RUMILLY TERRE DE SAVOIE
COMMUNAUTÉ DE COMMUNES

PLUi
Plan local d'urbanisme intercommunal

1 – RAPPORT DE PRÉSENTATION

Tome 1 – Diagnostic socio-économique, analyse de la consommation d'espace et du potentiel de densification des espaces urbanisés

ARRÊT PROJET
Décembre 2025

Dossier certifié conforme par M le Président et annexé à la présente délibération de la Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie du 15 décembre 2025 arrêtant le projet de révision générale du PLUi-HM.

Le Président,

Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie – Le Président

François RAVOIRE

ESPACES & MUTATIONS · fonéo · Citéliance · citec · AGRESTIS éco-développement · Adaltys AVOCATS

SOMMAIRE

PRÉAMBULE 4

1- QU'EST-CE QUE LE P.L.U.I HABITAT-MOBILITE (PLUIHM)? 5
2- LE CONTENU DU DOSSIER DE PLUIHM 5
4- POURQUOI LA RÉVISION DU PLUI HM DE RUMILLY TERRE DE SAVOIE ? 13

INTRODUCTION 16

1. LE CONTEXTE GEOGRAPHIQUE 17
2. LE CONTEXTE HISTORIQUE 17
3. LE CONTEXTE INTERCOMMUNAL ET REGLEMENTAIRE 18

PARTIE I SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC 21

CHAPITRE I.1 : VOLET HABITAT 22
I.3.1. PANORAMA DE LA SITUATION DEMOGRAPHIQUE DU TERRITOIRE 22
I.3.2. HABITAT DE SITUATION ET PERSPECTIVES D'EVOLUTIONS 28
I.3.3. CONSTRUCTIONS ET MARCHE IMMOBILIER 32
I.3.4. L'ACCES AU LOGEMENT ET LA REPONSE AUX BESOINS SPECIFIQUES 40
I.3.5. DEFINIR UNE STRATEGIE FONCIERE INTERCOMMUNALE 42

CHAPITRE I.2 : MORPHOLOGIE URBAINE 45
I.3.1 RUMILLY, VILLE-CENTRE 45
I.3.2 DIVERSITE MORPHOLOGIQUE DE L'ESPACE RURAL 56
I.3.3 LE CHEF-LIEU, UN GREFFON ADMINISTRATIF ET COMMERCIAL 62
I.3.4 LE BATI RURAL, EXTRUSION DU SOCLE NATUREL 66

CHAPITRE I.3 : ACTIVITES ET EMPLOI 71
I.3.1. LA POPULATION ACTIVE 71
I.3.2. L'EMPLOI 72
I.3.3. DEPLACEMENT DES ACTIFS 77
I.3.4. LES ETABLISSEMENTS ECONOMIQUES : COMMERCE, INDUSTRIE, ARTISANAT 79
I.3.5. LA CREATION D'ENTREPRISES 93
I.3.6. LES COMMERCES 94
I.3.7. LE TOURISME 100
I.3.12. AGRICULTURE 101
I.3.13. EXPLOITATION FORESTIERE 101

CHAPITRE I.4 : ÉQUIPEMENTS ET RESEAUX 105
I.4.3. LES RESEAUX 107
I.4.4. LA GESTION DES DECHETS 107
I.4.5. COMMUNICATION NUMERIQUE 108

CHAPITRE I.5 : VOLET MOBILITE DU RAPPORT DE PRESENTATION 110
I.5.1. INTRODUCTION 110
I.5.2. UN TERRITOIRE GRAVITANT ET S'ORGANISANT AUTOUR DE SA VILLE-CENTRE 111
I.5.3. L'EMPRISE DE LA VOITURE SUR LE TERRITOIRE 121
I.5.4. LES MOBILITES ALTERNATIVES SUR LE TERRITOIRE 138
I.5.5. LE BILAN DE LA MISE EN ŒUVRE DU SCHEMA DIRECTEUR DES DEPLACEMENTS ET INFRASTRUCTURES (SDDI) DE 2013 176
I.5.6. CONCLUSIONS ET ENJEUX 180
I.5.7. ANNEXES – ACCESSIBILITE 182

PARTIE II ANALYSE DE LA CONSOMMATION D'ESPACES NATURELS, AGRICOLES ET FORESTIERS DEPUIS 2011 196

CHAPITRE II.1 : DELIMITATION DES ESPACES URBANISES 197

CHAPITRE II.2 - CONSOMMATION D'ESPACE 199
II.2.1. METHODE 199
II.2.2. ANALYSE DE LA CONSOMMATION D'ESPACE SUR 2011-2021 200
II.2.3. ANALYSE DE LA CONSOMMATION D'ESPACE DEPUIS 2021 203

PARTIE III : ÉTUDE DU POTENTIEL DE DENSIFICATION DES ESPACES DÉJÀ URBANISÉS 206

CHAPITRE III.1 – RAPPEL DU CADRE REGLEMENTAIRE 207

CHAPITRE III.3 : POTENTIEL DE DENSIFICATION 208
III.3.1 ESPACES URBAINS A PROTEGER 208
III.3.2 ANALYSE DU POTENTIEL DE DENSIFICATION 209

PRÉAMBULE

1- QU'EST-CE QUE LE P.L.U.i Habitat-Mobilité (PLUiHM)?

Après les projets d'aménagement, d'embellissement et d'extension des villes de 1917, les projets d'aménagement de 1943, les plans d'urbanisme de 1958 et les plans d'occupation des sols de 1967, voici le plan local d'urbanisme. Il est davantage l'instrument du renouvellement urbain que de l'extension périphérique des villes. Ajoutons à cela qu'il doit intégrer des préoccupations nouvelles, déplacements urbains, organisation commerciale, etc... Le plan d'occupation des sols, outil issu de la loi d'orientation foncière du 30 décembre 1967, a conservé pendant plus de trente ans un aspect essentiellement foncier d'urbanisme de « zoning », délimitant des espaces parfois mono-fonctionnels et dans lesquels s'applique le règlement de « police » correspondant à la kyrielle des restrictions possibles à l'utilisation du sol. La notion de plan local d'urbanisme intercommunal, qui tend à gommer l'aspect foncier, sous-entend l'idée d'un urbanisme de projet dont ce nouveau document d'urbanisme est appelé à être le vecteur. Mais le PLUi, qui reste néanmoins cousin du POS, doit toujours fixer les règles générales et les servitudes relatives à l'utilisation du sol, comme devait le faire auparavant le POS puis les PLU.

2- LE CONTENU DU DOSSIER DE PLUiHM

LE PRÉSENT PLU EST ÉTABLI AVEC LES RÉFÉRENCES DU CODE DE L'URBANISME EN VIGUEUR EN DECEMBRE 2024.

Le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal se présente sous forme d'un dossier qui, conformément à l'article L151-2 du Code de l'urbanisme. Il comporte des éléments obligatoires et facultatifs :

- Un **rapport de présentation**
- Un **projet d'aménagement et de développement durables**
- Des **orientations d'aménagement et de programmation**
- Un **règlement** : règlement écrit et documents graphiques
- Des **annexes**
- Un **Programme d'Orientations et d'Actions (volet Habitat et volet Mobilités)**

Le rapport de présentation

L'exposé du diagnostic devient explicitement une composante du rapport du P.L.Ui, comme la motivation des choix opérés pour le zonage et les servitudes d'urbanisme, c'est l'une des pièces essentielles du dossier.

Formellement, le contenu du rapport est défini par les articles R151-1 et suivants du Code de l'urbanisme :

R151-1 :

Pour l'application de l'article L. 151-4, le rapport de présentation :

1° Expose les principales conclusions du diagnostic sur lequel il s'appuie ainsi que, le cas échéant, les analyses des résultats de l'application du plan prévues par les articles L. 153-27 à L. 153-30 et comporte, en annexe, les études et les évaluations dont elles sont issues ;

2° Analyse les capacités de densification et de mutation des espaces bâtis identifiés par le schéma de cohérence territoriale en vertu du deuxième alinéa de l'article L. 141-3 ainsi que des autres espaces bâtis identifiés par le rapport lui-même en vertu du troisième alinéa de l'article L. 151-4 ;

3° Analyse l'état initial de l'environnement, expose la manière dont le plan prend en compte le souci de la préservation et de la mise en valeur de l'environnement ainsi que les effets et incidences attendus de sa mise en œuvre sur celui-ci.

R151-2 :

Le rapport de présentation comporte les justifications de :

1° La cohérence des orientations d'aménagement et de programmation avec les orientations et objectifs du projet d'aménagement et de développement durables ;

2° La nécessité des dispositions édictées par le règlement pour la mise en œuvre du projet d'aménagement et de développement durables et des différences qu'elles comportent, notamment selon qu'elles s'appliquent à des constructions existantes ou nouvelles ou selon la dimension des constructions ou selon les destinations et les sous-destinations de constructions dans une même zone ;

3° La complémentarité de ces dispositions avec les orientations d'aménagement et de programmation mentionnées à l'article L. 151-6 ;

4° La délimitation des zones prévues par l'article L. 151-9 ;

5° L'institution des zones urbaines prévues par l'article R. 151-19, des zones urbaines ou zones à urbaniser prévues par le deuxième alinéa de l'article R. 151-20 lorsque leurs conditions d'aménagement ne font pas l'objet de dispositions réglementaires ainsi que celle des servitudes prévues par le 5° de l'article L. 151-41 ;

6° Toute autre disposition du plan local d'urbanisme pour laquelle une obligation de justification particulière est prévue par le présent titre.

Ces justifications sont regroupées dans le rapport.

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (P.A.D.D.)

Le PADD est une composante à part entière du PLU

Depuis la Loi Engagement National pour l'Environnement du 12 juillet 2010, le projet d'aménagement et de développement durables « *définit les orientations générales des politiques d'aménagement, d'équipement, d'urbanisme, de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers, et de préservation ou de remise en bon état des continuités écologiques. Le projet d'aménagement et de développement durables arrête les orientations générales concernant l'habitat, les transports et les déplacements, le développement des communications numériques, l'équipement commercial, le développement économique et les loisirs, retenues pour l'ensemble de l'établissement public de coopération intercommunale ou de la commune. Il fixe des objectifs de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain* » (article L123-1-3 du Code de l'urbanisme).

La Loi UH de Juillet 2003 précise que ce document doit juste présenter « *le projet communal pour les années à venir* ».

Le PADD est la «clef de voûte» du PLU ; les parties du PLU qui ont une valeur juridique (orientations d'aménagement et de programmation et le règlement) doivent être en cohérence avec lui.

Depuis la Loi ALUR, le PADD doit « *fixer des objectifs chiffrés de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain* ».

Depuis la loi Climat et résilience du 22 aout 2021, le PADD est ainsi défini dans le code de l'urbanisme à l'article L151-5 :

Le projet d'aménagement et de développement durables définit :

1° Les orientations générales des politiques d'aménagement, d'équipement, d'urbanisme, de paysage, de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers, et de préservation ou de remise en bon état des continuités écologiques ;

2° Les orientations générales concernant l'habitat, les transports et les déplacements, les réseaux d'énergie, le développement des communications numériques, l'équipement commercial, le développement économique et les loisirs, retenues pour l'ensemble de l'établissement public de coopération intercommunale ou de la commune.

Pour la réalisation des objectifs de réduction d'artificialisation des sols mentionnés aux articles L. 141-3 et L. 141-8 ou, en l'absence de schéma de cohérence territoriale, en prenant en compte les objectifs mentionnés à la seconde phrase du deuxième alinéa de l'article L. 4251-1 du code général des collectivités territoriales, ou en étant compatible avec les objectifs mentionnés au quatrième alinéa du I de l'article L. 4424-9 du même code, à la seconde phrase du troisième alinéa de l'article L. 4433-7 dudit code ou au dernier alinéa de l'article L. 123-1 du présent code, et en cohérence avec le diagnostic établi en application de l'article L. 151-4, le projet d'aménagement et de développement durables fixe des objectifs chiffrés de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain.

Il ne peut prévoir l'ouverture à l'urbanisation d'espaces naturels, agricoles ou forestiers que s'il est justifié, au moyen d'une étude de densification des zones déjà urbanisées, que la capacité d'aménager et de construire est déjà mobilisée dans les espaces urbanisés. Pour ce faire, il tient compte de la capacité à mobiliser effectivement les locaux vacants, les friches et les espaces déjà urbanisés pendant la durée comprise entre l'élaboration, la révision ou la modification du plan local d'urbanisme et l'analyse prévue à l'article L. 153-27.

Il peut prendre en compte les spécificités des anciennes communes, notamment paysagères, architecturales, patrimoniales et environnementales, lorsqu'il existe une ou plusieurs communes nouvelles.

Lorsque le territoire du plan local d'urbanisme intercommunal comprend au moins une commune exposée au recul du trait de côte, les orientations générales mentionnées aux 1° et 2° du présent article prennent en compte l'adaptation des espaces agricoles, naturels et forestiers, des activités humaines et des espaces urbanisés exposés à ce recul.

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation

Les orientations d'aménagement et de programmation « *Les orientations d'aménagement et de programmation comprennent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports, les déplacements et, en zone de montagne, sur les unités touristiques nouvelles*. (...)» (Article L151-6 du Code de l'urbanisme).

Elles permettent à la commune de préciser les conditions d'aménagement de certains secteurs qui vont connaître un développement ou une restructuration particulière. Elles n'ont d'intérêt que dans les quartiers qui connaissent une évolution significative et qui ont nécessité une réponse particulière.

L'article L151-6-1 indique :

Les orientations d'aménagement et de programmation définissent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, un échéancier prévisionnel d'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de réalisation des équipements correspondant à chacune d'elles, le cas échéant.

L'article L151-6-2 indique :

Les orientations d'aménagement et de programmation définissent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur les continuités écologiques.

Selon l'article L151-7 C. urb. :

I. - Les orientations d'aménagement et de programmation peuvent notamment :

1° Définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain, favoriser la densification et assurer le développement de la commune ;

2° Favoriser la mixité fonctionnelle en prévoyant qu'en cas de réalisation d'opérations d'aménagement, de construction ou de réhabilitation un pourcentage de ces opérations est destiné à la réalisation de commerces ;

3° (Abrogé) ;

4° Porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, renaturer, restructurer ou aménager ;

5° Prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics ;

6° Adapter la délimitation des périmètres, en fonction de la qualité de la desserte, où s'applique le plafonnement à proximité des transports prévu aux articles L. 151-35 et L. 151-36 ;

7° Définir les actions et opérations nécessaires pour protéger les franges urbaines et rurales. Elles peuvent définir les conditions dans lesquelles les projets de construction et d'aménagement situés en limite d'un espace agricole intègrent un espace de transition végétalisé non artificialisé entre les espaces agricoles et les espaces urbanisés, ainsi que la localisation préférentielle de cet espace de transition.

II. - En zone de montagne, ces orientations définissent la localisation, la nature et la capacité globale d'accueil et d'équipement des unités touristiques nouvelles locales.

III.-Dans les zones exposées au recul du trait de côte, les orientations d'aménagement et de programmation peuvent définir les actions et les opérations, ainsi que leur échéancier prévisionnel, nécessaires pour réorganiser le territoire au regard de la disparition progressive des aménagements, des équipements, des constructions et des installations.

L'article R151-6 précise :

Les orientations d'aménagement et de programmation par quartier ou secteur définissent les conditions d'aménagement garantissant la prise en compte des qualités architecturales, urbaines et paysagères des espaces dans la continuité desquels s'inscrit la zone, notamment en entrée de ville. Le périmètre des quartiers ou secteurs auxquels ces orientations sont applicables est délimité dans le ou les documents graphiques prévus à l'article R. 151-10.

Et l'article R151-7 ajoute :

Les orientations d'aménagement et de programmation peuvent comprendre des dispositions portant sur la conservation, la mise en valeur ou la requalification des éléments de paysage, quartiers, îlots, immeubles, espaces publics, monuments, sites et secteurs qu'elles ont identifiés et localisés pour des motifs d'ordre culturel, historique, architectural ou écologique, notamment dans les zones urbaines réglementées en application de l'article R. 151-19.

Le règlement

Selon l'article L151-8, le règlement fixe, en cohérence avec le PADD, les règles générales et les servitudes d'utilisation des sols permettant d'atteindre les objectifs mentionnés aux articles L. 101-1 à L. 101-3.

L'article L151-9 évoque désormais quatre types de zones : les zones urbaines (U) , les zones à urbaniser (AU), les zones agricoles (A) et les zones naturelles et forestières à protéger (N), que les PLU délimitent.

Il peut préciser l'affectation des sols selon les usages principaux qui peuvent en être faits ou la nature des activités qui peuvent y être exercées et également prévoir l'interdiction de construire.

Il peut définir, en fonction des situations locales, les règles concernant la destination et la nature des constructions autorisées.

Zones du PLUi (Code de l'urbanisme article R151-18 à R151-25)	
Zones U **(zones urbaines)**	Secteurs déjà urbanisés. Secteurs où les équipements publics existants ou en cours de réalisation ont une capacité suffisante pour desservir les constructions à implanter.
Zones AU **(zones à urbaniser)**	Secteurs destinés à être ouverts à l'urbanisation
Zones A **(zones agricoles)**	Secteurs de la commune, équipés ou non, à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres agricoles.
Zones N **(zones naturelles et forestières)**	Secteurs de la commune, équipés ou non, à protéger en raison : 1° Soit de la qualité des sites, milieux et espaces naturels, des paysages et de leur intérêt, notamment du point de vue esthétique, historique ou écologique ; 2° Soit de l'existence d'une exploitation forestière ; 3° Soit de leur caractère d'espaces naturels ; 4° Soit de la nécessité de préserver ou restaurer les ressources naturelles ; 5° Soit de la nécessité de prévenir les risques notamment d'expansion des crues.

Les documents graphiques

Le ou les documents graphiques font apparaître les limites des zones, secteurs, périmètres, espaces que le plan local d'urbanisme intercommunal identifie (art. R151-14).

Mais ils peuvent aussi faire apparaître (art. R.151-9), par un tramage spécifique :

- Les Espaces Boisés Classés (art. L130-1* devenu L113-1).
- Les secteurs où les occupations et utilisations du sol peuvent être interdites ou réglementées pour des nécessités de fonctionnement des services publics, de l'hygiène, des nuisances, de la préservation des ressources naturelles ou l'existence de risques naturels ou technologiques.
- Les secteurs protégés en raison de la richesse du sol et du sous-sol, dans lesquels les constructions ou installations nécessaires à la mise en valeur de ces ressources naturelles sont autorisées.
- Les emplacements réservés et l'indication des personnes bénéficiaires.
- Les zones de construction avec la densité minimale pour des motifs d'architecture et d'urbanisme.
- Les zones où la délivrance des permis de construire peut-être subordonnée à la démolition de tout ou partie des bâtiments existants sur le terrain.
- Les périmètres délimités par le P.D.U à l'intérieur desquels les conditions de desserte par les transports publics réguliers permettent de réduire ou supprimer les obligations en matière de réalisation d'aires de stationnement (pour les bureaux notamment) ou à l'intérieur desquels les documents d'urbanisme fixent un nombre d'aires de stationnement à réaliser lors de la construction de bâtiments à usage autre que d'habitation.
- Les éléments de paysage, les quartiers, îlots, immeubles, espaces publics, monuments, sites et secteurs à protéger ou à mettre en valeur pour des motifs d'ordre culturel, historique ou écologique, et notamment les secteurs dans lesquels la démolition des immeubles est subordonnée à la délivrance d'un permis de démolir.
- Les espaces et secteurs contribuant aux continuités écologiques et à la Trame Verte et Bleue.
- Les règles d'implantation des constructions concernant les prospects sur voies et limites séparatives.

En outre, uniquement dans les zones U, les plans peuvent faire apparaître :

- Les terrains cultivés à protéger et inconstructibles délimités en application de l'article L151-23.

En outre, et ce uniquement dans les zones U et AU, les plans peuvent faire apparaître :

- Les secteurs délimités en application de l'article L151-41-5° en précisant à partir de quelle surface les constructions ou installations sont interdites et la date à laquelle la servitude sera levée.
- Les emplacements réservés pour des programmes de logements sociaux en application de l'article L151-41-4°.
- Les terrains concernés par la localisation des équipements mentionnés à l'article L151-41-2°.
- Les secteurs où les programmes de logements doivent, en application de l'article L151-14, comporter une proportion de logements d'une taille minimale, en précisant cette taille minimale.
- Les secteurs où, en application de l'article L151-15, un pourcentage des programmes de logements doit être affecté à des catégories de logements en précisant ce pourcentage et les catégories prévues.

Dans les zones A et N, les plans peuvent :

- Désigner, en dehors des secteurs mentionnés à l'article L. 151-13 (STECAL), les bâtiments qui peuvent faire l'objet d'un changement de destination, dès lors que ce changement de destination ne compromet pas l'activité agricole ou la qualité paysagère du site. Le changement de destination est soumis, en zone agricole, à l'avis conforme de la CDPENAF, et, en zone naturelle, à l'avis conforme de la CDNPS.

Dans les zones N, les plans peuvent repérer :

- Les secteurs protégés en raison de la qualité de leur paysage où est applicable le transfert des possibilités de construction prévu à l'article L151-25.

Dans les zones U, AU, dans les secteurs de taille et de capacités d'accueil limitées délimités en application de l'article L151-13, le règlement peut définir des secteurs de plan masse côté en trois dimensions.

Les plans peuvent identifier :

- Les secteurs où, en application de l'article L151-21, des performances énergétiques et environnementales renforcées doivent être respectées.
- Les secteurs où, en application l'article L151-40, des critères de qualité renforcés en matière d'infrastructures et réseaux de communications électroniques doivent être respectés.

