly ou autre.Sur Chambéry, le bus est prioritaire avec par exemple des feux spéciaux.Est-il prévu d'en installer? Merci	L'action 1.5 du PDM prévoit d'aménager la voirie pour améliorer la performance des lignes fortes du réseau bus (priorisation aux feux, priorisation aux giratoires et créations de couloirs réservés bus), sans toutefois préciser les lignes concernées.J'invite Grand Lac à préciser si la ligne n°2 pourrait être concernée;Par ailleurs la réalisation du SERM entre Grésy , avec des cadences régulières aux heurs de pointes, permettra à terme d'apporter un service complémentaire entre Grésy et Aix	Comme vous pouvez le voir dans le PDM, l'axe entre Grésy et Aix et notamment mis en avant dans l'action 1.5 pour favoriser la circulation des bus, donc la ligne 2 est bien prise en compte.	Non
R57	1	Partenaire socio-éco / organisation professionnelle	VIVET Dominique	A41	Echangeur de Grésy sur Aix saturé. les élus ont-ils une solution?Vivet Dominique (entreprise Vivet Bois.	La commune de Grésy sur Aix travaille actuellement à un projet d'amélioration de la sortie de l'échangeur autoroutier de Grésy avec mise à 2 voies du premier giratoire et sécurisation des circulations cyclistes	Pas de complément à la remarque de la CE	Non
R58	1	Particulier	MOSSO FOSSO Sandrine	A41	Le projet de sortie de St Girod est-il toujours d'actualité? L'échangeur de Grésy sur Aix est saturé.	La création d'un échangeur sur l'A41 à Entrelacs (aire de St Girod) fait partie des projets routiers cités dans l'action socle du PDM, sur laquelle s'appuie la déclinaison du PDM, sans pour autant être intégrée au PDM, Grand Lac n'ayant pas la compétence pour cet aménagement.	Pas de complément à la remarque de la CE	Non
@59	1	Particulier	WEIDMANN Virginie	TC-B	idem obs n°52			Non
@60	1	Particulier	MAIRE Denis	TC-B	Concernant les lignes de bus qui empruntent les rues Georges 1er, chemin de St Pol , la taille des bus n est pas du tout adapté à la taille de ces rues! Et lorsque que 2 bus se croisent c est pite encore en plus ces bus ne sont que peu remplis: du gâchis et des encombrements sur ces rues.	L'observation porte sur une insatisfaction du service actuel de bus.Elle est transmise à Grand lac qui dispose de la compétence mobilité mais délègue la gestion des services à RATP Dev	Le transporteur est tenu de mettre en place un matériel roulant adapté aux voies desservies par la ligne. Ainsi, si les bus ne pouvaient pas passer sur les rues mentionnées le matériel roulant aurait été adapté. Sur la taille des bus, c'est la période de pointe sur la ligne qui détermine la taille du bus concerné. Ce n'est pas parce que des bus vous semble vide à certaines périodes horaires qui ne sont pas plus chargés au niveau d'autres arrêts de la ligne et à d'autres périodes horaires. Pour votre remarque sur la tarification du centre aquatique cela n'est pas l'objet du PDM de Grand Lac.	Non
@60	2	Particulier	MAIRE Denis	DVA	Concernant le centre aquatique d aix les bains pourquoi il n existe pas de tarifs spécifiques pour les habitants de l agglomération Calb svp?	Hors objet de l'enquête		Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@61	1	Particulier	COPPEL Yves	TC-B	Le plan de mobilité doit prendre en compte aussi dans ces priorités le vieillissement de la population et plus particulièrement toutes les catégories de personnes à mobilité réduite ainsi que le personnes âgées,Si l'on souhait que ce plan de mobilité concerne toutes les types de populations et que ces populations spécifiques puissent se maintenir dans leur domicile en pouvant se déplacer,Plusieurs pistes peuvent - être étudiées et mises en ?uvre :Mobea : création d'un point d'arrêt Mobea Transport à la demande, supplémentaire adapté dans tous les hameaux et lieux-dit non desservis par une ligne existante,Et ou - S'inspirer de T.S.A. : Trans - Service Association Association Albertvilloise de transport à la demande de personnes à mobilité réduite temporairement ou définitivement - par exemple : transport de personnes handicapés vers leur lieu de travail ESAT ,,,, Et de personnes âgées,Généralisé dans plusieurs communes de l'agglomération par la communauté de communes,Et ou - Fourniture d'un chéquier de bons de transports pour ces populations spécifiques en partenariat avec ds taxis,	Le PDM, dans son action 1.8 intègre la poursuite du programme du Sd'Ap de 2015, sans aller au delà.Toutes propositions , notamment celles appliquées dans des collectivités territoriales voisines méritent d'être étudiées.	L'accessibilité fait partie intégrante du PDM avec, outre une annexe spécifique, l'action 1.7 pour œuvrer pour un territoire marchable qui s'inscrit dans cette dynamique, l'action 1.3 sur la pacification qui permettra une meilleure cohabitation modale, l'action 1.8 pour favoriser l'accessibilité de tous ou encore l'action 2.1 pour développer l'offre de bus où Mobéa que vous citer et clairement indiqué également en terme de développement. Concernant les exemples cités dans d'autres agglomérations, pour Albertville, c'est une association et donc pas une collectivité qui a mis en place ce service, et sur les bons de transports, Grand Lac n'a pas opté pour ce système qui est très dur à contrôler pour éviter les abus. Mobéa dessert tous les arrêts scolaires et présente donc un maillage très fin (la grande majorité des tous les hameaux est desservi ou ont une desserte proche). en 2025, le service Mobilité de Grand Lac va réaliser une étude (stagiaire fin d'étude bac 5) sur 5 mois sur le sujet des personnes en perte de mobilité qui ne peuvent de se déplacer jusqu'aux points d'arrêts du réseau Ondéa (quantification de la population et proposition de solution complémentaires	Non
@62	1	Particulier	LOPEZ Marie Françoise	VR	La circulation sur l'avenue du grand port est incessante alors que d'autres rues sont même fermées à la circulation.il faudrait revoir le plan de circulation.De plus' les trottoirs sont abîmés et jamais refaits, c'est dommage pour l,une des plus belles avenues qui mènent au lac.	Le plan de circulation dans Aix les Bains relève de la commune.la demande lui sera transmise.La réfection des trottoirs est noté mais est hors objet de l'enquête.	Votre remarque sera transmise à la Ville qui est compétent sur les sujets de plan de circulation et d'aménagement de trottoirs. Le PDM de Grand Lac cible notamment le besoin de développer les aménagements à destination des piétons dans différentes actions.	Non

ID Unique (Contribution)	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Comment--aires Grand Lac	Modification PDM
@63	1	Particulier	BOURDEAUX Dominique	VR	Sécurisation de la sortie Nord-Ouest du Bourget du Lac.Deux points noirs dans le secteur de la rue des Tournelles aux abords de la route du tunnel :-la voie centrale de présélection de cet axe est périlleuse lorsqu'il s'agit de rejoindre le quartier des Tournelles. Celui-ci constitue une sorte de lieu-dit, avec une dizaine de familles et autant de jeunes scolaires. La libération de la vitesse de 50km/h à 90, se fait subitement en arrivant à ce quartier, le doublement de la première voie(à droite) est tentant alors que les véhicules locaux de ce quartier stagnent un certain temps sur la voie centrale avant de pouvoir tourner, aux heures de pointe de plus en plus élargies.Quelle proposition ? Appliquer la limitation de vitesse de la ville du Bourget jusqu'aux dernières maisons (au delà du quartier des Tournelles++++), attirer l'attention des conducteurs sur ce quartier (bandes réfléchissantes sur le quai central qui permet de tourner), verbaliser les excès de vitesse (ou apposer une signalisation ferme, ou pédagogique ...), annoncer ce croisement à vitesse modérée à ceux qui quittent Le Bourget, feux clignotants, éclairage publique etc. Les accidents ne sont pas rares et les vélos particulièrement exposés.De notables efforts et travaux ont été entrepris par la commune et nous en découvrons les limitations à 50 (panneau scintillant et avertissement pédagogique) mais toujours dans la descente vers le Bourget, bien en dessous du secteur dont nous parlons et qui reste non considéré et non protégé.	Les difficultés observées et les propositions relèvent de la compétence du département, gestionnaire de la RD 1504.J'invite Grand Lac à les transmettre au service compétent.	Nous prenons note de votre demande de sécurisation de l'intersection et transmettrons vos éléments au CD 73 qui est compétent en la matière. Comme vous le notez l'intersection se situe hors agglomération ainsi, il n'est pas possible à date de fixer une limitation à 50 Km/h, il convient alors que la Ville voit avec le Département pour déplacer la limite d'agglomération. Concernant la demande de desserte complémentaire en Transport collectifs les services de Grand Lac regarderont ce qui est réalisable sans détériorer l'offre en place.	Non
@63	2	Particulier	BOURDEAUX Dominique	TC-B	es besoins en déplacements pour transports scolaires se déploient à toute heure. En effet, à défaut de navette venant de Bourdeau, ou/et d'arrêt du car du département venant de Yenne, les adolescents n'ont aucune autonomie pour rejoindre les bus à l'arrêt << plage >> ou Technolac ou remonter chez eux. Les aller-retours des voitures des familles sont un non-sens, pollution et consommation de temps et d'énergie. << L'enfermement >> des jeunes de ce quartier est décalé par rapport au désir d'ouverture à tous des activités de la commune.Quelle proposition ? La navette à la demande qui s'arrête à la hauteur du << Grand Caton >>, si elle ne peut en descente rejoindre le quartier des Tournelles, peut-elle être substituée par celle qui descendrait de Bourdeau sur son retour vers Le Bourget ? Elle rendrait service tant aux jeunes qu'aux retraités qui sont bien incapables dans la vie courante de rejoindre l'arrêt du Grand Caton (100m de dénivelé positif et 700m de distance environ).	Le PDM cible une offre de bus améliorée essentiellement pour les lignes fortes desservant une grande densité de population. Le cas de la desserte des hameaux à faible population est problématique.La proposition d'un arrêt supplémentaire sur une navette déjà existante est, par contre, à étudier.J'invite Grand Lac à la transmettre au service compétent.		Non
@66	1	Particulier	Odile - Viviers-du-Lac	APT	Nuisances sonores et de pollution provoquées par le fort trafic aérien de l'aeroportRotations pouvant atteindre plus de 30 le samedi et dimanche, pollution sonore inacceptable pour favoriser les riches anglais et autres nationalités, et pas de deserte pour les savoyards vers des destinations utiles . Dépôt de carburant sur les barques et les terrasses de notre maison que se passera t'il si le JO de 2030 sont confirmés? Ce sera encore pire et le trafic va déjà crescendo	Si le PDM se doit de prendre en compte la mobilité et les nuisances générées par l'aéroport, et ce , en partenariat avec le gestionnaire, ce n'est pas son rôle de mettre en cause les activités économiques existantes sur le territoire. Cela relève des documents d'aménagement et d'urbanisme.	Pas de complément à la remarque de la CE	Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@67	1	Particulier	Henri Marcel - La Ravoire	URBA	même si il est fortement contesté et sera probablement fortement réduit ou même abandonné au profit d'une densification de l'existant, le vieux projet d'extension de la ZAC 3 Technolac créerait des milliers d'emplois. Pour ne pas rajouter encore de l'encombrement et de la pollution automobile sur ces secteurs d'accès déjà fortement saturés, pas de mesures efficaces en transports en commun, covoiturage ou 2 roues à la hauteur et à court terme. Simplement des projets de long terme, non encore finançables. est-ce acceptable et raisonnable ?	L'aménagement de la ZAC 3 s'étalera jusqu'en 2028, laissant le temps au PDM de mettre en ?uvre la liaison en site propre de desserte de Technolac par le SYMOS créé dès mars 2024 et opérationnel.Par ailleurs, les études prises en compte dans le cadre de l'enquête publique de la ZAC 3 de Technolac qui s'est déroulée en juin -juillet 2024 ont mis en évidence que les mesures associées à la réalisation de la ZAC3 en matière de mobilité, conduisent à un projet qui aura un impact limité sur le réseau routier.Le SERM, retenu par le Ministère des transports en juin 2024 fait l'objet d'une convention avec l'ensemble des partenaires concernés pour une évaluation des coûts tout mode de déplacement fin 2025.La progressivité des aménagements et la mobilisation déjà présente des partenaires devraient conduire à une maîtrise de la mobilité à moyen et long termes	Le PDM permet fixe les actions pour améliorer les déplacements du quotidien à court terme que ce soit pour les piétons, les cyclistes, le covoiturage ou les usagers des transports en commun contrairement à ce que vous indiquez. Concernant le SERM notamment, il est indiqué en action socle dans le PDM comme un projet en cours avec des résultantes positives sur le territoire. Concernant l'avenir de l'aéroport en 2029, ce n'est pas Grand Lac qui est compétent mais le département donc les scénarios que vous souhaitez ne sont pas possible à réaliser sans une décision du département sur cet aéroport.	Non
@67	2	Particulier	Henri Marcel - La Ravoire	ZFE	-quid des effets de la ZFE sur ce secteur et des mesures de compensations et d'aide aux reports modaux moins polluants et climatiquement acceptables ?	La ZFE fait l'objet d'une consultation du public par voie électronique du 6 au 31 janvier 2025 sur le site de Grand Lac et devrait être applicable en avril 2025.Elle ne concerne dans une première phase que les véhicules non classés. L'ensemble des modalités associées (dérogations mesures...) sont précisées dans le dossier de consultation sur le site de Grand Lac		Non
@67	3	Particulier	Henri Marcel - La Ravoire	APT	peu de développement concernant les scénarios pour l'avenir de l'aéroport en 2029, avec ses impacts négatifs pour les riverains, son impact climatique déraisonnables, son utilité publique et sociale très contestable (sert à une infime minorité qui pourrait se déplacer autrement). Son arrêt et sa reconversion permettrait de conserver les riches terres agricoles menacées par le projet ZAC 3 Technolac, de réduire des flux de transport, et d'offrir des opportunités pour améliorer des accès transports en commun attractifs car en site propre.	Si le PDM doit prendre en compte la mobilité et les nuisances générées par l'aéroport, sa remise en cause ne relève pas du PDM, mais des documents d'aménagements et d'urbanisme.		Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@68	1	Particulier	Gabriel - Aix-les-Bains	ZFE	Cette enquête est menée afin de définir des Zones à Faibles Emissions de CO2 ? Quelles seront les conséquences pour les personnes ayant un véhicule avec un critair 3,4,5 et n'ayant pas les moyens de le remplacer? Il faut réfléchir et poser des dérogations pour ces personnes , ainsi que ceux qui ne voudront pas investir dans un véhicule électrique ou hybride car ces solutions ne changeront rien à l'évolution du climat . Nous gâchons beaucoup d'argent en études de toutes sortes pour des résultats complètement dérisoires. Au lieu que chaque regroupement de communes et communautés agissent indépendamment , pourquoi ne pas faire un référendum national . A mon avis , le réchauffement climatique et simplement une évolution de la terre, au moyen âge , il n'y avait pas d'industries ni de véhicules thermiques et cela n'a pas empêcher les famines dû aux sécheresses . Les fleuves français se traversaient à pieds secs.	L'établissement de la ZFE a pris du retard etn'a pas été incluse dans le PDM de Grand Lac.La ZFE fait l'objet d'une consultation du public par voie électronique du 6 au 31 janvier 2025 sur le site de Grand Lac et devrait être applicable en avril 2025.Elle ne concerne dans une première phase que les véhicules non classés. L'ensemble des modalités associées (dérogations mesures...) sont précisées dans le dossier de consultation sur le site de Grand Lac	Cette enquête publique comme son nom l'indique et les différents documents l'atteste a pour objet le plan de mobilité de Grand Lac et en aucun cas de définir les ZFE.	Non
E69	1	Particulier	SERGE BERLIOZ	VR	cf observation n°71	cf obs n°71	-	Non
@70	1	Elu / collectivité	CARROZ Le Guellec	TC-B	Le plan actuel des mobilités en transports en commun ne tient pas du tout compte des trajets Le Bourget-du-Lac La Motte Servolex aucune ligne ne dessert le centre ville des deux communes de la plage et de Technolac et pourtant cela représente des trajets quotidiens sur le territoire pour beaucoup d'habitants.Tous les enfants du Bourget du Lac vont au collège à la Motte Servolex et de fait les familles recherchent des médecins des orthodontistes des cours de musique des activités et vont faire leurs courses à la Motte Servolex cela TOUJOURS en voiture. Seuls les enfants ont un bus matin et soir à midi le mercredi. De plus il faut tenir compte de la géographie et des Hameaux du Bourget-du-Lac dans la réflexion. De nombreux parents sont obligés de mettre en place des organisations de covoiturage dans les Hameaux ce qui est bien en soi mais cela vient compenser un service qui ne répond pas à la demande et aux besoins. La problématique de Technolac est également à considérer quand on axe la réflexion sur une voie dédiée aux bus en provenance de Chambéry il faudrait aussi réfléchir à cette voie pour les Motterains travaillant à Technolac	Le PDM dans son action 2.1 prévoit de développer l'offre de bus , sans préciser, à cette échelle, quelles lignes.Le Syndicat de la Mobilité de l'Ouest savoyard crée en mars 2024, regroupant Grand Chambéry, Grand Lac et Coeur de Savoie a pour vocation de coordonner les offres de transport sur l'unité urbaine, ce qui pourrait permettre des liaisons entre communes de collectivités territoriales différentes.J'invite Grand Lac à préciser les éléments connus à ce jour sur ce point	Votre remarque sur les besoins de déplacement en TC notamment entre le Bourget-du-Lac et la Motte-Servolex montre les limites actuelles des systèmes de TC dans le bassin de vie. En effet, les limites adminsitraves de compétence des autorités en charge des mobilités montrent par votre exemple les difficultés qui peuvent en découler pour la population. C'est pourquoi, au sein du PDM, la création d'un syndicat mixte à l'échelle du bassin de vie est prévue pour notamment mieux articuler la desserte de TC en fonction des besoins des habitants et ce, au-delà des seules limites administratives.	Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
E71	1	Particulier		VR	Le secteur de Chautagne est considéré difficile et dangereux car desservi :-par la route principale qui longe le lac du Bourget très empruntée au quotidien et encore plus par les touristes avec l'attrait de Chanaz et du lac (plages Chatillon et Conjux)les accès y sont difficiles et stationnement compliqué -ou par la route de la Chambotte très vertigineuse , étroite et enneigée l'hiver .(interdite aux véhicules de plus de 6 m) La route principale du lac est très sinueuse , très étroite par endroits et sous la falaise qui s'effrite régulièrement (avec chute de pierres) puis est coupée par des passages à niveaux , avec de nombreux passages de trains entre Culoz et la Savoie qui circulent très vite . Les jonctions routières sont souvent coupées durant de longues périodes lors des fortes et fréquentes précipitations .(débordement du Rhône et éventuellement du lac) puis chutes de pierres ou rochers . Les très nombreux cyclistes qui l'empruntent sont en Insécurité permanente étant donné qu'il n' existe pas de véritable piste cyclable continue (coût exorbitant.!)Les passages à niveaux sont très glissants . Les cyclistes roulent vraiment en Danger au milieu d'un flot de véhicules qui les frôlent . Nombreux accidents très graves et mortels sont à déplorer chaque année. La candidature proposée à L'Unesco de la plage par Chindrieux (Chatillon) pourrait amplifier ces flux .Les plages étant déjà bien saturées.	Le PDM prend en compte ces difficultés et propose de faire de la gare de Chindreux, un PEM (pôle d'échanges multimodal) avec une offre plus importante de trains, afin d'offrir d'autres alternatives à la route pour les habitants de la Chautagne.Par ailleurs, dans le Schéma Directeur Cyclable, intégré au PDM, la voie le long du lac est classé comme réseau structurant à long terme, ce qui génèrera des aménagements cyclables dans le futur.	Le PDM n'est pas un document d'urbanisme comme le PLUi il doit prendre comme invariant les besoins de logements. Dans le PDM, l'action 3.3 fixe notamment les objectifs pour mieux lier urbanisme et mobilité. Pour la Chautagne, le schéma directeur cyclable de Grand Lac, repris dans le PDM permettra une meilleure accessibilité en cycle, les politiques de stationnement aux abords des plages organisera et facilitera un meilleur covoiturage, le développement des TC et également ciblé dans le PDM, le développement de pôles d'échanges, d'aires de covoiturage, ainsi la Chautagne n'est pas oublié dans ce plan de mobilité.	Non
E71	2	Particulier		URBA	Sans compter sur le projet d'étalement urbain porté par Grand Lac (qui semble être aussi , en même temps AOM) qui a pour but d'étendre la banlieue de Aix Les Bains en construisant par un projet OAP 750 logements en Chautagne dont plus de 160 logements à, Chindrieux et va générer un surplus de circulation . Ce projet OAP a reçu de nombreux avis négatifs et réserves par plusieurs organismes d'Etat (Inao, Cdpenaf ...) et Ddt et Mrae concernant la sécurité des routes et la concentration de population par étalement urbain . La Chautagne ne propose pas d'emploi car peu développée au niveau économique (avis confirmé par Mme le maire de Chindrieux) et donc les centaines de véhicules circulant entre la future zone >> dortoir << de Chautagne pour rejoindre les zones d'emplois de Aix les Bains , Chambery , Genève ne feront que aggraver cette situation d'insécurité sur les routes et de problème de pollution . Le projet OAP prévoyant 30 % de logements sociaux nécessiterait des transports collectifs en plus grand nombre .	Le PDM, dans son action 3.3 " mieux lier urbanisme et déplacements prévoit d'intégrer dans le PLUiHM de Grand lac , une réflexion sur les liens urbanisme/mobilité à travers des pistes de travail sur la thématique transports/ouverture à l'urbanisation par le biais d'une réflexion transversale type" contrat d'axe" par des traductions règlementaires type "OAP déplacement/mobilité: favoriser le développement de l'urbanisation sur les secteurs desservis, en projet de desserte TC ou faciles à desservir...		Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@72	1	Particulier	Monika - Viviers-du-Lac	APT	NUISANCES SONORES LIEES AUX AVIONSNous sommes de plus en plus indisposés par le bruit des avions, surtout en été.La société qui dépose les parachutistes, parfois jusqu'à 20 ou 30 rotations par jours, surtout les jours de beau temps lorsqu'on est dehors.Ce bruit indispose des milliers de riverains pour le plaisir de qques personnes seulement.Par ailleurs, ce Pilatus Porter consomme beaucoup, en particulier parce'qu'il n'est qu'en phase ascendante et descendante (piquée) et diffuse sa pollution au kérosène sur nos jardins.Restreindre ou interdire cette pratique serait une grande victoire	La nature et la localisation des activités relèvent des documents d'urbanisme et éventuellement des conditions d'autorisation environnementales préfectorales.La contribution est hors objet de l'enquête	Le PDM n'a pas pour objet de fixer les autorisations d'exploitation de tel ou tel société en lien avec l'aéroport, vous devez vous rapprochez du département compétent en la matière.	Non
@73	1	Particulier	BOGET Daniel	A41	* Habitant Aix les Bains depuis bientôt 25 ans je ne peux que constater la dégradation des conditions de circulation. Les difficultés qui existaient déjà chaque soir au bord du lac sont maintenant les même au bord de l'hippodrome. La gratuité de l'autoroute au moins de Chambéry à Grésy/Aix semble s'imposer.	La gratuité de l'autoroute entre Chambéry et Grésy sur Aix, proposée par l'atelier citoyen, n'a pas été retenu dans le PDM.Elle pourrait constituer "un aspirateur" à voitures qui va à l'encontre de la stabilisation de la circulation automobile sur le territoire, objectif du PDM.Pour réduire la circulation en ville,le PDM prévoit une offre développée de bus et la mise en oeuvre d'un SERM offrant une desserte cadencée par rail entre Grésy et Chambery entre autres.	L'augmentation démographique du territoire a eu pour conséquence une augmentation des flux de déplacements, et notamment en voiture. Votre constat est partagé dans le diagnostic du PDM, ce dernier se fixe comme objectif d'absorber la nouvelle croissance démographique prévue sans augmentation des flux automobiles, mais la solution que vous proposez de gratuité de l'autoroute, outre qu'elle est uniquement de compétence de l'Etat, aurait pour incidence une augmentation de l'usage de l'automobile qui entrainerait des nuisances notamment environnementales non compatibles avec les objectifs assignés à un PDM. Concernant les différentes propositions que vous faites sur le développement du réseau de bus, la sécurisation des aménagements cyclables elles sont bien prises en compte dans le PDM.	Non
@73	2	Particulier	BOGET Daniel	VPC	Le développement de la circulation des vélos passe par la création d'itinéraires sécurisés mais aussi par la réduction de la circulation des voitures.	Le PDM prévoit la finalisation du Schéma Directeur Cyclable de Grand , en parallèle de la stabilisation des flux routiers, par mise en oeuvre d'une offre développée de bus, du SERM et du développement du covoiturage et de l'autopartage.		Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@74	1	Particulier	Michel - Aix-les-Bains	TC-B	Des Bus Aix-les-Bains / Chambéry seraient les bienvenus....	Le SYMOS crée en mars 2024 a pour vocation de coordonner les actions et aménagements relatifs à la mobilité entre Grand lac et Grand Chambéry.Le SERM permettra d'assurer, à terme, des dessertes cadencées par train entre ces deux pôles, entre autres.	Ils existent déjà une ligne de train entre Aix et Chambéry et dans le PDM l'action 2.1 pour développer l'offre de bus, fixe notamment des objectifs de desserte bus en direction de Chambéry en lien avec la mise en œuvre d'un syndicat mixte à l'échelle du bassin de vie.	Non
@75	1	Particulier	PR Christine	VPC	Bjr, je le déplace à vélo de St innocent à Aix pour aller travailler. Quelques remarques :- poursuivre le développement des pistes cyclables et le tracé en dehors des axes de circulation : poursuivre la voie sarde en continuité, permettre pour les vélos le chemin de la roseliere en double sens, ce qui nous sort du trafic.- imaginer un aménagement de l'avenue du gd port pour les vélos (je prends les routes annexes pour éviter ce secteur trop dangereux)	Demandes concrètes relatives à l'amélioration de la circulation cycliste, à étudier dans le cadre de la réalisation du Schéma Directeur Cyclable de Grand lac	Vos suggestions trouvent largement leur écho au sein du PDM, que ce soit pour le développement des pistes cyclables avec le schéma directeur cyclable de Grand Lac repris par le PDM, le développement de l'offre de bus dans l'action 2.1, de penser global Chambéry // Aix avec l'action socle sur le syndicat mixte à l'échelle du bassin de vie,... par contre la réduction du trafic aérien n'est pas l'objet du PDM pour un aéroport de compétence départementale.	Non
@75	2	Particulier	PR Christine	TC-B	- penser augmentation des transports en commun en même temps que la construction de nouveaux logements.- développer les transports en commun vers les stations	Le PDM prévoit de mieux lier urbanisme et déplacements (action 3.3) et d'améliorer la desserte été/hiver du Revard (action 2.1).La desserte des stations au delà du territoire de Grand lac ne relèe pas du PDM.		Non
@75	3	Particulier	PR Christine	CV-AP	- proposer une voie de covoiturage pour St innocent très mal desservi	Demande concrète à étudier dans le cadre de la réalisation du PDM		Non
@75	4	Particulier	PR Christine	TER-SERM	- développer la fréquence des trains vers Chambéry -- penser global Chambéry et Aix pour éviter l'usage intensif de voitures le long du lac	C'est le rôle du SERM validé en juin 2024 et du SYMOS créé en mars 2024.		Non
@75	5	Particulier	PR Christine	APT	- réduire le trafic aérien voire le supprimer au profit de lyon et Genève	Le maintien des activités aéroportuaires ne relève pas de l'enquête PDM		Non
@76	1	Particulier	CUDRAZ Huguette	TC-B	Trop peu de bus desservant la commune de Voglans pour se rendre sur Chambéry en étant de surcroît une personne âgée	La création en mars 2024 du SYMOS a pour vocation de coordonner les TC entre Grand Chambéry et Grand Lac, pouvant éventuellement améliorer cette liaison si nécessaire.	Dans le PDM, il a été indiqué le souhait de développer une nouvelle halte ferroviaire à Voglans et le renforcement de l'offre de bus est indiqué notamment pour Mobéa.	Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@77	1	Particulier	PEYBERNES Christelle	APT	AEROPORT : Il est regrettable que le PDM ne traite pas de l'aéroport. Parce que son utilisation n'est pas neutre en matière de pollution (GES et autres polluants) et il est ainsi inacceptable de minimiser systématiquement son rôle ou son impact dans les documents de projection d'organisation du territoire (SCOT, PLUI, PDM...), voire même d'occulter cette infrastructure (PCAET), que ce soit sur le bassin Grand Lac, Grand Chambéry et même au niveau du département.Les effets sont les suivants avec différents impacts influent sur le PDM:- Impact Pollution - Impact Pollution + encombrement des infrastructures routières- Impact sécurité :Il faut donc requestionner l'utilité publique de cet aéroport et son fonctionnement et le mettre en face de ces constats : retards systématiques, impraticabilité (remise en question de la sureté) durant le brouillard ou des vents importants, pollution des avions et des sources aux sols, densification du trafic routier aux heures les plus problématiques.	Si le PDM se doit de prendre en compte la mobilité engendrée par l'aéroport, en partenariat avec son gestionnaire, l'utilité de l'aéroport ne relève pas du PDM, mais des documents d'aménagements et d'urbanisme.	L'aéroport n'est pas occulté, il est bien identifié dans le diagnostic mais en termes d'actions dans le cadre du PDM il n'a pas sa place. Le législateur a souhaité qu'un PDM s'attache aux déplacements du quotidien, hors, l'aéroport n'a plus de liaisons quotidiennes et seules la desserte touristique et d'affaires est en place. Cet aéroport n'est pas de la compétence de Grand Lac (mais du département de la Savoie), ainsi, vos remarques ne peuvent être prises en compte dans le PDM qui ne pourrait mettre en place aucune action en la matière et son utilité ou non ne peut être tranché dans cette enquête publique ou dans le PDM. Concernant vos remarques sur les TC, le PDM partage avec vous l'objectif d'offrir des TC plus efficaces et rapides et différentes actions sont ainsi présentes dans le PDM.	Non
@77	2	Particulier	PEYBERNES Christelle	CH- EP	Il faut aménager de vrais trottoirs en zone rurale pour permettre aux piétons de marcher.	Demande de principe qui nécessite d'être précisée .	Cela renvoi à la compétence voirie qui est aux communes actuellement, mais c'est un vrai sujet de fond sur les 2 compétences et sur l'échange / pédagogie / ingénerie à apporter peut être aux communes par Grand Lac.	Non
@77	3	Particulier	PEYBERNES Christelle	VPC	Idem pour les pistes cyclables : faire des aménagement plus agréables, plus éloignés de ces axes routiers bruyants(route RD 1201A qui longe l'aéroport par le nord et RD1201 qui longe l'aéroport par l'EST).	Les pistes cyclables ont été définies dans le cadre du Schéma Directeur Cyclable arrêté en 2022 après enquête publique.	A noter qu'une révision sera réalisée après l'approbation du schéma directeur cyclable d'Aix-les-Bains en 2025, donc certaines adaptations / modifications du SD cyclable de Grand Lac pourront être étudiées.	Non
@77	4	Particulier	PEYBERNES Christelle	DVA	Il faut, comme sur Aiguebelette, mettre en valeur le lac et l'utiliser vertueusement : 1/ interdire les moteurs thermiques.2/ proposer des lignes régulières fluviale Nord-Sud, Est-Ouest.Grand lac qui aspire à proposer ce lac en patrimoine de l'Unesco doit s'en donner les moyens : moins d'avions et arrêt de moteur thermique sur le lac, un peu d'ambition qui a du sens s'il vous plait!	Les actions du PDM repose principalement sur le développement des bus, trains et modes actifs de déplacements, ce qui n'exclut pas toute initiative paralllèle de bateaux si la demande s'avérait notable.	Pour votre souhait de navettes sur le Lac les flux sont majoritairement Nord / Sud sauf sur l'extrême Sud du Lac mais les temps de parcours d'une navette fluviale ne sont pas concurrentiels de l'automobile et cela serait voué à l'échec sauf éventuellement dans une dimension touristique.	Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@77	5	Particulier	PEYBERNES Christelle	PEM	Gare d'Aix-les-Bains : elle n'est pas du tout pratique d'accès en bus ou en voiture.	La gare d'Aix les Bains est appelée à devenir un important PEM , soit un point de convergence des différents modes de déplacements	Pas de complément à la remarque de la CE	Non
@77	6	Particulier	PEYBERNES Christelle	CV-AP	Améliorer la modalité de réserver une voiture citiz de manière très ponctuelle. Encourager (par un prix attractif d'abonnement) les familles ayant une seule voiture.	Le développement de l'autopartage fait partie du PDM: action 2.7	Pas de complément à la remarque de la CE Citiz est une entreprise privée sur laquelle Grand Lac n'a pas de compétence et ne peut pas agir sur les tarifs et modalités de réservation.	Non
@77	7	Particulier	PEYBERNES Christelle	DO EP	Critiques des diapositives du PDM: pages 11, 17, 19-22,28, 96, du projet de PDM portant sur l'aéroport essentiellement, la durée des Transports et les transports scolaires.	Analyse critique des données du dossier.J'invite Grand Lac à apporter une réponse à ces arguments.	Sur votre remarque sur la page 11, l'aéroport Savoie Mont-Blanc n'a pas été précisé car il n'est pas support de déplacement quotidien mais uniquement touristique et d'affaires. Pour les autres remarques vous citez le diagnostic mais le PDM comprend également un volet d'actions où les problèmes évoquez ont été traité.	Non
@78	1	Particulier	ALLARIA Pierre	DO EP	Erreur sur le document PROJET DU PLAN DE MOBILITE en page 152Je pense qu'il y a une erreur dans la vitesse indiquée sur la dernière ligne du tableau de hiérarchisation des voiries page 152 du document.	70 à 80 km/h est la vitesse règlementaire hors agglomération	Il n'y a pas d'erreur sur ce sujet de vitesse dans le PDM mais peut être une difficulté de lecture. La vitesse de 70 ou 80 Km/h pour les autres axes hors agglomération s'entend sur les axes où le panneau de Ville a été franchi, donc dans des secteurs généralement non ou peu habité et où la vitesse de circulation est de 80 Km/h et ponctuellement de 70 quand des intersections sont présentes où quand des virages // pentes sont importantes.	Non
@79	1	Particulier	NOMBALLAIS Richard	APT	L'aéroport de Chambéry-Aix les Bains doit être intégré dans le projet de mobilité Grand Lac comme un facteur de nombreuses nuisances, avec des pollutions de divers ordres. se pose la question d'une zone aéroportuaire à usage nationale ou internationale démesurée pour le territoire et sans évaluation du poids en carbone et pollution ainsi que des compensations à mettre en oeuvre pour le futur et les générations futures, ce qui questionne le sens de responsabilités des élus du département au regard du rapport poids économique/bien commun/impact collectif.	Si le PDM doit intégrer les problèmes de déplacements générés par l'aéroport, son maintien ne relève pas du PDM, mais des documents d'aménagements et d'urbanisme.	Pas de complément à la remarque de la CE	Non

ID Unique (Contribution)	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@79	2	Particulier	NOMBALLAIS Richard	DVA	Une étude d'impact écologique et éco-systémique devrait donc être réalisée afin d'envisager un avenir différent sans kerozène. Les solutions de développement alternatives sont nombreuses avec notamment l'installation d'une ligne de tramway ou de télécabine desservant la zone Viviers du Lac/Le Bourget/ La Serraz/La Motte Servolex/Chambéry et se reconnectant à l'axe ferroviaire Chambéry-Aix, ce projet pouvant être logé dans un parc issu de la fermeture de l'aéroport.	Cette proposition nécessiterait la fermeture de l'aéroport, qui ne relève pas du PDM.	Pas de complément à la remarque de la CE	Non
@80	1	Particulier	ALLARD Pierre	DVA	Réduire les nuisances sonores des motosInstaurer des week-ends sans motos afin que les habitants des campagnes puissent bénéficier du plus qu'apporte le transport collectif, moins de véhicule sur les routes et donc moins de nuisances sonores.	Toute mesure portant atteinte à la liberté individuelle nécessite de relever d'un intérêt général ou d'une utilité publique.	Il n'est pas possible d'instaurer de WE sans moto cela serait discriminatoire. Par contre il est possible de faire ponctuellement des évènements qui peuvent fermer temporairement un axe de circulation à tous les véhicules motorisés (ceux des résidents y compris, sauf pour les véhicules d'urgence).	Non
@81	1	Particulier	Marion - Le Bourget-du-Lac	VPC	Pour augmenter la part modale à vélo il faudrait identifier les couloirs spécifiques aux vélos et faire en sorte que les vélos n'aient pas un détour à faire pour éviter les voies utilisées par les voitures et aller chercher des pistes cyclables moins facilement accessibles. Des petits aménagements autorisant notamment les vélos dans les rues en sens uniques, faire passer les vélos au centre des voies routières principales, bref faciliter et sécuriser l'utilisation du vélo sur toutes les voies permettrait d'augmenter la démocratisation du vélo.	Les voies cyclables ont été définies dans le Schéma Directeur Cyclable de 2021.Les aménagements souhaités, si possibles, pourraient être étudiés ponctuellement	Le Schéma directeur cyclable de Grand Lac repris par le PDM va dans le sens de nombre de vos remarques sur le vélo. Par contre le fait d'aménager au centre des voies routières principales des aménagements cyclables n'est pas souhaitable pour des raisons de sécurité lors des mouvements aux intersections des cyclistes. Sur le fait de TC "mutualisés" entre Grand Lac et Chambéry Métropole, l'action socle sur la mise en place d'un syndicat mixte à l'échelle du bassin de vie va dans ce sens. Sur le fait que 180 €/an d'abonnement en TC pour un enfant c'est cher, il convient de rappeler qu'un Km en TC coûte en moyenne 4 € et que les TC sont largement financés par la collectivité via l'impôt et le versement mobilité des entreprises et que les voyageurs contribuent à environ 1/4 du coût global.	Non
@82	1	Association	Antivol	APT	doublon obs n°77	cf obs n°77	-	Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@83	1	Particulier	CHERPIN Anne	TC-B	Supprimer la saisonnalité des bus, Sans suffisamment de bus en période de vacances scolaires, la population active se dote de voitures. Une fois la voiture achetée, on l'utilise.L'augmentation des véhicules est flagrante sur le secteur avec de plus en plus de bouchons. Il faudrait mettre en place les transports avant de vouloir continuer le développement de Technolac par exemple qui est déjà complètement saturé par les voitures.	La saisonnalité des bus relève du gestionnaire des services de TC.J'invite Grand lac à transmettre la demande au gestionnaire concerné.Le développement de Technolac s'échelonnera jusqu'en 2028, ce qui laisse le temps de mettre en oeuvre le PDM en parallèle.	Le renforcement de la desserte de Technolac comme d'autres secteurs en développement (centre hospitalier à Grésy par exemple) est bien évidement pris en compte dans la vie d'un réseau de transports publics qui se doit de s'adapter à la demande. Les lignes sont en place et il convient de les renforcer (action 2.1 du PDM) et de favoriser la vitesse / régularité des bus (action 1.5) ce qui permet de répondre à votre interrogation. Sur les ligne structurante de réseau Ondéa (1,2 et 3) il n'y a déjà plus de saisonnalité entre septembre et juillet les horaires sont identiques	Non
@83	2	Particulier	CHERPIN Anne	VPC	Pour favoriser le vélo ou la marche à pied, il faut créer des parcours rapides et sécurisés qui coupent à travers facultés, zones industrielles, commerciales et nouveaux lotissements... Il faut faire des passages, mode doux. Tout est fait pour la fluidité des voitures mais presque rien pour les vélos et piétons sans faire des longs détours. On a même des ralentisseurs de vélos à la sortie du port de plaisance de Viviers du Lac! Cela fait 5 ans que j'y passe à vélo presque tous les jours de travail et j'ai dû seulement voir une voiture ou deux voiture en sortir. Le mieux serait de couper la haie pour que les voitures puissent voir si quelqu'un vient sans ralentir les vélos.	Les parcours rapides et sécurisés qui traverseraient des espaces privés sont beaucoup plus difficiles et aléatoires à mettre en ?uvre que sur des espaces publics.Le problème rencontré ponctuellement à Viviers du Lac est à étudier.	Nous partageons vos constats et nombre de vos remarques sont présentes dans les actions du PDM. Pour les observations sur Viviers nous les transmettons à la Ville.	Non
@83	3	Particulier	CHERPIN Anne	CH- EP	Il y a des secteurs sans continuité des chemins: Rond point Nord de Technolac arrivée de la D1201A sur avenue du Lac du Bourget, pas de passage pour les piétons. Les bordures et bosquets empêchent le franchissement du rond point alors qu'il y a des chemins/pistes cyclables de chaque coté....	Observation sur un secteur existant et ponctuel à étudier	Une étude est en cours actuellement sur les entrées Nord de Technolac avec la commune du Bourget-du-Lac.	Non
E84	1	Particulier		VPC	En tant que cycliste et habitante de CHINDRIEUX en Chautagne je suis malheureusement obligée de quitter le secteur pour pédaler en sécurité (hors piste cyclable) car je me considère en grand danger sur la majeure partie des routes de la région . L'axe Seyssel - Aix les Bains qui finit en longeant le lac du Bourget est extrêmement dangereux pour le grand nombre de cyclistes qui l'empruntent au milieu des flots de véhicules .	Le Schéma Directeur Cyclable classe cet axe en "réseau structurant à long terme".J'invite Grand Lac à apporter toutes précisions connues à ce jour sur l'aménagement de ce réseau	Pas d'informations à apporter à date sur l'aménagement de cet axe.	Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
E84	2	Particulier		URBA	En lisant les objectifs du plan de mobilité je considère donc ,avec un grand regret que la plupart ne seront pas légalement réalisables selon les lois PDM énoncées , à cause du fort développement de l'urbanisme ,tel qu'il est réalisé sur le secteur .	Le PDM s'appuie sur le développement du territoire tel qu'il a été établi dans le SCoT et les PLUi.Le PDM s'appliquera, en contrepartie, au PLUIHM à venir, en application de l'action 3.3:mieux lier urbanisme et déplacements.	Nous sommes surpris de vos remarques car, comme vous avez pu le constater dans le PDM, les actions sur les aménagements et stationnement cyclables sont clairement des axes forts du PDM. Concernant la remarque de votre ami sur la commission de l'atelier citoyen Grand Lac, nous tenons juste à vous indiquer que si l'objectif de Grand Lac était de ne pas prendre en compte leurs avis alors, en premier lieu cette démarche n'aurait pas été initiée par Grand Lac (aucun caractère obligatoire dans la démarche de PDM), le PDM de Grand Lac ne ferait en aucun cas référence à cet atelier citoyen tout au long des différentes actions, avec certaines qui ont été modifiées et ajoutées suite à l'atelier citoyen et enfin Grand Lac n'aurait sûrement pas, en toute transparence mis au sein du PDM la contribution de l'atelier citoyen et ce, mot pour mot comme elle a été reçue. Sachez enfin que suite à l'enquête publique le PDM sera validé // amendé ou ajournée en fonction des résultats obtenues par Mme la Commissaire enquêtrice.	Non
@85	1	Particulier	Odile - Viviers-du-Lac	APT	Dans le projet de plan de mobilité, on oublie de signaler les nuisances sonores, écologiques provoquées par les rotations incessantes des avions en période hivernale. C'est pourtant un problème majeur qui n'a pas été pris en compte	cf obs n°77	-	Non
@86	1	Particulier	BESSIERE Julien	DVA	prise en compte des conditions de circulation sur Savoie-Technolac. Il faut de la cohérence dans les plans de développement entre les infrastructures et les extensions consécutives. Le projet est-il celui d'une croissance infinie jusqu'à densité maximale et saturation de tous les réseaux ou d'une recherche d'équilibre au service des citoyens ?	Le développement de Technolac s'étalera jusqu'en 2028, ce qui permet une réalisation en parallèle de celle du PDM	La cohérence que vous demandez notamment sur le secteur de Technolac est bien présente dans le PDM, avec un développement de l'offre de bus (action 2.2), la mise en place d'aménagements favorisant la circulation des bus (action 1.5), le développement d'aménagements cyclables (action 1.6) ou encore le renforcement des pôles d'échanges, la création d'un syndicat mixte de la mobilité sur le bassin de vie, etc... Concernant votre remarque sur la croissance infinie du territoire, le PDM n'est pas un document d'urbanisme mais une action est bien prévue dans le PDM pour mieux lier urbanisme et déplacement. Enfin sur l'aéroport, celui-ci n'est plus support de déplacement du quotidien et ne rentre pas dans les objectifs d'un PDM en sachant qu'il n'est pas de compétence de Grand Lac mais du département de la Savoie.	Non
@86	2	Particulier	BESSIERE Julien	APT	prise en compte de l'aéroport. Comment une telle infrastructure peut-elle être légitimement omis du plan de mobilité alors qu'elle a un impact majeur en terme de pollution (sonore et environnementale) et de risque ?	cf obs n°77		Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@87	1	Particulier	GUEROIS Mathieu	TER-SERM	J'utilise quotidiennement la gare de Grésy-sur-Aix en venant de Chambéry. Est-il prévu d'augmenter le nombre de trains ? Les TER du soir sont souvent en retard ou annulés compliquant mon retour ce qui ne rend pas l'utilisation du train efficace	Le PDM prévoit un SERM qui permettra d'assurer une desserte train cadencée entre Albens et Montmelian et desservant la gare de Grésy sur Aix	L'action socle sur le SERM doit permettre un renforcement de l'offre de trains sur l'ensemble de l'axe ferroviaire et notamment à Grésy qui doit être une zone de rabattement	Non
@88	1	Particulier	WERNER Christer Et Laure	APT	cf obs n°77 à laquelle s'ajoute la proposition de mise en place de train à grande vitesse par la Compagnie des Alpes depuis Londres, expérience à renforcer.	f obs n°77	Même si la préfecture de la Savoie et la MRAe déplore que l'aéroport doit être intégré dans les modes de déplacements de l'agglomération ce n'est pas du ressort du PDM et de Grand Lac. En effet, aucun déplacement "quotidien" ne s'exerce depuis l'aéroport, les offres de transport touristiques ou d'affaires ne dépendent pas d'une organisation de transport collectif au départ ou à l'arrivée gérée par Grand Lac, ainsi, l'aéroport est un invariant sur le territoire de Grand Lac mais aucune action n'est possible en matière de mobilité dans le cadre du PDM de Grand Lac. Vous parlez de développer de trains à grande vitesse depuis Londres, de la même manière que pour l'aéroport, ces trajets touristiques ne font pas partie des objectifs du PDM et Grand Lac n'est pas compétent en la matière. Sur la sécurité de l'aéroport si l'aviation civile juge que cet aéroport est en capacité d'accueillir des avions de type 737 ou similaire ce n'est pas Grand Lac qui va dans son PDM indiquer le contraire. Ainsi, votre souhait de mener une analyse coût//bénéfice de l'aéroport ne sera pas réalisée dans le cadre du PDM ni plus tard par Grand Lac qui n'est pas l'interlocuteur sur ce sujet.	Non
@89	1	Elu / collectivité	ANTHONY Bondain	PEM	Conserver dans le plan la réflexion sur la création d'une halte ferroviaire potentielle à Brison Saint-Innocent, en lien avec la plage notamment (emplacement réservé prévu au PLUi). Cet élément avait été inscrit dans le PDU. D'ailleurs, les auteurs du rapport de 2024 soulignent "la situation paradoxale de Brison-Saint-Innocent qui est frontalière d'Aix-les-Bains mais faiblement connectée par des lignes de proximité et sans accès ferroviaire malgré le passage de la ligne vers Culoz" (page 105 du projet de plan de mobilité arrêté en conseil communautaire du 9 juillet 2024).	Compte tenu du renforcement de la desserte ferroviaire Chindrieux-Aix les bains du PDM, une halte à Brison Saint Innocent qui dispose d'un emplacement réservé au PLU pourrait constituer une alternative à la voiture. qu'elle est la raison de l'évolution PDU/PDM?	Le PDU n'a pas été approuvé, depuis les réflexions ont évolué au niveau ferroviaire avec le SERM et dans la stratégie actuelle il n'd'une halte combinée pas prévu une halte à Brison-St-innocent. Le potentiel d'usagers sur la commune de Brison est au trop faible pour justifier la réouverture d'une halte combinée à la proximité de la gare d'Aix els Bains et à la desserte de cette gare depuis Brison via le service Mobéa.	Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@89	2	Elu / collectivité	ANTHONY Bondain	TC-B	Réintroduire le projet de ligne de bus non scolaire desservant Brison Saint-Innocent (ligne 4 dans le PDU). L'aire de rayonnement de cette ligne couvre près de 3500 habitants (Brison Saint-Innocent et quartier de Côtefort à Aix) Même remarque que ci-dessus concernant la "situation paradoxale".	Le PDM prévoit un développement des lignes de bus, sans toutefois, les préciser.J'invite Grand Lac à préciser si la ligne 4 est concernée.	Le fait de prendre en référence un projet PDU qui n'a pas été approuvé est délicat dans le cadre de cette consultation. Vous évoquez la ligne 4 mais depuis le réseau Ondéa a fortement changé, a été renforcé avec des moyens supplémentaires mise en œuvre. Concernant le développement des lignes de bus, il convient de rappeler que le service Mobéa B est en place depuis Brison-St-Innocent et que les services proposés permettent des correspondances efficaces avec les 3 lignes principales du réseau Ondéa, les gares de Grésy et Aix, le P+R de Maison Brûlé pour rejoindre Chambéry-le-Haut et que Mobéa B offre 13 services quotidiens toute l'année, ainsi, on est loin d'une offre uniquement scolaire mais déjà sur un niveau de service de qualité au regard des besoins depuis Brison-St-Innocent.	Non
@89	3	Elu / collectivité	ANTHONY Bondain	DVA	Conserver les ambitions sur les modes de transport alternatifs (lacustre, navettes autonomes, tram...).	Le PDM s'appuie essentiellement sur le développement des bus, du SERM et des modes actifs, ce qui n'exclut pas toute initiative parallèle relative aux transports lacustres, navettes...)	Une nouvelle fois vous faites référence au PDU non approuvé, cette action n'a pas été reprise dans le PDM.	Non
@89	4	Elu / collectivité	ANTHONY Bondain	ST	Prévoir une gestion spécifique des rives du lac en été, notamment la circulation et le stationnement	Le PDM prévoit bien la mise en oeuvre de navettes gratuites et de parkings payant pour réguler la circulation et le stationnement en été vers les plages.	Effectivement ce n'est pas dans le PDU non approuvé mais le PDM va dans le sens que vous exprimez.	Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@89	5	Elu / collectivité	ANTHONY Bondain	TER-SERM	Nous attirons particulièrement votre attention sur la position de l'agglomération concernant la liaison Lyon-Turin, qui pourrait à elle seule détruire les bonnes intentions de ce PDM. Nous avons noté, qu'à ce stade, le PDM contient une déclaration forte, mais qu'il ne s'agit que d'une intention sans modalités de s'assurer que les choses se passeront comme Grand Lac l'entend. ("Concernant le fret ferroviaire, il est indispensable que la liaison Lyon / Turin ne soit pas utilisatrice des voies ferroviaires sous peine de rendre impossible tout développement pour les trains du quotidien avec une grande vigilance sur la ligne Dijon / Modane pour le fret, notamment sur la longueur des trains et leurs nombres qui vont impliquer un temps de fermeture des passages à niveaux qui compliqueront alors la circulation sur Grand Lac et notamment au c?ur d'Aix-les-Bains". Page 181 du document précité). Tout accroissement du trafic doit s'accompagner d'un aménagement sécuritaire, paysager et fonctionnel de la ligne, qui jouxte la plus grande réserve d'eau douce de France et qui traverse le territoire de Grand Lac avec plus de 20 passages à niveau.	Le PDM repose en effet sur une action socle, le SERM, où Grand Lac n'est que partenaire et donc n'en n'a pas la maitrise.La réalité de ce service dépend, en partie:- de l'usage ou non des voies traditionnelles par le Lyon Turin- du traitement des passages à niveaux qui n'est pas abordé dans le PDM, alors que le contenu règlementaire d'un dossier PDM le demande.Il est important pour la réalité de ce PDM que ces points soient précisés en terme de temporalité.	La vigilance que vous exprimez sur le Lyon // Turin est reprise également par Grand Lac dans le PDM dans l'action socle sur le SERM. Dans la cadre du projet du Lyon Turin, il est prévu d'augmenter le trafic fret sur le ligne historique Dijon Modane, ligne traversant le territoire de Grand lac en passant par la Chautagne. Ainsi la SNCF prévoit une étude de sécurisation de PN sur cette ligne, seront donc concerné tous les PN de Grand lac sur la ligne Chautagne / Brison / Aix-les-bains/ Viviers-du-Lac / Voglans. De plus à commune d'Entrelacs à demander une étude de sécurisation des 2 PN présents sur cette commune	Non
@89	6	Elu / collectivité	ANTHONY Bondain	DVA	Les nuisances sonores liées aux axes routiers et ferroviaires n'ont que peu été prises en compte (malgré les remontées de l'atelier citoyen en ce sens). Cette partie mérite d'être approfondie en lien avec les documents et enquêtes qui existent déjà (le département a récemment mis à jour son classement des infrastructures bruyantes).	Dont acte	Les informations sur les nuisances sonores sont présentées dans l'évaluation environnementale du PDM.	Non
@90	1	Particulier	Manon - Le Bourget-du-Lac	TC-B	développer les transports en commun, notamment des bus plus fréquents pour relier chambéry et aix-les-bains, et surtout le Technolac. Faute d'un réseau de transport en commun efficient, les axes routiers sont bouchés surtout en heure de pointe en raison des migrations pendulaires des travailleurs et étudiants. Cela génère bien évidemment pollution, nuisances sonores... Et finalement recours à la voiture individuelle car pas d'alternative satisfaisante.	Les actions du PDM visent bien à mettre en ?uvre des dessertes plus importantes entre ces destinations que ce soit par bus, voie ferroviaire ou par modes actifs.	Nous partageons vos constats sur le développement des TC qui sont bien pris en compte dans le PDM. Concernant votre remarque sur l'aéroport, Grand Lac n'est pas compétent et le PDM s'attache à traiter les déplacements quotidiens qui n'ont plus lieu depuis et vers l'aéroport.	Non
@90	2	Particulier	Manon - Le Bourget-du-Lac	APT	réduire drastiquement les vols de l'aéroport du bourget-du-lac. En hiver, le trafic est incessant, ce qui génère énormément de nuisances. Les habitants de la vallée subissent ces externalités négatives extérieures, et la poursuite et le développement de cette activité est une abération compte tenu des enjeux environnementaux. Cela va à contre-sens de la transition écologique et des territoires de montagne. De plus, en raison de la carence des offres en transport en commun, les arrivants vont se tourner vers des véhicules individuels, renforçant les impacts mentionnés. Atteinte grave à la santé publique des habitants.	Si le PDM se doit de prendre en compte la mobilité engendrée par l'aéroport, en partenariat avec son gestionnaire, l'utilité de l'aéroport ne relève pas du PDM, mais des documents d'aménagements et d'urbanisme.	Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@91	1	Particulier	PRAVAZ Martine	APT	cf obs n°77	cf obs n°77	-	Non
@92	1	Particulier	VALLET Jacques	TC-B	A quand un ticket unique pour les lignes vers Chambéry ou vers Aix ?	L'action 3.5 du PDM cible à terme d'assurer l'interopérabilité entre les AOM, mais la mutualisation de la fonctionnalité des moyens de paiement , notamment lors de l'utilisation de plusieurs modes de transport pour un même trajet relevant de plusieurs acteurs peut poser des difficultés	Pour un ticket unique le PDM prévoit la mise en place d'un syndicat de la mobilité à l'échelle du bassin de vie où la question de l'intégration tarifaire sous forme de ticket unique sera une résultante.	Non
O93	1	Elu / collectivité	MAITRE Florient	VR	Le bas de la commune de Grésy sur Aix concentre les flux de véhicules:- de l'Albanais et des coteaux liés à la démographie et à l'économie- de la sortie autoroutière.L'accès autoroutier est problématique avec 2 giratoires qui rendent difficiles et dangereuses les circulations douces (vélos et piétons)De plus le déplacement et l'agrandissement de l'hôpital vont générer des flux supplémentaires sur la RD1201 en entrée d'Aix les Bains, déjà très chargée.M. le maire demande que : Le projet de réaménagement de la sortie autoroutière actuellement à l'étude à Grésy sur Aix soit pris en compte.Ce projet permet de:- fluidifier la sortie autoroutière qui, aujourd'hui, entraine à certaines heures des remontées de files sur l'autoroute et d'augmenter la capacité du parc de stationnement autoroutier,- D'organiser des liaisons douces sécurisées au niveaux des entrées sorties des 2 giratoires permettant d'assurer la jonction avec les voies vertes déjà existantes.Ce projet fait, d'ores et déjà, l'accord de principe d'Area, du département et de la commun	La sortie autoroutière de Grésy sur Aix est saturée, comme l'indiquent plusieurs observation du public.Tout aménagement permettant de fluidiser le trafic et d'améliorer la sécurité est bienvenu.	C'est bien noté et partagé par Grand Lac	Non