Les annexes

Composition des annexes – article R151-51

(Selon le Code de l'urbanisme applicable en avril 2024)

Les annexes au plan local d'urbanisme comprennent, s'il y a lieu, outre les **servitudes d'utilité publique** affectant l'utilisation du sol appartenant aux catégories figurant sur la liste annexée au présent livre mentionnées à l'article L. 151-43, les éléments énumérés aux articles R. 151-52 et R. 151-53

Composition des annexes – article R151-52 *Modifié par Décret n°2023-195 du 22 mars 2023* Figurent en annexe au plan local d'urbanisme, s'il y a lieu, les éléments suivants, prévus par le présent code :	**Concernée**	**Non concernée**
1° Les **périmètres** délimités par une délibération du conseil municipal ou de l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale compétent dans lesquels **l'article L. 111-16 ne s'applique pas** ;	**A l'approbation**	
2° Le **plan d'exposition au bruit des aérodromes**, établi en application de l'article L. 112-6 ;		**X**
3° Les **périmètres** d'intervention délimités en application de l'article L. 113-16 pour la **protection et la mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains** ;		**X**
4° Le périmètre des zones délimitées en application de l'article L. 115-3 à l'intérieur desquelles certaines **divisions foncières sont soumises à déclaration préalable** ;		**X**
5° Les **schémas d'aménagement de plage** prévus à l'article L. 121-28 ;		**X**
6° **L'arrêté du préfet coordonnateur de massif** prévu au 1° de l'article L. 122-12 ;		**X**
7° Les périmètres à l'intérieur desquels s'applique le **droit de préemption urbain** défini par les articles L. 211-1 et suivants, ainsi que les périmètres provisoires ou définitifs des **zones d'aménagement différé** ;	**A l'approbation suite à délibérations communales**	
8° Les **zones d'aménagement concerté** ;		**X**
9° Le périmètre des secteurs dans lesquels un **programme d'aménagement d'ensemble** a été approuvé en application de l'article L. 332-9 dans sa rédaction antérieure au 31 décembre 2010 ;		**X**
10° Le périmètre des **secteurs relatifs au taux de la taxe d'aménagement**, en application de l'article L. 331-14 et L. 331-15 ;	**X (voir pièce 4-3)**	
11° Le périmètre des **secteurs affectés par un seuil minimal de densité**, en application de l'article L. 331-36 ;		**X**
12° Les **périmètres fixés par les conventions de projet urbain partenarial** mentionnées à l'article L. 332-11-3 ainsi que ceux délimités en application du II de cet article ;	**X (voir pièce 4-3)**	
13° Les périmètres à l'intérieur desquels l'autorité compétente peut **surseoir à statuer** sur les demandes d'autorisation en application de l'article L. 424-1 ;	**X (voir pièce 4-3)**	
14° Les **périmètres de projet** prévus à l'article L. 322-13.		**X**

15° La carte de préfiguration des **zones soumises au recul du trait de côte** établie dans les conditions définies à l'article L. 121-22-3 ;		**X**
16° Les périmètres à l'intérieur desquels, en application du d de l'article R. * 421-12, les **clôtures sont soumises à déclaration préalable** ;	**X (voir pièce 4-3)**	
17° Les périmètres à l'intérieur desquels, en application du e de l'article R. * 421-17-1, les **travaux de ravalement** sont soumis à autorisation ;	**X (voir pièce 4-3)**	
18° Les périmètres à l'intérieur desquels, en application de l'article R. * 421-27, le **permis de démolir** a été institué.	**X (voir pièce 4-3)**	

Composition des annexes – article R151-53 *Modifié par Décret n°2025-814 du 12 août 2025 – article 2* Figurent également en annexe au plan local d'urbanisme, s'il y a lieu, les éléments suivants :	**Concernée**	**Non concernée**
1° Les **périmètres de développement prioritaires** délimités en application de l'article L. 712-2 du code de l'énergie ;		**X**
2° Les périmètres **d'interdiction ou de réglementation des plantations et semis d'essences forestières** délimités en application de l'article L. 126-1 du code rural et de la pêche maritime ;		**X**
3° Les **périmètres miniers** définis en application des livres Ier et II du code minier ;		**X**
4° Les **périmètres de zones spéciales de recherche et d'exploitation de carrières** et des zones d'exploitation et d'aménagement coordonné de carrières, délimités en application des articles L. 321-1, L. 333-1 et L. 334-1 du code minier ;		**X**
5° Le **périmètre des secteurs situés au voisinage des infrastructures de transports terrestres**, dans lesquels des prescriptions d'isolement acoustique ont été édictées en application de l'article L. 571-10 du code de l'environnement, les prescriptions d'isolement acoustique édictées et la référence des arrêtés préfectoraux correspondants et l'indication des lieux où ils peuvent être consultés ;	**X (voir pièce 4-3)**	
6° Le plan des **zones à risque d'exposition au plomb** ;		**X**
7° Les **bois ou forêts relevant du régime forestier** ;	**X (en cours)**	
8° Les zones délimitées en application de l'article L. 2224-10 du code général des collectivités territoriales et les **schémas des réseaux d'eau et d'assainissement et des systèmes d'élimination des déchets**, existants ou en cours de réalisation, en précisant les emplacements retenus pour le captage, le traitement et le stockage des eaux destinées à la consommation, les stations d'épuration des eaux usées et le stockage et le traitement des déchets ;	**X (voir pièce 4-2) En cours**	
9° Les dispositions d'un **projet de plan de prévention des risques naturels prévisibles** rendues opposables en application de l'article L. 562-2 du code de l'environnement ;	**X (voir pièce 4-1)**	
10° Les **secteurs d'information sur les sols** en application de l'article L. 125-6 du code de l'environnement ;	**X (voir pièce 4-3)**	
11° Le **règlement local de publicité** élaboré en application de l'article L. 581-14 du code de l'environnement ;	**A l'approbation**	
12° Les **périmètres des biens inscrits au patrimoine mondial** et de leur zone tampon mentionnés à l'article L. 612-1 du code du patrimoine.		**X**

13° Les périmètres des secteurs concernés par des obligations de débroussaillement ou de maintien en état débroussaillé résultant des dispositions du titre III du livre Ier du code forestier		**X**
14° Le document prévu au 6° de l'article R. 212-46 du code de l'environnement identifiant certains objectifs et dispositions du schéma d'aménagement et gestion des eaux ;		**X**
15° Les périmètres des secteurs dans lesquels tout bâtiment d'habitation collectif doit faire l'objet d'un diagnostic structurel du bâtiment en application de l'article L. 126-6-1 du code de la construction et de l'habitation.		**X**

4- POURQUOI LA RÉVISION DU PLUi HM DE RUMILLY TERRE DE SAVOIE ?

Article L153-11

L'autorité compétente mentionnée à l'article L. L. 153-8 prescrit l'élaboration du plan local d'urbanisme et précise les objectifs poursuivis et les modalités de concertation, conformément à l'article L. 103-3.

La délibération prise en application de l'alinéa précédent est notifiée aux personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-9.

L'autorité compétente peut décider de surseoir à statuer, dans les conditions et délai prévus à l'article L. 424-1, sur les demandes d'autorisation concernant des constructions, installations ou opérations qui seraient de nature à compromettre ou à rendre plus onéreuse l'exécution du futur plan dès lors qu'a eu lieu le débat sur les orientations générales du projet d'aménagement et de développement durable.

Le Conseil Communautaire a défini les modalités de concertation avec la population lors de la séance du 30 juin 2020 et définit les objectifs poursuivis par la révision du PLUiH.

Les objectifs poursuivis par la révision générale s'inscriront dans les objectifs définis par la loi, qui sont rappelés dans les articles L.101-2 du Code de l'Urbanisme, avec comme fil conducteur le développement durable.

La révision générale du PLUi-HM a pour objectif d'actualiser et de fixer de nouvelles ambitions dans les objectifs poursuivis lors de l'élaboration du PLUi-H définis en 2015 et traduites dans le PLUi-H approuvé le 3 février 2020.

La révision générale du PLUi-HM s'appuiera également sur les travaux en cours d'élaboration du Schéma Directeur Eau Potable et du Plan Climat Air Energie Territorial en cours d'élaboration par la Communauté de Communes.

Les objectifs poursuivis par la révision générale du PLUi-HM sont :

En matière d'aménagement de l'espace et de cadre de vie

- Favoriser un développement urbain modéré et raisonné sur le territoire afin de préserver l'identité de l'Albanais, la qualité de ses paysages et de ses ressources à horizon de 10 ans,
- Renforcer les pôles urbains et les centralités autour de l'armature urbaine constituée de la Ville centre (Rumilly), des communes bourgs (Vallières-sur-Fier, Sâles et Marcellaz Albanais) et communes villages (Bloye, Marigny-Saint-Marcel, Massingy, Moye, Lornay, Crempigny- Bonneguête, Thusy, Vaulx, Versonnex, Saint-Eusèbe, Hauteville-sur-Fier, Etercy, Boussy).
- Répondre aux besoins des populations, des activités existantes et futures en mobilisant en priorité les espaces déjà urbanisés,
- Renforcer la limitation de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers et de l'artificialisation des sols,
- Lutter contre l'étalement urbain en favorisant la préservation des espaces agricoles et naturels notamment à fort enjeux et en organisant l'intensification urbaine, en favorisant en priorité la mobilisation des dents creuses du tissu urbain existant, et en prévoyant des opérations groupées,
- Renforcer la dynamique de renouvellement urbain notamment sur le centre-ville de Rumilly,
- Favoriser un urbanisme plus qualitatif en matière d'architecture, d'espaces publics respectant les formes urbaines existantes et luttant contre les ilots de chaleur,
- Produire une ville agréable à vivre pour ses habitants, en recherchant des formes urbaines attractives répondant aux aspirations apparues lors la crise sanitaire ;
- Valoriser le patrimoine naturel et bâti

En matière d'environnement, de gestion économe et durable des ressources :

- Développer un urbanisme poursuivant :
  - L'optimisation des réseaux existants et l'économie de gestion des ressources (eau potable, assainissement, déchets, ...) dans une logique de transition écologique,
  - La réduction de la production de gaz à effets de serre et la production d'énergies renouvelables,
  - La bonne cohabitation entre développement urbain et activités agricoles,
- Protéger et mettre en valeur les trames vertes et bleues du territoire,
- Développer et mettre en valeur les éléments de nature en ville,

En matière de développement économique et commercial, et de tourisme et loisirs :

- Favoriser le développement économique local et la création d'emplois, par une offre diversifiée de terrains et locaux à vocation économique, adaptés à la demande, attractifs et économes en foncier,
- Consolider l'activité agricole en pérennisant le foncier agricole et les activités économiques à vocation agro-alimentaire,
- Favoriser l'intensification des pôles commerciaux existants et le commerce de proximité en centralité,
- Permettre l'aménagement de sites et le développement de projets visant à renforcer la stratégie de développement touristique et de loisirs,

En matière d'équipements structurants :

- Permettre l'implantation des équipements structurants nécessaires au bon fonctionnement du territoire,
- Développer des projets économes en foncier et porteurs de qualité architecturale et environnementale,

En matière d'habitat :

Reprendre dans le cadre de la révision générale du PLUi-HM les objectifs déjà définis par la collectivité dans le Programme d'Orientations et d'Actions du PLUi-H approuvé en février 2020, en actualisant les objectifs chiffrés :

- Développer une offre de logements diversifiée en soutenant la production de logements répondant aux besoins du territoire, et notamment en accession sociale, en logements locatifs sociaux et communaux, et aux besoins des publics spécifiques
- Favoriser la réhabilitation du parc privé de logements par la mise en place de dispositifs spécifiques en faveur du conseil et de l'accompagnement aux travaux
- Favoriser la qualité énergétique et environnementale de l'habitat, en développement des formes urbaines et architecturales qualitatives et économes en ressources
- Développer une politique foncière intercommunale
- Animer la politique locale de l'habitat

En matière de mobilités :

Lorsqu'il est élaboré par un EPCI compétent qui est Autorité organisatrice de la mobilité, ce qui est le cas de la Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie, le PLUI peut tenir lieu de « Plan de mobilité » au sens des articles L. 1214-1 et L. 1214-2 du code des transports. Dans le cadre de la révision générale, il est donc proposé que le Programme d'Orientations et d'Actions du PLUi soit complété par un volet Mobilités afin que le PLUI-HM ait valeur de Plan de Mobilités.
Le plan de mobilité (PDM) remplace désormais le plan de déplacement urbain (PDU). A noter que le schéma directeur des déplacements et infrastructures adopté en 2013 était un PDU volontaire.
Le PDM détermine les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement dans le périmètre de la Communauté de Communes. Enfin, il doit contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre, à la lutte contre la pollution de l'air et à la préservation de la biodiversité.
A travers le volet mobilité de son PLUi-HM constitué du PDM, la Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie poursuit les objectifs suivants :

- Optimiser l'‘équilibre durable entre le développement urbain, les besoins de mobilité et l'organisation rationnelle de l'offre de transport et de services de mobilité,
- Développer les modes de transports alternatifs et durables à la voiture individuelle, ainsi que les usages partagés de véhicules motorisés,
- Garantir un accès aux services de mobilité durable pour tous les secteurs urbains, périurbains et ruraux du territoire,
- Favoriser le développement des mobilités actives en optimisant les infrastructures en place et en les renforçant par un maillage plus fort à l'échelle intercommunale,
- Réorienter le réseau d'infrastructures routières pour une maitrise des flux routiers et une meilleure affection au profit des modes actifs et durables,
- Organiser l'accessibilité des grands équipements d'intérêt communautaire par les modes alternatifs à la voiture individuelle,
- Poursuivre les actions prévues au schéma directeur déplacements infrastructures mais restées non abouties comme le développement du covoiturage, la définition d'une politique de stationnement sur

voiries, en parcs publics et en parcs-relais, ou l'appui à l'élaboration de plans de mobilité employeurs (entreprises) et scolaires (établissements scolaires)

INTRODUCTION

Présentation du territoire dans son contexte géographique et intercommunal

1. Le contexte géographique

Le canton de Rumilly s'inscrit au coeur de l'Albanais. Terre agricole historique s'étendant sur les vallons mollassiques compris entre le prolongement Nord du Massif de la Chambotte et les massifs préalpins, la région de l'Albanais fut reconnue comme le « grenier de la Savoie ».

Cellule agricole et paysagère centrée sur Rumilly, elle côtoie le Val des Usses au Nord, l'avant-pays annécien à l'Est et le Val du Bourget au Sud.

L'armature du territoire de la communauté de communes de Rumilly Terre de Savoie est centrée sur la commune de Rumilly, pôle historique de l'Albanais. Alby-sur-Chéran et la commune nouvelle Entrelacs forment avec Rumilly un triangle centralisant le développement de l'Albanais, espace transitionnel marqué par la proximité de deux aires urbaines importantes.

La communauté d'agglomération du Lac du Bourget, Grand Lac et Chambéry Métropole composent d'une part un pôle structurant pour le territoire. Mais l'Albanais est avant tout tourné vers l'agglomération annécienne.

La proximité de ces deux aires urbaines et leurs interactions, notamment matérialisées par un réseau d'infrastructures, ont facilité l'accès au territoire et son développement.

Le territoire, borné à l'Ouest par un chaînon calcaire, fait l'objet d'une forte covisibilité vis-à-vis de cet événement physique.

Plus généralement, la nature aquifère de certains sous-sol a facilité l'apparition de sources qui, profitant de la composition mollassique du sol, façonnent celui-ci en autant de vallons.

Cette alternance entre montagnes, coteaux et plaines est à l'origine d'une définition des entités paysagères par ce que l'on y voit.

2. Le contexte historique

Dans les années 30, le centre-ville est constitué d'un tissu serré et relativement dense en son coeur, prolongé vers le sud le long de la rue principale. La rue de Montpelaz définit alors l'entrée de ville et une première structure urbaine avant d'arriver sur le coeur de centre-ville.

En-dehors du centre-urbain on compte de nombreuses constructions éparpillées tout autour du noyau ancien dans un périmè tre large (fermes).

L'implantation de l'usine Mont Blanc en 1917 engendre une construction diffuse de ses abords (villas, maisons) pour loger ouvriers et cadres. Elle constitue une première extension importante vers le sud de la ville.

Dans les années 1940, le centre-ville continue de se densifier avec quelques bâtiments nouveaux qui viennent renforcer la structure du coeur de ville

Ce phénomène de densification est principalement visible au sud de la commune avec un développement linéaire le long de l'avenue principale. Le secteur de la manufacture des tabacs se renforce et la centralité glisse de fait progressivement vers la gare.

De nouveaux secteurs se développent toujours plus au sud sur l'avenue principale avec notamment le développement de la zone d'activité (tanneries) et la densification des secteurs d'habitat le long de l'axe.

Au nord, le développement est beaucoup moins marqué avec peu de nouvelles constructions relevées Dans les années 1960, la ville s'étend de façon rapide. Le coeur de ville conserve sa structure historique et peu de nouvelles constructions y sont constatées.

L'habitat se développe notamment de manière importante sur la partie sud de la commune sous la forme de cité ouvrière pour accompagner l'implantation et l'essor d'entreprises artisanales et industrielles au sud et à l'ouest de la commune. Au-delà des logements ouvriers, le tissu urbain s'étend sous forme de mitage au sud et à l'ouest.

Quelques lotissements sont construits également au nord. Les hameaux se renforcent, se densifient.

ANNÉES 60, LE DÉVELOPPEMENT D'UN HABITAT PAVILLONNAIRE À DESTINATION DE LA POPULATION OUVRIÈRE

Dans les années 1960, le fort développement industriel de la ville de Rumilly s'accompagne de la création massive de logements pour accueillir la main d'oeuvre ouvrière. Cela s'exprime à la fois par du mitage pavillonnaire autour de la ville mais aussi par la mise en place de véritables cités ouvrières à proximité des zones d'activités.

Cette forme urbaine de lotissement est un « ensemble concerté d'habitat ouvrier, généralement mono-familial ». Elle est souvent liée à une entreprise et répond à la volonté d'offrir des logements bons marchés et décents aux ouvriers à proximité de leur lieu de travail.

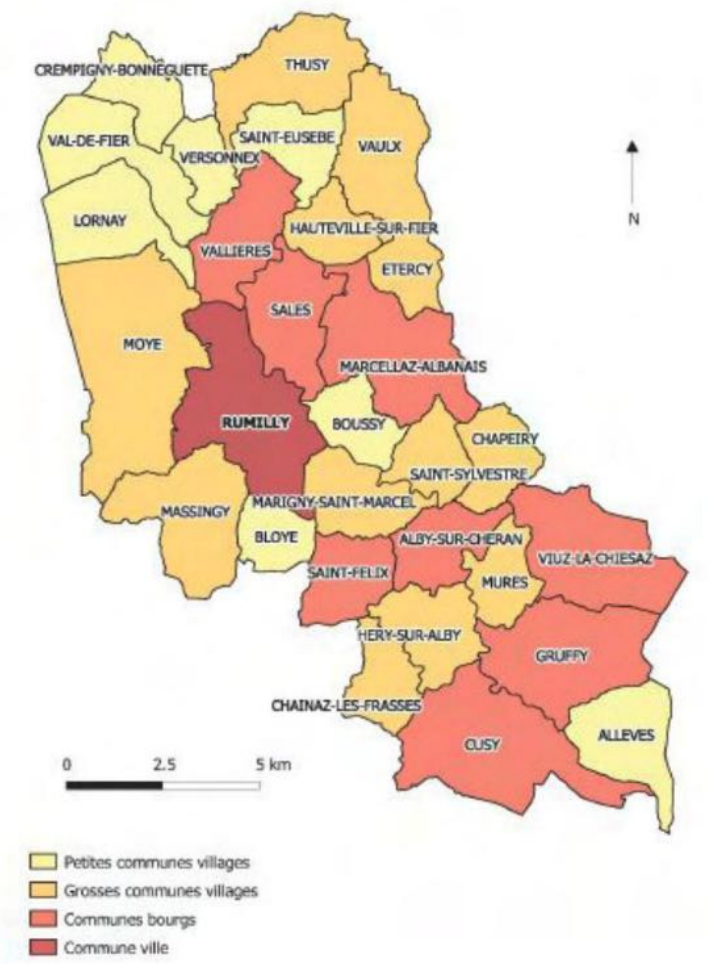
3. Le contexte intercommunal et réglementaire

Situation administrative

La communauté de communes se situe en Haute-Savoie, en limite du département et de la Savoie, dans la région Auvergne-Rhône-Alpes. Proche des lacs d'Annecy et du Bourget, c'est un bassin de basse altitude encadré par deux massifs montagneux : le prolongement du Jura à l'Ouest (montagne des Princes et du Clergeon) et les premiers contreforts des Alpes à l'Est (Semnoz et Mont-Revard).

Le territoire est traversé par les rivières du Chéran et du Fier. Le Chéran prend sa source dans le Parc naturel régional du Massif des Bauges. Il se jette dans le Fier, affluent de la rive gauche du Rhône, qui traverse également le territoire jusqu'au défilé du Val-de-Fier.

Avec son positionnement central avantageux entre les départements de Savoie et de Haute-Savoie, le territoire dispose de belles implantations industrielles et une agriculture qui a façonné sa géographie.



Le Programme Local de l'Habitat

La CC RTS est couverte par un PLH pour la période 2022 – 2028 :

Orientation 1 - Développer une offre de logements diversifiée

Orientation 2 - Réhabiliter le parc privé

Orientation 3 - Favoriser la qualité énergétique et environnementale de l'habitat

Orientation 4. - Développer une politique foncière intercommunale

Orientation 5 - Animer la politique locale de l'habitat

Le SCOT du Bassin Annécien

La Communauté de Communes a intégré le 5 août 2022 le périmètre du SCoT du Bassin annécien, en cours de révision générale.

Dans l'attente de l'approbation de cette révision générale (juillet 2025), le territoire de la Communauté de Communes était soumis aux orientations du SCoT de l'Albanais. La Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie a en effet approuvé le maintien du SCOT de l'Albanais sur son territoire par délibération n°2017_DEL_001 du 13 février 2017, suite à la dissolution du Syndicat Intercommunal de Gestion du contrat global et de développement de l'Albanais (SIGAL) au 1er janvier 2017.

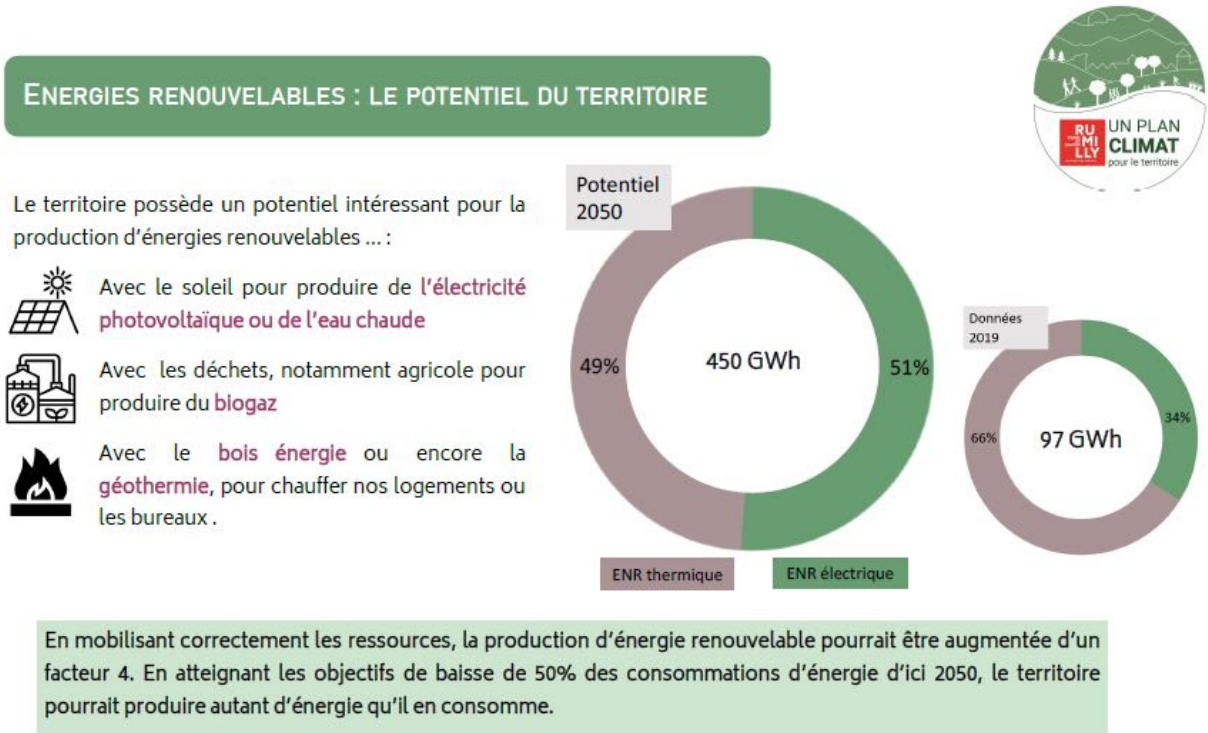
Le PCAET – Plan Climat Air Energie Territorial

La communauté de commune est engagée depuis 2018 dans l'élaboration d'un Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) pour la période 2025-2031.