ID Unique (Contribution)	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@94	1	Association	CHAMPAVERT Stéphane	VPC	PISTES ET VOIES CYCLABLES :D'une manière générale, continuer de sécuriser et de créer de nouvelles pistes et voies pour les déplacements du quotidien, le plus possible afin d'inciter et encourager l'utilisation de ce mode de déplacement.> VELOBULLE ou VELOTAXISSauf erreur, pas évoqué dans le PDM, comme à Chambéry, envisager le développement de vélotaxis sur Aix Les Bains (centre-ville et liaison centre-lac) avec l'agence écomobilité.https://synchro.grandchambery.fr/velobulle/	Le PDM intègre la finalisation du Schéma Directeur Cyclable .La proposition de développement de vélos taxis en centre ville d'Aix les Bains sera transmise à la mairie.	Sur le vélobulle ou vélotaxis, cette solution n'a effectivement pas été reprise dans le PDM sur Grand Lac; dans un contexte plus rural le choix a été fait de continuer à développer Mobéa pour répondre aux besoins de tous et de ne pas cibler cette offre sur un public aixois ou le développement des aménagements cyclables et d'amélioration des conditions de déplacements à pied ont été priorisé. Concernant vos remarques sur la logistique et les centres de distribution urbain, nous prenons bonne note de vos éléments et précisions. Concernant l'apport irréfutable sur la santé d'une pratique des mobilités actives, nous la partageons totalement et les ambitions // actions du PDM de Grand Lac en sont la preuve.	Non
@94	2	Association	CHAMPAVERT Stéphane	DVA	CENTRES DE DISTRIBUTION URBAINS et CYCLOLOGISTIQUELa contribution , issue de la réflexion d'un groupe de 4 personnes (leo Moutet, Kévin Jean, Philippe Quirion et Laura Temime)- propose des modalités de mise en place de centres de distributions urbaines permettant de desservir en vélo les derniers kms de livraison et à proximité des sorties d'autoroute et/ou de covoiturage- présente les évolutions dans ce sens des distributeurs tels que DHL et le groupe La Poste- présente les avantages des modes actifs sur la santé des populations à l'horizon 2025 à partir d'une étude de l'ADEME	L'ensemble de ces propositions sont cohérentes avec les objectifs du PDM et des réflexions dans ce sens sont à étudier		Non
@95	1	Particulier	PRAVAZ Martine	DO EP	un PDM exemplaireL'ensemble des actions du PDM sont prises en compte avec une décomposition à court, moyen et long terme.Des précisions supplémentaires sont demandées:- à long terme: soutenir l'instauration d'une taxe de l'Union Européenne sur le kérosène!!!!... ou plus concrètement prendre en compte l'impact de l'accès international au territoire local via l'aéroport Chambéry-Savoie-Mont Blanc.- sur le moyen terme:améliorer le transport par bus, à la fois sur l'axe Chambéry-nord/Aix, par exemple au départ du parc relais "Maison Brûlée" en bout de ligne synchro B de Grand Chambéry (continuité de "bus chrono" plus direct de centre ville à centre ville), sur les axes Technolac-Aix, Chautagne-Aix, et aussi sur les axes perpendiculaires, par exemple desserte des hauteurs est d'Aix et du plateau du Revard (l'hiver pour les sports de glisse, et l'été pour la "mise au vert" et "la mise au frais"!;sur le lac, favoriser autant que faire se peut des liaisons de type bâteaux-bus, à minima à des fins touristiques, et passer progressivement aux motorisations électriques;-sur le court terme, et avant la fin de la mandature de façon à menée des actions accessibles et concrètes dans tous les thèmes développés dans le PDM	Les actions du PDM sont saluées positivement avec une analyse chronologique pertinente.	Nous partageons votre constat et l'obligation de mettre en œuvre le PDM.	Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@96	1	Particulier	Bernard - Chindrieux	DVA	Il faudrait s'attaquer sérieusement à la pollution de l'air, à la pollution sonore, au réchauffement climatique, causés par nos loisirs, nos sports, nos vacances, notre temps libre.Je ne comprends pas que des courses, des rallyes, des concentrations de véhicules anciens, de sport, polluants, bruyants, dangereux, soient encore autorisés et même encouragés.	Le PDM cible la limitation des flux de véhicules liés aux déplacements quotidiens de la population. Il n'a pas vocation à interdire des activités économiques ou de loisirs sur le territoire.	Vos interrogations sociétales ne peuvent trouver des réponses dans le PDM, mais sont plus des choix politiques à une échelle nationale plus que locale.	Non
@97	1	Particulier	RABRET Hugues	VPC	cf obs n°94	cf obs n°94	-	Non
@97	2	Particulier	RABRET Hugues	TER-SERM	assurer des liaisons TER plus régulières entre 8h40 et 10h entre Chambéry et Aix-les-bains.	C'est l'objet du SERM du PDM	Les liaisons ferroviaires plus fréquentes entre Aix et Chambéry sont prévues dans le PDM avec le SERM tout comme l'étude pour la création de centre de distribution urbaine dont la cyclogistique peut être une solution a développer.	Non
@98	1	Particulier	MIGNOLET Sylviane	VR	cf obs n°69	cf obs n°69	-	Non
@99	1	Association	CHAMPAVERT Stéphane	DO EP	La contribution des "Amis de la terre" porte sur une analyse critique de l'ensemble du dossier du PDM.Elle reprend la totalité des recommandations de la MRAE et de la DDT et demande qu'elles soient prises en compte dans le PDM.	L'analyse des avis des PPA m'a, d'ores et déjà, conduit à inviter Grand Lac à apporter des réponses au compléments de dossier demandés	Sur l'échangeur de l'A41, le PDM n'indique en aucun cas qu'il faut un échangeur mais qu'actuellement le projet est en cours, c'est un invariant du PDM mais pas par la volonté du PDM donc il ne peut être enlever du document. Une estimation de la baisse des émissions de polluants liés à la mise en place d'une vitesse maximale sur l'A41 a bien été réalisé et cela permet d'être en accord avec les baisses actées dans le PCAET, pour les recommandations de la MRAe que vous reprenez une réponse leur sera adressé mais il serait également opportun que la MRAe recommande à l'Etat, comme le souhaite le PDM de Grand Lac, que la vitesse maximale sur l'A41 soit abaisser à 110 Km/h sans demander des études plus précises aux regards des pics de pollution encore constaté en cette fin d'année 2024 alors que tous les organismes publics et parapublics ont démontré depuis de nombreuses années les incidences positives très importantes sur la pollution et sur la qualité acoustique d'un passage à 110 Km/h.	Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@99	2	Association	CHAMPAVERT Stéphane	TC-B	TRANSPORT FERROVIAIREÉtudier la possibilité de la solution Flexy proposée par la SNCF pour certaines lignes ferroviaires (la solution rail-route pour relancer les petites lignes)	Cette alternative est-elle envisageable sur le réseau ferré du territoire de Grand lac, compte tenu du projet de SERM?	Concernant la solution FLEXY ce n'est qu'une expérimentation est l'intérêt de ce type de dispositif par rapport à une solution de bus sur un territoire comme Grand Lac ne paraît pas justifié.	Non
@99	3	Association	CHAMPAVERT Stéphane	VPC	VELOBULLE ou VELOTAXISSauf erreur, pas évoqué dans le PDM, comme à Chambéry, envisager le développement de vélotaxis sur Aix Les Bains (centre-ville et liaison centre-lac) avec l'agence écomobilité.CENTRES DE DISTRIBUTION URBAINS et CYCLOLOGISTIQUEIl aurait été intéressant d'approfondir l'étude autour de la cyclologistique pour les marchandises pour les derniers kilomètres avec une possible mise en place de Centre de Distribution Urbain (CDU), par exemple vers les sorties d'autoroutes (Grésy et Drumettaz par exemple) afin de prévoir de finir la livraison des marchandises par ce mode. Ceci est peut-être à inclure dans la réflexion si les accès autoroutiers sont revus pour le covoiturage, ils pourraient peut-être intégrer un espace C.D.U. pour cela ou alors à voir dans les zones proches où du foncier est disponible ou possible : Savoie Hexapôle ou parc des Sources à Grésy...	Propositions nécessitant d'étudier leurs cohérences avec les aménagements cyclables actuels et à venir et la localisation des CDU	Cette solution n'a effectivement pas été reprise dans le PDM sur Grand Lac; dans un contexte plus rural le choix a été fait de continuer à développer Mobéa pour répondre aux besoins de tous et de ne pas cibler cette offre sur un public aixois ou le développement des aménagements cyclables et d'amélioration des conditions de déplacements à pied ont été priorisé. Concernant vos remarques sur la logistique et les centres de distribution urbain, nous prenons bonne note de vos éléments et précisions. Concernant l'apport irréfutable sur la santé d'une pratique des mobilités actives, nous la partageons totalement et les ambitions // actions du PDM de Grand Lac en sont la preuve.	Non
@99	4	Association	CHAMPAVERT Stéphane	CH- EP	MARCHE et SENTIERSTrop souvent négligée dans les aménagements, la marche représente pourtant une part modale non négligeable des déplacements de 28%. Nous recommandons de mettre la priorité avec votre plan marche d'un meilleur partage de la voirie afin de rendre ses déplacements plus agréables et sécurisés. Nous soutenons l'avis de l'atelier citoyen :	L'attractivité et la qualité des cheminements piétons est une observation récurrente du public	Le PDM œuvre bien pour améliorer les conditions de déplacements à pied, les compétences en la matière restent communales.	Non
@99	5	Association	CHAMPAVERT Stéphane	ZFE	zone à faibles émissions (ZFE)L'Autorité environnementale recommande de considérer les solutions alternatives qui consistent en la mise en place d'une zone à faibles émissions (ZFE), prévue initialement sur Grand Chambéry, qui serait étendue sur Grand Lac.Concernant cette ZFE : Sur le principe de réduire la pollution au profit de la santé et de l'environnement, nous sommes d'accord avec ce but mais quel serait l'intérêt d'une ZFE si les principaux axes routiers comme les autoroutes et VRU (principaux générateurs de la pollution sur notre territoire) en sont exclus ?	La ZFE a été étudiée par Metropole Savoie. Elle est en consultation sur le site de Grand Lac où sont présentés ses impacts sur la pollution de l'air	Pas de complément à la remarque de la CE	Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@99	6	Association	CHAMPAVERT Stéphane	DVA	NAVETTES LACUSTRESUne étude a-t-elle été réalisée pour voir si cela pouvait être une piste intéressante ? Il aurait été intéressant d'avoir des éléments dans ce plan de mobilité (cf. lac Léman)	La situation du Lac Léman est très différente de celle du Lac du Bourget, avec des populations riveraines très nombreuses se faisant face: Lausanne, Thonon les Bains, Evian, générant des flux frontaliers très importants.Rien n'interdit toute initiative locale, si la demande s'avérait notable.	La liaison qui fonctionne le plus efficacement sur le Lac Léman est celle allant d'Evian/Thonon/Publier à Lausanne car le temps de parcours est beaucoup plus rapide par navette fluviale que par la route. Sur le lac du Bourget Chindrieux vers Aix ou Le Bourget-du-Lac sera beaucoup plus long avec au moins deux ruptures de charge ce qui condamne à l'échec ce type d'initiative.	Non
@100	1	Association	CHAMPAVERT Stéphane	DO EP	doublon obs n°99	cf obs n°99	-	Non
@101	1	Particulier	HUBERT Je&An-Marie	ZFE	"L'Autorité environnementale recommande de considérer les solutions alternatives qui consistent en la mise en place d'une zone à faibles émissions (ZFE), prévue initialement surGrand Chambéry, qui serait étendue sur Grand Lac.Concernant cette ZFE : Sur le principe de réduire la pollution au profit de la santé et de l'environnement, nous sommes d'accord avec ce but mais quel serait l'intérêt d'une ZFE si les principaux axes routiers comme les autoroutes et VRU (principaux générateurs de la pollution sur notre territoire) en sont exclus ? "	L'étude de la ZFE conduite par Métropole Savoie et qui fait l'objet d'une consultation du public par voie électronique du 6 au 31janvier 2025 s'applique uniquement aux véhicules non classés. Sur cette base, elle met, en effet, en évidence que la réduction des polluants liée à la mise en place de la ZFE est faible, inférieure à 1%.C'est par contre une obligation règlementaire de la loi Climat et Résilience de 2021.	Aucune ZFE en place ne prend en compte les autoroutes où les VRU qui ont pour fonction d'accueillir le trafic de transit. La ZFE souhaite que dans les lieux les denses, où des alternatives crédibles aux déplacements automobiles existent, les véhicules qui ont le droit de circuler soient progressivement neutre en émissions de GES.	Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@102	1	Particulier	Etienne - Aix-les-Bains	VR	Constat est fait que même avec la réalisation de toutes les actions du PDM, la situation actuelle ne sera pas améliorée alors que les voiries sont déjà à saturation aux heures de pointe.Dans ce contexte, il est absolument indispensable que Grand Lac mobilise les moyens humains et financiers nécessaires à la réalisation effective et aussi rapide que possible de TOUTES les actions, en cherchant à augmenter leur ambition au cours de la réalisation du PDM. Cette problématique illustre la nécessité d'articuler les politiques de développement économique, d'urbanisme, d'habitat, de mobilités et de transition écologique afin d'éviter que l'une ne nuise à l'autre. Plus spécifiquement, je demande :- l'abandon des projets routiers mentionnés, contradictoires avec l'objectif de réduction du trafic automobileIl est désormais bien connu que chaque nouvelle route génère un trafic supplémentaire (trafic induit) et renforce in fine la place de la voiture. Concernant la stratégie de rabattement du trafic sur l'A41, j'attire l'attention sur la hausse des émissions de GES et de polluants atmosphériques provoquée par cette stratégie en faisant passer les véhicules à une vitesse plus élevée sur une courte distance.	L'observation rejoint les recommandations de la MRAE au regard:- du questionnement relatif aux projets facilitant le transport routier (léchangeur autoroutier de St Girod, déviation,...)- de la quantification des actions sur les émissions de GES	Effectivement la mise en œuvre du PDM permettra de contenir à horizon 2030 le trafic automobile de 2019 mais ce, avec les augmentations démographiques et d'emplois attendus sur le territoire, ce qui constitue une baisse significative à population et emplois constants. Le besoin d'articuler l'ensemble des champs d'investigations d'un territoire est bien pris en compte dans le cadre du PDM avec l'action spécifique de mieux lier urbanisme et déplacement.	Non
@102	2	Particulier	Etienne - Aix-les-Bains	APT	Plus spécifiquement, je demande :- la prise en compte de l'aéroport dans le PDM, notamment des moyens de transports utilisés pour y accéder	En accord avec la demande de prise en compte des moyens de transport pour accéder à l'aéroport.	Il n'est pas nécessaire de disposer de moyens de transport locaux pour rejoindre l'aéroport qui n'est le support d'aucune ligne quotidienne.	Non