Plusieurs démarches viennent s'articuler, motiver et concrétiser une action particulière sur l'adaptation aux effets du changement climatique Les élus ont acté le principe d'élaborer un PCAET en 2018 puis, ont lancé officiellement la démarche en 2022.Un diagnostic s'en est suivis en 2023.Son approbation aura lieu courant 2025.

Un Plan Climat Air Energie Territorial est un document de planification stratégique et opérationnel qui comprend :

- Un diagnostic territorial
- Une stratégie
- Un plan d'actions pour 6 ans (2019-2024)
- Une évaluation environnementale

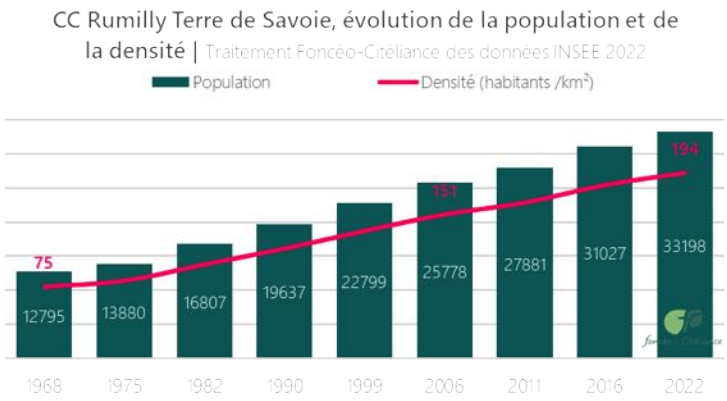


PARTIE I
SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC

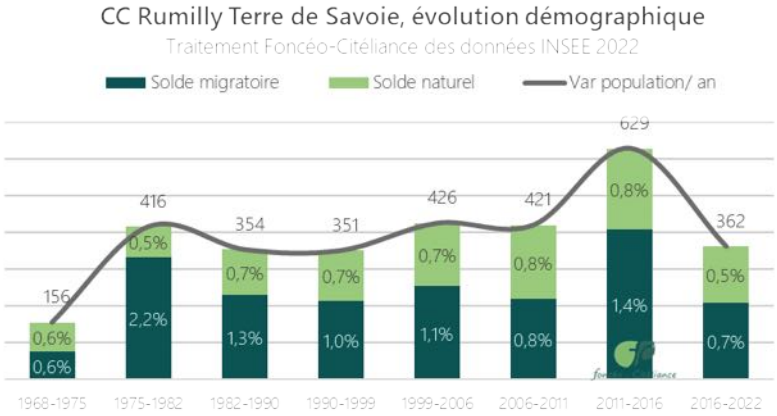
Chapitre I.1 : Volet habitat

I.3.1. Panorama de la situation démographique du territoire

La Communauté de communes Rumilly Terre de Savoie compte un peu moins de 33.200 habitants (données INSEE 2022) répartis en 13 955 ménages (données INSEE 2022) de 2,36 personnes en moyenne. 8e EPCI de Haute-Savoie, l'intercommunalité tient une place intermédiaire dans le département. Une situation due à la polarisation de la population par Rumilly (48% de la population de l'EPCI), principale commune de l'EPCI avec un peu plus de 16 080 habitants (données INSEE 2022) et 6e commune du département en poids démographique.



Une croissance démographique soutenue



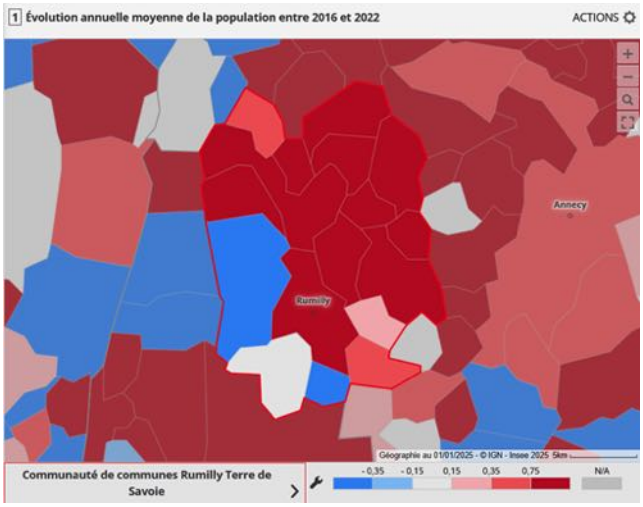
Le territoire connaît une croissance importante qui s'est accélérée au début des années 2010 et qui se maintient à un niveau important depuis 2020 : 6e EPCI avec la croissance la plus soutenue de Haute-Savoie (2016-2022).

Toutefois, au vu du potentiel foncier brut de Rumilly Terre de Savoie, le gain de population pourrait être beaucoup plus rapide. Une perspective qui peut contrarier les objectifs de qualité urbaine du territoire. Elle nécessite de fabriquer plus de 1100 emplois pour maintenir l'équilibre actuel entre emplois et habitants et d'accompagner cette croissance en matière d'équipements, notamment scolaires (+55 enfants par an en premier degré entre 2009 et 2020, des besoins inégaux selon les territoires).

Un territoire attractif à la croissance alimentée par les migrations & les familles

La croissance de la Communauté de communes est alimentée à 58% par les migrations.

Une situation fortement liée à son articulation avec les grandes polarités alpines proches dans lesquelles les actifs du territoire peuvent travailler : Genève, Annecy, Chambéry et Aix-Les-Bains, toutes très dynamiques démographiquement et recevant elles-mêmes d'importants flux migratoires.

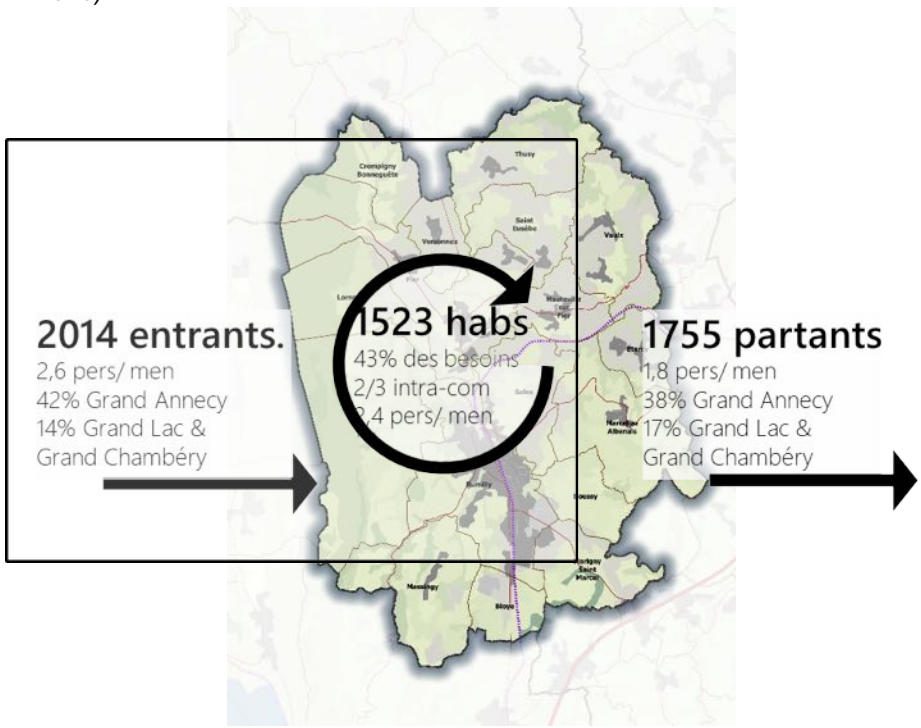


Une situation également liée aux possibilités que le territoire offre pour un parcours d'accession individuelle attractif. En effet, Rumilly Terre de Savoie est un territoire rural de report pour une clientèles familiales avec enfant(s) (41% des ménages en 2022), notamment en début de parcours résidentiel, en recherche d'une offre en pavillonnaire (58% du parc en 2022) et récente (en 2022, 48% des résidences principales construites après 1990).

A ce titre, le territoire accueille en premier lieu des ménages familiaux et tend à perdre à l'inverse ses petits ménages (célibataires, familles monoparentales). Une situation génératrice de croissance du fait d'un remplacement de petits ménages par des ménages familiaux.

Chaque année, le territoire connait 1200 emménagements dont 1/3 estimés en neuf. Une majeure partie est due à la population nouvellement entrante et l'autre partie au relogement des populations qui habitent déjà le territoire (43% de la demande).

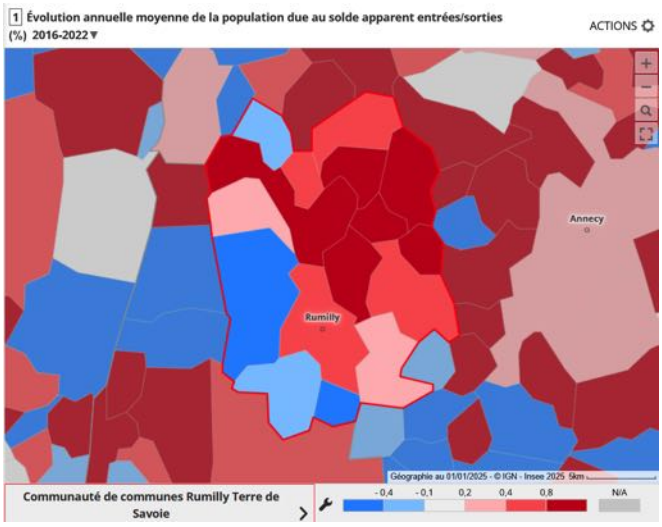
Rumilly Terre de Savoie : flux de populations entrante, sortante et relogée annuellement (Traitement Foncéo-Citéliance INSEE 2020)



Un territoire aux dynamiques contrastées, une identité rurale glissante

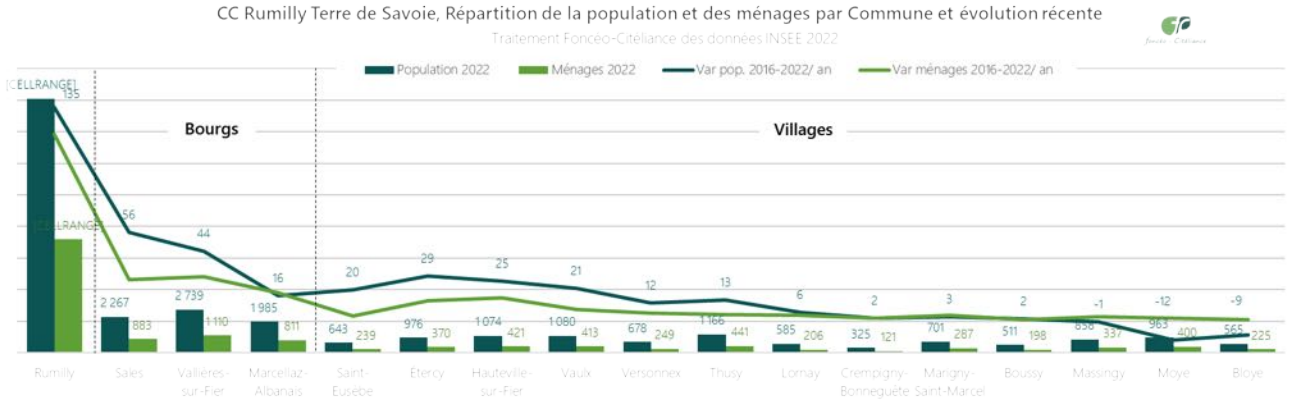
Il convient de noter que toutes les communes du territoire ne connaissent pas la même pression résidentielle. Rumilly, dont la croissance a ralenti par rapport au début des années 2010, concentre toujours la majorité des nouveaux logements et des nouveaux habitants (une entrée sur deux dans le territoire se réalise à Rumilly).

La moitié nord-est de l'EPCI du fait de sa proximité et son accessibilité à Annecy (par les D16 & D14), de son cadre naturel et grâce à son parc de logements individuels qualitatifs, est un secteur attractif également marqué par ces apports de population. La périphérie sud et ouest de l'EPCI est un secteur moins recherché entre vieillissement et faible attractivité.



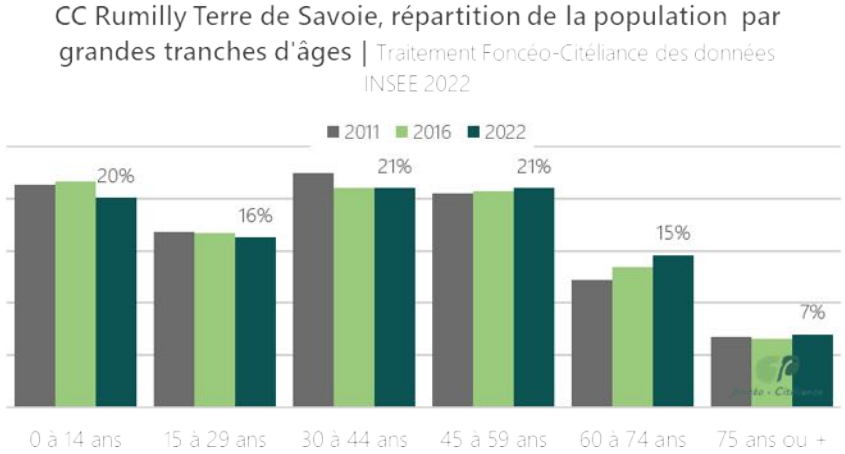
Si les dynamiques sont contrastées entre les communes, seulement 3 des 17 communes sont en légère déprise démographiques (Massingy, Moye et Bloye) mais toutes gagnent en nombre de ménages, compte tenu d'un phénomène généralisé de desserrement démographique (les ménages sont moins peuplés du fait du vieillissement de la population, des séparations, etc...).

Ainsi, au cours de la dernière période censitaire, le poids démographique des villages dans l'EPCI s'est légèrement tassé. Ils accueillent désormais à peine plus de 30% de la population de l'EPCI.

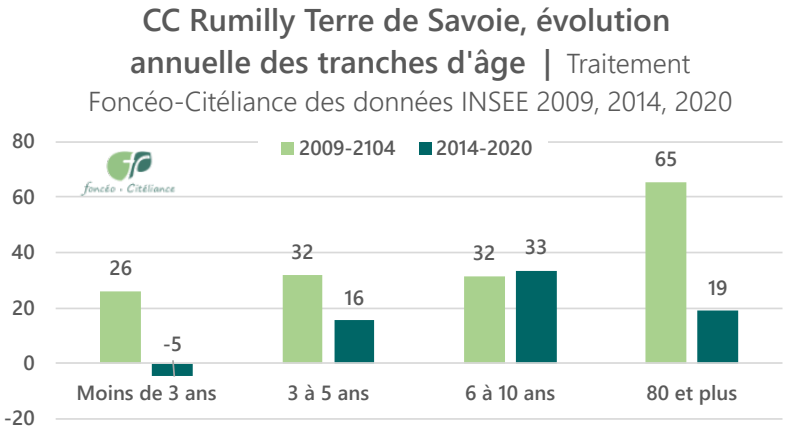


Structure de la population

La structure de la population évolue. La part des moins de 30 ans diminue et celle des plus de 60 ans augmente fortement. Une situation qui traduit un vieillissement de la population.



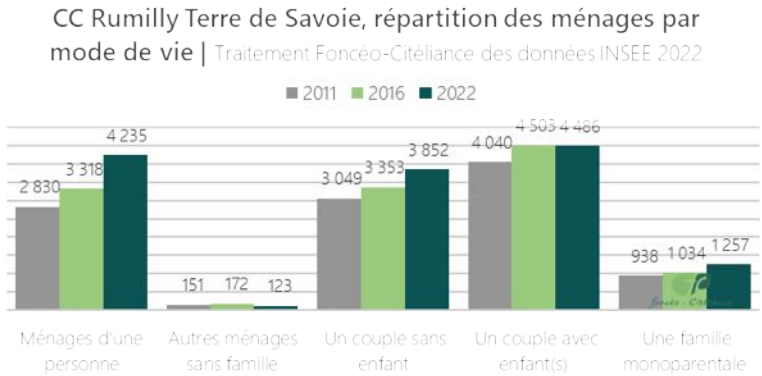
Pour la première fois, le territoire a perdu des enfants de moins de 14 ans, un retrait encore léger mais qui risque de s'accentuer, à commencer par la tranche d'âge maternelle. Ces dynamiques mettent en jeu la pérennité des infrastructures scolaires et la vie de certains villages.



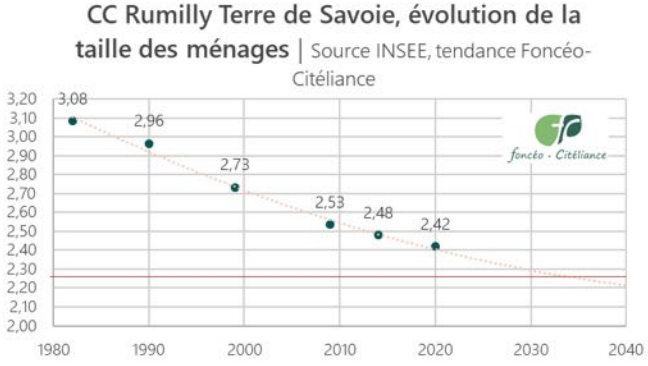
A l'inverse l'absorption de l'augmentation significative du nombre de séniors entre 2009 et 2014, maintenu à un niveau important entre 2014 et 2020 (+19 / an) pose la question de l'offre d'aménités et d'aménagements adaptés à ces tranches d'âge. Pour les aînés enfin se posera la question du logement adapté ou d'équipement spécialisé dans le territoire pour ce type de population.

Mode de vie et taille des ménages

La part des familles avec enfant diminue sensiblement ; la proportion des ménages seuls augmente, une situation qui participe au desserrement des ménages. Les couples sans enfants restent relativement stables.



Le desserrement des ménages continue de s'accroitre ces dernières années, de sorte que le territoire a perdu plus d'un habitant par ménage en 50 ans (2,36 personnes/ ménages en 2022, 0,04 de plus que la moyenne du département).

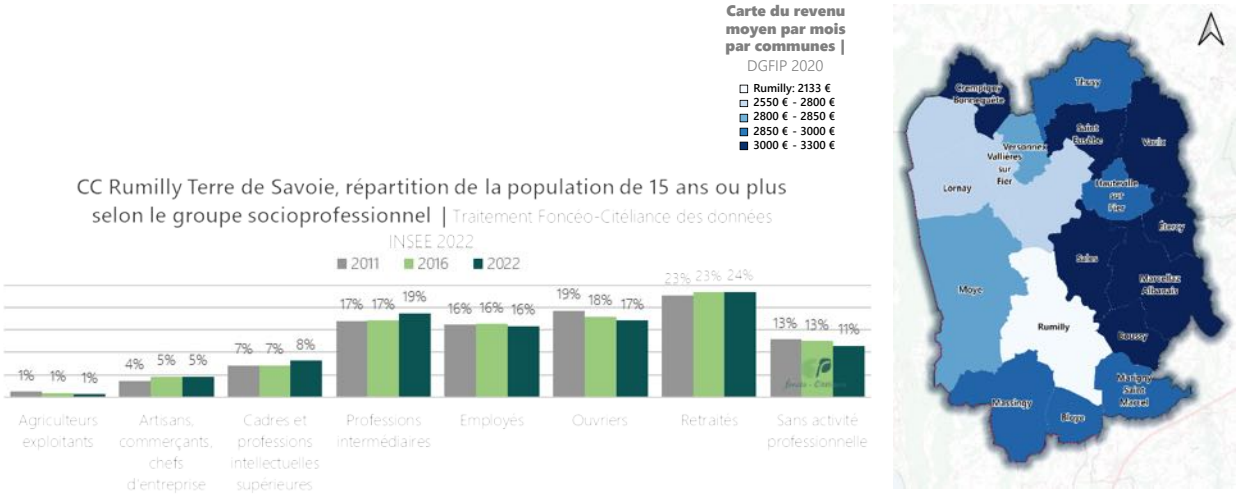


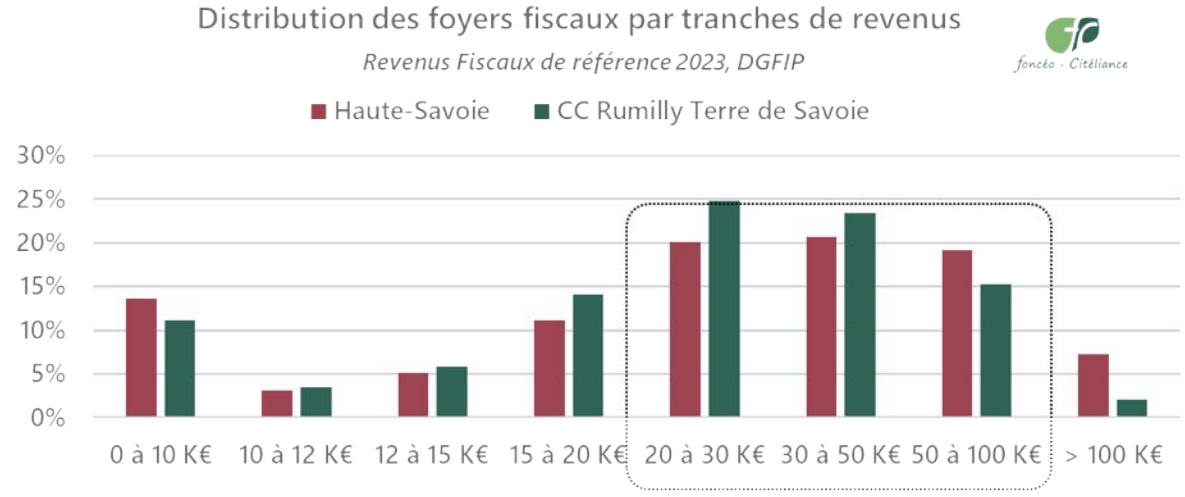
Ainsi quelle que soit la projection (ci-contre la plus favorable), il est difficile de projeter plus de 2,3 habitants par ménages à horizon 2037.