ID Unique (Contribution)	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commen--taires Grand Lac	Modification PDM
@102	3	Particulier	Etienne - Aix-les-Bains	TC-B	Plus spécifiquement, je demande :- la réalisation de voies bus et la priorisation des bus aux feux sur grands axes routiers empruntés par les lignes principales de bus- au niveau des ronds-points des 4 chemins et de l'entrée nord-est de Technolac- au niveau du rond-point de l'hôpital,- sur le boulevard Lattre de Tassigny,- sur la D991 entre Prés Riants et Viviers-du-Lac,- sur l'Avenue Charles de Gaulle, où il << suffit >> de supprimer les files de stationnement.- à court/moyen terme : renforcement du réseau actuel, notamment en termes de couverture géographique, de fréquence et de temps de parcours (création de nouvelles lignes principales et saisonnières plus directes et desservant plus de communes, création de correspondances entre celles-ci...) et plus précisemment:- Amélioration des itinéraires des lignes principales pour les rendre plus directs, quitte à en créer d'autres pour "boucher les trous",- Amélioration des correspondances avec le réseau Synchro de Grand Chambéry (au niveau des horaires notamment),- Desserte de davantage de communes par des lignes principales, notamment Brison Saint- Innocent, Tresserve et La Biolle,- Création de correspondances décentralisées entre les lignes principales,- Suppression des horaires << vacances scolaires >> des lignes principales, pour plus de lisibilité.- Renfort des offres saisonnières vers le Revard et les plages, en partenariat avec la Région et Grand Chambéry :?création de plusieurs lignes complémentaires desservant davantage de communes (ex : Le Bourget - Aix - Mouxy - Le Revard et Brison - Grésy - Trévignin - Le Revard)?renforcement de la fréquence (viser une fréquence horaire sur chaque ligne),?création de zones d'arrêt et de retournement suffisamment dimensionnées et protégées des voitures (barrières, bornes...) à Crolles, à la Féclaz, aux Mottets, etc., quitte àsupprimer des places de stationnement,?mise en place du stationnement payant en saison sur les plages, à Crolles et à la Féclaz,?mise en place de la gratuité de ces lignes saisonnières.La possibilité de mettre en place des navettes lacustres n'est pas évoquée dans le PDM alors qu'elle mériterait sans doute d'être étudiée, notamment entre Aix-les-Bains et le Bourget-du-Lac/Bourdeau.	L'ensemble des demandes vont dans le sens du PDM, avec des propositions détaillées sur les actions à mettre en oeuvre, qui sont soumises pour étude à Grand Lac. Elles vont toutefois bien au delà de l'échelle du PDM.	Pour les autres remarques, ils nous semblent que le PDM les prends bien compte dans son plan d'actions.	Non
@102	4	Particulier	Etienne - Aix-les-Bains	TER-SERM	Plus spécifiquement, je demande :- à long terme (mais à préparer dès maintenant) : mise en place du SERM ferroviaire par la SNCF et la Région et d'un futur réseau de transports en commun unifié avec Grand Chambéry, comprenant notamment des lignes express directes complémentaires au train entre Aix et Chambéry. Pour le Lyon-Turin, balayer ainsi d'un revers de main la possibilité d'utiliser les infrastructures existantes, c'est oublier les énormes impacts environnementaux et paysagers et le coût faramineux des tunnels envisagés sous Belledonne et Chartreuse, sans commune mesure avec les problématiques engendrées par la circulation de davantage de trains de fret sur la ligne Ambérieu-Modane. L'alternative d'ajouter une 3e voie entre Aix-les-Bains et Montmélian n'est pas évoquée alors qu'elle permettrait d'augmenter encore plus la capacité de la ligne.	Une convention avec l'ensemble des partenaires concernés , à d'ores et déjà été passée, en 2024, pour l'étude de la mise en oeuvre du SERM : faisabilité et chiffrage de tous les aménagements nécessaires, avec un rendu fin 2025.Pour le Lyon-Turin, des choix restent à arrêter dont l'importance est majeure pour le PDM	Pas de complément à la remarque de la CE	Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@102	5	Particulier	Etienne - Aix-les-Bains	VPC	Plus spécifiquement, je demande :- la mise en oeuvre rapide du schéma directeur cyclable, en veillant à la qualité et à la continuité des aménagements (séparation physique des voitures dès que possible...) et au dimensionnement et au maillage de l'offre de stationnement vélo.La qualité du réseau cyclable structurant à Aix-les-Bains (D1201/D991) laisse à désirer alors que la carte indique que les aménagements sont déjà faits : de simples bandes cyclables ou coups de peinture sur le trottoir ne suffisent pas, il faut une séparation physique (bordure/plots a minima) dès que la largeur de la voirie le permet, et assurer autant que possible une continuité du type d'aménagement pour plus de lisibilité.Il manque également beaucoup d'arceaux vélo dans le centre-ville, il faut en ajouter autour de la gare et tous les 50m au moins dans les rues du centre-ville, surtout devant les commerces, bars/restaurants et services publics.	La demande, au delà de la finalisation du Schéma Directeur Cyclable porte sur une amélioration de l'existant jugé insatisfaisant et insuffisant pour certains points.	Grand Lac a mobilisé des moyens financiers importants pour la réalisation du Schéma Directeur Cyclable, on peut toujours faire mieux, plus vite mais forcément il faut le financer ou faire des arbitrages sur d'autres postes. A date le schéma directeur cyclable suit le planning établi initialement.	Non
@102	6	Particulier	Etienne - Aix-les-Bains	ST	Plus spécifiquement, je demande :- la suppression d'une file de stationnement rue de Chambéry pour élargir les trottoirs,	-	Le PDM a cibler le besoin de rationnaliser l'offre de stationnement pour offrir une place prépondérante aux modes alternatifs à l'automobile, le choix que évoquez dépendra des objectifs de la Ville d'Aix-les-Bains.	Non
@102	7	Particulier	Etienne - Aix-les-Bains	CV-AP	Plus spécifiquement, je demande :- le développement de l'autopartage dans tous les quartiers et tous les bourgs du territoire.Il faut assurer une offre minimale avec au moins un véhicule dans chaque bourg et dans chaque quartier. L'offre actuellement concentrée dans le centre-ville d'Aix-les-Bains rend peu attractif le service pour les habitants du reste du territoire.	L'autopartage est préconisé dans le PDM dans les secteurs de forte densité de population.La proposition est transmise à Grand Lac pour étude.		Non
@103	1	Particulier	Francesca - Aix-les-Bains	TC-B	je suis utilisatrice de ce service MOBEA B. Serait il possible de prévoir un arret à Centre commercial Grésy afin d'éviter d'aller jusqu'à la gare de Gresy,	Demande d'amélioration du service actuel MOBEA. A transmettre au gestionnaire.	Les expériences d'autopartage dans des secteurs à faible densité de population ont été globalement un échec et il n'est pas utile d'opter pour ce type de solution et plutôt de continuer à développer Mobéa.	Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@104	1	Particulier	HALLYNCK Jean Marc	APT	Je déplore l'absence de l'aéroport dans le PDM alors que celui ci est une source importante de pollutions contribuant à la détérioration de la qualité de l'air tout générant un bruit infernal de part son activité, notamment de novembre à mars avec les charters puis de mars à novembre avec le parachutisme. Une véritable réflexion doit s'engager pour juger s'il présente encore un intérêt pour notre bassin.	Si la mobilité générée par l'aéroport est à prendre en compte dans le PDM, l'intérêt de l'activité aéroportuaire ne relève pas du PDM.	Même remarques sur l'aéroport que précédemment.	Non
@104	2	Particulier	HALLYNCK Jean Marc	VPC	Il me parait important d'accélérer le développement et la mise en sécurité des infrastructures cyclistes. C'est une bonne alternative pour les déplacements urbains permettant à beaucoup de ménage de n'avoir qu'une voiture au lieu de 2 et de réduire de manière importante le kilométrage annuel effectué en voiture.	La finalisation du SChéma Directeur Cyclable est intégrée au PDM.La notion de mise en sécurité mériterait d'être précisée.	Le PDM doit permettre une amélioration significative de la pratique cyclable sur Grand Lac. La mise en sécurité est bien prévue dans le cadre du schéma directeur cyclable qui s'appuie sur les recommandations du CEREMA en fonction des vitesses pratiquées et du débit automobile constaté.	Non
@105	1	Particulier	GIRARDIN Marcel	DVA	La contribution porte sur une critique tout azimut du développement et de l'urbanisation de la vallée du Bourget du lac et des élus qui l'ont autorisé par le biais du SCoT, du PLUI et sur la difficulté de dégager des sillons ferroviaires disponibles sur une voie ferrée déjà largement utilisée par le transport des marchandises, les transports régionaux et nationaux ainsi qu'internationaux de voyageurs.	La critique de l'urbanisation est hors objet de l'enquête.La disponibilité de la voie ferrée est, par contre, un point important pour la réalisation des actions du PDM	Le PDM n'est pas un document d'urbanisme mais le nécessaire lien que vous évoquez est bien pris en compte dans le PDM dans le cadre d'une action spécifique de mieux lier urbanisme et déplacement.	Non
E106	1	Particulier	FAMILLE WEIDMANN	TC-B	cf obs n°59	cf obs n°59	-	Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@107	1	Particulier	Julie - Viviers-du-Lac	CH- EP	Il est déploré l'absence d'aménagements pour les modes doux au niveau de la traversée de Viviers du Lac.Il y a une absence totale de trottoir et passage piéton entre le rond-point du golf et le rond-point de l'entrée du Viviers, et seules deux bandes cyclables non sécurisées et non protégées pour les vélos. Pourtant, cette portion de la RD située en agglomération, dessert commerces, activités et logements et devrait bénéficier d'aménagement pour les modes doux. La création d'un barreau sud est évoqué sans réel développement et éléments concrets, et ne semble pas intéresser les élus locauxIl n'existe également aucun projet d'aménagement pour les modes doux sur la D127, reliant le rond-point du Golf à la zone d'activités, et notamment à Leclerc.	L'aménagement de trottoirs et passage piéton sur les RD au sein d'une agglomération est de la compétence du département. L'observation lui sera transmise.Il est demandé à Grand Lac de préciser les éléments connus (étude, échéancier..) et à jour relatif au projet de barreau	Le PDM n'est pas un plan de circulation pour chaque commune et les Villes restent totalement maître en la matière. Concernant vos remarques le fait de s'appuyer sur un axe supportant un trafic de 990 véhic./j cela correspond à un faible trafic, on est proche des axes ou le CEREMA ne recommande aucun aménagement cyclable pour la cohabitation vélo / auto avec des vitesses règlementaires à 80 Km/h et aucun aménagement encore plus si on est à 50 Km/h ou moins. Sur les aménagements cyclables, le schéma directeur cyclable doit permettre une continuité cyclable entre Aix et Chambéry via Viviers. Pour la liaison vers Chambéry le Haut le PDM évoque ce besoin dans l'action 2.1. Concernant le projet de barreau pas d'éléments connu en plus par Grand Lac. Même remarque que pour les autres sur l'aéroport.	Non
@107	2	Particulier	Julie - Viviers-du-Lac	VPC	Jonction Viviers du Lac vers Chambéry le Haut par la RD991. Insécurité et conflit d'usage sur les deux bandes cyclables non protégées de la RD991	Information transmise à Grand Lac pour action		Non
@107	3	Particulier	Julie - Viviers-du-Lac	APT	AéroportJe m'étonne de voir que l'aéroport n'est pas pris en compte dans le PDM. En effet, cette infrastructure a un impact considérable sur les déplacements en période hivernale. Il est indispensable de revoir le PDM en considérant l'aéroport.	Demande de la DDT, de la MRAE et récurrente de la part du public		Non
@108	1	Particulier	MR Berlioz	DVA	Analyse critique de la non prise en compte des avis donnés lors des enquêtes publiques du PLUi de Chautagne et des ZAPQuestionnement des politiques sur l'aménagement de la Région et sa protection	Hors objet de l'enquête	-	Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@109	1	Particulier	SIBUE Jean Michel	TC-B	NOUS VOULONS DES TRANSPORTS EN COMMUNS EFFICACES ET RAPIDES.Pour cela il faut une offre qui puisse concurrencer la voiture. Alors comment faire.... Dans un premier temps une voie dédiée aux bus semblent le moyens le plus efficaces Aujourd'hui les bus sont pris dans le flux de circulation et ne peuvent donc être efficients. La couverture du territoire est compliquée, inadaptée. Un trajet doit être rapide et fréquent et peu couteux . Les grands axes sont pour la plupart saturés et les solutions de plus en plus compliquées a mettre en place car des maisons ont poussées partout au bord ces axes sans que vous les élus aient positionné des emplacements réservés ou préemptions.	C'est bien l'objet des actions du PDM qui prévoit sur la mise en place de sites propres pour les bus (lignes fortes) et s'appuie sur le réseau ferroviaire avec la mise en oeuvre du SERM	Nous partageons votre souhait de transports en commun efficaces et rapides et le PDM par ses actions le démontrent. Votre solution d'autoroute gratuite serait plus un facteur incitatif à l'usage de l'automobile, outre le fait que cet axe dépend de l'Etat et non Grand Lac. La séparation des voies (TC // voiture et éventuellement cyclable) peut paraître louable dans l'idéal mais il convient d'être pragmatique et, outre le fait que nous ne pouvons poussé les murs pour réaliser des voies bus en site propre, leur mise en œuvre n'aurait que peu d'effets sur la pratique automobile si les conditions de circulation étaient bonnes pour la voiture. C'est bien comme vous l'indiquez des TC efficaces et rapides qui feront concurrence à l'automobile, c'est pourquoi dans l'action 1.5 il est priorisé les TC sur les lignes les plus structurantes pour leur offrir un gain de temps, que sur la RD 1504 il sera étudier la mise en place d'un couloir réservé bus.	Non
@109	2	Particulier	SIBUE Jean Michel	A41	L 'autoroute gratuit pour les habitants pourraient aussi être envisagé ,aux heures de pointes , afin de rendre les bords du lac plus fluide.	La gratuité de l'A41 demandée par l'atelier citoyen n'a pas été retenue.Toute disposition qui faciliterait la fluidité du trafic serait contre productive (aspirateur à voitures)		Non
@110	1	Particulier	GIRARDIN Marcel	DVA	Complément à ma contribution de ce jour 2 janvier à 11 h 48Voir à ce sujet la proposition de référendum que j'avais faite, le 14 janvier 2019, aux diverses autorités à propos du projet de Plan Local d'Urbanisme Intercommunal de Grand-Lac du Bourget en suivant ou recopiant le lien : https://www.lebulletinvoglanais.fr/pour-un-r%C3%A9f%C3%A9rendum-sur-le-futur-plu-intercommunal/	Lien illisible. Hors objet de l'enquête	Pas de commentaire	Non
@111	1	Particulier	TALON Olivier	VR	- route du bord du Lac Chindrieux - Brison dangereuse, spécifiquement pour les cyclistes, par absence de piste cyclable - traversée de la commune de Chindrieux dangereuse pour les riverains et les piétons : vitesse automobile pratiquée excessive à toutes heures, malgré les limitations imposées - traversée de la commune de Chindrieux (de plus en plus) laborieuse : circulation déjà très dense à certaines heures, les chicanes installées sont inefficaces à réduire la vitesse et génèrent des "bouchons", probablement bientôt amplifiés par la ré-ouverture du tabac en centre village.- zéro contrôle de police/gendarmerie dans la traversée de la commune de Chindrieux	Le PDM:- intègre le Schéma Directeur Cyclable qui classe la route le long du lac comme réseau structurant, mais à long terme ,- prévoit la généralisation de zones 30km/h pour sécuriser riverains et piétons .les contrôles de police ne relèvent pas du PDM	Concernant les aménagements cyclables une continuité est prévue d'Aix à Chindrieux dans le PDM. Pour les autres remarques elles sont du ressort de l'entretien de la voirie par le département ou les communes selon les axes concernés.	Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@111	2	Particulier	TALON Olivier	TER-SERM	fréquence des trains Aix - Chindrieux - Culoz ridiculement faible	L'évolution de la gare de Chindrieux en PEM dans le PDM sera associée à une meilleure desserte ferroviaire de Chindrieux	-	Non
@112	1	Particulier	METIFIOT Caroline	TC-B	L'offre de transports en commun n'est absolument pas adapté depuis une commune hors Aix les Bains :Les bus ne circulent pas le week-end ni pendant les vacances scolaires et le tracé est lié au ramassage scolaire. Il est donc impossible d'aller travailler à Aix les Bains en bus puisqu'il faut passer par le lycée Marlioz (50 minutes de trajet) puis prendre un autre bus pour le centre d'Aix. La voiture reste la meilleure option ou bien le vélo, mais ce n'est pas toujours possible selon les besoins.Pendant les vacances scolaires, les enfants ne peuvent pas aller à Aix pour les activités puisqu'il n'y a pas de bus et l'offre à la demande n'a jamais fonctionné à chaque fois que nous en avons fait la demande.	L'absence de desserte bus en période de vacances scolaires est un constat récurrent de la part du public.	Vous pointez les difficultés rencontrer dans les TC et le PDM prévoit des améliorations de l'offre de TC de bus (action 2.1) mais également avec le SERM ou une halte ferroviaire et prévue à Voglans. Les lignes scolaires ont des horaires adaptés pour la desserte des collégiens et lycéens, mais l'offre ne s'arrête pas avec le réseau Mobéa qui lui est actif toute l'année au départ des communes et il est surprenant que vous indiquiez que cette offre n'est jamais fonctionnée pour vous. Depuis 2022 a été mise en place le service de mobilité à la demande Mobéa dont l'offre est aussi a destination des actifs et permet depuis chaque commune de Grand lac de desservir entre autre les gares et zone d'emplois	Non
@112	2	Particulier	METIFIOT Caroline	VPC	La sécurisation des voies vélo est un atout fort notamment entre l'aéroport et Intermarché et en direction du golf par le Viviers	La sécurisation des voies cyclables est également une demande récurrente de la part du public	La sécurisation des axes cyclables est bien prise en compte dans le PDM au regard des recommandations en la matière du CEREMA.	Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
E113	1	Particulier		APT	Bonjour, voici ma contribution concernant le plan de mobilité sur la région GRAND LAC .Pour une meilleure qualité de l'air donc de vie il serait nécessaire de prendre aussi en compte les ballets successifs des avions PILATUS et autres avions de loisirs .Ceux ci représentent un trafic en augmentation toute l'année .Ils ne s'arrêtent pas à la saison de l'automne mais ils poursuivent leur bruit incessant ,bourdonnement qui dure et qui dure matin et soir (ils ont la particularité de s'entendre à des kms même lorsque l'on ne les aperçoit plus) et auquel il est impossible de s'échapper . Ils contribuent à une polution atmosphèrique croissante par rotations incessantes : ivresse énergétique , polution sonore et atmosphérique à tout va ,un mépris de la population et de la faune survolées et impactées quotidiennement .Le parachutisme de loisirs est polluant à outrance .L'exposition au bruit des avions ainsi qu'à la polution ajoutée est associée un risque de mortalité plus élevé pour les habitants de cette vallée : enjeu anachronique à l'épreuve des bilans carbone ; en outre les tracées de condensation laissées par certains avions contribuent à l'effet de serre qui implique le réchauffement climatique .Nous vivons dans un cadre magnifique , ne l'abîmons pas ,par respect d'autrui et au nom du droit à chacun de vivre dans un environnement sain .MME POIREL LUCIENNE	Constat de nuisances de l'activité aéroportuaire.Si le PDM se doit de prendre en compte la mobilité générée par l'aéroport, son activité ne relève pas du PDM	Même remarques sur l'aéroport que précédemment.	Non
@114	1	Particulier	Marion - Bourdeau	APT	idem obsn°77	cf obs n°77	-	Non
@115	1	Particulier	MONCORGE Agnès	TC-B	réseau bus - Je regrette l'absence de desserte bus Ondea sur Drumettaz Clarafond (Place de l'horloge - mairie) hors des lignes /horaires scolaires.	remarques relatives au service de bus actuels qui sera transmise au gestionnaire du service	La ligne forte à proximité de la place de l'horloge se situe à moins de 10 min. à pied, le "détour" de la ligne actuelle" engendrait un temps supplémentaire de l'ordre de 3 à 4 min. ce qui aurait pour incidence première de rendre moins concurrentielle en temps cette ligne et de soit diminuer sa fréquence soit d'augmenter son coût de fonctionnement. Des voies cyclables sont bien prévues sur Drumettaz-Clarafond dans le PDM.	Non
@115	2	Particulier	MONCORGE Agnès	VPC	- Proposition de créer des pistes cyclables sur les routes principales de la commune de Drumettaz	La liaison Drumettaz-Clarafond est classée réseau secondaire à moyen terme au Schéma Directeur Cyclable, intégré auPDM		Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@116	1	Particulier	SIDAWY Elsa	APT	Notons par exemple que le plan de mobilités devrait mentionner l'aéroport et son trafic mais aussi la zone de Technolac dans son ensemble et éviter ainsi l'artificialisation en optimisant la gestion du foncier existant. On ne peut évidemment pas dire que l'aéroport bénéficie aux usagers et habitants des deux agglomérations. Cet aéroport devrait tout simplement être supprimé - il semble que la concession se termine bientôt ? - et bénéficier à des usages locaux, dont les déplacements en modes doux. Des pistes cyclables (voies vertes) pourraient voir le jour à cet emplacement, ainsi que des voies de bus en site propre, ce qui permettrait de désengorger les routes départementales et éviter que les bus ne soient pris dans les bouchons et faciliter ainsi le report modal, tout en limitant drastiquement l'auto-solisme (voire en finançant les TC en taxant un maximum l'auto-solisme qui est une aberration sur des trajets que les gens font aux mêmes heures et sur les mêmes plages parcours / Technolac > Aix ou Chambéry par exemple). La place libérée par la disparition de l'aéroport pourrait également servir à des entreprises qui souhaitent aujourd'hui s'installer sur la future ZAC 3 et éviter l'imperméabilisation définitive de terres agricoles précieuses. C'est un tel bon sens qu'il est étonnant que certains élus, obsédés par leurs intérêts propres et ceux de "leur" commune, n'y aient pas pensé avant. Il semble heureusement que certains autres élus prennent le recul nécessaire pour penser au bien commun et se mobilisent.	propositions d'aménagement s'appuyant sur la disparition de l'aéroport, ce qui n'est pas de la compétence du PDM	L'enquête publique du PDM de Grand Lac n'est pas un document d'urbanisme, il ne doit donc pas traiter si il convient de développer au non Tecnolac mais prendre les projets actés comme des invariants, ce qu'il fait par exemple sur certains projets routiers qui ne sont pas portés par le PDM ou encre le SERM. Concernant l'aéroport et son devenir ce n'est pas le PDM, ni Grand Lac qui va acter cela, seul le Département est compétent sur ce sujet. Enfin de manière générale sur les remarques faites lors d'une enquête publique ce n'est pas parce que tous les avis sont contres qu'un document doit être revu ou non approuvé, ce n'est que si les objectifs assignés par le législateur au document en question ne sont pas atteints qu'alors le commissaire enquêteur et lui seul peut statuer sur le besoin de modifications ou le rejet du document soumis en enquête publique.	Non
@117	1	Particulier	MALARDEL Florence	TC-B	Ligne de bus BRISON SAINT INNOCENTJe souhaiterais que le PDM soit l'occasion d'étudier la possibilité de mettre en place un service de bus régulier qui connecte BRISON SAINT INNOCENT.	demande à transmettre au gestionnaire du service	La ligne 102 dessert depuis Brison St-Innocent le lycée de secteur (Marlioz), pour les étudiants en étude supérieure, selon les horaires ils peuvent également s'appuyer sur la ligne 102 puis prendre une ligne en direction de Technolac ou s'appuyer sur la gare d'Aix-les-Bains.	Non
@118	1	Particulier	CECILE - La Motte-Servolex	APT	Quid des nuisances de l'aéroport ? Installée depuis 2002 dans cette si belle région, j'ai vu progresser le flux de navigation de décembre à avril, sans compter le lâchage incessant des parachutistes. On ne peut demander au peuple de faire de multiples efforts pour réduire l'impact sur la nature et encourager le commerce polluant pour raison économique. Il y a toujours deux poids, deux mesures...	Hors objet de l'enquête	Même remarques sur l'aéroport que précédemment.	Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@118	2	Particulier	CECILE - La Motte-Servolex	TC-B	Concernant les TC, j'ai du y renoncer faute de confort (pas de système rafraichissant l'habitacle par fortes chaleurs, sans compter les innombrables incivilités dont font preuve la plupart des usagers), et de propreté.	remarque à transmettre au gestionnaire	Nous sommes surpris de vos remarques sur le confort des TC car le matériel roulant sur le réseau Ondéa notamment sur la propreté des bus.	Non
@119	1	Association	PEUTOT Yves	DVA	Priorité aux Transports publics, et aux vélos, piétons et autres transports doux Nous ne pouvons pas garder les yeux fermés face à la chute de la biodiversité, au dérèglement climatique et au niveau élevé de pollutions, de l'air, de l'eau, des sols.Il faut réduire drastiquement les circulations des voitures et des camions (et leur stationnement en centre-ville) ; et favoriser les déplacements doux : piétons, vélos, trottinettes, sinon bus, trains, cars.	C'est bien l'objet du PDM	Nous espérons que la lecture du PDM vous a rassuré sur la volonté de Grand Lac de diminuer le recours à l'automobile et à l'autosolisme.	Non
@120	1	Particulier	Vérane - Brison-Saint-Innocent	TC-B	Liaison Aix-Brison St Innocent:- BUS: établir une ligne de bus extra-scolaire	Demande à étudier	La ligne 102 permet des trajets à la demi-journée adapté aux besoins des captifs, un renforcement ne peut s'envisager que si les besoins sont clairement identifiés. De plus nous rappelons que depuis Brison St-Innocent le service Mobéa permet 13 trajets par jour. Concernant une gare à Brison, elle existait et a été démolie depuis, c'est la Région qui organise les TC ferroviaires et qui pourra porter une réouverture éventuelle de cette gare. Concernant la rue de Genève sans voiture cela dépend de la Ville d'Aix, le PDM n'est pas un plan de circulation pour chaque commune. Enfin sur la création de grands parkings gratuits à l'entrée nord et sud de la Ville c'est bien l'idée présente dans le PDM avec les pôles d'échanges et les aires de covoiturage.	Non
@120	2	Partenaire socio-éco / organisation professionnelle	Vérane - Brison-Saint-Innocent	TER-SERM	Liaison Aix-Brison St Innocent:- TRAIN: rétablir un arrêt ferroviaire sur la commune (le tracé du chemin de fer passe par la commune). Beaucoup d'habitants prennent le train quotidiennement pour Chambéry	demande à étudier		Non
@120	3	Particulier	Vérane - Brison-Saint-Innocent	TC-B	Mobilité Aix-les-Bains- TRAM ou navettes régulières: Aix-Technolac - Établir une zone sans voitures au sein du centre-ville d'Aix, particulièrement la rue de Genève. Circulation exclusive de navettes + vélos.	Demande de navettes pour la Ville d'Aix les bains et de liaisons Aix -Technolac récurrentes.		Non
@120	4	Particulier	Vérane - Brison-Saint-Innocent	VPC	Mobilité Aix-les-Bains- VÉLO: créer des voies réservées aux vélos dans la ville	La demande sera transmise à la ville d'Aix les Bains		Non

ID Unique (Contribution)	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
E121	1	Particulier		URBA	Dans un document de 9 pages, Claude Jacquier fait une longue description critique de la situation de la cluse du lac du Bourget: urbanisation de la Chautagne incohérente avec les modalités de déplacement contraintes par le relief et dangereuses, risques naturels (éboulements), technologiques (transports ferroviaires de MD) , potentiellement nuisibles pour la biodiversité du lac, de même que l'assainissement vétuste de l'urbanisation.Il est demandé une approche intégrée de tous les domaines générant de la mobilité, ce qui se traduit pour la Chautagne par les propositions suivantes:- contrôle et limitation de l'étalement et de la densification urbaine de la Chautagne car celle-ci génère des flux de trafics insoutenables dans la partie la plus étroite et la plus fréquentée de la cluse du lac.	Le PDM prévoit de mieux lier "urbanisme et déplacements", action à mettre en oeuvre dans le cadre de la mise en place du PLUI H M de Grand Lac à venir.	Pas de complément à la remarque de la CE	Non
E121	2	Particulier		TER-SERM	Il est demandé une approche intégrée de tous les domaines générant de la mobilité, ce qui se traduit pour la Chautagne par les propositions suivantes:- coexistence innovante et soutenable des mobilités dans la cluse du lac: restauration des arrêts des omnibus sur la ligne Culoz-Chambéry sous la forme de TER Omnibus à la Commande TEROC et ,autorisant, enfin, en toute sécurité des déplacements piétonniers et cyclistes sécurisés le long de cette rive qui souffre de l'absence de trottoirs et d'espaces pietonniers, de pistes cyclables en continu et du non-respect systématique de la vitesse par les véhicules motorisés.	Le PDM prévoit, d'ores et déjà, de faire évoluer la gare de Chindrieux en halte ferroviaire PEM, avec une plus grande desserte ferroviaire, afin d'inciter la population à plus utiliser ce mode de déplacements.La proposition de TEROC est soumise à Grand Lac	La compétence des TER est régionale et vos propositions ne peuvent être faite qu'à la Région AuRA.	Non
@122	1	Particulier	DUCRUET Christine	TER-SERM	J'habite en Chautagne, et j'emprunte le train pour le travail à Chambéry à partir de la gare de Chindrieux.Je travaille en hypercentre, et les trains correspondent à mon besoin.Pour autant, ce n'est pas le cas de tout le monde. En effet, pour ceux qui viennent de La Chautagne et du Bugey (et il y a beaucoup), le 1er train du matin arrive à 7h25 à Chambéry. 7h25 en gare de Chambéry : ça ne convient pas aux les salariés qui travaillent en hypercentre tôt et celles et ceux qui ont une activité sur les communes du bassin chambérien (La Motte-Servolex, La Ravoire, Bassens,...).Il manque des trains plus tôt, en journée et dans les 2 sens.Il est indispensable d'avoir une offre conséquente pour les gares de Chindrieux et Vions/Chanaz et au-delà (la ligne Ambérieu-en-Bugey/Chambéry), si on veut inciter les gens en emprunter le train. L'offre actuelle est insuffisante.	Le PDM prévoit l'évolution de la gare de Chindrieux et Vions-Chanaz en PEM avec des aménagements permettant de faciliter l'usage du train et une meilleure desserte du quotidien qui reste à préciser.	Votre remarque sur l'offre ferroviaire au départ de Chindrieux sera transmise aux services de la Région qui sont compétent sur les TER. Concernant le stationnement gratuit au niveau de la gare d'Aix, si cela était mis en place, cela facilitera l'usage de l'automobile et de l'autosolisme et les places offertes ne seraient pas forcément utilisés par des usagers du train.	Non
@122	2	Particulier	DUCRUET Christine	ST	A Aix, il serait bien de réserver des parkings gratuits près de la gare pour favoriser l'utilisation du train (à combiner avec la carte Oura ou les abonnements de transports) ou bien des parkings relais avec des navettes fréquentes.	La réalisation de stationnement au niveau de la gare d'Aix les bains est une des composantes de l'évolution en PEM.la gratuité en liaison avec des abonnements n'est pas abordée dans le PDM.		Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@123	1	Particulier	Michel - Le Bourget-du-Lac	VR	Comme le souligne la MRAE dans son avis << Les principaux enjeux du territoire et du projet de plan de mobilité sont les émissions de gaz à effet de serre, la consommation d'énergie, dont les énergies fossiles, la qualité de l'air, les nuisances sonores et la santé humaine, la consommation d'espace des projets découlant de la mise en ?uvre du plan, ainsi que de l'urbanisation induite par ceux-ci, et la biodiversité >>Le plan de mobilité cherche d'ici 2030 à diminuer la part modale de la voiture, or des projets tels que la déviation d'Albens, la création d'un échangeur sur l'A41 à hauteur d'Albens, et d'un barreau Sud à hauteur de Viviers-du-Lac vont dans le sens opposé.	Les projets cités ne sont pas de la compétence de Grand Lac.Le PDM ne fait qu'intégrer "ces coups partis"Je partage l'avis que tout aménagement routier facilitant les flux, est contre-productif.	Les projets routiers que vous mentionnez sont, comme indiqué dans le PDM, des projets déjà actés par d'autres organismes, Grand Lac et son PDM ne peuvent pas les remettre en question et les considère comme des invariants.	Non
@123	2	Particulier	Michel - Le Bourget-du-Lac	A41	L'abaissement à 110 km/h de l'A41 apparaît comme central pour atteindre l'objectif de réduction des émissions de GES.	C'est en effet nécessaire pour atteindre les objectifs du PCAET.	Pas de complément à la remarque de la CE	Non
@123	3	Particulier	Michel - Le Bourget-du-Lac	APT	Il est en outre étonnant que l'impact de l'aéroport ne soit pas pris en compte car même si il ne constitue pas un déplacement quotidien, c'est un des points d'entrée et sortie de notre territoire qui génère du trafic routier local. Je m'associe à la demande qui est faite par la DDT : le diagnostic devra être complété par la prise en compte des incidences de cette infrastructure. Il conviendrait de s'interroger sur le réel apport, et les nuisances associées, pour notre territoire de cette infrastructure, utilisée principalement par des << charters des neiges >> britanniques alors que dans le même temps la Compagnie des Alpes soutient le développement d'une liaison ferroviaire grande vitesse entre Londres et la Savoie. Sa fermeture permettrait, par exemple, d'y créer des aires de covoiturage et d'étendre Technolac sur les parties déjà artificialisées de l'aéroport au lieu de créer une nouvelle extension sur des terres agricoles très fertiles (projet de ZAC3).	Si le PDM se doit d'intégrer la mobilité engendrée par l'aéroport sur le territoire, ce n'est pas son objet de mettre en cause les activités économiques existantes sur le territoire.	Pas de complément à la remarque de la CE	Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@124	1	Elu / collectivité	GUISSANT Franck	VR	Sur l'objectif d'une vitesse généralisée de 30 km/h en agglomération (Action 1.3 du PDM), il convient de rappeler qu'en application de l'article R.413-3 du Code de la route, la vitessemaximale autorisée en agglomération est de 50 km/h. Une réduction généralisée à 30 km/h demeure selon nous excessive et non adaptée à la configuration de certains lieux. Seule unevitesse limitée à 30 km/h à proximité des groupes scolaires et de certains établissements recevant du public nous apparait entendable. Pour le reste, la vitesse réglementaire de 50km/h en agglomération doit rester la norme.	La règlementation de la vitesse en agglomération est de la compétence du maire: le maire peut, par arrêté motivé, fixer pour tout ou partie des voies de l'agglomération ouvertes à la circulation publique une vitesse maximale autorisée inférieure à celle prévue par le code de la route.Le PDM propose, le maire décide	Pas de complément à la remarque de la CE	Non
@124	2	Elu / collectivité	GUISSANT Franck	TC-B	Sur l'objectif d'amélioration de la performance des lignes de bus (Action 1.5 du PDM), dans une logique de désengorgement du trafic routier et d'optimisation des circulations de bus, ilnous parait souhaitable de créer une voie dédiée aux bus et taxis dans les sens Bourget-du-Lac - Aix-les-Bains et Bourget-du-Lac - Chambéry.En matière de développement de l'offre de bus (Action 2.1 au PDM), il nous apparaît nécessaire que la ligne de bus Aix-Les-Bains - Le Bourget-du-Lac soit prolongée jusqu'à la plagedu Bourget-du-Lac, sans rupture de charge à Technolac. Jusqu'à 2020, le terminus se situait à la plage du Bourget-du-Lac.	La demande de lignes de TC en site propre desservant Technolac depuis Aix et depuis Chambéry est notée. J'invite Grand Lac à apporter des précisions sur les projets connus à ce jour dans ce domaine.La demande de rétablissement du terminus de la ligne Aix les Bains-le Bourget du Lac à la plage du Bourget sera transmis au gestionnaire du service	Le choix mise en place en 2020 a été réalisé au regard des fréquentations sur les différents tronçons de ligne afin d'offrir un service plus efficace et cadencé dans les secteurs qui le nécessitait, ce qui n'était pas le cas pour le terminus à la plage du Bourget-du-Lac.	Non
@124	3	Elu / collectivité	GUISSANT Franck	DVA	En matière de bornes de recharge de véhicules électriques (Action 2.6 au PDM), l'offre de recharges sur la commune du Bourget-du-Lac demeure insuffisante (bords du lac, centre de lacommune et hameaux). Selon l'étude menée, 4,7% du parc automobile de la commune serait électrique. Cette donnée augmente d'année en année. La commune ne comprendactuellement que 4 bornes publiques de recharge (hors Technolac). Aucune borne n'a été créée par l'actuelle majorité municipale.	dont acte	Attention ce n'est pas parce que 4,7 % du parc automobile est électrifié qu'il est nécessaire de disposer de bornes. En effet, comme expliquer dans la fiche action, les résidents privilégieront un avitaillement à domicile qui sera moins cher et plus pratique que sur l'espace public. Seuls les résidents n'ayant pas de places privatives auront à se positionner soit sur l'espace public pour s'avitailler soit dans des lieux privatifs (à leur travail, dans des espaces commerciaux, etc...) ainsi, le besoin de bornes sur Le Bourget du Lac serait de 17 bornes avec 20 % du parc automobile électrifié dès lors à 4,7 % le besoin est de 4 bornes ce que dispose actuellement la Ville qui est donc tout à fait bien dimensionné.	Non

ID Unique (Contribution)	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@124	4	Elu / collectivité	GUISSANT Franck	ST	En matière de stationnement (Action 3.1 au PDM), nous portons à votre connaissance notre opposition au stationnement payant sur la commune du BOURGET-DU-LAC et préconisons la poursuite de la gratuité totale, dans une logique d'équité sociale et de préservation de la qualité de vie des habitants. A juste titre, une majorité des résidents de la commune est opposée au stationnement payant.Le stationnement payant n'est pas le seul moyen de lutter contre les véhicules ventouses, dont le phénomène est très peu répandu au bord du lac, sur la commune du Bourget-du-Lac.Un arrêté municipal pourrait par exemple interdire le stationnement public de plus de 24h sur les bords du lac, sous peine de verbalisation.	La stationnement payant est l'un des moyens, entre autres, de dissuasion de l'usage de la voiture au profit des TC et des modes actifs, objectif du PDM	Pas de complément à la remarque de la CE	Non
@125	1	Particulier	Eric - Brison-Saint-Innocent	VPC	Je fais le trajet à vélo (Brison St innocent/ St alban leysse)pour me rendre au travail:23km .Il y a encore trop de points dangereux pour les vélos:Ces points dangereux sont décrits sur l'itinéraire emprunté pour aller de Brison à Saint Alban Leysse, de même que les points positifs	Les problèmes rencontrés seront transmis aux services et collectivités concernées pour information et prise en compet.	Vos remarques sur les aménagements cyclables rejoignent les ambitions du PDM en la matière et notamment avec le Schéma Directeur Cyclable de Grand Lac intégré au PDM.	Non
@125	2	Particulier	Eric - Brison-Saint-Innocent	DVA	Une solution type "télécabine" pour le trajet Aix les bains/ le Revard devrait être ré étudié.	Le PDM prévoit le renforcement de la desserte par bus du Revard, ce qui n'exclut pas toute initiative complémentaire par d'autres opérateurs.	Concernant le projet de télécabine entre Aix-les-Bains et le Revard cela n'a pas été retenu dans le cadre du PDM.	Non
@126	1	Association	DEPREZ Nicolas	TER-SERM	Les Chautagnards et une partie des habitants de Yenne prennent quotidiennement le train dans les gares de Culoz et de Seyssel.Après une analyse sur la temporalité de l'extension souhaitée du Léman Expres hors échéance du PDM, pour faciliter la vie des Chautagnards, il serait déjà bien d'améliorer petit à petit la situation actuelle : Exemple : Tout train passant par Culoz (5 min de la gare de Vions Chanaz, 7 min de la gare de Chindrieux) devrait automatiquement s'arrêter. Ainsi les Chautagnards qui voudraient se rendre à ANNECY en train pourraient utiliser le ANNEVY - LYON qui ne s'arrête pas à Culoz (alors que la zone de Culoz est limitée à 70 k/h)	L'évolution des gares de Chindrieux et Chanaz en PEM nécessite la mise en oeuvre de dessertes ferroviaires plus nombreuses.La demande d'arrêts supplémentaires pour les trains existants vont dans ce sens.	Nous transmettons vos remarques sur l'offre ferroviaire à la Région qui est compétent en la matière. Concernant le SERM comme indiqué dans le PDM on est sur l'axe EntreLacs // Aix les Bains // Montmélian.	Non
@126	2	Association	DEPREZ Nicolas	TER-SERM	Les TAD ne devraient pas se limiter aux limites Grand Lac mais pousser jusqu'à Seyssel afin de desservir cette gare ferroviaire	La desserte de la gare de Seyssel , hors du territoire de Grand Lac n'est pas de sa compétence.		Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@127	1	Association	DEPREZ Nicolas	TC-B	SERM Interdépartemental busLes élèves de SERRIERES EN CHAUTAGNE et MOTZ (environ 2000 habitants) vont au collège à Seyssel, Rumilly, puis aux lycées à Rumilly, Marlioz...Les élèves de RUFFIEUX - CHINDRIEUX - VIONS - CHANAZ.. vont au collège de Culoz, Belley-Aix les bains, puis au lycées de Belley, Marlioz...Le TAD/Lignes de bus/lignes de covoiturage (bleue par exemple) ne doivent pas s'arrêter à la frontière de Grand Lac mais être prolongés vers Seyssel et développés vers Culoz (afin d'accéder à d'autres lignes de transport ou profiter des activités possibles sur ces territoires qui sont en voiture à moins de 15 min en voiture)	La demande porte sur la possibilité de disposer de TAD allant au delà du territoire de Grand Lac. Cela relève d'une organisation inter-interdépartementales (Culoz) possible, à l'image de la desserte de Bourdeau par le bus de Yenne - Technolac, mais ne relevant pas du PDM.	Que les déplacements depuis la Chautagne se réalisent sur des territoires extérieurs à Grand Lac est logique et pertinent au regard du bassin de vie. L'organisation des mobilités ne doit pas s'arrêter aux limites administratives c'est pourquoi un syndicat mixte autour de la mobilité est prévu dans le PDM mais ce dernier ne "rayonne" pas sur les communes aux environs de la Chautagne. Il conviendrait de mettre en place un travail spécifique avec les intercommunalités concernées pour voir si des possibilités existent pour améliorer les déplacements de tous.	Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@128	1	Association	ARDSL - Annecy	TER-SERM	L'ARDSL (Association Rail Dauphiné Savoie Léman), dans un document de 4 pages s'oppose: aux projets routiers inclus dans le PDM :- projet d'échangeur sur l'A41 à Entrelacs. Ce projet favorise le trafic routier:- contournement routier de Viviers-du-Lac. et préconise un développement du mode ferroviaire et de bus pour la desserte de Viviers du lac.L'ARDSL soutient le projet de SERM Métropole Savoie. Celui-ci ne doit consister à arrêter partout les trains moyenne et longue distances (Annecy - Chambéry, Annecy - Valence, Genève - Grenoble, Lyon - Aix, Lyon - Annecy), mais en la création de nouveaux trains pour le trafic local comme une ligne cadencée à 15 min entre Montmélian et Entrelacs (avec des prolongements à étudier sur Rumilly, Annecy, Albertville ou Alpespace).L'ARDSL juge indispensable une modernisation profonde de la ligne Aix - Annecy. Avec ses équipements actuels et sa voie unique, la ligne Aix - Annecy ne permet plus de répondre aux besoins d'un territoire en plein développement. Les temps de trajets se sont allongés avec la mise en place du cadencement. Les correspondances avec le Léman Express à Annecy sont dissuasives (28 min). L'espacement entre les différents trains est insatisfaisant.Avec l'infrastructure actuelle, les temps de parcours des TER entre Annecy et Aix ne sont pas concurrentiels face à la voiture.Une ligne Aix - Annecy totalement modernisée à horizon 2030 est de nature à permettre un report modal majeur, à contribuer à la baisse des émissions de GES, à la lutte contre le réchauffement climatique et à réduire la pollution sur la zone urbaine des Savoie. Cela doit aussi éviter à des investissements sur l'A41, comme sa mise à 2*3 voies ou la création d'un nouvel échangeur.L'ARDSL développe également les améliorations à apporter pour les transports grande distance desservant Aix les Bains, trains de nuit , Leman express à titre d'exemple	Les propositions ferroviaires très détaillées de l'ARDSL vont bien au delà du PDM. Elles confirment que le SERM et le développement des TER nécessitent des aménagements lourds au niveau réseau ferrée Annecy-Aix	Concernant l'échangeur sur l'A41 à Entrelacs, celui de contournement de Viviers ce sont des projets non initiés par le PDM donc des invariants que nous ne pouvons pas modifier . Pour les remarques sur le ferroviaire, elles seront transmises à la Région AuRA.	Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@128	2	Association	ARDSL - Annecy	TC-B	La desserte du Revard doit être améliorée avec une cadence horaire en hiver (et à la 1/2h en pointe). Nous regrettons le choix de Grand Lac de ne pas publier les études menées par l'agglomération tant sur la restauration d'une desserte ferroviaire, que sur la mise en place d'un ascenseur valléenIl faut un développement massif des TC sur le territoire de Grand Lac, pour convaincre les habitants et les visiteurs de lâcher la voiturePour les transports collectifs, le budget est aujourd'hui limité par le versement mobilité (VM) assez faible (0,8%). Il est incontournable d'augmenter le VM dès juillet 2025 pour donner une première impulsion au choc d'offre voulu par Grand Lac.	Les propositions de desserte vont dans le sens du PDMLe financement des actions dans le PDM se limitent à définir les partenaires concernés devant financer chaque action et l'importance des coûts sur une échelle de ?à ????.Ce point devra être précisé ultérieurement.	Il est prévu au PDM de travailler à l'amélioration de la desserte du Revard action 2.1 et d'ailleurs celle-ci a déjà été améliorée en 2024. Grand Lac ne possède pas d'étude sur la mise en place d'un ascenseur Valléen et le service mobilité n'a jamais reçu de demande de mise à disposition de de l'étude sur la restauration du train à crémaillère qui montrait que ce projet n'est économiquement pas viable. Le VM à 0,8% en l'état est au maximum légal, Grand Lac ne peut pas aller au de là. Ce seuil est fixé par la loi.	Non
@129	1	Particulier	FREYRI Raymond	DO EP	La contribution mentionne des points de désaccord et des commentaires sur les contenus de l'avis de la MRAE, des avis PPA et du dossier d'enquête précisés page par page	J'invite Grand Lac à pointer ces observations et à les prendre en compte dans le dossier, si nécessaire	Grand lac est le gestionnaire, malgré le fait que Grand Lac ait essayé de rapatrier ces casiers qui avaient été installés en même temps que la ligne de covoiturage vers le Revard cela n'a pas encore été résolu et il convient que cela soit traité en interne	Non
@129	2	Particulier	FREYRI Raymond	DVA	Commentaire Général :245 pages c'est intéressant mais je suis très interrogatif sur l'attrait pour les habitants.Beaucoup d'élus rencontrés ont été étonnés de mon intérêt pour le sujet , car eux-mêmes ne se sentaient pas concernés .Et du 6 au 31 janvier enquête pour la mise en place d'une ZFE-m (zone à Faibles Emissions Mobilités)Pourquoi de ne pas organiser des réunions publiques d'information,Pendant l'enquête elle - même, je n'ai pas eu connaissance de réunion d'information.....Je ne regrette pas d'avoir participer aux réunions publiques organisées par la ville d'Aix les bains sur le projet immobilier dans le secteur des Thermes et pourtant je n'habite pas Aix.	Pour information	-	Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@130	1	Particulier	Michel - Aix-les-Bains	TER-SERM	Pour que la Chautagne ne reste pas l'oubliée des Mobilités au sein de Grand Lac, il faut la relier efficacement et durablement au bassin aixois.Pour cela,il est présenté au moyen de 9 diapos, un projet qui consiste en la proposition d'un nouveau tunnel ferroviaire de 6,5 kms entre Grésine et Groisin sud (+ un tunnel de 900m au niveau de "la Muraille") qui, dans un "jeu de chaises musicales", permettrait de disposer enfin d'une RD 991 convenable, et aussi d'une voie verte véritable et continue de la baie de Mémard jusqu'à Chatillon / Chindrieux.	Le power point associé à la contribution est intitulé " Et la Chautagne?Pour un désenclavement véritable au service de sa desserte et de son développement.Faut-il développer la Chautagne et ce, par un projet "pharaonique"?Plusieurs contributions du public vont à l'encontre de ce point de vue et un tel projet ne relève pas du PDM.	Votre projet pour la Chautagne peut être séduisant mais interroge sur plusieurs points. En premier lieu le jeu d'acteurs qui rend très complexe la mise en œuvre, la temporalité, un tel projet est sur un phasage de plus de 10 ans minimum et ce, sans compter les éventuels recours administratifs et enfin le financement. Sauf erreur vous évoquez les maîtrises d'ouvrages mais pas le coût d'un tel projet qui dépasse les capacités financières de Grand Lac et ce sur plusieurs années. Sur le fond, il est prévu dans le PDM et le schéma directeur cyclable une liaison entre Chindrieux et Aix ainsi, même si le projet de voie verte est également présent dans le vôtre cela n'apporte pas un énorme plus value. L'investissement sur le ferroviaire, alors qu'une voie existe paraît également très important. Ainsi, votre projet ne paraît pas ni finançable ni justifiable au regard des possibilités actuelles nonobstant des nécessaires améliorations notamment sur les cycles et le ferroviaire qui sont identifiés dans le PDM.	Non
@131	1	Particulier	PR Christine	TC-B	Serait-il possible d'imaginer une fréquence plus importante de navettes en direction du Revard ?	Le PDM prévoit le développement de la desserte du Revard, sans toutefois apporter des prcisions à ce stade.	Une première augmentation d'offre a été faire sur cette ligne en 2024	Non
@131	2	Particulier	PR Christine	CV-AP	Le covoiturage est une bonne idée. Cependant, je n'ai pas réussi à utiliser les casiers. Ceux-ci sont nécessaires pour assurer une sortie sportive. Cela m'a découragé.	L'observation porte sur une insatisfaction au niveau du service actuel. Elle sera transmise au gestionnaire concerné.	Grand Lac est le gestionnaire, malgré le fait que Grand Lac ait essayé de rapatrier ces casiers qui avaient été installés en même temps que la ligne de covoiturage vers le Revard cela n'a pas encore été résolu et il convient que cela soit traité en interne par Grand Lac.	Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@132	1	Particulier	LECLERE-SONRIER Elisabeth	TC-B	Mes demandes :- augmenter les horaires des bus à la demande en soirée sur le trajet A Technolac - Bourdeau afin de pouvoir assister à un spectacle à Chambery ou Aix-les-bains, sans prendre son véhicule- autoriser les conducteurs de ces bus à la demande de s'arréter en dehors des arrets prévus sur la ligne, notamment pour les personnes agées ou handicapées- réaliser des voies proiritaires pour les bus partant de Technolac vers Chambery ou Aix les bains- développer les transports en commun pour les skieurs	les demandes d'amélioration du service actuel seront transmises au gestionnaire du service;Quant à la priorisation des bus des lignes fortes, elle est l'une des actions du PDM.Le développent des TC pour les skieurs est prévu dans le PDM pour le Revard.	Dans le PDM l'action 2.1 de développer l'offre bus cible également Mobéa, des arbitrages seront fait selon l'identification des besoins et au regard des financements mobilisables. Pour l'arrêt du service en dehors des arrêts, il n'est pas souhaitable que cela se réalise notamment pour des raisons de sécurité, les arrêts sont marqués au sol pour avertir les automobilistes d'un arrêt possible du TC, de plus un transport collectif même à la demande n'est pas un taxi. Concernant les voies prioritaires pour les TC c'est bien prévu dans le PDM dans l'action 1.5. Enfin, pour l'aéroport, Grand Lac n'est pas compétent pour supprimer l'aéroport.	Non
@133	1	Association	Bertrand - Le Bourget-du-Lac	APT	Aeroport écarté d'un PDM ?L'Association Tupilak (siège social : Bourget du lac) soulève ici un thème majeur qui n'est pas traité dans les préoccupations de mobilité sur le territoire, mais qui coche pourtant les sujets.Il s'agit de l'aéroport Chambéry-Aix les Bains. A l'heure ou cet aéroport en a fini de ses heures de gloire militaires, il reste bien ancré dans le paysage, non pas par ses performances économiques, encore moins par les services qu'il rend à la population, mais bel et bien de part les nuisances a quelques milliers de riverains qu'il engendre (pollutions directes et indirectes, bruit) avec pour contrepartie une desserte quelques mois par an vers des stations de skis pour le plaisir d'étrangers privilégiés et autres richissimes venus en jets privés ou en hélico. Il y a bien là une discordance sociale ! Pourquoi ignorer ceci ?	Si le PDM se doit de prendre en compte la mobilité générée par l'activité portuaire, il n'a pas vocation à mettre en cause une activité économique sur le territoire.	Même remarques sur l'aéroport que précédemment.	Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
@134	1	Particulier	CHAUTAGNAT Martine	VPC	Beaucoup de projets positifs dans ce plan mobilité. En ce qui concerne le vélo, il faudrait améliorer les pistes cyclables et en faire de vraies voies pour les vélos. Rouler en vélo sur les routes à grande circulation, juste séparé par un trait de peinture ou une barrière en bois n'est pas attractif pour utiliser son vélo. On profite largement du bruit et des gaz d'échappement et on ne sent pas en sécurité.Il faut arrêter de penser satisfaire les cyclistes en collant une piste cyclable au bord d'une route mais réfléchir quand c'est possible à des alternatives.Il y a un problème la nuit sur la voie le long du lac qui est en dessous de la route, en vélo on est ébloui par les phares des voitures.Dans Aix les bains, aucune cohérence des pistes cyclables. Certaines pistes s'arrêtent tout d'un coup, et on doit aller sur la route !!! Pour quoi ne pas utiliser certains trottoirs, je pense à l'avenue du Grand Port pour faire des voies vélo ?	pollution et insécurité pour le cycliste sur les pistes cyclables existantes non séparées des voies de circulation.Demande d'utiliser les trottoirs pour piste cyclable av du Grand Port	La mise en place des aménagements cyclables se réalisent en fonction des recommandations du CEREMA, concernant la pollution pour les cyclistes il doit être rappelé que l'ADEME a démontré que c'est dans une voiture que les émissions de polluants sont les plus élevé et ce n'est pas un critère pris en compte par le CEREMA. Pour l'utilisation des trottoirs pour une piste cyclable av. du Grand Port ce choix ne peut être porté que par la Ville d'Aix, mais attention à disposer d'une largeur suffisante (au moins 3m50 afin d'assurer la nécessaire cohabitation piétons / cycles en toute sécurité).	Non
@134	2	Particulier	CHAUTAGNAT Martine	ST	Faire payer le parking sur les plages sans mettre d'itinéraire vélo ou piéton avant, je trouve ça pas très correct. Notamment pour la plage de Brison saint innocent, pas de vrais alternative depuis Aix pour le vélo et à pied depuis qu'il n'y a plus le chemin au fil de l'eau c'est pas très pratique. En plus faire payer le parking jusqu'à fin octobre alors qu en octobre les usagers se font très rares !	incohérence entre paiement des parkings plages et absence d'itinéraires piétons ou vélos pour s'y rendre.	Le stationnement au niveau des places et la mise en place d'un paiement et mis en avant dans le PDM avec la mise en place de navettes. Mais dans le cas de Brison que vous évoquez cela permet également de favoriser le covoiturage, en sachant que ce parking est géré par la Ville de Brison St-Innocent et non par Grand Lac.	Non
@135	1	Particulier	Philippe - Brison-Saint-Innocent	APT	Les nuisances occasionnées par les avions décollant ou atterrissant à l'aéroport Chambéry Savoie mont-blanc devraient être prise en compte dans le plan de mobilité. Bruit, pollutions, traffic induit...A l'heure où l'on nous demande de réduire nos émissions de CO_2, il est inadmissible que, pour des loisirs personnels, un petit nombre de personnes en émettent des quantités considérable, sans restriction.	L'activité de l'aéroport et ses nuisances ne sont pas l'objet du PDM	Même remarques sur l'aéroport que précédemment.	Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
C136	1	Elu / collectivité	Marie-Claire	PEM	En matière de transport collectif, les efforts doivent être portés sur la gare SNCF de Chindrieux, son accessibilité pour viser une augmentation de son usage, notamment par le développement de l'offre de stationnement et par la pose d'arceaux à vélo. Afin qu'elle devienne une réelle alternative, il est nécessaire de travailler sur le rabattement, par la mise en ouvre d'une voie douce allant jusqu'au centre bourg et permettant un usage sécurisé du deux roues. Mais le diagnostic pointe également la faiblesse de la desserte ferroviaire, et donc la nécessité d'augmenter le nombre d'arrêts sur la station de Chindrieux.	Le classement en PEM de la gare de Chindrieux est associé au PDM au développement du rabattement, tout mode de déplacement.A noter la demande de voie douce pour relier le centre bourg à la gare , celle-ci étant éloignée du centre bourg.	Le renforcement du rabattement prévu dans le cadre du PDM prend bien en compte les usagers en vélo donc depuis le centre bourg. De travaux de liaison cyclable entre la gare et le centre bourg sont cours d'étude pour une réalisation 2025 ou 2026.	Non
C136	2	Elu / collectivité	Marie-Claire	TC-B	Le transport à la demande est une réelle avancée sur ce territoire où l'offre de transport en commun est peu développée.l'inscription n'est pas forcément aisée pour des néophytes, notamment dans l'usage numérique qu'il nécessite.Dans ce cadre, il apparait indispensable de mener des opérations permettant << d'emmener >> les usagers vers ces nouveaux modes de mobilités et non se limiter à des campagnes d'information. Ce type d'opérations nécessite évidemment un investissement des équipes municipales ou des associations volontaires aux côtés de l'agglomération.	Le TAD est apprécié.Son utilisation par les personnes peu familières du numérique nécessite d'aller au delà des campagnes d'information prévues dans le PDM, par des actions de formation.	Ce type d'actions est bien prévue dans le cadre du PDM, mais attention, la collectivité ne peut pas tout faire, il peut aussi être opportun que chacun s'investisse à son niveau pour aider les personnes n'ayant pas un usage aisé du numérique car il sera toujours délicat de toucher tout le monde.	Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
C136	3	Elu / collectivité	Marie-Claire	ST	Sur la question des stationnements, la commune subit les problématiques évoquées dans le diagnostic .Contrairement à ce qui est évoqué dans le diagnostic, la commune a mis en place depuis de nombreuses années du stationnement réglementé sur la durée (places bleues et jaunes) sur plusieurs sites du centre bourg. La difficulté réside dans le respect par les usagers de ces places dédiées et leur verbalisation. Le PDM évoque des solutions de contrôle du stationnement. Peu de communes disposent de moyens humains pour ces contrôles, le besoin de chacune ne constituant pas des postes de travail pérennes. Une mutualisation de ces postes seraient à envisager.S'agissant du stationnement aux abords des sites touristiques, le diagnostic relève laproblématique sur l'espace port-plage de ChâtillonDepuis 4 ans, durant les week-ends estivaux, les véhicules sont refoulés dès le croisement de la rd 914 avec la rue de la gare, dès que le parking est à saturation pour des raisons de sécurité (voie unique desservant 80 habitation). La commune demandera que cette question de sécurité des accès soit traitée avant toute évolution de la destination des recettes du parking. (Mise en place d'un filtrage des accès ; développement de l'usage de la gare ferroviaire?).	L'accès et le stationnement du port-plage de Chatillon étant problématique du point de vue sécurité, la commune souhaite que les recettes du parking soit affectées au règlement de ce problème de sécurité.	Une réponse spécifique lui sera adressée par Grand Lac .	Non
C136	4	Elu / collectivité	Marie-Claire	VPC	Le développement du partage de la route entre véhicules et deux roues est un sujet sensible et hautement demandé par les habitants. Le développement des infrastructures dédiées ne peut se réaliser dans un pas de temps pouvant répondre rapidement à cette demande pour des questions financières. Une phase intermédiaire consistant à identifier par de la signalisation routière l'usage des deux-roues est nécessaire par le développement de bandes cyclables et espaces partagés.	Dans l'attente de la réalisation du réseau cyclable prévu à long terme dans le Schéma Directeur cyclable, Mme le maire souhaite la signalisation de bandes cyclables et d'espaces partagés		Non
R137	1	Particulier	FOSSO	Fabio	L'agglomération a annoncé la reconstruction de l'hôpital sur la commune de Grésy sur Aix, une desserte Bus jusque là inexistante est-elle prévue?	J'invite Grand Lac à répondre à cette demande	Un réseau de bus se doit d'évoluer et s'adapter aux besoins, ainsi, la desserte de l'hôpital en tant que pôle générateur de déplacement important sera assurée. Prévu à l'Action 2.1 du PDM	Non