Les catégories socio-professionnelles et niveau de vie de la population

Un EPCI majoritairement composé d'actifs (plutôt de 30 à 59 ans), en majorité des classes moyennes et modestes. Des catégories modestes qui tendent à diminuer, surtout les ouvriers dans un territoire encore très industriel mais impacté par la tertiarisation de son économie et la périurbanisation d'Annecy.

3e EPCI le moins favorisé du département en termes de revenus, dans le département le plus aisé de France hors IDF. Un écart qui s'explique par un tissu de classes modestes important et la faiblesse relative de l'emploi frontalier par rapport à la plupart des autres territoires du département (seulement 5,6%, 6e taux le plus bas du département, jusqu'à 62,5% dans la CC du Genevois et 10,6% dans le Grand Annecy, Source : Rapport INSEE, « Travailleurs frontaliers : six profils de « navetteurs » vers la Suisse », 2018). Un niveau de revenus locaux malgré tout au-dessus de la moyenne nationale et d'autres territoires attractifs d'AuRA et proche de la moyenne régionale.





SYNTHESE ET ENJEUX

Atouts	- Une croissance démographique soutenue - Un territoire attractif pour les familles et les exogènes - Une part de population jeune qui reste élevée - Une croissance des CSP intermédiaires et aisées
Faiblesses	- Le vieillissement de la population - Des difficultés à fixer les jeunes ménages - La présence de populations modestes dans un département aisé - Un tissu ouvrier confronté à la tertiarisation de l'économie locale
Enjeux	- Le desserrement des ménages entraine de nouveaux besoins en logements - Il est nécessaire de redonner de l'attrait au territoire pour les jeunes actifs - Des dynamiques haussières mais contrastées selon les communes - Le glissement d'identité d'un territoire qui s'urbanise

I.3.2. Habitat de situation et perspectives d'évolutions

Le parc de logements - état actuel et évolutions

Le territoire dispose d'un parc de 15 153 logements (INSEE 2022). Un parc en croissance +257 logements par an (2016-2022), une croissance du parc davantage responsable de la croissance démographique que dans d'autres territoires, +1,4 habitant gagné par logement supplémentaire dans l'EPCI contre +0,9 à l'échelle du département. Un parc de logements assez récent, un parc individuel plus ancien que le parc collectif et dont la production diminue depuis 1990.

Le parc de logements - les formes & typologies

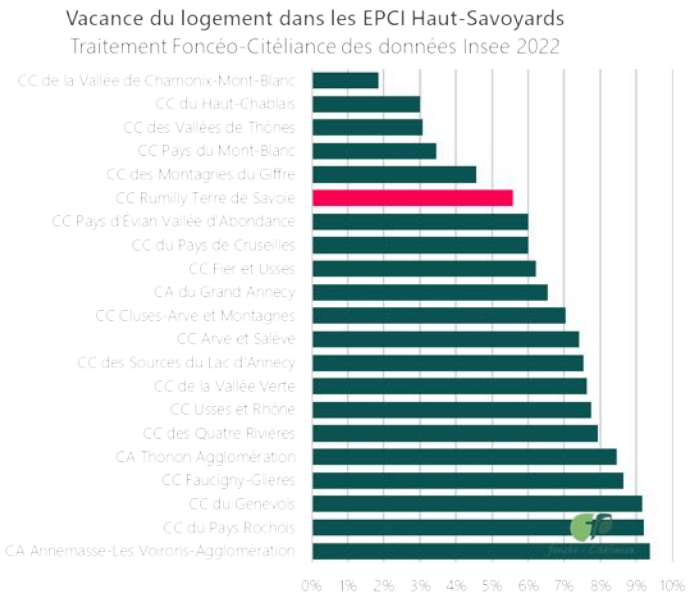
Des logements en majorité individuels (58% en 2022), un territoire en moyenne moins bien doté en logements collectifs (concentrés à 84% à Rumilly) que les territoires de population similaire.
Une surreprésentation des grandes typologies et un déficit de petits logements (studio, T2 & T3) par rapport au département.

Le parc de logements

Un territoire de propriétaires occupants (69%, INSEE 2022), 19% du parc de résidences principales dédié au locatif libre et 10% dédié au locatif social (INSEE 2022). Un déficit du parc locatif (tous segments confondus libre et social) par rapport à des communes de taille comparable.

Une part de résidences secondaires toujours en baisse (2,7%, INSEE 2022), marqueur de la pression résidentielle subie par le territoire. A l'avenir, le parc de résidences secondaires quasi stabilisé devrait diminuer pour amortir la baisse de la production neuve.

Une vacance évaluée à 5,6% (un peu moins de 850 logements selon INSEE 2022, plus de 1400 logements selon Filocom 2019), relativement constante depuis 2011, parmi les plus basses de Haute-Savoie hors EPCI de montagne. Les experts du logement admettent que le taux de vacance admissible se situe entre 6 et 7 % : en dessous le marché en tension n'assure plus la fluidité des parcours résidentiels, au-dessus le taux révèle un marché déprimé et une inadaptation de l'offre. Ainsi selon Filocom, les 2/3 des logements vacants sont en vacance courte et 72% des logements vacants sont classés tout confort.

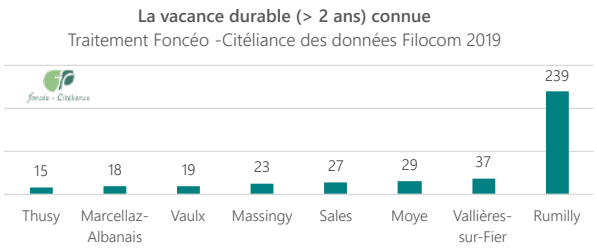


Au cours de la dernière période censitaire, le nombre de logements vacants a cessé de croitre pour suivre la croissance du parc. A l'avenir, dans un contexte de réduction de l'offre neuve, le territoire peut s'attendre à une stabilisation du nombre de logements vacants (+0/ an au cours de la dernière période intercensitaire, +65/ an entre 2007 et 2019 selon Filocom) et une baisse du taux de vacance sous la barre des 6% avec des taux particulièrement bas dans les villages.

Focus sur la vacance de longue durée

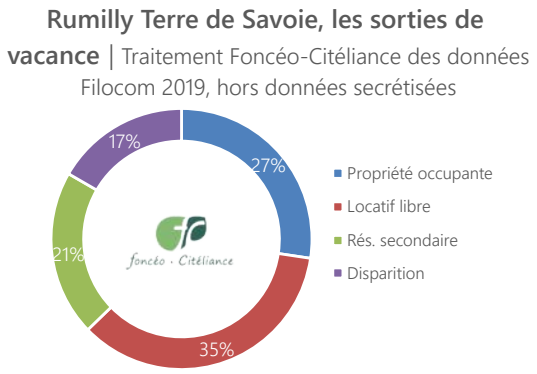
La source Filocom comte 474 logements en vacance longue (2 ans et plus).

Une vacance principalement concentrée à Rumilly dans le centre ancien (environ ¼ du parc vacant longue durée de la ville) et les quartiers périphériques, mais des vacances également plus marquées à Crempigny, Massingy, Moye et Vaulx.

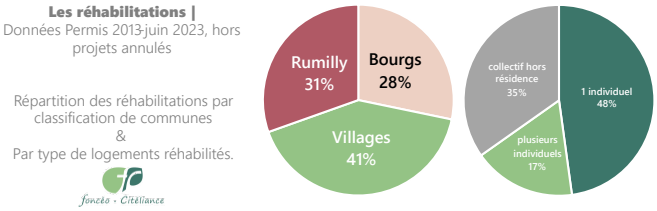


Une vacance qui concerne d'abord les logements collectifs (58%), plutôt des T3 (28%), anciens (35% av. 1915), une vacance qui semble liée à l'inadaptation du parc.

Les sorties de vacance se réalisent davantage en locatif libre qu'en propriété occupante, posant la question des modalités des dispositifs d'aides. Une part importante des sorties s'effectue également en résidence secondaire, signe de logements inadaptés à une fonction principale, comme en témoignent aussi les disparitions de logements vacants (démolis, affectés à d'autres usages que le logement ou encore fusionnés à d'autres logements).



Une réhabilitation déclarée limitée des logements vacants et dégradés, en moyenne 5 par an (PC et DP 2013-juin 2023, hors projets annulés) dans l'ensemble de l'EPCI. Des réhabilitations qui se font d'abord dans les communes-villages (41%) et portent plutôt sur des logements individuels (65%).

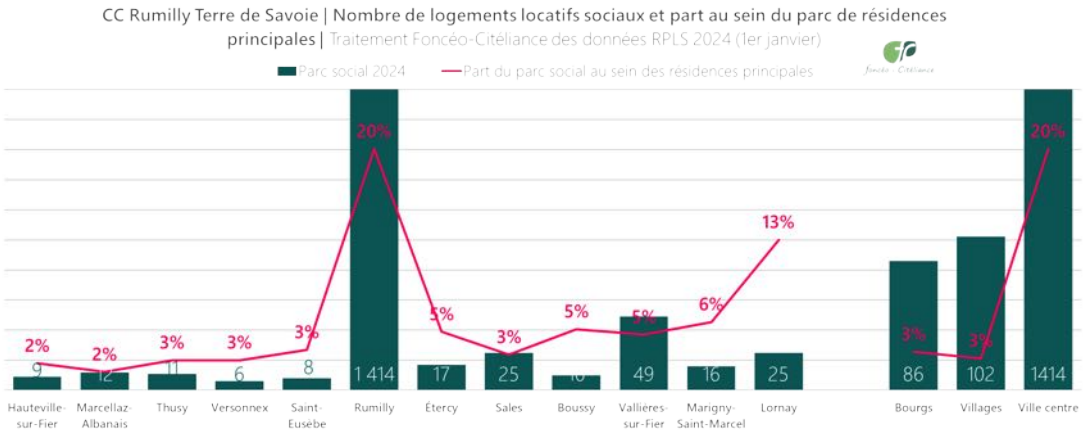


Focus sur le parc social

Le territoire compte 1602 logements sociaux en 2024 (1er janvier) avec une sur-représentation de Rumilly dans la part de logements sociaux du territoire (88%).

A l'exception de la ville centre dont près de 20% du parc de logements est dédié au locatif social, les autres territoires sont peu équipés : un peu moins de 3% pour les villages et à peine plus de 3% pour les bourgs. Les villages les mieux dotés du territoire développent 5% à 6% de logements locatifs sociaux soit 10 à 17 logements (et jusqu'à 25 pour Lornay soit plus de 12% de logements locatifs sociaux). Un objectif à poursuivre pour l'ensemble des villages ? De leur côté, les bourgs plafonnent à 5% alors qu'ils sont « déficitaires » en logement locatif libre (par rapport aux communes de taille comparable les mieux dotés). Marcellaz-Albanais est en décalage sensible par rapport à Sales et Vallières-sur-Fier. Les communes françaises les mieux pourvues en logement locatif social (15% des communes) et de de taille comparable aux bourgs de Rumilly Terre de Savoie, sont légèrement au-delà des 10% de logements locatifs sociaux.

In fine, le territoire compte 12% de logements sociaux (1er janvier 2024) alors que près de 60% des ménages locaux sont éligibles au logement social et que plus de 30% des ménages locaux ne sont pas solvables au sein du marché locatif libre.

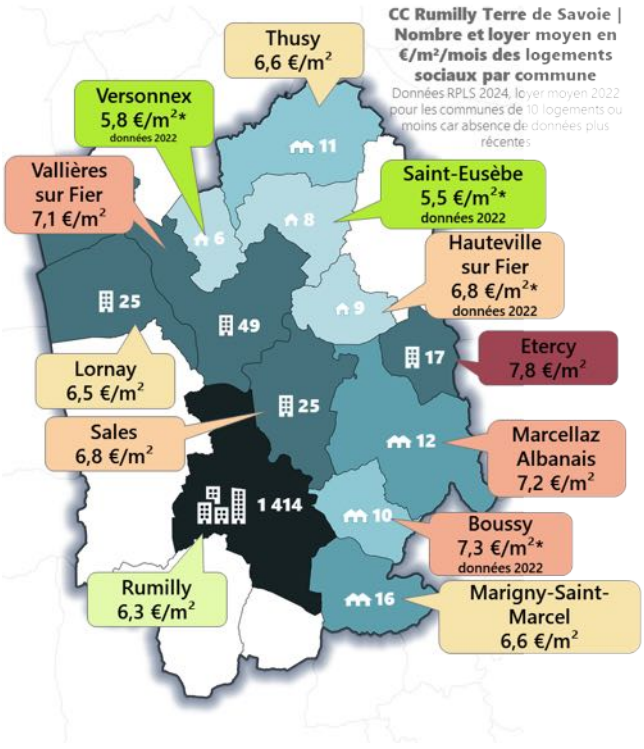


Un parc essentiellement collectif (96%), et une présence de logements sociaux individuels seulement à Rumilly et Etercy. L'individuel, une solution de développement pour les villages ? Un parc de grands logements pour les familles, 77% des logements sont des T3&+. Une mixité des formes à développer pour satisfaire un public plus large.

Un parc social fortement mobilisé avec quelques 526 demandes de logements sociaux en attente en 2024 (hors mutations) auxquelles s'ajoutent 225 demandes de mutation (demandes de relogement au sein du parc social). En 2024, 188 demandes ont été satisfaites soit près de 4 demandes actives pour 1 attribution.

Une vacance quasi inexistante, moins de 1% du parc proposé à la location (RPLS 1er janvier 2024), principalement liée à la rotation des locataires, 1 seul logement vacant depuis plus de 3 mois. Une mobilité plus forte dans l'EPCI (8,3%) que dans le département (7,4%) mais en baisse très sensible.

Un parc qui se développe assez bien, 17% du parc a moins de 10 ans, mais qui reste majoritairement ancien, 66% du parc a plus de 20 ans, 44% a plus de 40 ans. Un niveau de production qui tend à se tasser en regard de l'évolution des mises en services. Des efforts avant tout portés par Rumilly et les communes-bourgs.



Des loyers moyens inférieurs à ceux pratiqués dans le département, 6,4 €/ m²/ mois dans l'EPCI contre 6,9 €/ m²/ mois en Haute-Savoie. Une offre locative sociale adaptée à une composante ouvrière qui perdure au sein de Rumilly Terre de Savoie même si elle tend à se tasser.

Une part de logements locatifs sociaux pour les plus modestes (loyers PLAI) à un niveau proche de celui du département (CCRTS 9,3% c/ Haute-Savoie 10,2%).

Une part de logements à loyers intermédiaires (PLS & PLI) légèrement sous-représentée par rapport à l'échelle départementale (CCRTS 9,2% c/ Haute-Savoie 12,9%).

SYNTHESE ET ENJEUX

Atouts	- Un parc de logements récent - Un parc de logements individuels facteur d'attractivité pour le territoire - Un parc de grand logements familiaux qui favorise la croissance démographique du territoire - Un parc social sollicité, accessible en prix et qui se renouvelle bien
Faiblesses	- Un déficit de logement collectif et de petites typologies - Un déficit de logements locatifs tous segments confondus - Un phénomène de vacance longue qui a du mal à se résorber
Enjeux	- Produire des logements adaptés, collectifs et petites typologies, y compris en dehors des communes les plus urbaines, dans un contexte de desserrement et de vieillissement de la population - Réduire la vacance longue durée, notamment dans le centre ancien de Rumilly - Développer l'offre de logements locatifs, libres et sociaux, des segments en tension dans un marché où l'accession est chère.

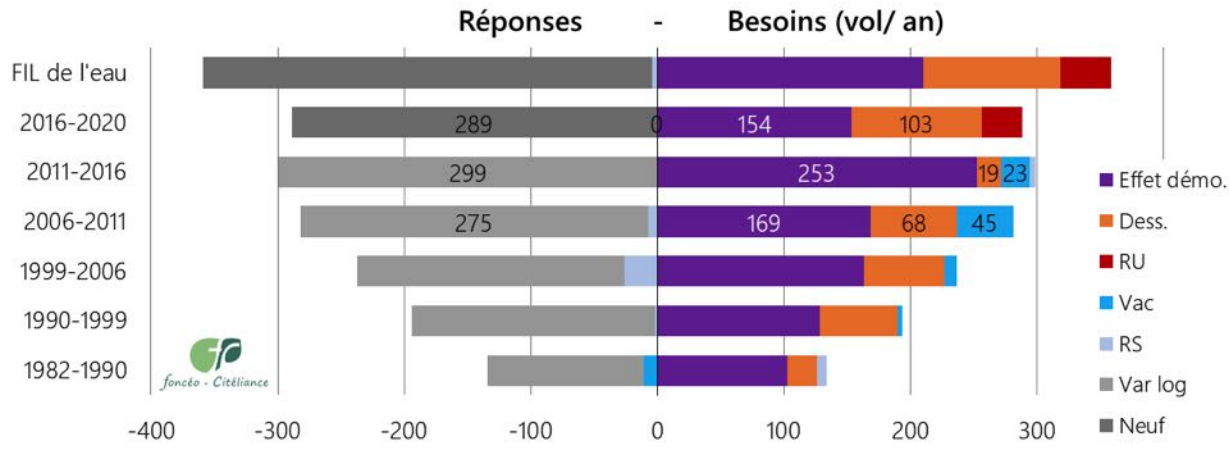
I.3.3. Constructions et marché immobilier

Le point mort, un impact sur les besoins en production de logement

Le point mort correspond au nombre minimum de logements à construire pour assurer la stabilité démographique d'un territoire. C'est la réponse à apporter au desserrement des ménages (la taille des ménages se réduisant, plus de logements sont nécessaires pour loger la même population) et aux variations du parc de logement (croissance de la villégiature, de la vacance et renouvellement urbain).

Le graphique ci-dessous montre que les besoins liés au desserrement vont devenir beaucoup plus importants qu'ils ne l'étaient. Par ailleurs les besoins liés au renouvellement urbain ne sont pas négligeables non plus : selon Filocom, chaque année, au moins 40 logements disparaissent (démolition et transformation d'usage). Il s'agit principalement de logements qui étaient vacants. Enfin, selon la source INSEE, la vacance aurait cessé sa progression au cours de la dernière période intercensitaire.

Aussi le point mort actuel (fil de l'eau) est évalué à 145 logements par an pour la Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie. A cela il faut ajouter les besoins en logements alimentés par la croissance démographique du territoire.

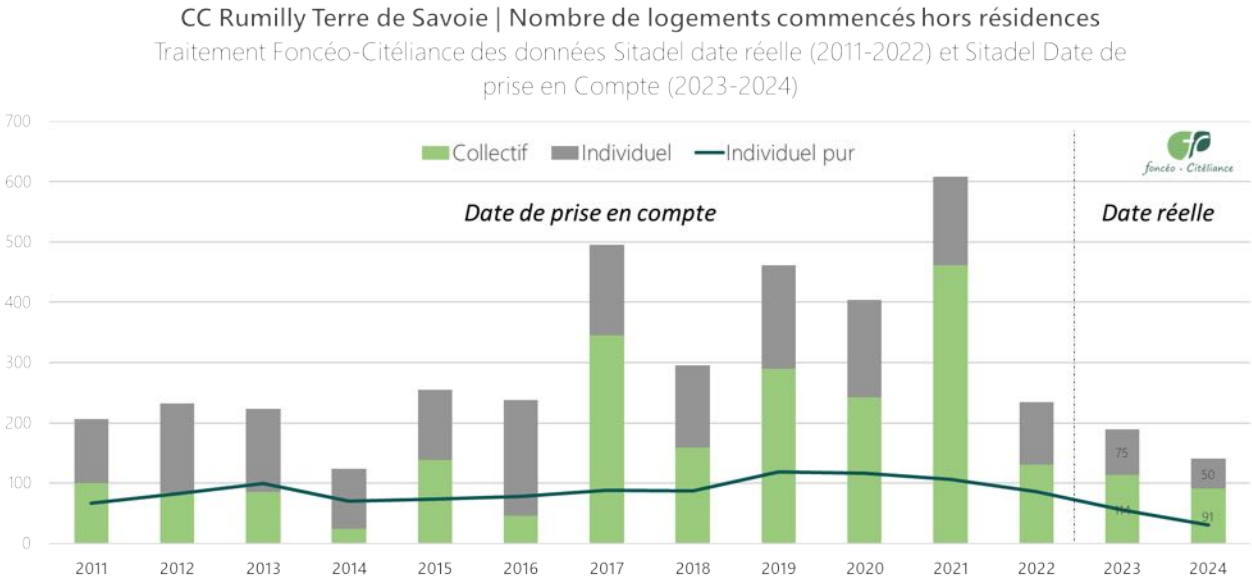


Sources : INSEE, Sitadel2, permis de démolir
RS = Variation des résidences secondaires, Vac = variation des logements vacants, Dess = Desserement, Effet démo = Effet démographique, RU = renouvellement urbain

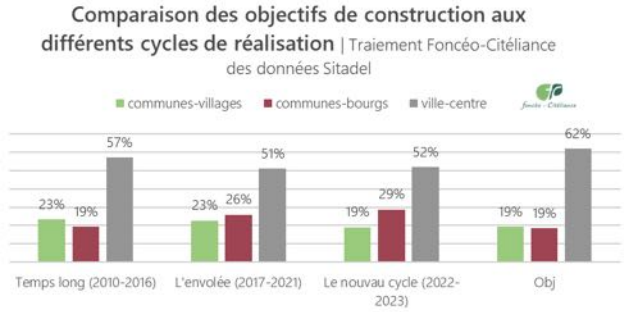
Les dynamiques de constructions

Rumilly Terre de Savoie se distingue comme le territoire à la **production annuelle de logements la plus importante des EPCI comparables d'AuRA**. Un marché de la construction qui connait depuis 2016 une forte croissance, tirée par le collectif qui se développe dans la majorité des communes y compris dans les « communes-villages ». Une production de logements qui s'est intensifiée dans le territoire à travers des programmes de logements aux dimensionnements de plus en plus importants (jusqu'à 160 logements à Rumilly), notamment en 2021.