ID Unique *(Contribution)*	N° observation	Typologie du déposant	Nom Prénom	Thématiques	Résumé de l'observation	Commentaires CE	Commentaires Grand Lac	Modification PDM
R138	1	Particulier	BONIN Martine	VR	La circulation devient de plus en plus difficile au carrefour d' l'échangeur à Grésy.Quels projets existent pour tenter de résoudre ce problème ?Un projet de sortie à St Girod avait été évoqué, qu'en est-il. A mon sens, cela désengorgerait l'échangeur de Grésy	Un projet de modification du giratoire après péage est à l'étude par la commune de Grésy: mise à double voie du giratoire, création d'une voie de shunt du giratoire et sécurisation des circulations vélos.L'échangeur de St Girod est un aménagement qui n'est pas de la compétence de Grand Lac, mais pris en compte dans le PDM comme "coup parti"J'invite Grand Lac à apporter des précisions sur l'état de connaissance actuelle de ce projet.	Pas d'autres précisions à date	Non
R139	1	Particulier		DVA	Famille Coutaz Demande de constructibilité de la parcelle 1201 sur la commune de Trévignin	hors objet de l'enquête	-	Non
R140	1	-	FAVRE Monique	TC-B	Je renouvelle ma demande de mettre un nouvel arrêt de bus de la ligne 1 lotissement boulevard Barnier-Allée promenade. Les arrêts Camping et Allée promenade sont trop éloignés de nos immeubles "Les Jardins du Lac".Pour la navette MobiAix, je la prends quelque fois. Je suis toujours seule dedans. Je m'interroge pourquoi?? Est-ce trop cher? moi, je ne la paye pas puisque je descends du bus n°1. A mon avis, cette petite navette devrait tourner toujours dans le même sens (comme dans les stations de ski).On ne sait jamais de quel côté il faut la prendre.	remarques relatives aux arrêts de bus supprimés de la ligne 1 et sur le fonctionnement de la navette Mobaix.Ces éléments sont à transmettre aux gestionnaires de ces équipements.	Cet arrêt a été supprimé car pour être desservit les bus devaient passer pas l'Avenue du Port au filles" dont les caractéristiques ne sont pas adaptées aux passages d'une ligne structurante cadencée. (trop étroite). De plus, les comptages de fréquentation de cet arrêt était de 3 passagers commerciaux par jour au maximum alors que ce changement de parcours permet aujourd'hui de desservir une zone plus dense en terme d'habitations collectifs	Non
R141	1	Partenaire socio-éco / organisation professionnelle	JACQUIER Claude	TER-SERM	doublon avec obs n°121	cf obs n°121	-	Non
R142	1	Particulier	PATUREL Jean-Pierre	TC-B	Je souhaite que les bus de la ligne 1 (terminus Pont Rouge) ait son terminus à la mairie de Brison Saint Innocent	la demande sera transmise au gestionnaire du service	si la ligne 1 fait son terminus à Brison, elle ne peut plus desservir "Pont rouge" qui est une zone plus densément peuplée avec un potentiel d'usagers TC plus fort que la commune de Brison	Non

PARTIE 4

Synthèse des éléments pris en compte dans le PDM en amont de son approbation en Conseil Communautaire

Un tableau synthétique sera réalisé pour indiquer les modifications apportées dans le document de PDM en vue de son approbation, en indiquant notamment les pages où les modifications ont été apportées.

Comme les modifications du PDM n'ont pas été effectuées actuellement, il n'est pas encore possible de finaliser ce tableau avec les numéros de pages et les documents concernés notamment mais juste d'indiquer les éléments concernant les retours faits par Grand Lac sur les différents avis sur lesquels une modification du PDM sera réalisé en amont de son approbation.

Modifications dans les documents du PDM avant approbation (1/6)

PPA // Enquête Publique // Demande Commissaire enquêtrice	Remarques	Eléments rajoutés en amont de l'approbation du PDM	Page(s) concernée(s) et documents *(PDM // Evaluation environnementale // Résumé non technique)*
PPA - MRAe	Considérer les solutions alternatives qui consistent en la mise en place d'une zone à faibles émissions, prévue initialement sur Grand Chambéry, qui serait étendue sur Grand Lac.	Il sera rajouté dans le PDM un paragraphe sur le sujet de la ZFE dans l'action socle de l'orientation n°1. La mise en place de la ZFE permettra la restriction des voitures les plus polluantes. Ainsi, en accompagnement de la mise en œuvre du PDM, la ZFE amplifiera la réduction des émissions de GES et de polluants de proximité.	**PDM :** page 149 **Evaluation environnementale :** page 78
PPA - MRAe	Approfondir l'évaluation des impacts des centres de distribution urbains envisagés et de prévoir des mesures d'encadrement de leurs impacts potentiels.	Le PDM ne préconise par des centres de distribution urbaine mais d'étudier leurs créations éventuelles. C'est donc dans cette étude qu'ils pourraient être nécessaire de prévoir d'éventuelles mesures d'encadrement au regard de leurs impacts. Aucun aménagement n'est généré par l'approbation du PDM. L'étude engagera la démarche d'évaluation et la séquence ERC sera concrétisée dans la phase opérationnelle. Afin de répondre partiellement à la demande, un ajout de précisions dans l'analyse environnementale par thématique sera fait et rappel, dans la fiche action, de la séquence ERC à développer en phase opérationnelle.	**PDM :** page 211 **Evaluation environnementale :** page 95 // 104
PPA - MRAe	Identifier les actions pouvant renforcer la baisse des émissions de gaz à effet de serre, de quantifier leurs effets sur les GES	En complément dans l'évaluation environnementale, un tableau a été réalisé pour qualifier le budget carbone selon l'investissement carbone engendré pour chaque action du PDM (en cas d'aménagement ou non), L'évolution de la trajectoire carbone a également été qualifié selon les km évités par actions et son effectivité.	**Evaluation environnementale :** page 9 // 99 // 100 // 101
PPA - MRAe	Retenir les mesures ERC suggérées au rapport environnemental	Les différentes ERC seront reprises dans le PDM avant son approbation et seront ajoutées à la fin des fiches actions.	**PDM :** page 221

Modifications dans les documents du PDM avant approbation (2/6)

PPA // Enquête Publique // Demande Commissaire enquêtrice	Remarques	Eléments rajoutés en amont de l'approbation du PDM	Page(s) concernée(s) et documents *(PDM // Evaluation environnementale // Résumé non technique)*
PPA - MRAe	Territorialiser les zones ayant une qualité de l'air en amélioration et celles concernées par une dégradation	Une carte sera réalisée afin de territorialiser les incidences du PDM sur la qualité de l'air et une autre carte sur les zones d'amélioration et peut être ajoutée dans l'analyse environnementale par thématique	**Evaluation environnementale :** page 101
PPA - MRAe	Territorialiser également les zones impactées par des nuisances sonores	Une carte sera réalisée afin de territorialiser les zones d'amélioration et peut être ajoutée dans l'analyse environnementale par thématique	**Evaluation environnementale :** page 102
PPA - MRAe	Rendre effective la mise en place de panneaux d'informations sur les zones naturelles, ainsi que l'étude de limitations d'accès aux zones naturelles d'habitats d'espèces le nécessitant et leur suivi, en lien avec les gestionnaires desdites zones	Cela fait déjà partie des ERC proposée mais cette recommandation sera également ajoutée dans la fiche action 1.6	**PDM :** page 169
PPA – DDT Savoie	Remarques de fond sur la ZFE-m	Le projet de ZFE sur Grand Lac est en cours comme le montre l'enquête publique de janvier 2025. Un paragraphe sera ajouté dans l'action socle de l'orientation n°1 sur la ZFE.	**PDM :** page 149
PPA – DDT Savoie	Recommandation concernant les TC	Le fait de rappeler que le SERM est désormais validé est possible au sein du PDM mais ne l'était pas au moment de l'arrêt tout comme la réalisation d'une étude mobilité sur le périmètre du SYMOS. Il sera indiqué l'état d'avancement du SERM : étude de préfiguration en cours dont le schéma des mobilités réaliser par le SYMOS avec un rendu attendu pour fin 2025.	**PDM :** page 181
PPA – DDT Savoie	Recommandation sur autres points de vigilance ou manques signalés	Il sera rajouté dans les acteurs le SDES et dans le texte il sera rappelé la nécessaire mise en cohérence avec le SDIRVE. NB : Pour l'observation de l'accidentologie des modes actifs, il est indiqué dans l'action 3.6 dans la liste des indicateurs le suivi des accidents qui sera collecté tous les ans en Open Data avec distinction des modes utilisés (p. 219).	**PDM :** page 194

Modifications dans les documents du PDM avant approbation (3/6)

PPA // Enquête Publique // Demande Commissaire enquêtrice	Remarques	Eléments rajoutés en amont de l'approbation du PDM	Page(s) concernée(s) et documents *(PDM // Evaluation environnementale // Résumé non technique)*
PPA – Grand Chambéry	Réflexion conjointe dans l'exploitation des parcs de matériels roulants de TC	Effectivement cela sera rajouter dans l'action 2.6 sur la partie 3/ en page 198	**PDM :** page 198
PPA – Métropole Savoie	Il apparait nécessaire de clarifier l'explicitation du réseau de PEM, en intégrant la halte ferroviaire de Voglans et Technolac, tout en tenant compte d'une différenciation possible en matière de temporalité pour leur réalisation opérationnelle. Cette complète intégration présente également l'avantage d'assurer la cohérence avec le projet SERM aujourd'hui labellisé.	Cela sera pris en compte dans l'action 2.2	**PDM :** page 185
PPA – Métropole Savoie	Enfin, dans un souci de lecture et de bonne compréhension des actions du PDM par tous, le tableau d'identification des PEM (action 2.2) pourrait être amélioré en insérant une légende et en clarifiant les intentions qui ne respectent pas systématiquement le code couleur. Par exemple, les termes « intensifier » « améliorer » et « développer » apparaissent sous le même code couleur.	Cela sera pris en compte dans l'action 2.2 c'est effectivement une erreur de représentation.	**PDM :** page 185
PPA – Métropole Savoie	Dans un souci de cohérence et de clarté, il convient d'adapter le calendrier de mise en place du syndicat (page 204), lequel prévoit une mise en place en deux temps (2025-2027 puis 2028-2030).	Cela sera pris en compte dans l'action socle de l'orientation n°3	**PDM :** page 204
Enquête publique - @7	Bien qu'apparaissant dans les analyses détaillées, l'autopartage ne figure pas dans la case "Opportunités" de l'analyse AFOM du stationnement (document "Résumé non technique du PDM") alors qu'il peut être un levier majeur s'il est soutenu par les collectivités locales.	Votre remarque sur l'absence de l'autopartage dans l'analyse AFOM est justifié cela sera désormais mentionné.	**PDM :** page 78 **Résumé non technique :** page 8

Modifications dans les documents du PDM avant approbation (4/6)

PPA // Enquête Publique // Demande Commissaire enquêtrice	Remarques	Eléments rajoutés en amont de l'approbation du PDM	Page(s) concernée(s) et documents *(PDM // Evaluation environnementale // Résumé non technique)*
Commissaire enquêtrice	A l'exception du projet de nouvelle voie ferroviaire, les observations sont en phase avec les objectifs du PDM qui présente toutefois une certaine fragilité au regard des aménagements nécessaires préalables à la mise en place du SERM où Grand LAC n'est qu'un partenaire.	Il sera précisé les éléments suivants dans l'action socle du SERM : La mise en place du SERM a déjà franchi un premier palier en étant pris en compte le 27 juin 2024 parmi les 15 premiers dossiers labellisés par le ministère des transports ce qui est déjà une victoire pour le PDM et la meilleure garantie que le projet suit son cours. L'étude de préfiguration du SERM est en cours afin de préciser les coûts d'investissements et de fonctionnement du service et d'arrêter le contour opérationnel du SERM tout en arrêtant, les besoins opérationnels (infrastructures et prise en compte de la multimodalité), la gouvernance, la temporalité et le financement pour une étude achevée pour fin 2025.	**PDM :** page 181
Commissaire enquêtrice	Je retiens donc que, si le PDM se doit de prendre en compte la circulation générée sur le territoire par l'aéroport, il n'a pas à remettre en question l'activité même sur laquelle Grand Lac n'a d'ailleurs aucune compétence. J'invite donc Grand Lac à compléter le PDM par la prise en compte de la mobilité générée par l'aéroport avant approbation.	Il sera précisé dans le diagnostic du PDM que : la mobilité générée par l'aéroport est très faible car seulement 30 personnes travaillent sur l'aéroport ce qui ne constitue pas un pôle générateur suffisant pour justifier la mise en place d'une ligne de TC régulière et ce, d'autant plus qu'aucune ligne n'est présente à proximité. La mobilité générée par l'aéroport est uniquement imputable au tourisme ou aux affairistes car aucune liaison régulière n'est active. Pour les touristes, une fois arrivé à l'aéroport ils peuvent soit prendre les cars qui sont affrétés pour rejoindre les stations de ski soit louer une voiture soit prendre un taxi ou navettes mais toutes les solutions proposées sont privatives et ne sont pas gérées par une AOM, la Région ou le Département. De plus, les touristes achètent une destination auprès d'un tour opérateur qui les transportent depuis l'étranger en combinant le vol charter et l'accès à la station.	**PDM :** page 19

Modifications dans les documents du PDM avant approbation (5/6)

PPA // Enquête Publique // Demande Commissaire enquêtrice	Remarques	Eléments rajoutés en amont de l'approbation du PDM	Page(s) concernée(s) et documents *(PDM // Evaluation environnementale // Résumé non technique)*
Commissaire enquêtrice	2 points sont peu ou pas traités dans le PDM de Grand Lac **: les passages à niveau** et l'association des professionnels que ce soit pour les livraisons ou pour les déplacements trajet-travail des salariés des entreprises. .	Sur le sujet des passages à niveau il sera précisé dans le diagnostic : dans la cadre du projet du Lyon Turin, il est prévu d'augmenter le trafic fret sur le ligne historique Dijon Modane, ligne traversant le territoire de Grand lac en passant par la Chautagne. Ainsi la SNCF prévoit une étude de sécurisation de PN sur cette ligne, seront donc concerné tous les PN de Grand lac sur la ligne Chautagne / Brison / Aix-les-Bains/ Viviers-du-Lac / Voglans. De plus la commune d'Entrelacs à demander une étude de sécurisation des 2 PN présent sur cette commune.	**PDM :** page 84
Commissaire enquêtrice	La ZFE qui fait actuellement l'objet d'une consultation par voie électronique, de même qu'une étude des émissions de polluants « Budget Carbone » à plusieurs stades du PDM	Un paragraphe sera ajouté sur ce sujet de la ZFE dans l'action socle de l'orientation n°1. Un budget carbone à horizon 2050 sera pris en compte dans l'évaluation environnementale.	**PDM :** page 149 **Evaluation environnementale :** page 9 // 99 // 100 // 101
Commissaire enquêtrice	Les cartographies des différents documents sont pratiquement illisibles. Cela mériterait de disposer d'un jeu de cartographie à plus grande échelle, dans le dossier final approuvé.	Pour pallier la difficulté de lecture des cartes. Pour celles produites par le PDM, un téléchargement de chaque carte sera possible au format pdf.	**PDM :** en fichier pdf joint au document du PDM consultable sur le site Internet de Grand Lac

Modifications dans les documents du PDM avant approbation (6/6)

PPA // Enquête Publique // Demande Commissaire enquêtrice	Remarques	Eléments rajoutés en amont de l'approbation du PDM	Page(s) concernée(s) et documents *(PDM // Evaluation environnementale // Résumé non technique)*
Commissaire enquêtrice	l'usage de la cyclologistique pour la mise en place des CDU est une proposition que je recommande.	Demande prise en compte au sein de l'action 3.2	**PDM :** page 209 // 211
Commissaire enquêtrice	Je prends note de votre réponse et réitère ma recommandation d'actualiser ce PDM en fonction des résultats de l'étude SERM, notamment en termes de calendrier « action-échéance », afin que le public qui a intégré l'objectif 2030, ne soit pas trop critique au regard des institutions.	Demande prise en compte au sein de l'action 3.6	**PDM :** page 217
Commissaire enquêtrice	Conformément au Code des Transports , le PDM doit présenter une étude évaluant les émissions de gaz à effet de serre et des polluants atmosphériques générés par les déplacements sur le territoire qu'il couvre. L'évaluation porte sur les émissions estimées au titre de l'année de réalisation de l'étude et sur les émissions estimées pour l'année médiane de chacune des deux périodes consécutives de cinq ans les plus lointaines pour lesquelles un plafond national des émissions de gaz à effet de serre dénommé « Budget carbone » a été adopté. Les périodes « budget Carbone » concernées sont 2024-2028 et 2029-2033. Le PDM présente les émissions en 2019 et 2030. Je recommande que ces compléments soient apportés.	Demande prise en compte au sein de l'évaluation environnementale	**Evaluation environnementale :** page 9 // 99 // 100 // 101