2022, 2023 et 2024 marquent un recul important de la production de logements tous segments confondus. Cette baisse d'activité qui caractérise l'ensemble du territoire national combine des facteurs conjoncturels (taux d'intérêt et coûts de construction en augmentation) mais également des facteurs structurels (hausse continue des prix du logement neuf et ancien). Elle s'inscrit en contradiction avec tous les **autres indicateurs d'un territoire en croissance**. In fine, le territoire est revenu en 2022, 2023 au rythme de croisière qu'il avait connu jusqu'en 2016 et a atteint en 2024 un **point bas** qui correspond peu ou prou à son point mort et en dessous duquel il ne devrait pas descendre.

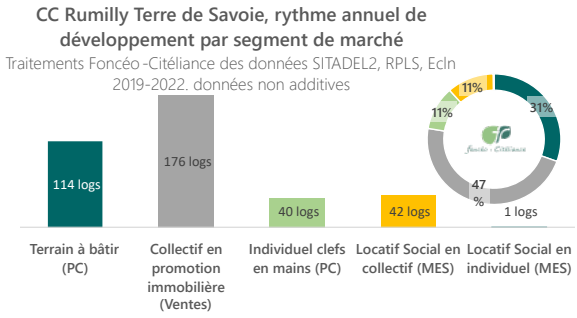


Au cours de la période 2019 à 2021, une production de logements qui a dépassé les objectifs de construction importants retenus par l'actuel POA Habitat dans les bourgs et villages tandis que la ville centre a construit moins que prévu. Une situation qui souligne la tension entre préservation identitaire et urbanisation croissante et qui interroge la spatialisation des objectifs.



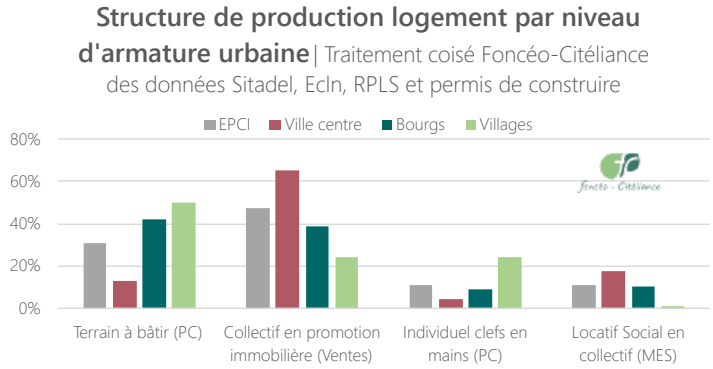
En effet, on peut observer que l'envolée de la construction qui a eu lieu de 2017 à 2021 a particulièrement impacté les bourgs. Et dans le nouveau cycle préfiguré en 2022-2023, leur poids dans la construction reste largement supérieur aux objectifs tandis qu'on demande à la ville-centre de porter une part de la construction qu'elle n'a jamais réussi à capter.

Une production de logements collectifs importante, responsable de l'**intensification de la construction de logements à partir de 2017** et principalement réalisée à Rumilly. Le logement collectif tend à représenter plus de 60% de la construction résidentielle.



La production de logements individuels a cru jusqu'en 2019. Elle était majoritaire jusqu'en 2016 et principalement réalisée hors de la commune centre. Toutefois, le terrain à bâtir reste un mode de production majeur dans les villages et les bourgs. Il y avait un enjeu dans ces territoires à introduire des macro-lots au sein des opérations de lotissement, enjeu qu'éloigne la fermeture des zones d'extension au profit de la division parcellaire.

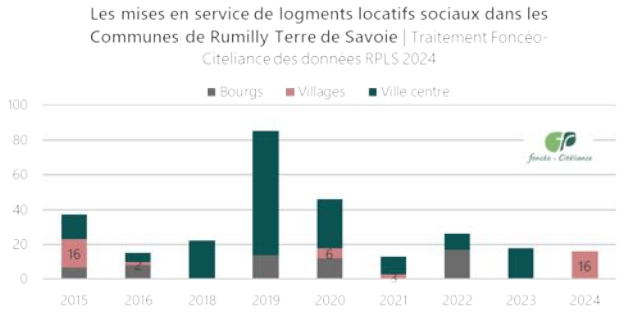
La production de logements individuels groupés était un segment relativement stable, entre 40 et 50 logements (2011-2021), essentiellement orienté vers le logement libre sous la forme d'opérations de 4 à 11 logements. Depuis 2022 ce segment s'est contracté à moins de 20 logements/ an. On peut anticiper que l'exclusion de nombreux potentiels fonciers en extension maintienne cette situation. Or le logement individuel groupé reste pour les villages, dont la capacité de développement en collectif libre est limitée à la frange polarisée, un levier important de structuration de la production.

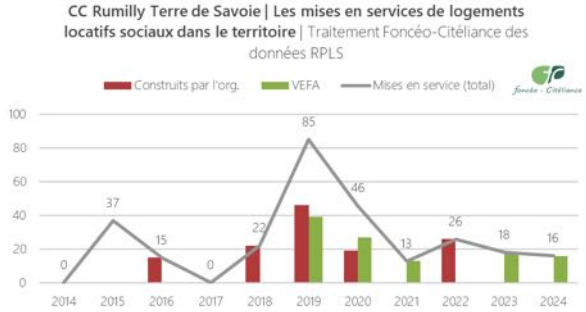


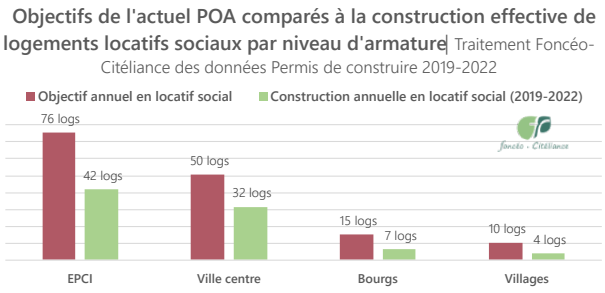
Ainsi, la structuration de la production de logements s'est retournée ces dernières années et passe aujourd'hui majoritairement par le collectif surtout dans les secteurs les plus urbains de l'EPCI, bien que la production de logements individuels reste majoritaire dans les villages.

La production du logement social

Un rythme faible de production de logement sociaux avec moins de 20 mises en service annuelles (2021-2024) et une tendance à la disparition de la maîtrise d'ouvrage directe au profit de la VEFA. Depuis 2020, des mises en service dans la ville centre, les bourgs de Sales, Marcellaz et les villages d'Etercy, Versonnex et Marigny-Saint-Marcel. Les logements récemment mis en service sont financés à 34% en PLAI, 57% en PLUS et 9% en PLS.

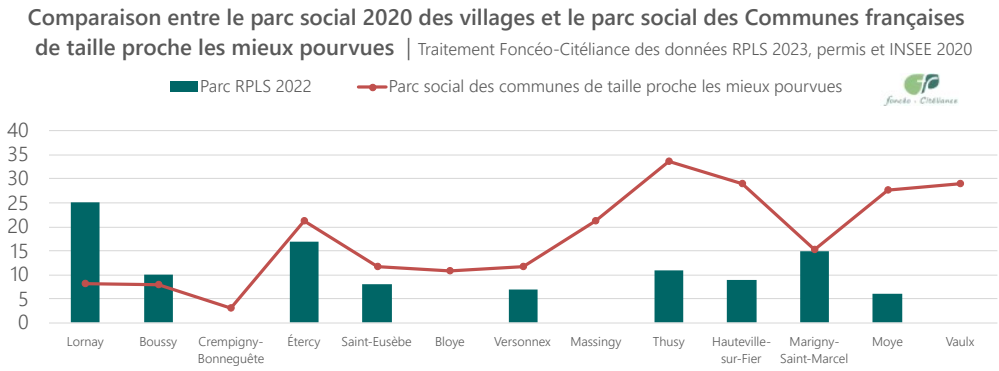






L'analyse des permis de construire montre une constance de rythme : 42 logements sociaux commencés en 2019 2022 contre un objectif annuel de 76 logements. Le taux de réalisation est particulièrement faible dans les villages mais même la ville-centre n'atteint pas ses objectifs.

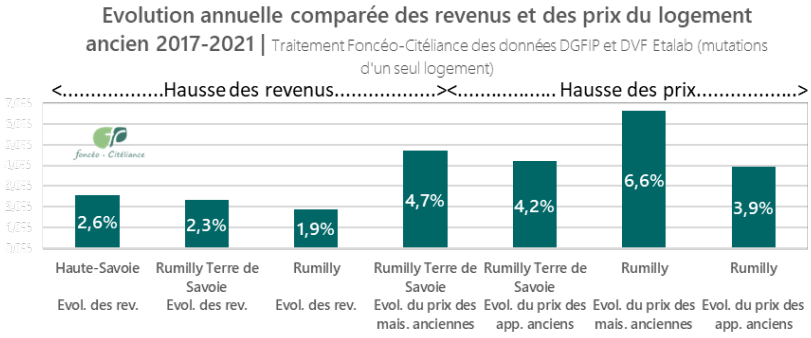
L'enjeu de développement du locatif social dans les villages est d'autant plus important que ces communes sont aujourd'hui très faiblement dotées : le poids du parc locatif se situe en dessous de la médiane des communes française de taille proche (2% au lieu de 3%), tandis que les territoires comparables les plus développés sont à 8%.



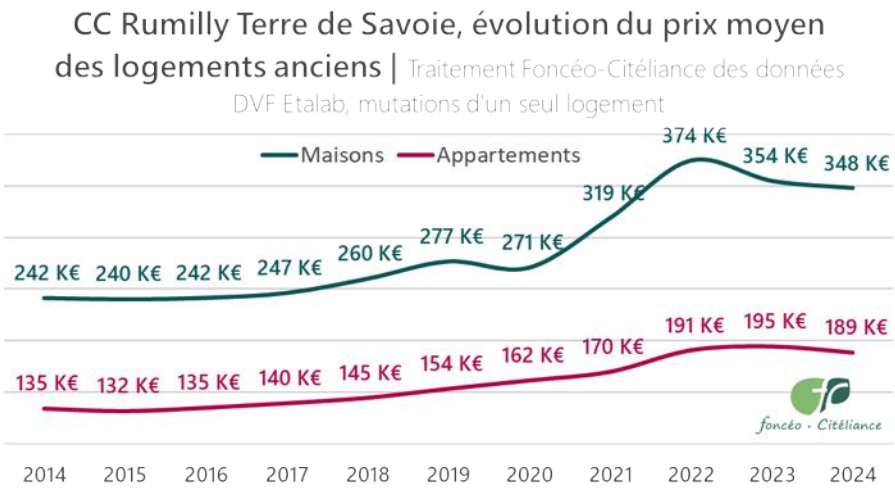
Ce déficit s'explique par un modèle de développement du locatif social impliquant une urbanisation trop importante pour l'échelle des villages. En effet, hors ville centre, ce modèle s'appuie sur de très grands terrains permettant le développement d'opérations de taille importante (45 logements en moyenne avec un minimum à 15 logements) ; avec un développement du logement social en mixité à 25% ; aboutissant à des résidences de 10-12 logements. Ainsi, si les villages souhaitent développer des opérations locatives sociales, les projets devront être montés 100% social sur fléchage des documents d'urbanisme ou maîtrise foncière publique, en tenant compte de la nécessité de charges foncières adaptées. L'autre problématique tient à ce que le locatif social est presque exclusivement développé en collectif or dans les villages dépourvus d'aménités, un développement en maison serait plus adapté.

Le marché de l'ancien & du neuf

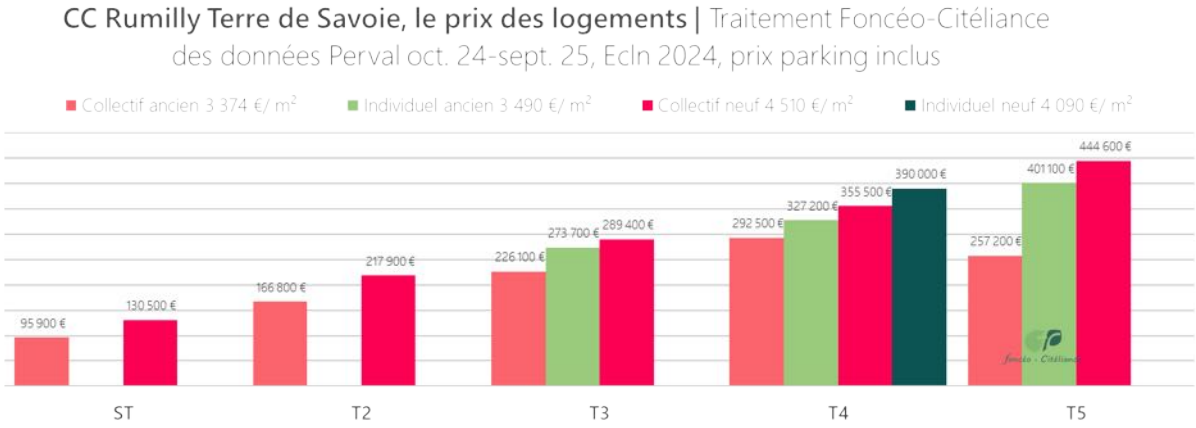
Dans l'EPCI, les prix du logement ancien sont en augmentation continue. Le prix des maisons augmente plus rapidement que celui des appartements. Ces hausses de prix des logements sont plus rapides que celle des revenus, produisant une désolvabilisation des populations.



La hausse des prix du logement neuf est très significative. Alors qu'en 2022, un appartement neuf se vendait dans l'EPCI moins de 3.800 €/ m^2 stationnement inclus, les programmes en cours de vente (janvier 2024) dans l'EPCI sont plutôt vendus autour de 4.300 €/ m^2 hors parking et l'opération la plus récente à Rumilly se vend à près de 5.000 €/ m^2 hors parking. Une situation résultant de l'entrainement des prix par l'agglomération d'Annecy dont les programmes les plus récents d'hypercentre se vendent au-delà de 10.000 €/ m^2 mais aussi de la hausse des coûts de construction.



Des valeurs élevées dans le territoire en moyenne autour de 190 K€ pour un appartement ancien et 350 K€ pour une maison ancienne (DVF 2024). Après l'inflation des années 2019-2022, les prix de vente se sont stabilisés sur leur fourchette haute.



Les clientèles en accession libre

Le territoire enregistre 510 emménagements annuels en propriété occupante, un tiers en collectif et deux tiers en maison, la moitié à Rumilly. Les ménages de moins de 40 ans représentent plus de la moitié du marché de l'accession.

Le collectif accession, une offre pour les petits ménages locaux. Le collectif en accession constitue un marché important concentré à Rumilly. Il intéresse principalement des retraités ou des **primo-accédants**. Un produit de prédilection des locaux qui habitent déjà la Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie. Pour ce segment, on observe un tropisme moins marqué sur les clientèles du Gand Annecy par rapport aux maisons en accession. En outre, c'est le produit d'accession où la part des moins de 40 ans et des plus de 60 ans est la plus importante. Le collectif en accession est avant tout tourné vers les célibataires (surtout des femmes) et des couples, un quart de familles seulement. C'est le produit d'accession des CSP modestes aux côtés des classes moyennes.

La **maison en accession** est le **produit phare d'ancrage des familles et couples locaux**. En effet c'est la plus endogène des offres d'accession, pour des locaux qui habitent déjà Rumilly Terre de Savoie. Les maisons mitoyennes (dont l'offre neuve) ont l'attractivité la plus forte sur les autres clientèles des 2 Savoie, notamment le Grand Annecy. C'est un segment qui attire avant tout des actifs, l'offre avec la part de trentenaires la plus importante. Il s'agit également de la plus familiale des offres (2/3 de familles) après le social. La maison en accession est majoritairement prisée par des classes moyennes, mais reste le produit de prédilection des profils les plus favorisés.

Les clientèles locatives libres

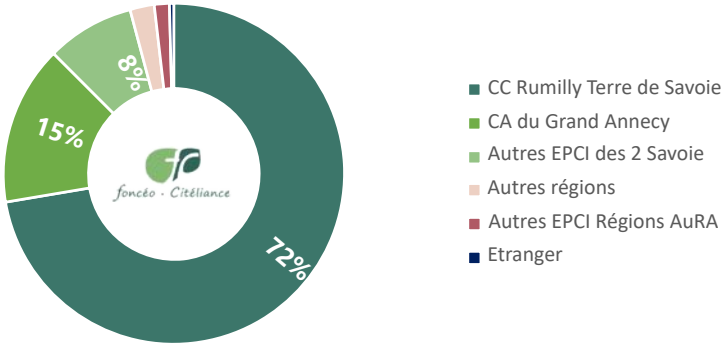
Le locatif libre, une offre pour les jeunes et les ainés. Selon Filocom, plus de 4 emménagements annuels sur 10 se font en locatif libre (soit 520 par an) dont plus des trois quarts à Rumilly. Plus de 70% des moins de 30 ans et plus de 60% des 75 ans et plus privilégient le statut locatif à l'emménagement.

Le collectif locatif libre est l'offre de prédilection des jeunes et personnes à petit budget. Un produit qui cible majoritairement des **clientèles exogènes** mais qui laisse plus de place aux locaux que la maison locative. Un segment à la **clientèle de tous les âges** mais avant tout **jeune**, dont les nouveaux actifs du tissu économique local. Une clientèle surtout célibataire et en couple. Un produit à destination en majorité de classes modestes aux côtés des classes moyennes.

La **maison locative** libre reste une **offre limitée** (environ 15% des emménagements) plébiscitée par les nouveaux entrants familiaux des Savoie. Il s'agit du **plus exogène des produits**, exclusivement mobilisé par des actifs d'âges variés. Des clientèles familiales (45%) et des couples dont c'est le produit de prédilection. Une majorité de classes modestes aux côtés des classes moyennes se tournent vers ce type de produit.

Les publics cibles en logements locatifs sociaux

Rumilly Terre de Savoie origine des personnes bénéficiant d'une attribution de logement social | Source : Traitement Foncéo - Citéliance des données CCRTS 2022 -2023



Le logement locatif social représente 130 emménagement annuels (Filocom 2019, parc social, des SEM et des collectivités), et répond à la **demande endogène et familiale**. C'est la plus endogène des offres avec des nouveaux emménagés qui habitaient déjà le territoire à plus de 70%. Des **classes d'âges variées** en tête desquelles on retrouve les **quarantenaires** (décompositions familiales). Le produit n°1 des familles (>70%) devant la maison en accession, pour **moitié monoparentales**. Une offre en majorité à destination de classes modestes (>70%), un revenu brut mensuel de 1925 € (Filocom 2019).

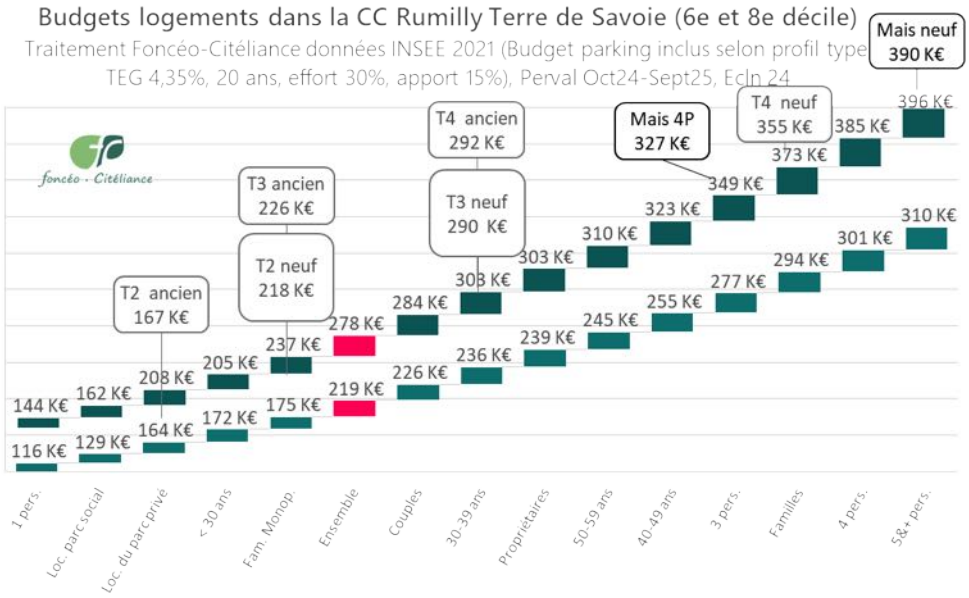
Capacités d'accession financière des ménages au logement

Dans le territoire, le revenu moyen est de 2 916 €/ mois (revenus 2023) mais connait des disparités marquées entre :

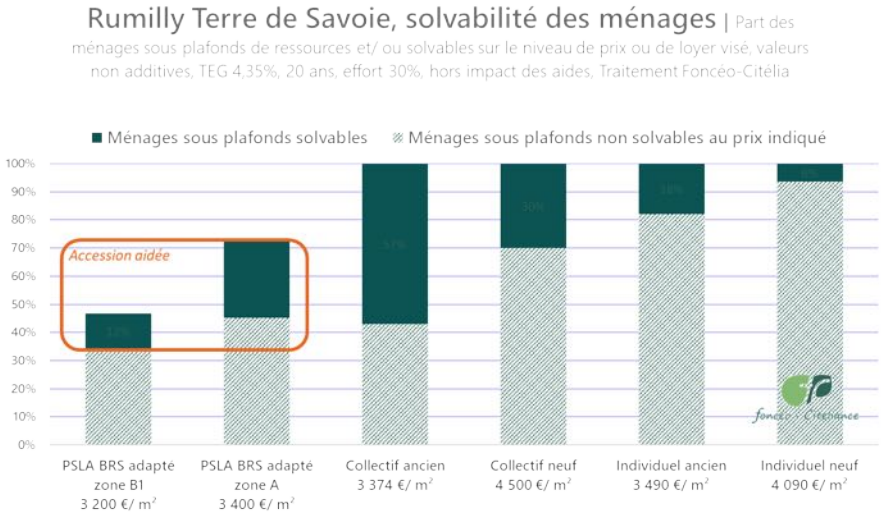
- la ville centre (+/- 2 415 € en 2023) et la frange polarisée (3 700-3 900 €/ mois en 2023) ;
- les locataires et les propriétaires dont une frange importante commence à être désolvabilisée en T3 ;
- les personnes seules (jeunes et ainés) au budget modeste et quarantenaires et familles aux budgets les plus élevés (selon le mode de vie) avec des produits familiaux qui ciblent un public toujours plus favorisé.

Dans l'actuel contexte de prêts immobiliers, le budget d'acquisition moyen des ménages de Rumilly Terre de Savoie s'établit à : 185 K€ pour les ménages salariés et 216 K€ pour les ménages imposés. Les ménages locaux sont largement désolvabilisés en regard des prix de vente du marché de l'accession puisqu'un appartement T3 ancien coute en moyenne 226 K€ (Perval oct. 2025-sept. 2025) contre 167 K€ pour un T2 ancien et 292 K€ pour un T4. Ils sont largement exclus du marché des biens thermiquement corrects : un appartement avec une étiquette

énergie A ou B coute en moyenne 307 K€, avec une étiquette énergie C, 239 K€ et avec une étiquette énergie D, 196 K€ tandis qu'un appartement avec une étiquette énergie E se vend en moyenne 187 K€ (Perval oct. 2025-sept. 2025).

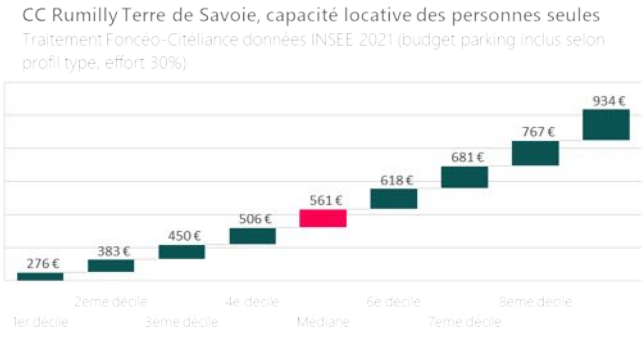


Par ailleurs, le logement neuf est très désolvabilisant, avec la perte d'au moins une pièce entre logement neuf et logement ancien. Aussi, la mise en place d'une offre en accession aidée avec un niveau de prix adapté permettrait de resolvabiliser une partie des ménages aujourd'hui exclus de l'accession libre neuve (voir graphique ci-dessous).



Capacités financières des ménages - les loyers

Le revenu mensuel médian d'un locataire du privé s'établit à 1 849 € (INSEE 2021) soit une capacité locative de 560 €/ mois. Plus de 40% des ménages ne sont pas solvables en accession en collectif et ont besoin de solutions locatives. Avec un loyer moyen évalué selon les données de l'observatoire des territoires à 14,7 €/ m² charges comprises en 2024, plus de 30% des ménages ne sont pas solvables en locatif libre et ont besoin de solutions en locatif social.



SYNTHESE ET ENJEUX

Atouts	- Une dynamique de construction très intensive entre 2017 et 2021 - Une orientation de la construction neuve vers le collectif qui se conforte
Faiblesses	- Une production de logements qui a dépassé les objectifs de construction importants retenus pour le PLUi-H - Un important réajustement à la baisse de la construction neuve depuis 2022 induisant des besoins en logement non servis - Un rythme faible de production de logement sociaux, surtout concentrée à Rumilly et très peu dans les communes villages - Des valeurs de marchés élevées en augmentation rapide - Des prix du logement neuf encore plus élevés et très désolvabilisants pour les ménages locaux
Enjeux	- Réussir à ménager l'identité « rurale » du territoire dans un contexte où la production de logement est devenue majoritairement collective en parallèle de la progression des valeurs foncières - Permettre aux clientèles locatives et en accession de satisfaire leurs besoins logements dans un marché tendu sujet à l'appréciation des prix

I.3.4. L'accès au logement et la réponse aux besoins spécifiques

L'accès au logement des jeunes

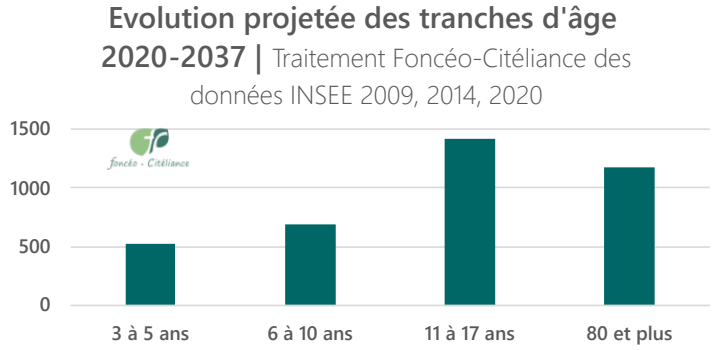
Un peu moins de 5 400 jeunes (de 15 à 29 ans) habitent le territoire ce qui représente 16,3% de la population (INSEE 2022). En légère croissance dans l'absolu mais un poids dans la population qui diminue. Ces jeunes représentent **30% des nouveaux entrants.** Surtout en provenance de la Communauté d'Agglomération du Grand Annecy et de Grand Lac, ils privilégient le marché locatif (70%, dont 4% en social) et les logements collectifs (73%).

Une population jeune **déjà engagée dans la vie active** et plutôt proche de la trentaine, limitant le besoin en logements spécifiques type logements étudiants mais induisant des besoin en logements locatifs ordinaires. Une situation qui s'explique par la faible offre de formations étudiantes dans le territoire et qui favorise leur insertion dans le marché du logement dans de bonnes conditions (seulement 10% des jeunes sont locataires sociaux et 28% sont propriétaires). Un jeune de 18 à 25 ans habitant le territoire a un salaire net horaire moyen de 11,1 euros, soit, pour 35 heures, une capacité locative de 510 €.

Le territoire accueille un peu moins de 240 personnes en **contrat d'apprentissage ou de professionnalisation** ou **stage rémunéré** (INSEE 2020), ils ont presque tous moins de 30 ans. Près de la moitié habitent le territoire, les autres viennent de Grand Annecy, Grand Lac, d'Usses et Rhône et de Fier et Usses principalement. **80 apprentis/ alternants/ stagiaires sont en autonomie logement** et privilégient les solutions d'hébergement, locatives libres et meublées. Un apprenti ou contrat de professionalisation ne touche pas un salaire complet (âge, temps scolaire) ce qui divise d'autant sa capacité locative et a motivé le projet d'une résidence jeunes actifs.

L'accès au logement des personnes âgées

Plus de 2 300 seniors de plus de 75 ans, soit environ 7% de la population de Rumilly Terre de Savoie (INSEE 2022). Une croissance pour l'heure modérée de ce segment de population (+45/ an entre 2016 et 2022) mais qui devrait s'intensifier en regard de la croissance forte des 60-74 ans (+119 habitants par an entre 2016 et 2022).



Ainsi, au terme du PLUi en cours de révision, le territoire pourrait compter près de **1.000 aînés supplémentaires** (80 ans en plus), soit un besoin induit de près de **80 places en logements dédiés** pour maintenir le taux actuel.

Des personnes âgées qui habitent majoritairement en pavillonnaire (57%), dans un parc ancien (81% des logements des + de 75 ans ont + de 30 ans) à améliorer énergétiquement (38% des logements des seniors sont encore chauffés au fioul). Passés les 75 ans, le **choix locatif** devient **majoritaire** au changement de domicile et passés les **80 ans** le **choix de la résidence** devient majoritaire. Néanmoins cette population est peu mobile résidentiellement avec une cinquantaine d'emménagements/ an (INSEE 2020) hors résidences. Plus de 80% de ces mobilités ciblent Rumilly tant du fait de l'accès aux aménités que de l'existence d'un parc locatif.

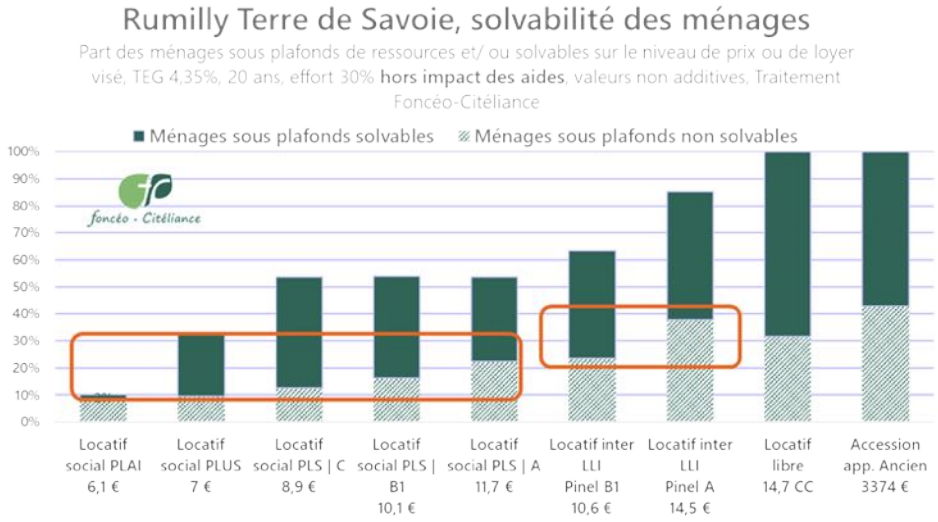
Ce contexte est peu favorable à la création de résidences dédiées en dehors de la ville centre (16 emménagements/ an pour l'ensemble des autres communes). La **réponse aux besoins des seniors dans les autres territoires** doit être très **modérée**, **en mixité au sein de résidences et prioritairement à la location**. Il

manquerait dans le territoire une **résidence autonomie**, solution d'hébergement pour les seniors autonomes à vocation sociale, à la tarification plus accessible que la résidence senior privée.

L'accès au logement des ménages fragiles

Il existe dans le territoire des besoins avérés en locatif social. En effet, plus de 30% des ménages n'ont pas accès au locatif libre, ce sont globalement les ménages sous plafonds de ressource PLUS.
En outre, une partie des locataires sociaux ne sont pas solvables en locatif social neuf (effort supérieur à 30%) sans les aides au logement. On peut ainsi estimer que près du quart des ménages locaux sont solvables en locatif social et n'ont pas d'autre solutions logement. Une large partie de ces ménages sont solvables en PLS. A ce titre, réfléchir à une variation de la part PLS (au vu du recouvrement de la solvabilité PLUS/ PLS) peut être utile pour mieux équilibrer les opérations locatives sociales et permettre à toutes les communes de se développer sur ce segment.

Par ailleurs, une offre en locatif intermédiaire serait pertinente au sein du territoire pour servir des ménages sans accès au locatif libre mais aussi conforter l'offre locative, insuffisante au sein du territoire. La désolvabilisation des ménages en accession (montée des prix et du coût du crédit immobilier) tend à renforcer les besoins sur le segment locatif.



SYNTHESE ET ENJEUX

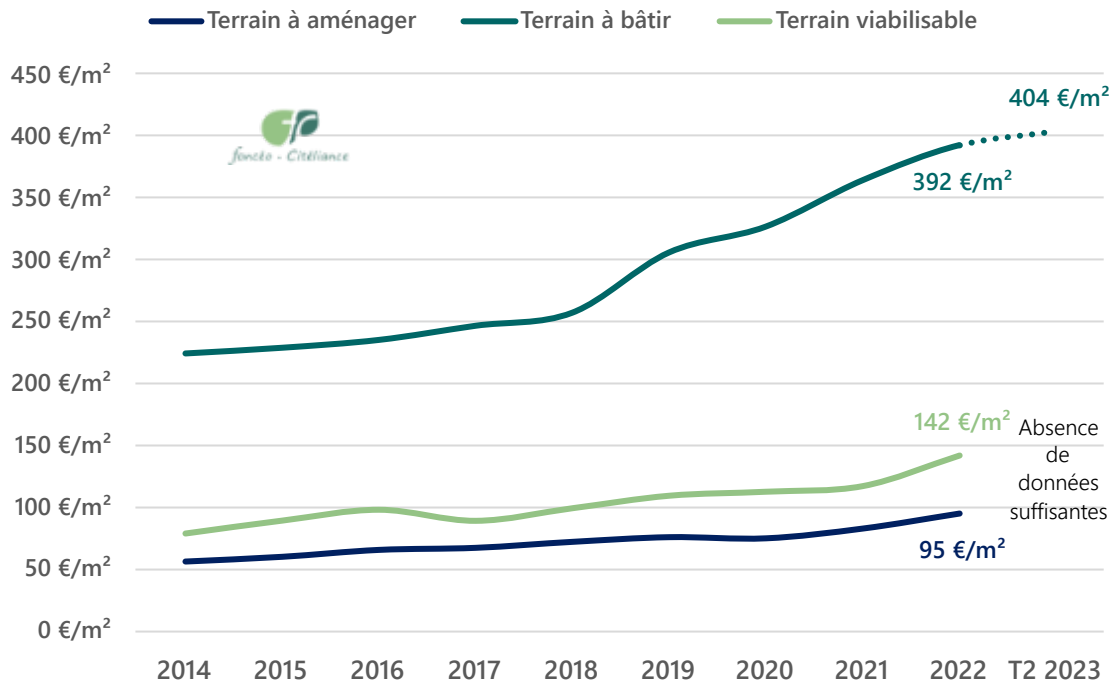
Atouts	- Des besoins logements limités pour les jeunes et les seniors auxquels il faudrait néanmoins répondre
Faiblesses	- Une part des jeunes qui diminue, un vieillissement de la population avec une forte augmentation des séniors - Des séniors peu mobiles et principalement logés dans un parc inadapté (individuel et ancien) - Des besoins avérés en locatif social et supérieurs à la programmation de l'actuel POA habitat.
Enjeux	- Réussir à accompagner et répondre aux besoins logements toujours plus nombreux des séniors - Continuer à développer le parc social en nombre de logements et en types de produits pour répondre aux besoins divers (précaires, ménages intermédiaires, séniors) - Conforter l'offre locative, notamment intermédiaire

I.3.5. Définir une stratégie foncière intercommunale

Pour répondre au renchérissement du coût foncier, à l'évolution des modes de production logement et aux exigences de sobriétés foncière

La définition d'une stratégie foncière intercommunale et d'une politique de maîtrise foncière constitue une nécessité dans un contexte de renchérissement du coût foncier et d'évolution marquée des modes de production logement.
En effet, on observe dans le territoire une hausse très sensible du prix des terrains, avec une augmentation de près de 80% du prix au mètre carré des terrains à bâtir en 10 ans qui entraine avec elle les autres segments de marché. Un contexte inflationniste qui impose de se munir d'une stratégie d'acquisition foncière, notamment pour pouvoir continuer à réaliser des équipements publics.

Evolution comparée du prix annuel moyen en €/m² des mutations de terrains | Traitement Foncéo-Citéliance des données DVF-Etalab 2014-T2 2023

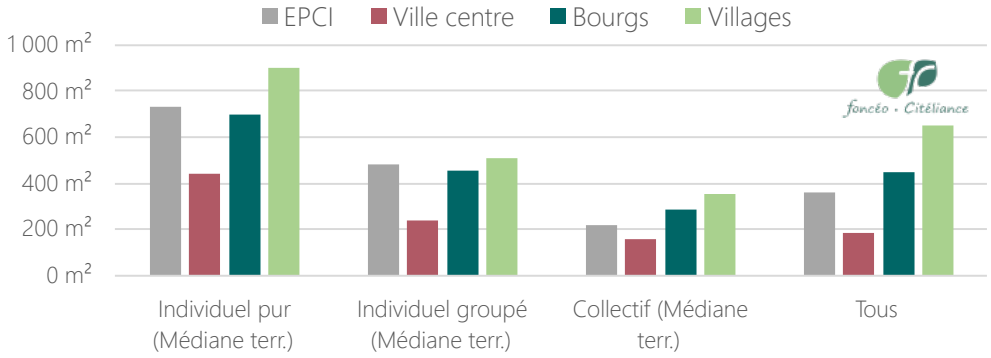


Par ailleurs, le contexte inflationniste motive une évolution de la structure de production logement : depuis 2017, le logement collectif devient majoritaire dans la production ; il mobilise les grands fonciers auparavant dévolus aux opérations en individuel groupé (en ville centre et dans les bourgs).

Dans ce contexte, le marché de l'individuel pur s'est accru et a mobilisé une partie non négligeable des ressources foncières des villages via le découpage parcellaire, un mode de production plus consommateur de ressource foncière par logement et qui prend peu ou moins en compte les problématiques de ruissellement et de desserte viaire.

Cette situation pose la question de l'encadrement de la pratique foncière et notamment du découpage parcellaire dans un contexte de réchauffement climatique. L'équilibre entre les morphologies est l'une des clefs majeures d'optimisation de la consommation du foncier. La bascule de l'individuel pur à l'individuel groupé permet de diviser par 1,5 l'emprise foncière par logement. Le collectif mobilise, dans le territoire, plus de 3 fois moins de terrain par logement que l'individuel pur et plus de 2 fois moins de terrain que l'individuel groupé.

L'emprise foncière par logement selon la morphologie logement | Traitement Foncéo-Citéliance des données des permis de construire 2019-2022, médiane hors valeurs foncières nulles

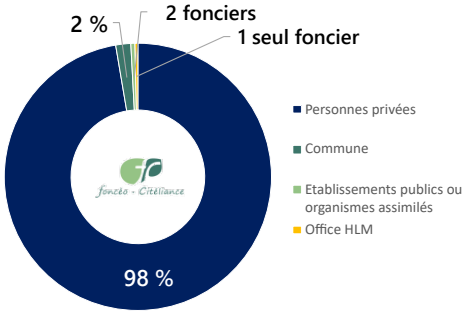


Pour optimiser les capacités et potentiels de construction

Le référentiel foncier met en lumière la capacité importante de construire dans le territoire, avant redéfinition des enveloppes urbaines et évolution des règles de constructibilité. Plus de 1 600 projets potentiels sont identifiés pour une constructibilité supérieure à 4 600 logements.

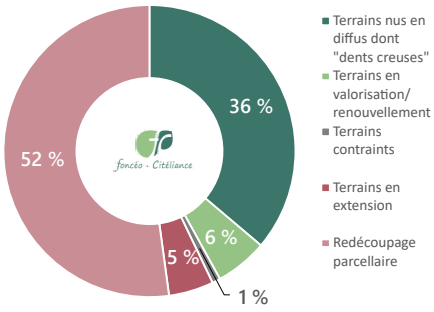
La maîtrise des potentialités recensées est avant tout privée. Toutefois les 30 tènements fonciers communaux recensés pourraient accueillir 781 logements. Un effort de maîtrise foncière à compléter pour maintenir une production de logements diversifiée et soutenir le renouvellement urbain dans la perspective ZAN.

Répartition du potentiel entre propriétaires publics et privés | *Traitement Foncéo-Citéliance du relevé foncier*



95% de potentialités de construction sont en intensification (au sein des tissus agglomérés, quelle que soit la taille du foncier (il n'est pas tenu compte du seuil de 2500 m²) contre seulement 5% en extension urbaine, un travail de lutte contre l'étalement urbain déjà engagé à poursuivre.

Estimation de la répartition des potentialités de constructions par typologie foncière | *Traitement Foncéo-Citéliance du relevé foncier*



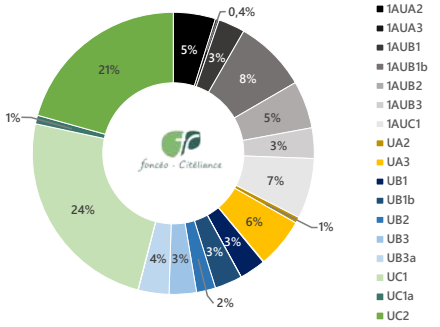
Au vu des potentialités logement importantes en terrains nus diffus, il apparaît important d'encadrer cette production pour limiter la densification des zones pavillonnaires actuelles et ménager leur adaptation au changement climatique mais également laisser du potentiel au travail de renouvellement urbain engagé. Cela nécessite de conserver en parallèle des projets en extension intégrant mieux les problématiques de développement durable et surtout de mixité sociale.

Des capacités importantes en zones UC pavillonnaires, peu pourvues en services et commerces, génératrices de découpages parcellaires. Des potentiels importants qui pourraient impacter très fortement l'accessibilité des tissus, à la desserte viaire souvent contrainte.

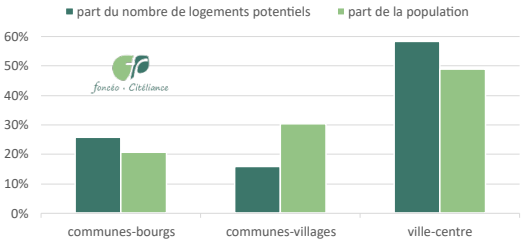
En outre, environ un tiers du potentiel de construction de logements est situé en zones 1AU, un zonage consommateur de foncier naturel et agricole qui peut se trouver réinterrogé dans la perspective du ZAN, alors qu'il représente l'essentiel du potentiel de développement de logements sociaux (237 logements sur un peu plus de 300 logements sociaux potentiels). En l'état actuel des règles de mixité sociale, qui imposent la construction de logements sociaux seulement dans des zones UA et UB pour des programmes d'importance (de + de 20 ou 40 logements), le PLUi peine à traduire les objectifs du POA notamment en dehors de Rumilly.

Les communes bourgs et villages représentent autour des 2 tiers du potentiel de production de logements recensé contre seulement la moitié environ de la population de l'EPCI. Une situation qui présente un risque de transformation du paysage traditionnel, d'autant plus que les règles de densification dans les secteurs UB sont permissives, bien qu'elles permettent de faciliter le renouvellement urbain en bordure de cœur de bourgs/ ville (un engagement utile à la vitalité des territoires et à la lutte contre la vacance).

Part du nombre de logements potentiels estimés par zones | *Traitement Foncéo-Citéliance du relevé foncier novembre 2023, suite aux premières rencontres communales*



Répartition par catégories de communes des potentiels de constructions de logement sociaux rapporté à la population | *Traitement Foncéo-Citéliance du relevé foncier SIG*



SYNTHESE ET ENJEUX

Atouts	- Une évolution de la structure de production logement au profit de morphologies plus denses et moins gourmandes en foncier - Une capacité importante de construire dans le territoire en l'état actuel des règles d'urbanisme, cohérente avec les objectifs du PLUi-H fixés en 2018 - Peu de tènements fonciers communaux, capables d'accueillir tout de même 17% du potentiel total de logements constructibles
Faiblesses	- Une hausse très sensible du prix des terrains tous segments confondus, qui impact à la hausse le prix des logements et limite les capacités des collectivités à réaliser des équipements publics et produire des opérations de logements diversifiées - Des capacités de développement importantes dans des zones périphériques à l'accessibilité réduite, souvent consommatrices de foncier en extension, génératrices de découpage parcellaire et ne permettant que marginalement une diversification de l'offre logement - Des capacités importantes dans les communes villages et bourgs présentant un risque de transformation des paysages traditionnels
Enjeux	- Un effort de maîtrise publique à compléter pour maintenir une production de logements diversifiée - Encadrer les pratiques foncières pour lutter contre l'inflation du prix des terrains et protéger la ressource foncière

Chapitre I.2 : MORPHOLOGIE URBAINE

I.3.1 Rumilly, ville-centre

Place de la Mairie, Rumilly

Rumilly est la ville centrale de l'Albanais, secondée par Alby-sur-Chéran et l'ancienne Albens.