Communauté d'Agglomération Grand Lac

1500 Boulevard Lepic
73100 Aix-les-Bains

Tél : 04-79-35-00-51
Web : https://grand-lac.fr



GRAND LAC
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION

Plan de Mobilité

Résumé non technique

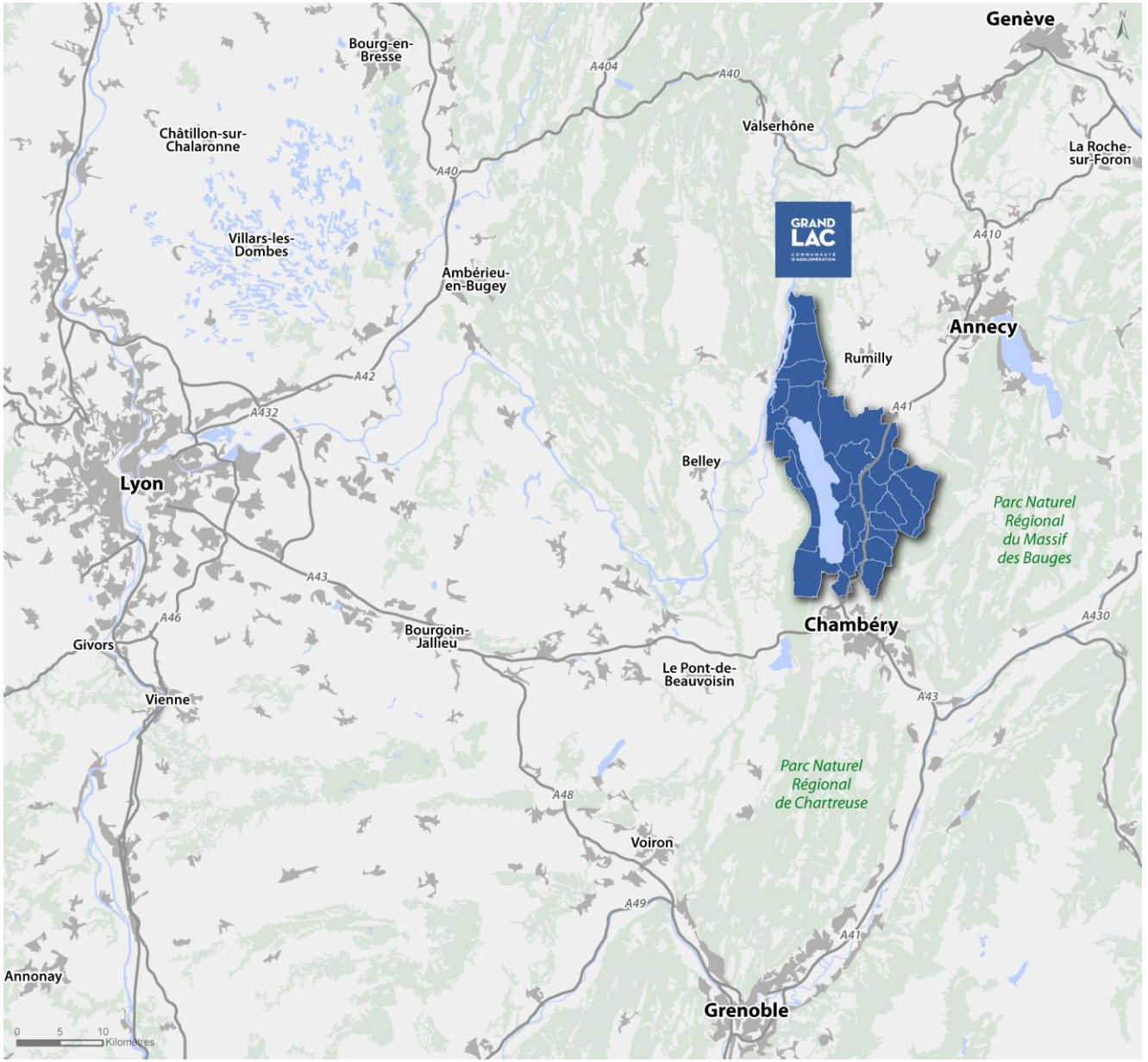
Document proposé à l'approbation du Conseil Communautaire du 29 avril 2025

item
CONSEIL EN MOBILITÉ

Soberco
environnement
INGÉNIERIE & CONSEILS

» Les 28 communes de Grand Lac

> Aix-les-Bains
> Bourdeau
> Brison-Saint-Innocent
> Chanaz
> Chindrieux
> Conjux
> Drumettaz-Clarafond
> Entrelacs
    > *Albens*
    > *Cessens*
    > *Épersy*
    > *Mognard*
    > *Saint-Germain-la-Chambotte*
    > *Saint-Girod*
> Grésy-sur-Aix
> La Biolle
> La Chapelle-du-Mont-du-Chat
> Le Bourget-du-Lac
> Méry
> Montcel
> Motz
> Mouxy
> Ontex
> Pugny-Chatenod
> Ruffieux
> Saint-Offenge
> Saint-Ours
> Saint-Pierre-de-Curtille
> Serrières-en-Chautagne
> Tresserve
> Trévignin
> Vions
> Viviers-du-Lac
> Voglans



SOMMAIRE

C’EST QUOI UN PLAN DE MOBILITÉ (PDM) ?

↘ Les objectifs du PDM

↘ Une démarche cohérente avec les autres politiques publiques

DIAGNOSTIC : LES ÉLÉMENTS À RETENIR

↘ Le territoire de Grand Lac

↘ Le réseau viaire

↘ Le stationnement

↘ Les transports collectifs et l’intermodalité

↘ Les modes actifs et le management de la mobilité

UNE STRATÉGIE ET DES OBJECTIFS POUR 2030

↘ La philosophie générale du PDM

↘ Un PDM qui vient donner sens à 4 années de dialogue et d’actions

↘ Les évolutions attendues de Grand Lac et l’impact sur les mobilités

↘ Les ambitions du PDM

UNE DÉCLINAISON OPÉRATIONNELLE

↘ Réduire l’usage de la voiture et apaiser la ville en agissant sur l’espace public

↘ Développer l’offre et les services pour favoriser l’usage des modes alternatifs à l’automobile

↘ Définir un cadre règlementaire lisible par tous pour agir sur les mobilités



C’EST QUOI **UN PLAN DE MOBILITÉ ?**

Le Plan De Mobilité est un **document** qui détermine les principes **régissant l'organisation de la mobilité** des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement **sur le territoire d’une Autorité Organisatrice des Mobilités** (AOM). Il est rédigé par cette dernière.

Il est **obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants** au sens de l’INSEE (ou pour les territoires coupant une telle agglomération). Il doit tenir compte de la **diversité des composantes du territoire** ainsi que des **besoins de la population**, en lien avec **les collectivités territoriales limitrophes.**

Il vise à contribuer à la **diminution des émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports**, selon une trajectoire cohérente avec les engagements de la France en matière de lutte contre le changement climatique, à la lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore ainsi qu'à la préservation de la biodiversité.

Les objectifs du PDM

Le PDM doit répondre aux **11 objectifs généraux** définis par la loi (les 9bis, 9ter et 11 ont été ajoutés/modifiés par la LOM (Art. L1214-2)) :

1° L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, et la protection de l'environnement et de la santé

2° Le renforcement de la cohésion sociale et territoriale

3° L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements

4° La diminution du trafic automobile et le développement des usages partagés des véhicules terrestres à moteur

5° Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants

6° L'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération par une répartition de son affectation entre les différents modes de transport

7° L'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement

8° L'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales et des particuliers

9° L'amélioration des mobilités quotidiennes des personnels des entreprises et des collectivités publiques

9bis° L'amélioration des mobilités quotidiennes des élèves et des personnels des établissements scolaires

9ter° L'amélioration des conditions de franchissement des passages à niveau, notamment pour les cyclistes, piétons et véhicules de transport scolaire

10° L'organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements

11° La réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables ainsi que la localisation du réseau d’avitaillement à carburant alternatif.

Concrètement, le PDM se décline en **4 grandes étapes** :

A - Le Diagnostic

Les travaux et investigations menés dans ce cadre s'appuient sur un recueil bibliographique d'études menées sur le territoire par les différentes instances locales, sur des entretiens avec les acteurs du territoire et sur des relevés / enquêtes de terrain.

B - Le projet de PDM et avis des PPA

Il s'agit de réaliser le document qui sera soumis à l'avis des personnes publiques associées après arrêt du PDM en Conseil d'Agglomération.

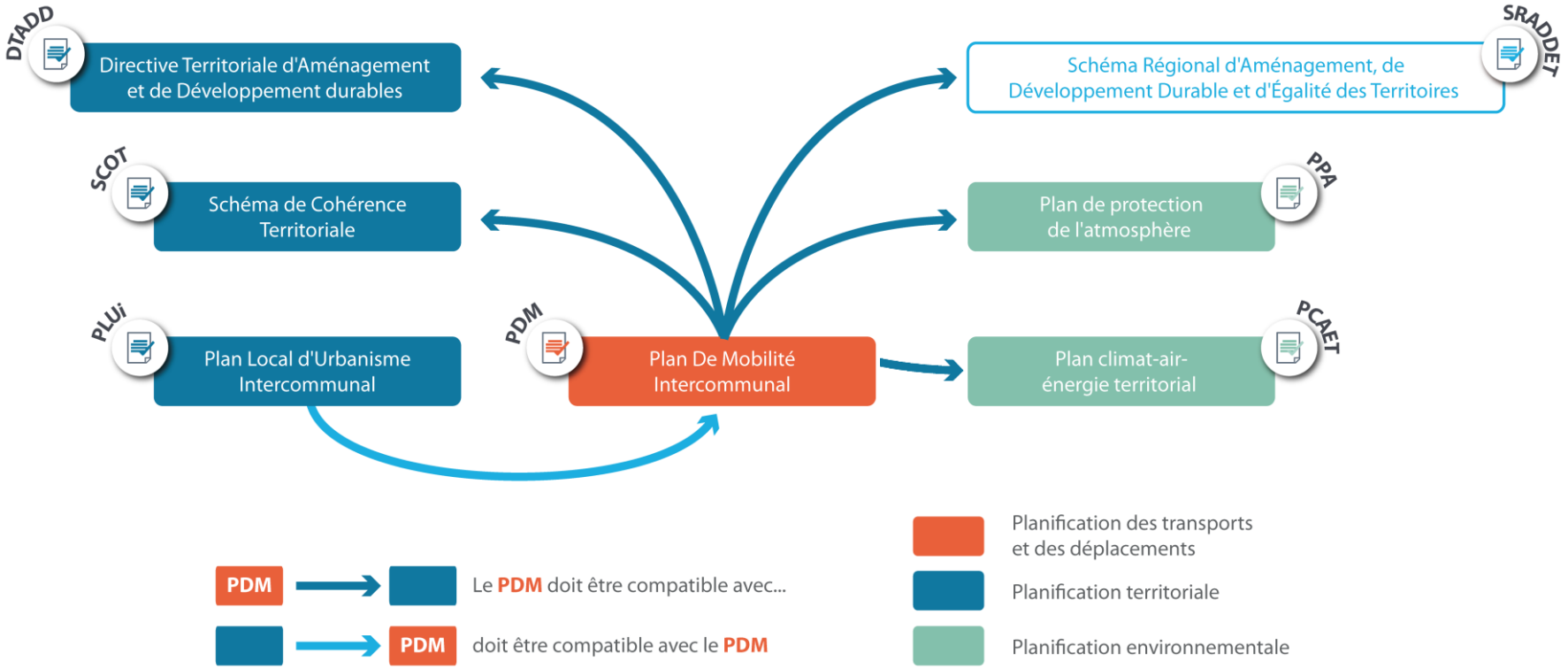
C - La participation du public

Une participation du public sera menée afin de recueillir l'avis de la population et d'entériner le PDM.

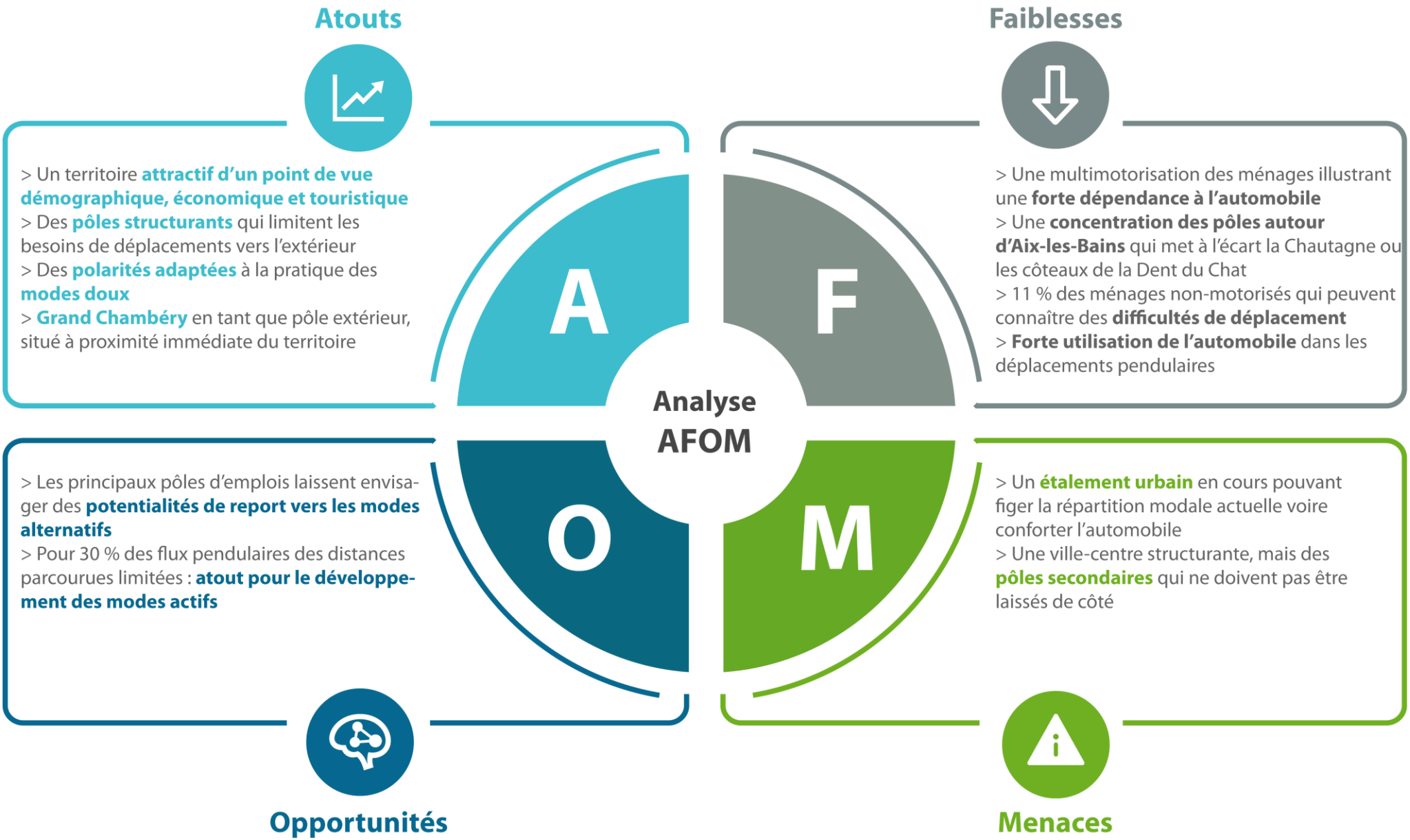
D - Le PDM définitif

Une fois les avis de la population et des personnes publiques associés (PPA) recueillis par Grand Lac, le document de PDM est éventuellement modifié avant approbation en Conseil d'Agglomération.

» Une démarche cohérente avec les autres politiques publiques



DIAGNOSTIC : LES ÉLÉMENTS À RETENIR



» Le réseau viaire



Atouts

> **L'autoroute**, facilement accessible pour une majorité de la population, et qui permet de limiter le trafic de transit
> Une bonne prise en compte des modes dans les aménagements de voirie à travers des **mesures de pacification et / ou de partage de voirie dans la plupart des communes**
> Une politique efficace et à poursuivre pour **l'organisation des flux dans le centre-ville d'Aix-les-Bains**.
> Un **trafic PL facilité** par la présence de l'A41

Faiblesses

> Un **réseau viaire contraint par la topographie** avec des effets entonnoirs sur certaines voiries et pôles urbains
> Des **flux de transit notables**, notamment liés au caractère payant de l'A41
> Des secteurs de congestion et de **dysfonctionnements récurrents en heure de pointe**
> Une **hiérarchisation du réseau viaire** qui nuit à certains pôles urbains
> Une hausse de l'**accidentologie** sur le territoire

Analyse AFOM

Opportunités

> **L'A41** en tant qu'axe de transit à valoriser
> Une **culture liée aux enjeux de pacification et partage de la voirie** déjà effective et à poursuivre

Menaces

> Un risque d'**augmentation des flux routiers avec l'accroissement démographique** (en termes de volume et de part modale) induisant un accroissement des phénomènes de congestion

» Le stationnement



Atouts

> Une **offre globalement suffisante** pour répondre aux besoins
> Une bonne prise en compte des enjeux en matière de **rotation des véhicules aux abords des commerces**
> Une réglementation et une **politique tarifaire cohérente** dans le centre-ville d'Aix-les-Bains
> Une organisation du réseau viaire comme support de **développement de la pratique du covoiturage**

Faiblesses

> Des **effets de bord sur le quartier Liberté**, liés à la réglementation dans le centre-ville d'Aix-les-Bains
> Des pratiques de **stationnement illicite** et une volonté de se stationner au plus près de son lieu de destination (résidents vers leur domicile, parents à l'école…)
> Des **réglementations liées au stationnement aux abords des plages incohérentes** à l'échelle du territoire

Analyse AFOM

A F O M

Opportunités

> Le stationnement en tant qu'**outil de report modal** en lien avec l'offre de Transport Collectif
> **Le covoiturage** pour diminuer l'autosolisme
> Le développement de **l'autopartage** pour diminuer le taux de motorisation des ménages et la pression du stationnement sur l'espace public.

Menaces

> Une **augmentation des besoins en stationnement**, liée aux évolutions démographiques et à l'augmentation des flux routiers
> Un **accroissement de l'usage des gares**, et des conditions et **offres de stationnement à anticiper**

» Les transports collectifs et l'intermodalité



Atouts

> **6 gares** sur le territoire toutes connectées à Aix-les-Bains
> **2 réseaux urbains**, Synchro et Ondéa qui sont en liaison notamment sur Technolac et interopérables
> Les principaux pôles générateurs de déplacements **desservis par les lignes régulières**
> La mise en place d'un **TAD zonal** permet d'offrir une offre de transport à toutes les communes, tout en évitant des doublons coûteux
> Une **utilisation forte des TC** en direction d'Annecy et de Chambéry

Faiblesses

> Une **faible utilisation interne des TC** et notamment vers Aix-les-Bains ou dans Aix-les-Bains même
> **Amélioration de la desserte de Technolac et Hexapôle** depuis Aix-les-Bains et/ou Chambéry à poursuivre
> Une trop faible utilisation du **potentiel des gares** en dehors de celle d'Aix-les-Bains
> Des conditions de **circulation et de stationnement automobiles trop aisées** pour favoriser un report modal vers les TC

Analyse AFOM

Opportunités

> Le **développement de Technolac et d'Hexapôle** donc plus d'actifs et d'étudiants
> Une **évolution des PLUi** qui prenne en compte le développement des mobilités alternatives

Menaces

> Certaines gares sont **très peu utilisées**
> La **coexistence de deux réseaux urbains** peut nuire à une nécessaire complémentarité
> **L'étalement urbain** peut entraîner un afflux de population dans des secteurs qui seront délicats à desservir

» Les modes actifs et le management de la mobilité



Atouts

> Des **aménagements de pacification et d'apaisement présents** dans la plupart des communes
> Un réseau cyclable déjà présent et **un Schéma Directeur Cyclable qui complétera le maillage actuel**
> Des polarités urbaines à l'échelle des modes actifs et des **distances à parcourir relativement faibles**
> **Une culture et une communication de la mobilité durable** déjà présentes

Faiblesses

> **Une diffusion et une sectorisation urbaine** qui complexifient la pratique des modes actifs
> **Un relief** qui n'incite pas à la pratique et sur lequel il est difficile d'agir
> Une **vision des déplacements multimodaux à conforter** dans les outils de communication

Analyse AFOM

A F O M

Opportunités

> Une **concentration des flux pendulaires** de courte distance
> Des **aménagements déjà effectifs** qui limitent le nombre de nouveaux aménagements à créer
> **De nombreux outils, programmes, appels à projets** au niveau national pour soutenir le développement des mobilités actives

Menaces

> Un **accroissement attendu du mode routier** du fait de l'accroissement démographique dans les secteurs plus ruraux
> Une **cohabitation** de plus en plus difficile, tous modes confondus

UNE STRATÉGIE ET DES OBJECTIFS POUR 2030

La philosophie générale du PDM

Le PDM cherche à **réduire les besoins en déplacements** tout en **favorisant les modes de déplacement alternatifs à la voiture**.

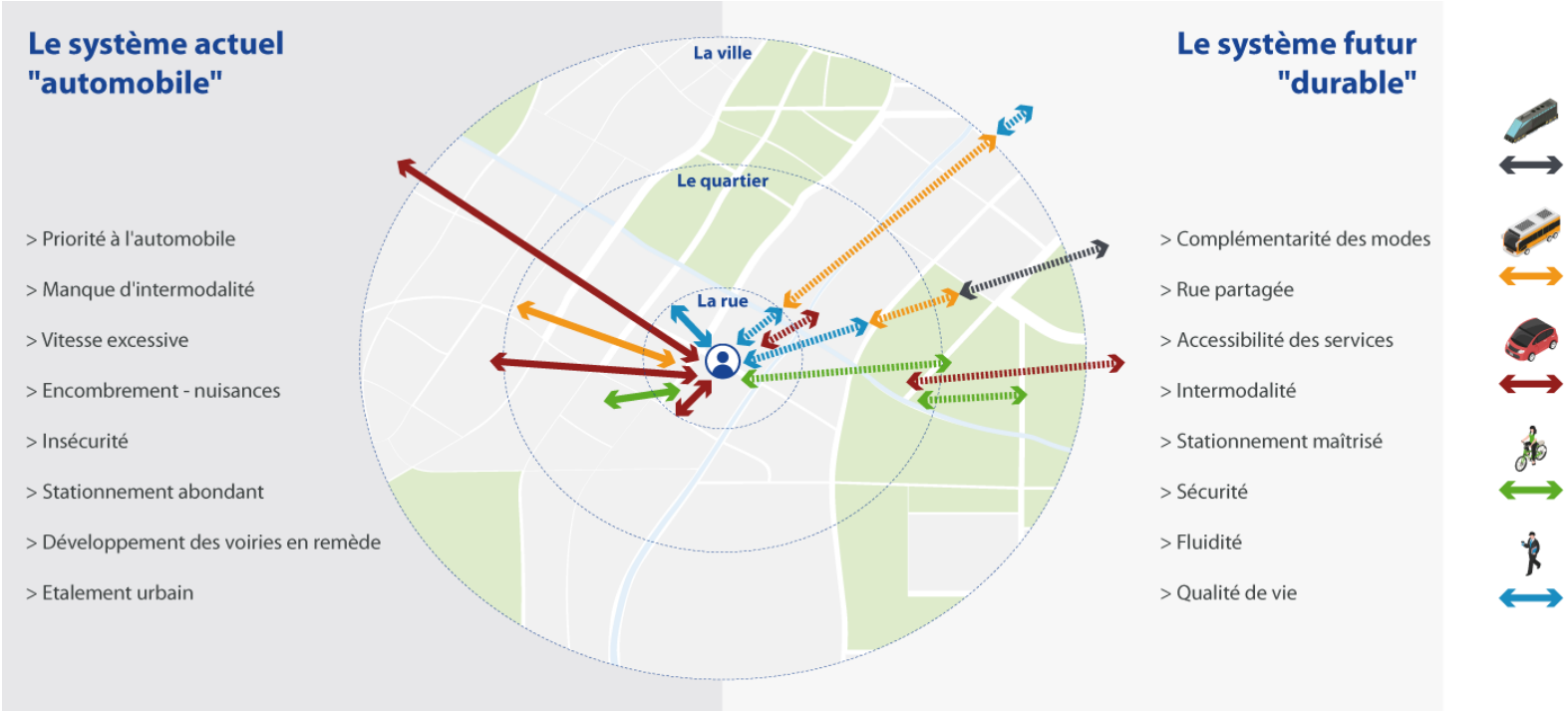
Il s'agira de tenir évidemment compte du fait que selon les secteurs du territoire, un mode de déplacements est souvent plus adapté, plus pertinent qu'un autre.

L'objectif n'est pas de diaboliser la voiture, qui serait un non-sens, mais de faire en sorte que l'usage de celle-ci ne soit ni exclusif, ni une entrave à la pratique d'autres modes de déplacements, comme c'est trop souvent le cas aujourd'hui.

Le schéma résume la philosophie globale du PDM de Grand Lac avec la volonté de passer d'un système où l'automobile est dominante à un système durable qui s'inscrit dans une complémentarité entre les modes.

Pour cela, **les modes actifs seront privilégiés pour les déplacements de proximité** et l'automobile plutôt réservée aux déplacements plus longs, où les TC ne sont pas forcément une alternative… Il s'agit ainsi d'élargir la palette des services de mobilité, et de mieux utiliser chaque mode de transport selon sa zone de pertinence.

» Vers une gestion plus rationnelle des déplacements automobiles



Un PDM qui vient donner sens à 4 années de dialogue et d'actions

L'atelier citoyens créé pour le projet de territoire a également été mis à **contribution dans le cadre de la construction du plan de mobilité** (PDM). L'objectif était de prendre au cours de l'élaboration du PDM, **les avis / remarques, sur la mobilité actuelle et souhaitée sur Grand Lac**. L'Atelier Citoyens a ainsi réalisé une contribution qui a permis d'alimenter le PDM. Ce document aborde **toutes les questions de mobilités** (voiture, covoiturage, transports en commun, mobilités douces, etc.) et a été utile dans l'élaboration de ce PDM.

Un groupe de travail mobilité composé de **28 citoyens volontaires** et issus de l'ensemble du territoire, a ainsi été constitué. De juin à octobre 2023, ce groupe a participé à plusieurs réunions avec élus et techniciens afin de comprendre l'état actuel et les enjeux de mobilité sur l'agglomération. Ce travail a été **mené de façon indépendante du PDM** avec comme objectif d'alimenter le document.

L'assemblée a produit un ensemble de recommandations et de préconisations basées :

> Sur des éléments d'information fournis par Grand Lac
> Sur les expériences très diverses (parfois très pointues) des membres du groupe de travail sur la gestion de la mobilité sur un territoire.
> Un travail de recherche d'informations complémentaires de la part de certains membres.
> Du vécu des membres sur le territoire, en tant qu'usagers.

De novembre 2023 à février 2024 le groupe s'est ensuite attaché à produire une synthèse et un avis commun de l'atelier citoyen sur le sujet des mobilités en se focalisant sur les principales priorités et ambitions.



» Les ambitions affichées par la contribution citoyenne

Ambition #1 - Réduire l'usage de la voiture. Promouvoir mobilités douces et partagées

Ambition #2 - Protection de l'environnement et du cadre de vie.

Ambition #3 - Un PDM pour tous les usagers.

Ambition #4 - Intégration aux autres territoires. Sources de financement hors Grand Lac.

Ambition #5 - Qualification et exécution du PDM.

Ambition #6 - La sécurité dans le PDM.

Ambition #7 – Un PDM pour le long terme.

Les évolutions attendues de Grand Lac et l'impact sur les mobilités

Selon les données de l'EMC² *(enquêtes mobilité certifiées Cerema)*, environ **3,75 déplacements sont réalisés par jour et par habitant**.

Les 3 PLU Communautaires fixent des objectifs d'**évolution de la population** de Grand Lac importants avec 91 132 habitants **en 2030** soit **19 % de plus qu'en 2019**.

Cette forte évolution démographique génère une évolution importante des déplacements chaque jour. Ainsi, environ **54 000 déplacements quotidiens supplémentaires sont attendus**.

Les phénomènes prévisibles d'étalement et de diffusion urbaine, risquent d'accroître l'usage de l'automobile, et les distances à parcourir pour répondre aux besoins de déplacements. Tandis que de manière évidente, l'accroissement du volume des ménages induira également une **hausse du parc automobile et donc de ses besoins en termes d'emprise et de stationnement**.

Sans la réalisation du PDM, visant à favoriser les modes alternatifs, le risque est fort d'un accroissement des congestions et de la dégradation des espaces publics.

	2019	2030
Population 	76 759 *habitants*	91 132 *habitants*
Nombre de déplacements par jour 	287 846 *déplacements*	341 745 *déplacements*
Déplacements en automobile sans PDM 	137 590 *déplacements*	163 354 *déplacements*
Déplacements en automobile avec PDM 	137 590 *déplacements*	136 698 *déplacements*

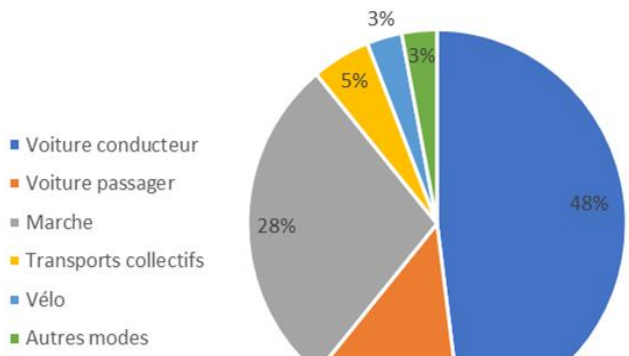
Les ambitions du PDM

» De la prédominance de l'automobile à un rééquilibrage modal avec le PDM sur Grand Lac

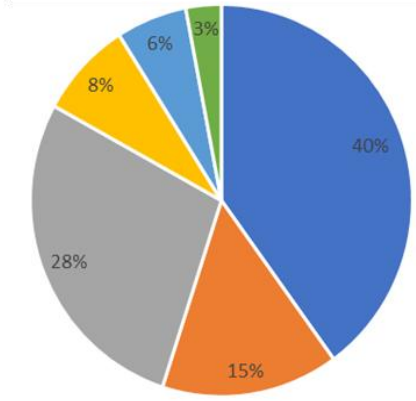
En termes de répartition modale issue de l'EMC², **la voiture représente 61 % des trajets** (dont 48 % voiture conducteur) suivi de la marche avec près de 28 % des déplacements, les autres modes dont les transports collectifs (5 %) ont une part relativement faible actuellement.

La réalisation du PDM doit permettre de tendre vers une **amélioration notable des modes alternatifs au détriment de l'automobile**. L'usage de la voiture restera important mais ne sera plus un réflexe automatique. En effet, pour des trajets de courte distance, la marche et le vélo devront devenir des modes pertinents dans le choix modal des habitants. **La population de Grand Lac utilisera davantage la marche et le vélo, avec des conditions de déplacements devenues plus agréables et sécurisées grâce à un meilleur partage de la voirie**. Le renforcement des transports collectifs et notamment du TER et les contraintes accrues sur le stationnement entraineront un report modal de la voiture vers les transports collectifs.

Parts modales actuelles



Parts modales avec le PDM en 2030



Source EMC²

» Assumer la croissance démographique de Grand Lac sans subir de conséquences environnementales grâce à un volume de déplacements en automobile contenu

Avec **19 % de croissance de déplacements attendue d'ici à 2030**, il convient grâce au PDM d'éviter que les flux automobiles suivent la même tendance. Les actions proposées dans le PDM ont été analysées en termes d'impacts sur les trajets du quotidien et ce, en fonction de l'évolution attendue selon les modes de transports.
Ainsi, agir sur le développement de la pratique cyclable, **densifier l'offre en transports collectifs**, favoriser un usage partagé de l'automobile permet de limiter fortement le recours à l'automobile.

Dès lors, il est attendu globalement une stagnation des déplacements en automobile avec une part plus importante d'automobilistes passagers du fait du développement du covoiturage notamment.

Mais cette ambition implique de permettre de presque **doubler le nombre de déplacements en transports collectifs** ce qui nécessite des investissements pour offrir plus de services et améliorer leur régularité afin de les rendre compétitifs par rapport à un déplacement en voiture.

De même, l'explosion attendue du volume de déplacements à vélo nécessite la **réalisation d'aménagements cyclables** en lien avec le schéma directeur cyclable de Grand Lac pour permettre des trajets sécurisés sur le territoire.

Evolution des parts modales actuelles en 2030 avec le PDM :

Voiture conducteur : Baisse de 8 points
Voiture passager : Hausse de 2 points
Marche : Stabilisation
Transports collectifs : Hausse de 3 points
Vélo : Doublement de la part modale
Autres modes : Stabilisation

Le PDM & le PCAET

Le Plan Climat du Territoire est actuellement composé de 6 thématiques avec le thème 3 : « Faire évoluer les déplacements ».
Comme indiqué dans le document du PCAET, ce thème 3 s'appuie sur le projet de Plan de Déplacements Urbain (PDU) 2019 de Grand Lac, projet arrêté en conseil communautaire mais non approuvé. Sur ce thème, 26 actions regroupées en 7 axes ont été mises en avant.

Cohérence des actions du PDM avec les thèmes et axes du PCAET
Tous sont repris dans le PDM de 2024 :

Thème du PCAET	Axe du PCAET	Traduction dans les actions du PDM
1	Axe 4 : Limiter l'impact des déplacements professionnels	Action 3.6
3	Axe 1 : Privilégier les déplacements doux	Actions 1.5, 1.6, 1.7, 19, 2.1, 2.2, 2.4, et 2.6
	Axe 2 : Réduire les déplacements	Actions 1.5, 1.6, 1.7, 19, 2.1, 2.2, 2.4, et 2.6
	Axe 3 : Développer les ressources pour le covoiturage	Action 2.3
	Axe 4 : Réduire les impacts de l'autosolisme	Action 2.3
	Axe 5 : Réduire les impacts du transport de marchandises et des livraisons	Action 3.2
	Axe 6 : Rendre les transports en commun plus attractifs	Actions 2.1 et 2.2
	Axe 7 : Penser les déplacements à une échelle plus large	Action 3.3
6	Axe 2 : Promouvoir les bonnes pratiques	Actions 3.4, 3.5 et 3.6

Estimation de l'incidence cumulée de l'évolution du parc automobile et des actions du PDM sur les émissions
A l'horizon 2030, une réduction de 20.2% est attendue par rapport à 2019 grâce au PDM et à l'évolution du parc automobile. En considérant l'évolution du parc automobile entre 2015 à 2019 (réduction de 2%) l'évolution globale est de l'ordre 22,2 % entre 2015 et 2030.

	2019	2030	Evolution des émissions
Nox (en kg)	236,86	99,15	-58%
PM10 (en kg)	52,12	14,4	-72%
PM2,5 (en kg)	12,79	10,75	-15%
GES (en kg)	65077.5	51987.23	-20%

La réduction des km parcourus en voiture particulière ne répond pas à elle seule **aux objectifs du PCAET assignés à la mobilité pour 2030 qui est une réduction de 32% entre 2015 et 2030**.

Néanmoins, il est à noter que le PDM, dans son action socle sur le réseau viaire, souhaite la mise en place d'une limitation à 110 Km/h sur l'A41. Cette mesure, qui n'est pas de la responsabilité de Grand Lac, diminuerait fortement les GES de l'ordre de 6 000 t *(calcul basé sur des estimations du CEREMA)* par an. Ainsi, si le 110 km/h était la norme sur la traversée de Grand Lac en 2030 la diminution des GES serait alors de 30 %.

De même, il convient de noter que les actions sur la desserte des marchandises ne sont pas comptabilisées dans les km VP économisés avec notamment une optimisation des déplacements des poids lourds et la desserte intra urbaine par des modes alternatifs (action 3.2 : Implantation des Centres de Distribution Urbaine) faute de données précises en la matière.

Ainsi, **nous concluons qu'à l'horizon 2030 les objectifs de réduction du PCAET assignés à la mobilité sont bien cohérents avec les actions mises en place dans le PDM.**

UNE DÉCLINAISON **OPÉRATIONNELLE**

Orientation 1 : Réduire l'usage de la voiture et apaiser la ville en agissant sur l'espace public

Le PDM est l'occasion de **repenser l'organisation de l'espace public et ses fonctions**. La rue doit être le reflet d'un changement des moyens de déplacements et d'une réduction des trajets en voiture. La place réservée à chaque mode est en pleine redéfinition, et le PDM est l'occasion d'en fixer les priorités. **Chaque niveau de routes doit être réévalué**, de l'autoroute aux ruelles, pour **adapter les circulations et engager une transition nécessaire des mobilités**.

L'action socle de cette orientation est l'évolution du réseau viaire avec notamment **l'organisation autour de l'A41 pour faciliter son raccordement (échangeur sur Entrelacs) mais également pour limiter ses nuisances (limitation de la vitesse à 110 Km/h).**

Cette orientation doit permettre un **meilleur rééquilibrage des modes sur l'espace viaire** est ce grâce à une hiérarchisation basée sur la fonction des voies au niveau des différentes circulations.

Il convient par cette orientation, d'agir sur la **pacification de voirie**, que ce soit par des mesures coercitives pour restreindre les circulations de transit, de poursuivre la réelle pacification des secteurs à 30 Km/h et notamment au niveau des établissements scolaires où dès que possible le **concept de rue des écoles** devra devenir la norme.
Enfin, pour pouvoir garantir le fort développement attendu des modes alternatifs à l'automobile, il conviendra de **favoriser les TC sur la voirie, d'achever les aménagements du Schéma Directeur Cyclable de Grand Lac, de développer un territoire plus marchable et accessible**. Afin de rendre possible la mise en œuvre de ces aménagements il conviendra de **se réapproprier une partie des espaces actuellement dévolus au stationnement automobile**.

Déclinaison opérationnelle en actions

Action socle – Evolution du réseau viaire

> Définir l'organisation et l'évolution de la voirie pour un meilleur rééquilibrage des modes
1.1 - Hiérarchisation future du réseau viaire

> Agir sur la pacification de la voirie
1.2 – Contraindre la circulation de transit et la circulation de poids lourds pour protéger les quartiers dans les secteurs les plus denses
1.3 – Réaliser une pacification réelle des secteurs en zone 30
1.4 –Aller vers un développement de la Rue aux écoles

> Offrir plus de place aux modes alternatifs à la voiture
1.5 – Aménager la voirie pour améliorer la performance des lignes fortes du réseau bus
1.6 – Achever le maillage prévu au Schéma Directeur Cyclable de Grand Lac
1.7 – Œuvrer pour un territoire marchable
1.8 – Favoriser l'accessibilité de tous
1.9 – Utiliser des espaces actuellement dévolus aux stationnements automobiles à d'autres usages

Orientation 2 : Développer l'offre et les services pour favoriser l'usage des modes alternatifs à l'automobile

Toutes les alternatives à l'automobile doivent être renforcées, tant en offre qu'en service. Elles seules provoqueront et accompagneront le retrait de la voiture sur le territoire. Il faut pour cela **assurer un maillage cohérent en réseau cyclable et en transports en commun**.

En action socle pour répondre à cette orientation, **le développement de l'offre TER** qui constitue un réseau essentiel pour les déplacements du quotidien que ce soit en direction de Chambéry, Annecy, Lyon, Culoz ou Genève.

Concernant le développement de l'offre alternative à la voiture individuelle, il convient de continuer de **développer le réseau Ondéa** que ce soit au niveau des lignes régulières ou du réseau de transport à la demande afin d'offrir la meilleure solution de transports collectifs aux habitants / actifs et visiteurs de Grand Lac.

L'intermodalité doit également continuer à se développer notamment au niveau des **pôles d'échanges** afin de rendre cohérente la politique de rabattement en cycle en lien avec le schéma directeur cyclable mais également l'accueil de véhicules automobiles au niveau des gares.

Il convient également d'œuvre pour **favoriser le covoiturage**, l'autosolisme, notamment dans les trajets domicile-travail, engendre des flux de véhicules importants en heures de pointes qui congestionnent les axes. Or, plus de personnes dans chaque véhicule c'est moins d'automobiles tous les jours sur les routes.

En lien avec le schéma directeur cyclable il est nécessaire de poursuivre le développement des services associés et notamment du **stationnement des cycles** car, à vélo comme en automobile on part toujours d'une place de stationnement pour en rejoindre une autre, or, si le stationnement cyclable n'est pas assuré sur le trajet, la pratique cyclable peut en pâtir.

Le développement de services et d'équipements favorables à l'écomobilité est essentiel pour permettre à la fois d'accompagner le nécessaire besoin d'un avitaillement différent que le thermique mais également de **limiter la motorisation des ménages en développant l'autopartage**.

Déclinaison opérationnelle en actions

Action socle – Création d'un Service Express Régional Métropolitain (SERM) au niveau de Métropole Savoie

> Développer l'offre alternative à la voiture individuelle

2.1 – Développer l'offre bus
2.2 – Favoriser la mise en place de réels pôles d'échanges multimodaux
2.3 – Lutter contre l'autosolisme en favorisant le covoiturage
2.4 – Porter la mise en œuvre d'un plan de stationnement vélo ambitieux
2.5 – Développer l'offre de service pour les vélos et la micromobilité

> Développer les services et équipements favorables à l'écomobilité

2.6 – Travailler sur les stratégies d'avitaillement des véhicules des particuliers / Poids Lourds et Bus
2.7 – Développer l'offre d'autopartage
2.8 – Déployer un outil participatif pour améliorer la sécurité des trajets en modes actifs

Orientation 3 : Définir un cadre règlementaire lisible par tous pour agir sur les mobilités

Inscrire les mesures règlementaires nécessaires pour une meilleure mobilité dans un cadre établi pour en garantir l'application afin **d'acter les changements de pratiques modales**.

Les habitants, les actifs, les entreprises vont connaître un changement fort de l'offre de mobilités. **Se déplacer en voiture va devenir plus contraignant, utiliser les transports en commun ou les modes actifs plus simple**. Les modifications de l'offre et du cadre règlementaire doivent cependant être complétées par un **accompagnement adapté**.

En premier lieu, la mobilité les habitants / visiteurs / actifs de Grand Lac ne se limitent pas aux limites administratives, or, un trajet qui associe différents services de mobilité devient vite compliqué à gérer du fait des différents « gestionnaires » de ces offres qui ne sont pas forcément toutes interopérables, ou l'information / réservation n'est pas très lisible pour les différents usagers.

Ainsi, Grand Lac souhaite aller vers **la création d'un syndicat mixte sur la mobilité avec Grand Chambéry, Cœur de Savoie et le Département de la Savoie, ce qui permettra de gagner en cohérence et lisibilité**.

Au niveau règlementaire, il convient d'agir sur les politiques de stationnement automobile ou les livraisons. En effet, la **mise en place de politique de stationnement** est reconnue comme un levier pour favoriser le report modal, utiliser à bon escient cela permet alors également d'offrir des opportunités sur l'espace public pour réaffecter les places automobiles non utilisées du fait d'une meilleure rotation à d'autres usages. Concernant les **livraisons de marchandises**, celles-ci sont indispensables pour l'activité économique mais il convient qu'elles soient **organisées** pour ne pas nuire à la mobilité de tous.

Le **lien entre urbanisme et déplacements** est important, il est nécessaire d'agir en complémentarité sur ces deux sphères, notamment en termes de normes de stationnement pour mieux configurer la mobilité de demain et d'engager une série de réflexions et d'actions, dont certaines pourront être traduites réglementairement dans les documents de planification urbaine (PLUi) et d'autres infuser une réflexion transversale entre services/directions de Grand Lac et des communes, mais aussi avec les partenaires de Grand Lac.

Enfin, **la communication et la sensibilisation** sont essentielles pour changer les pratiques, les différentes données sur la mobilité doivent être analysées pour permettre de mieux comprendre et mieux agir mais doivent également devenir une source actualisée pour les usagers afin de faciliter leurs déplacements sur le territoire.

Déclinaison opérationnelle en actions

Action socle – Aller vers un syndicat mixte cohérent à l'échelle d'un bassin de vie

> Agir sur les politiques de stationnement

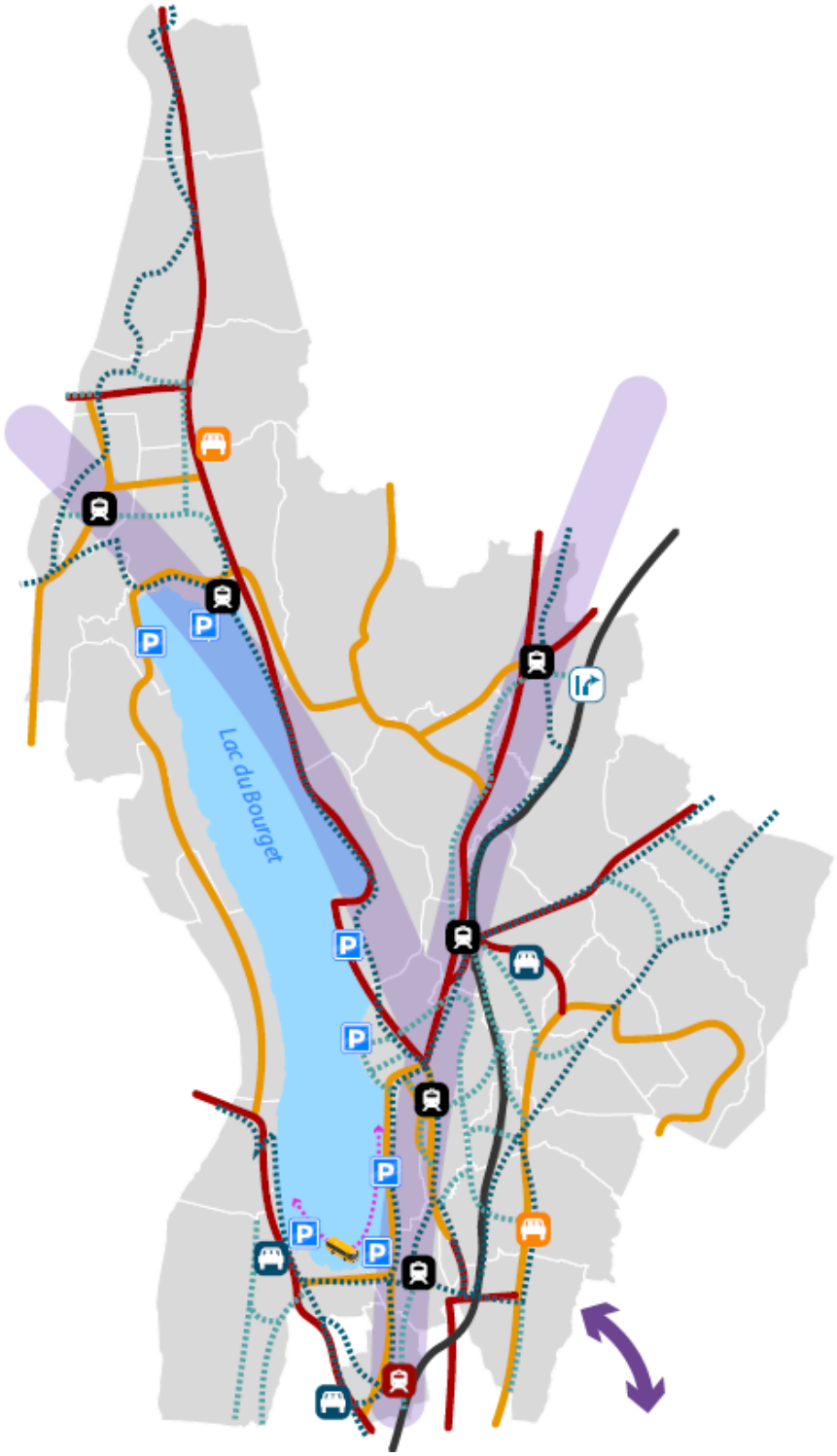
3.1 – Faire évoluer les politiques de stationnement sur voirie et assurer leur contrôle
3.2 – Faire évoluer les politiques de livraisons et assurer leur contrôle

> Traduire les actions réglementairement dans le PLUI

3.3 – Mieux lier urbanisme et mobilité

> Communiquer et sensibiliser

3.4 – Mener des campagnes de communication et de sensibilisation sur la mobilité alternative à la voiture individuelle
3.5 – Faciliter le parcours des usagers sur Grand Lac
3.6 – Assurer le suivi des actions du PDM en associant les entreprises dans la démarche



ique des
ervention

Réseau viaire

- Création échangeur Saint-Girod
- Axe majeur de transit
- Axe majeur local
- Axe de rabattement sur l'axe majeur
- Liaison principale communautaire

Sauf desserte locale

Sauf livraison

Généralisation de la ville à 30km/h pour les communes de Grand Lac hors axes structurants

Sécurisation de l'ensemble des Entrées/Sorties des établissements scolaires, avec passage au concept de "rue aux écoles" en dehors des axes structurants

Réalisation de cheminements piétons sécurisés dans les secteurs où se concentrent une intensité piétonne

Achever la mise en accessibilité des arrêts de bus sur Grand Lac et oeuvrer pour une accessibilité des itinéraires piétons

Schéma cyclable

- Réseau structurant
- Réseau secondaire

Répondre aux objectifs de parts modales souhaitées pour le vélo en déployant des emplacements vélos sur la voirie et l'espace public et au niveau des pôles d'échanges

Transports collectifs

- Création d'un Service Express Métropolitain (SERM)

Développer l'offre et l'amplitude des lignes fortes du réseau Ondéa, étudier et mettre en place de nouvelles lignes, développer le Transport à la Demande pour absorber les flux liés au développement du territoire.

- Aller vers un syndicat mixte cohérent à l'échelle d'un bassin de vie

Pôles d'échanges multimodaux

- Gares et haltes ferroviaires à améliorer/conforter
- Future halte ferroviaire
- Pôles de covoiturage à améliorer/conforter
- Pôles de covoiturage à créer

Une réglementation cohérente aux abords des plages

Mise en place d'un stationnement payant sur les différentes plages : Chindrieux – Châtillon, Conjux, Brison-St-Innocent – Pointe de l'Ardre, Aix-les-Bains depuis Rowing jusqu'à Mémard, Tresserve – Lido, Viviers-du-Lac – Mottets, Le Bourget-du-Lac.

- Création de navettes bus des plages estivales

Communauté d'Agglomération Grand Lac

1500 Boulevard Lepic
73100 Aix-les-Bains

Tél : 04-79-35-00-51
Web : https://grand-lac.fr