L'Albanais se développe dès l'Anquité, sous l'impulsion des Albii. Elle trouve son origine à l'époque antique au II° siècle av. JC avec la création d'une citadelle inscrite à la confluence entre le Chéran et la Néphaz. Sous Charlemagne, Rumilly fut la capitale d'un des sept districts savoyards (le pagus albanensis).

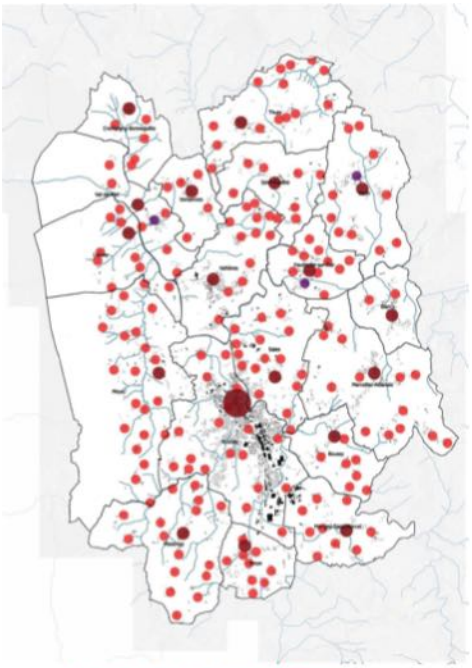
Un château fort fut édifié au X° siècle. Il permettait le contrôle du passage de la route royale allant de Genève à Chambéry. Il était alors la propriété des évêques de Genève. Le démantèlement du château et des fortifications au cours du XVII° siècle réduit l'importante stratégique de la ville.

Éloignée de Turin par la barrière alpine, la Savoie était s'est repliée sur un réseau de villes d'influence locale.

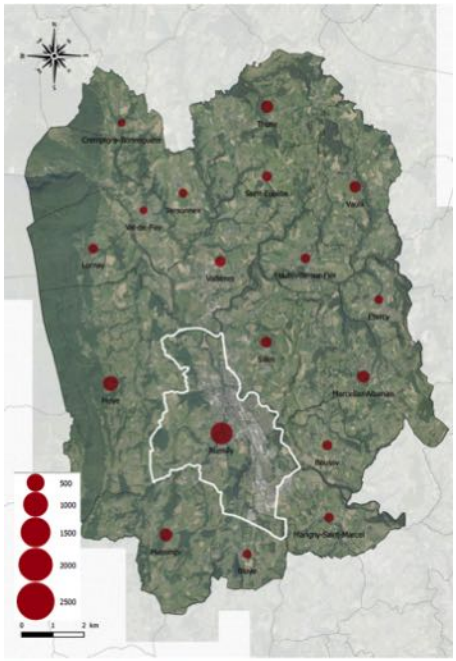
Les fabricants à Rumilly fournissaient le marché de Rumilly et les paysans venaient y livrer leurs produits.

Sources : Reynaud Josette. L'Albanais (Savoie). Étude économique. In: Revue de géographie alpine, tome 32, n°4, 1944. pp. 563-602. Chanoine Adolphe Gros, Dictionnaire étymologique des noms de lieu de la Savoie, La Fontaine de Siloé (réimpr. 2004) (1re éd. 1935), 516 p. (ISBN 978-2-84206-268-2), p. 24, Article « Albanais (l') ».

La dialectique ville-centre / espace rural



Répartition des chefs-lieux et hameaux
Source : IGN



Répartition de la population en 1800
Source : Cassini

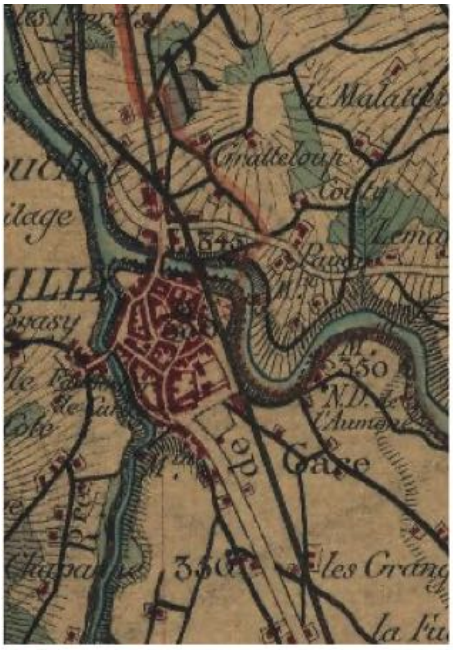
Rumilly, ville centre historique de l'Albanais, comptait en 2013 14 542 habitants soit près de la moitié de la population de l'intercommunalité (29 399 habitants).

La lecture des cartes ci-dessus suggère une répartition de la population davantage lissée sur l'ensemble des communes. On pouvait toutefois distinguer Rumilly des communs alentours de par la nature de ses productions (commerciale, artisanale) et son statut de chef- lieu de toute une province (poste de cavalerie, marché) hérité de son site privilégié, point de contrôle du grenier de la Savoie.

L'espace rural s'organisait autour de hameaux, cellules de production agricole, parfois renforcés par la présence d'une maison forte ou d'une église.

Halle aux blés, Rumilly

L'héritage médiéval de Rumilly



Rumilly en 1866
Source : IGN, Carte d'Etat-Major

Rumilly en 1864
Source : Cadastre Napoléonien

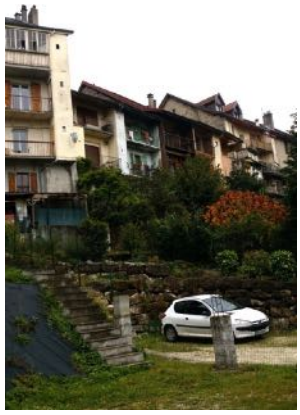
Le centre-ville de Rumilly se caractérise par un tissu médiéval dense, érigé à la confluence du Chéran et de la Néphaz. Ce tissu urbain, essentiellement hérité du début du XVI° siècle, a conservé ses caractéristiques médiévales :

- Des bâtiments hauts (R+2/R+3), conséquence d'un développement contraint par la présence de remparts
- Un front bâti aligné sur le domaine public.
- Des ruelles tortueuses ouvrant sur des places, lieux d'échanges d'alors
- Quelques éléments ponctuels tels que la Halle aux blés, l'Église Sainte-Agathe témoignent encore de l'époque médiévale.

Le cours d'eau encaissé de la Néphaz

Habitations rue des Remparts

Habitations bordant la Néphaz

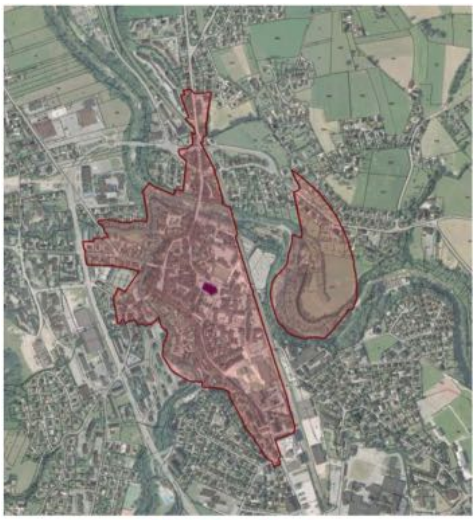


Côte des anciens moulins

L'inscription de Rumilly, à la confluence entre le Chéran et la Néphaz, a nécessité l'adaptation du bâti au dénivelé engendré par le lit de ces cours d'eau.

La Néphaz est ainsi bordée par de maisons mitoyennes en R+2/R+3 ayant une entrée principale au cœur du tissu médiéval et pour certaines une entrée secondaire depuis la rue des Remparts. D'autres donnent directe- ment sur la Néphaz.

Des monuments et espaces publics emblématiques



Protection de l'église Sainte Agathe
Source : Atlas des patrimoines -

Place de l'Eglise Sainte Agathe

La Grenette

Place de l'Hôtel de Ville et des arcades

L'église Sainte Agathe est inscrite au registre des Monuments Historiques. A ce titre, un périmètre de protection lui est dévolu.

L'église, dont les origines datent du IX° siècle, a connu de multiples reconstructions. Endommagée suite à un tremblement de terre, l'église est démolie à l'exception de la tour de clocher et de la sacristie puis reconstruite et achevée en 1843.

La place de l'Hôtel de ville est une place longitudinale, entourée d'arcades caractéristiques des villes du duché de Savoie. Une fontaine siège au centre de la place.

La Grenette a servi de halle aux blés. Sa couverture facilitait les échanges des produits de l'Albanais. Elle a été construite en 1822, remplaçant un abattoir qui jusqu'en 1741 était entouré de moulins. Jugée trop petite, elle fut reconstruite en 1869. Cette halle symbolise la prospérité agricole de l'Albanais (surnommé le « grenier à blé de la Haute-Savoie».

L'essor industriel de Rumilly

Rumilly connaît à par r du XIX° siècle une forte croissance démographique. La population communale est ainsi passée de 2757 habitants en 1800 à 4418 habitants en 1838. La population est ensuite restée stable entre cette période et le début du XX° siècle. Cet essor est fortement dû au développement industriel.

La topographie du territoire impliquait que seuls le Chéran, le Sierroz et la Néphaz étaient suffisamment moteurs pour faire tourner quelques moulins et scieries.

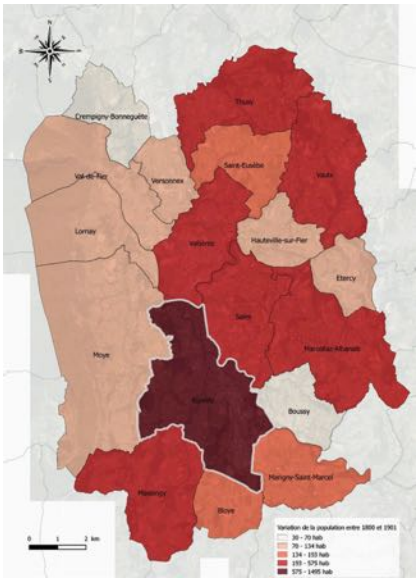
« Les industries textiles employaient une main-d'oeuvre considérable et représentaient l'une des ressources industrielles les plus notables de l'Albanais. Seules les tanneries pouvaient ne pas faire trop piètre figure à côté d'elles, mais ces dernières occupaient un personnel beaucoup plus restreint. »

De toutes les tanneries du XIX° siècle, une seule a subsisté à Rumilly. Sa fondation remonte à 1774. Les moulins ont subsisté depuis. Celui de Rumilly, fondé en 1740, était à l'origine situé aux bords de la Néphaz.

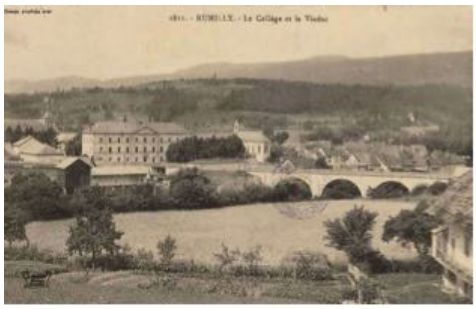
Parmi les différentes industries installées à Rumilly, il existait une fabrique de souliers, la lessive Ibis, une brasserie, des ateliers de confection textile, des entre- prises agro-alimentaires : des marchands de fromage, la Compagnie Générale du Lait de Rumilly (qui deviendra en 1965 Lait Mont Blanc). Cette dernière en particulier a joué un grand rôle dans l'extension de Rumilly lors de l'exode rural, retenant au pays ceux qui auraient émigré faute de travail.

Sources : Reynaud Josette. L'Albanais (Savoie). Étude économique. In: Revue de géographie alpine, tome 32, n°4, 1944. pp. 563-602.

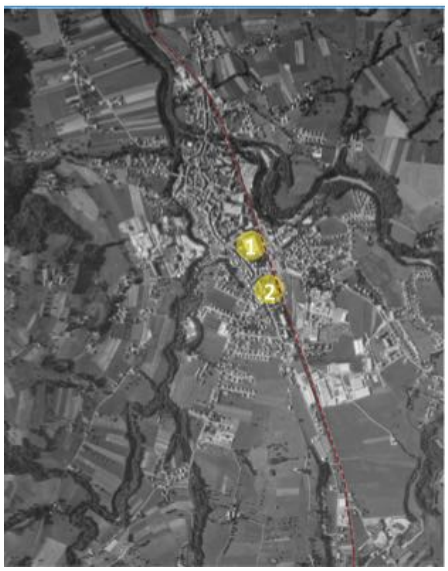
Site de l'usine Lait Mont Blanc



Variation de la population entre 1800 et 1901 *Source : Cassini*



Collège et viaduc, Rumilly



Voie ferrée traversant la commune du Nord au Sud

Le développement de la commune vers le Sud intervient à partir du XVIII° siècle avec le développement militaire et industriel de la commune.

Ce développement est par ailleurs lié à l'arrivée du chemin de fer reliant Aix-les-Bains à Annecy en 1866. Cette voie longe la route de Chambéry et traverse la commune selon un axe Nord - Sud.

La manufacture des tabacs est édifiée en 1863 en frange de la ville historique, le long de la route de Chambéry.

La culture du tabac débute vers 1801 à Rumilly et les communes de Sales, Hauteville-sur-Fier, Marcellaz- Albanais et Marigny-Saint-Marcel.

L'Albanais fut un haut-lieu de la culture du tabac. Aussi, la manufacture fut utilisée durant un siècle. De ce bâtiment en U, seule une aile a été conservée et rénovée.

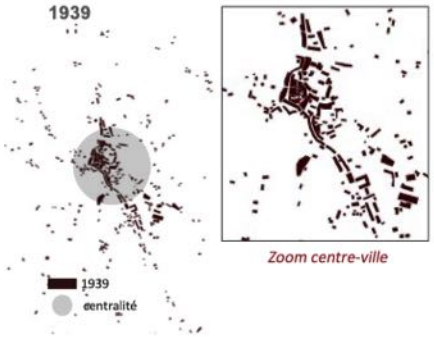
Rumilly était une ville de garnison dont les casernes, construites en 1886, furent détruites en 1974. La place d'armes, quant à elle, a été créée en 1775.

Cette place offrait alors un espace de transition entre le centre médiéval et les développements aux alentours de la manufacture des tabacs.

1. La Manufacture des Tabacs avant sa destruction, vue depuis la voie ferrée.

2. Le Quai des Arts à l'emplacement de la place d'Armes

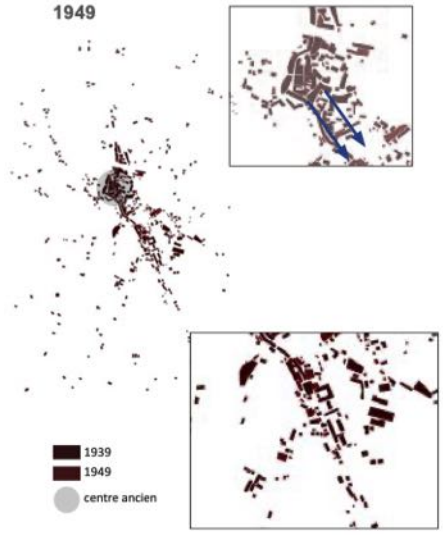
L'évolution morphologique de Rumilly



Zoom centre-ville

Place de l'Hôtel de Ville

- Le centre ancien dense en son cœur est prolongé vers le sud le long de l'avenue Gantin.
- La rue Montpelaz définit alors l'entrée de ville.
- L'implantation de l'usine Lait Mont Blanc engendre une construction diffuse à ses abords (villas, maisons).
- Hors du centre ancien et des développements industriels récents, les constructions sont diffuses dans un périmètre large (fermes).



Avenue Gantin

- Quelques nouveaux bâtiments viennent renforcer la structure du cœur de ville.
- La densification opère au Sud de la commune : développement est linéaire le long de l'avenue Gantin
- Renforcement du secteur de la Manufacture des Tabacs et glissement de la centralité vers le secteur de la gare
- Développement de la zone d'activité (tanneries)
- Les secteurs d'habitat se densifient également sur la partie sud.
- Au nord, peu de nouvelles constructions relevées

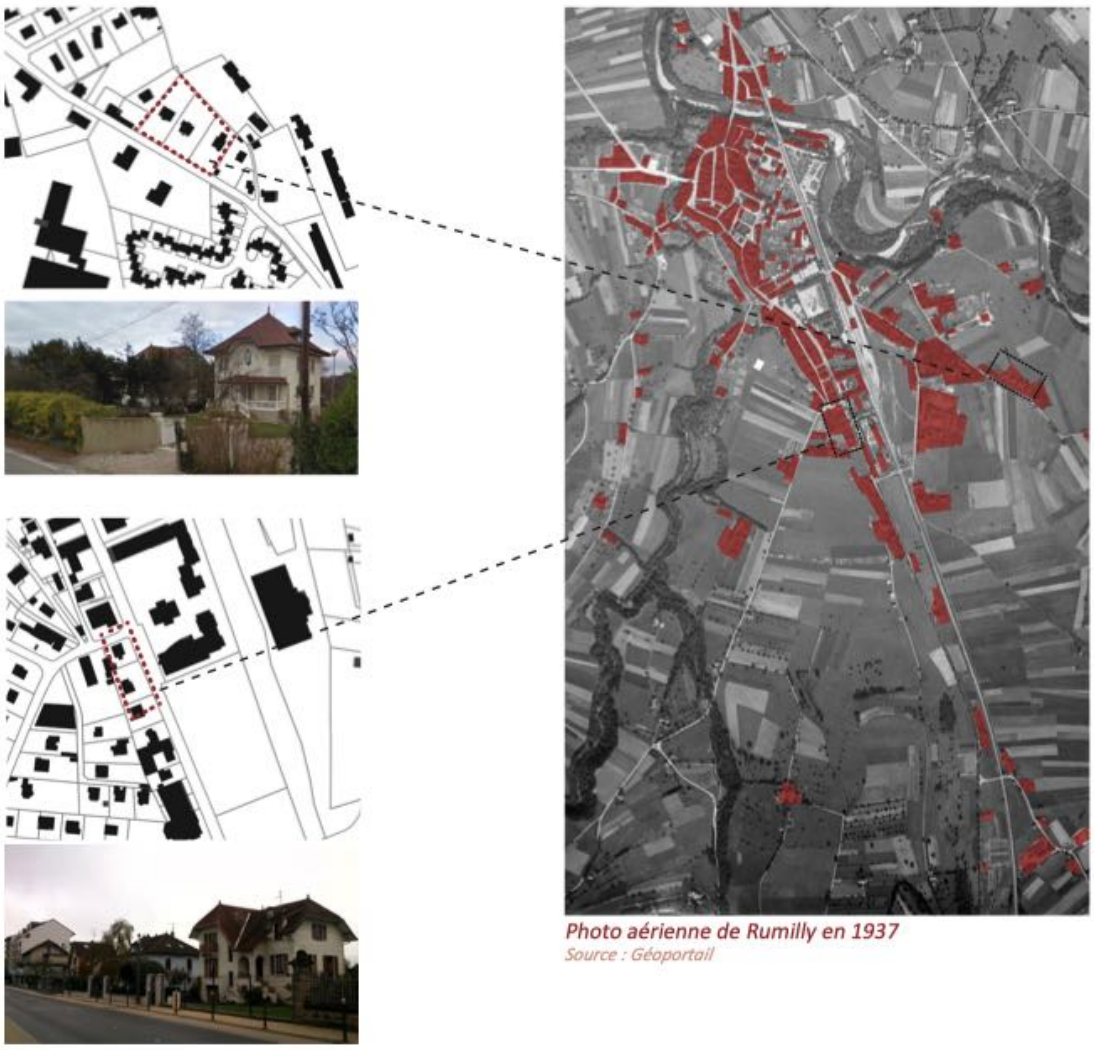
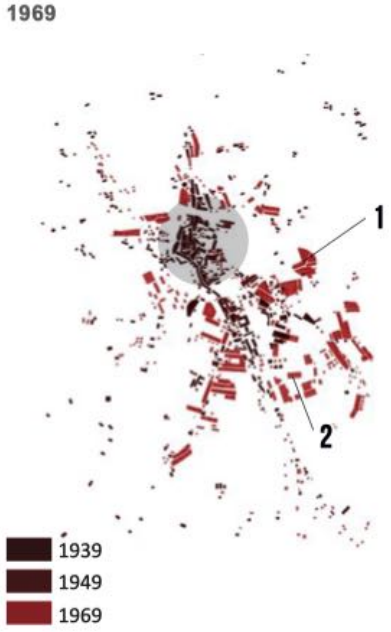


Photo aérienne de Rumilly en 1937
Source : Géoportail

Au début du XX° siècle, outre un développement industriel, Rumilly connaît une croissance de sa population, allant de pair avec le déploiement de l'habitat. Ce phénomène se produit le long des voies, en périphérie du centre ancien. Cette croissance est notamment caractérisée par la création de maisons bourgeoises.

Contrairement à l'habitat du centre ancien de Rumilly, ces nouvelles constructions s'inscrivent en retrait vis-à vis du domaine public, en discontinuité avec la forme urbaine. Ces grandes bâtisses reprennent des éléments de la typologie architecturale albanaise : une forme compacte montant à près de 12m au faîtage sur trois niveaux.



Une expansion soudaine et diffuse de la forme urbaine de Rumilly

Source : IGN

Zone pavillonnaire

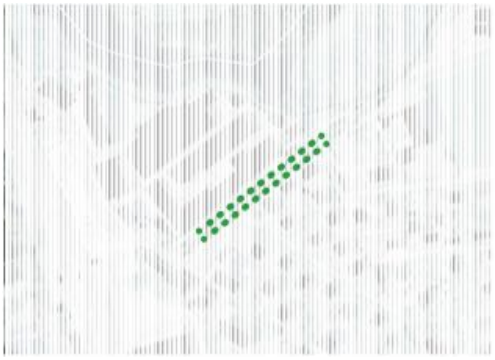
Zone industrielle

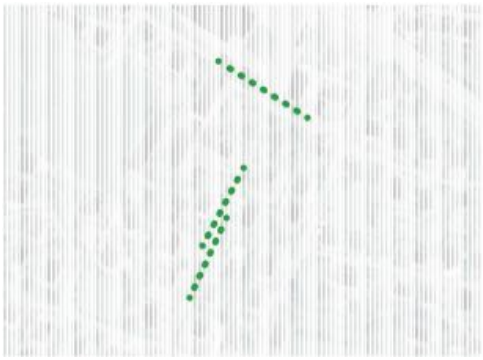
- L'habitat se développe de manière importante sur la partie Sud de la commune sous la forme de cités ouvrières.
- Quelques lotissements sont construits également au Nord.
- Des entreprises artisanales et industrielles s'implantent au Sud et à l'Ouest de la commune.
- Les hameaux se renforcent, se densifient.
- Le cœur de ville conserve sa structure historique, peu de constructions nouvelles sont constatées.
- Mitage à l'Ouest et au Sud de la commune

Lotissement ouvrier Rue de la Plaine

Avenue de l'Aumône

Rue des Verts Prés





- Terrains d'environ 550 m^2 (agrandis par la suite)
- 11 maisons individuelles
- Emprises au sol de 80 à 110m^2
- Emprise totale de l'opération : 5900m^2
- Densité de 18 log/ha

Conjointement au développement industriel, de nombreux lotissements d'ouvriers et maisons de cadres ont été construits entre 1930 et 1960.

Ces lotissements prenaient la forme d'agglomérations d'habitations individuelles implantées en retrait du domaine public, sur de petites parcelles de près de 600 m^2, soit une densité moyenne de près de 15 logements par hectare.

La typologie pouvait dans certains cas de figures s'étendre à de petits collectifs.

Ces nouvelles extensions urbaines étaient par ailleurs caractérisées par des rues étroites bordées d'alignements d'arbres.

Un noyau urbain historique, conforté par sa position centrale au carrefour des grands axes

Un rôle de centralité hérité depuis le Haut Moyen-Âge et entretenu tout au long des siècles derniers.

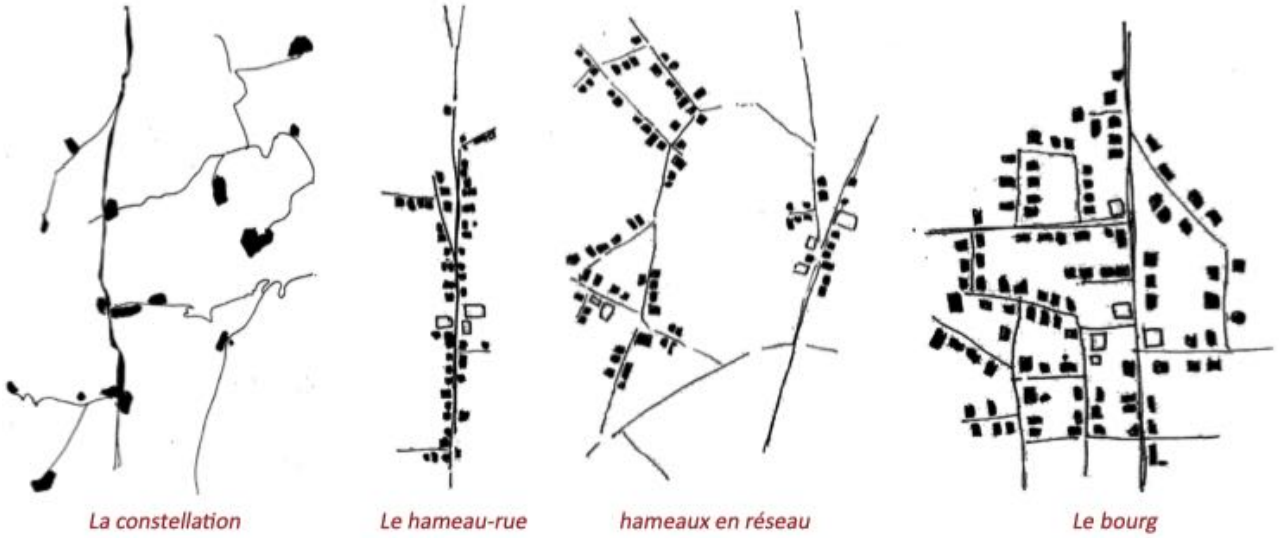
Un poids démographique en progression forte au cours des deux derniers siècles.

Des monuments et espaces publics comme témoins du rôle structurant de Rumilly dans l'activité historique de l'Alba- nais : marché aux blés, sites industriels, bâtiments administratifs.

Une évolution morphologique consécutive à la transformation de l'économie : la ville s'est étendue vers le Sud au fil des implantations industrielles.

Diversité typologique des constructions, dispersion des constructions au gré des contraintes topographiques, ayant généré d'importantes enclaves agricoles.

I.3.2 Diversité morphologique de l'espace rural

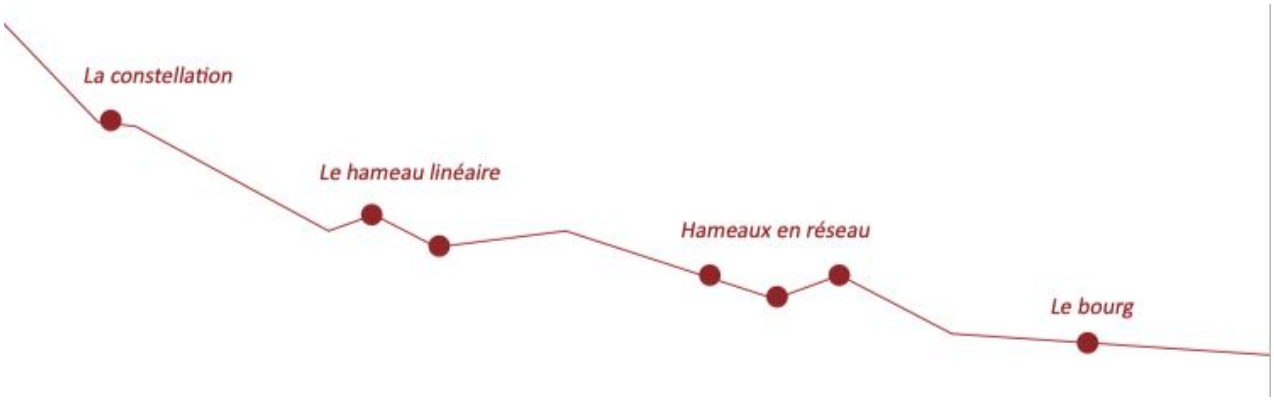


On observe sur le territoire de la communauté de communes plusieurs typologies bâties, apparaissant en réponse à différents critères, tant historiques que topo- graphiques.

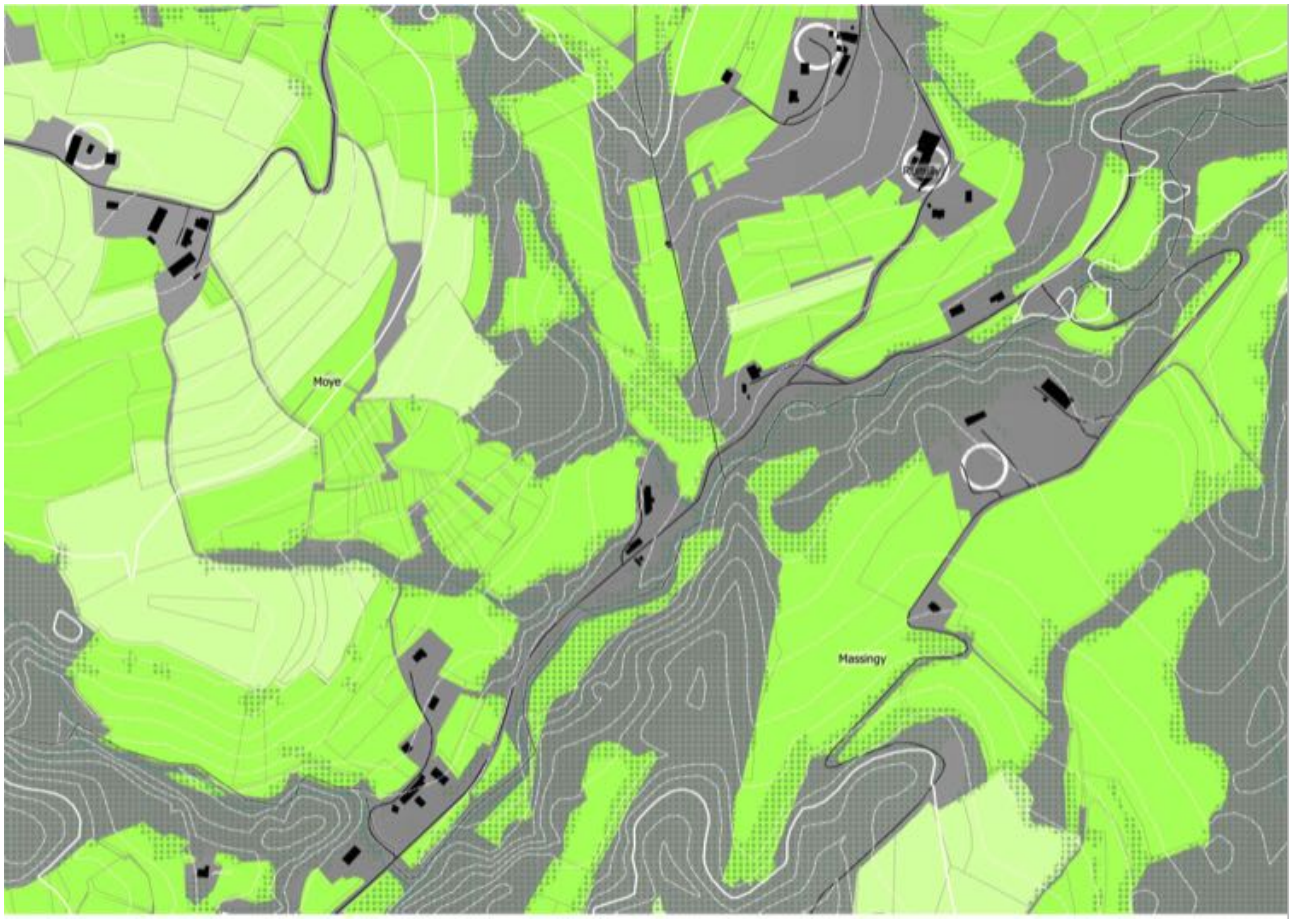
On distingue ainsi les fermes ou constructions isolées ou groupées par ensemble de deux ou trois constructions.

Les agglomérats plus conséquents, d'une quinzaine de constructions peuvent être identifiés comme étant des hameaux. Leur mode d'assemblage diffère selon les sites, de la configuration linéaire jusqu'à un système réticulé.

Enfin, le bourg, entité plus rare se caractérise par une plus forte concentration de constructions, qui va sou- vent de pair avec la présence d'équipements ou de commerces.



La constellation



Une répartition du bâti en constellation, le long d'un axe de circulation et d'un cours d'eau.

Sources : IGN BD TOPO, RPG

Généralement localisable sur le piémont, la structure du bâti en constellation est liée avant tout au fonctionnement de l'espace agricole et aux problématiques de préservation de la fonctionnalité de ces espaces de production. Elle a également pu résulter de l'opportunité d'un accès à l'eau.

Bien souvent, les constructions sont ou étaient liées à une exploitation agricole. Lorsqu'il s'agit d'habitations, le choix d'implantation est généralement lié à la proximité d'une voirie et à l'ouverture visuelle offerte par cette configuration spatiale peu contrainte.

Habitations le long de la D16 entre Rumilly et Cessens

Le hameau : un motif répété pour des variations infinies

Hameau Poisu (Moye)

Cette unité bâtie forme un motif paysager jalonnant le territoire intercommunal.

Sa densité est assez faible, de l'ordre de 10/15 logements par hectare. Elle se caractérise par un bâti aligné sur la rue, soit par son pignon soit par son côté fort. La composition de l'ensemble est marquée par des alignements tout en rupture (variations d'angles et décalages causés par de légers retraits) ainsi que par une relative épaisseur du groupement, parfois centré sur une cour ou une placette.

La forte déclivité de certains sites induit une implantation du bâti le long des courbes de niveau, à proximité des points d'eau. La petitesse du village permet souvent des cadrages vers le lointain et ses alentours vallonnés.

Quelques chemins creux prolongent la trame du hameau vers les lieux d'exploitation.

Boussy, chemin de la Pomme

Le hameau linéaire

Massingy, chef-lieu

La logique d'implantation en constellation génère parfois des profils de hameaux linéaires. En effet, l'attractivité d'un site allié à des contraintes topographiques importantes (crête ou thalweg, proximité d'un cours d'eau ou d'une forte pente) conditionne la forme du groupement bâti.

Ces agglomérats sont fréquents dans les entités paysagères collinaires.

La logique d'implantation amène une orientation des constructions (de leur faîtage) parallèle aux courbes de niveau, généralement sur un point haut ou bas, plus rarement à flanc de colline.

Massingy, sortie Sud du chef-lieu

Hameaux en réseau

Boussy

L'histoire agricole du territoire est à l'origine de la multiplication des hameaux, entourés de champs et de pâtures exploitées par les habitants. La proximité des hameaux historiques est liée à la richesse originelle des terres. Lorsque la topographie le permettait (dans les vallées ou sur les collines), les hameaux étaient parfois distants de quelques centaines de mètres.

Installés dans la pente ou sur un point haut (parfois un point bas), ces hameaux font partie intégrante d'un grand paysage et de ce fait, doivent faire l'objet d'une attention toute particulière quant à l'aménagement de leurs lisières, afin de ne pas dénaturer la perception du hameau et ne pas affaiblir les perspectives sur les alentours.

Le bourg

Vallières

Plus rare sur le territoire de la communauté de communes, la typologie du bourg s'intègre en fond de vallée, là où la construction n'est pas compliquée par la présence d'obstacles naturels, du fait d'un sol plan ou d'une pente douce.

C'est naturellement que les infrastructures de transport se sont installées dans ce fond de vallée, concentrant les flux et générant à la fois une opportunité de développe- ment comme des nuisances.

Le développement est notamment marqué par la présence d'équipements et de commerces en plus grand nombre du fait du plus grand passage.

Concentration des commerces

Développement libre

I.3.3 Le chef-lieu, un greffon administratif et commercial

Bloye, chef-lieu en constellation

Lornay, hameau ayant statut de chef-lieu

Vaulx, hameau ayant statut de chef-lieu

Sales, chef-lieu en réseau avec les hameaux voisins

Le chef-lieu est bien souvent un héritage, un pôle administratif greffé sur un ancien hameau, qui organise et singularise les communes. Ainsi, sur des communes où l'on identifie de nombreux hameaux, telles que Moye ou Massingy, le chef-lieu se distingue peu du réseau de hameaux en place.

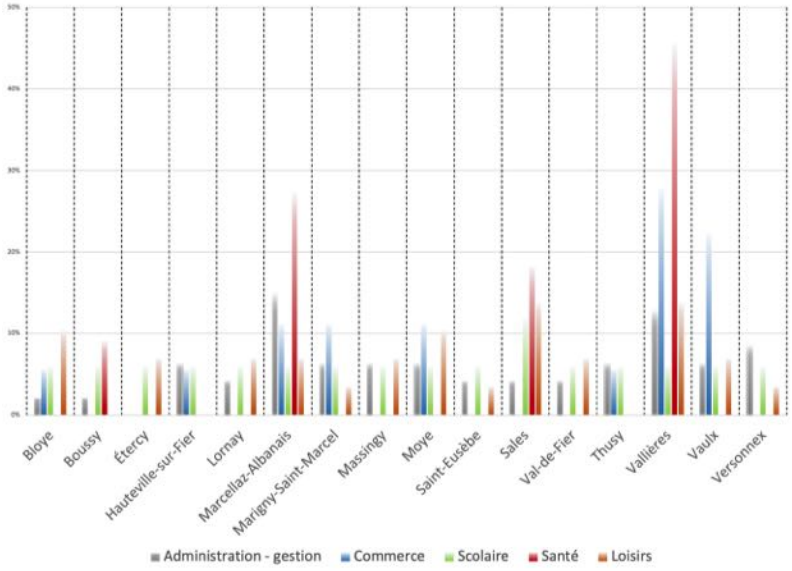
De même, à Bloye, on hérite de plusieurs noyaux (institutionnel, transport, mixte).

Les développements récents ont parfois permis de renforcer le chef-lieu, à l'image de Hauteville-sur-Fier ou encore Vallières. Enfin, c'est parfois l'histoire-même de la commune qui explique l'existence de plusieurs pôles comme à Val-de-Fier (et ses anciennes composantes Saint-André et Sion).

Vallières, bourg valant chef-lieu

Les Chefs-lieux

Répartition des services et équipements de proximité, en dehors de Rumilly
Source : INSEE Base Permanente des Équipements



Rumilly regroupe près de 70% des services de proximité et équipements de la communauté de communes. Les chefs-lieux ont un rôle de relais, qui se traduit notamment par une gamme d'équipements plus ou moins riche et diversifiée.

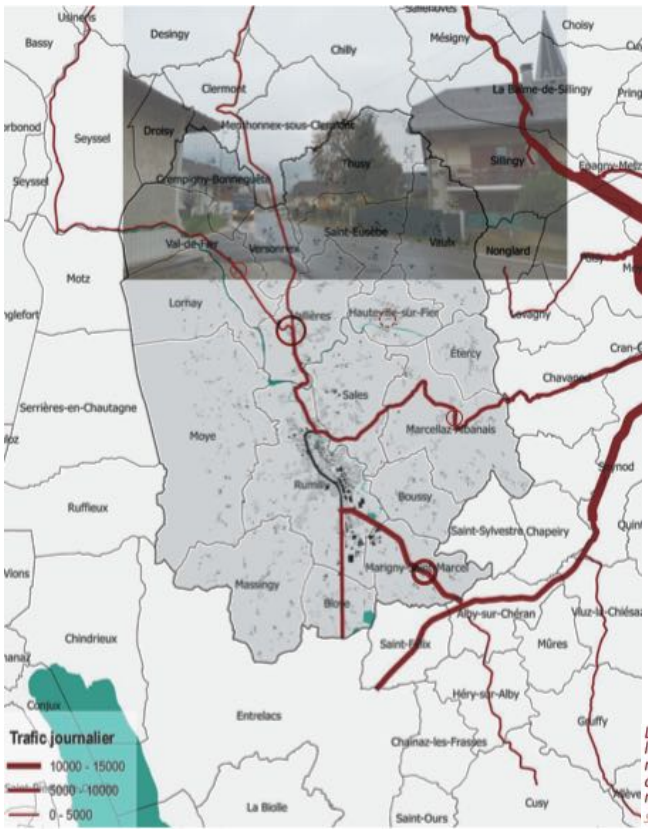
Toutes les communes du canton ne bénéficient pas de commerces ou de services de proximité.

Vallières représente le principal pôle secondaire après Rumilly, desservant ainsi les communes limitrophes.

Bien souvent, la gamme communale se limite à un équipement administratif (la mairie), un équipement scolaire, un équipement cultuel (l'église) et un espace de loisirs (salle polyvalente, foyer communal). Plus rarement, on relève la présence de spécialistes de santé.

C'est sur ce dernier critère que l'on peut distinguer le rôle de trois communes dans l'offre locale : Marcellaz-Albanais, Sales et Vallières, les trois communes-bourgs identifiés dans le Schéma de Cohérence Territoriale de l'Albanais.

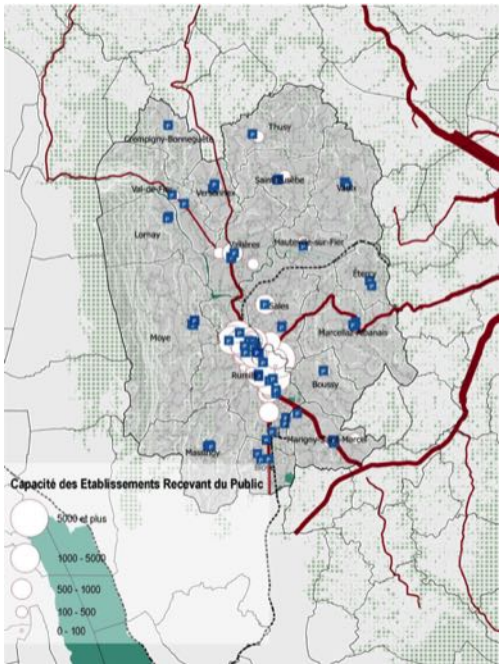
Boulangerie et coiffeur, Hauteville-sur-Fier



La présence d'équipements aux chefs-lieux a nécessité leur connexion au moyen d'infrastructures dont la fréquentation engendre des dysfonctionnements.
Source : CD74

C'est sur ce dernier critère que l'on peut distinguer le rôle de trois communes dans l'offre locale : Marcellaz-Albanais, Sales et Vallières, les trois communes-bourgs identifiés dans le Schéma de Cohérence Territoriale de l'Albanais.

Engin agricole, Vaulx



Besoins en stationnement et connexions intermodales

Sources : CD74, SDIS74

Zone piétonne, Sales

Place de la mairie, Boussy

L'accessibilité des équipements du chef-lieu induit un besoin en stationnement ainsi qu'une circulation piétonne aisée sur site reliant les différents équipements.

Les espaces publics du chef-lieu reprennent souvent des éléments de langage de l'espace rural : absence de trottoir, places ou cours centrales pour l'espace public, liaisons piétonnes… favorisant la perception du grand paysage par des percées visuelles et articulant les bâtiments autour d'espace de vie aisément accessibles.

Les chefs-lieux doivent toutefois composer avec des renforcements plus récents, reprenant des éléments de langage plus 'urbains', moins adaptés au contexte rural : la découpe tramée du parcellaire des opérations de logements individuels, la délimitation nette de la voirie, des nappes asphaltées. L'aire de stationnement, belvédère naturel dans ces espaces de forte covisibilité, est parfois rejetée en dehors du fonctionnement de l'espace public ; son aménagement ne favorise que rare- ment l'intégration paysagère et l'appropriation.

Sur certaines communes (Sales, Lornay à titre d'exemple), l'aménagement piéton du chef-lieu améliore la qualité d'usage de l'espace public.

I.3.4 Le bâti rural, extrusion du socle naturel

Mosaïque de matériaux
Source : Google Maps

L'Albanais, à la naissance du sillon molassique séparant les Alpes du Jura, profite de la nature gréseuse de cette pierre. Parfois utilisée pour la construction des maisons là où elle abonde, elle est généralement réservée aux fours et cheminées du fait de ses propriétés réfractaires. Au cours des siècles passées, Rumilly a exploité deux carrières de mollasse pour ses besoins. Au total, à part les pierres de moulins qui étaient utilisées dans la région, les carrières ne servaient qu'à construire ou réparer les maisons des habitants des communes voisines, et à empierrer routes et chemins, dans un faible rayon.

Les carrières qui s'accrochaient aux flancs du chaînon Clergon - Gros Foug - Montagne des Princes étaient exploitées à des fins locales. Aussi, la diversité des sites d'extraction justifie des teintes différentes allant de l'ocre aux teintes pâles ou rousses. L'emploi du matériau diminue toutefois dès que l'on monte un peu sur les coteaux.

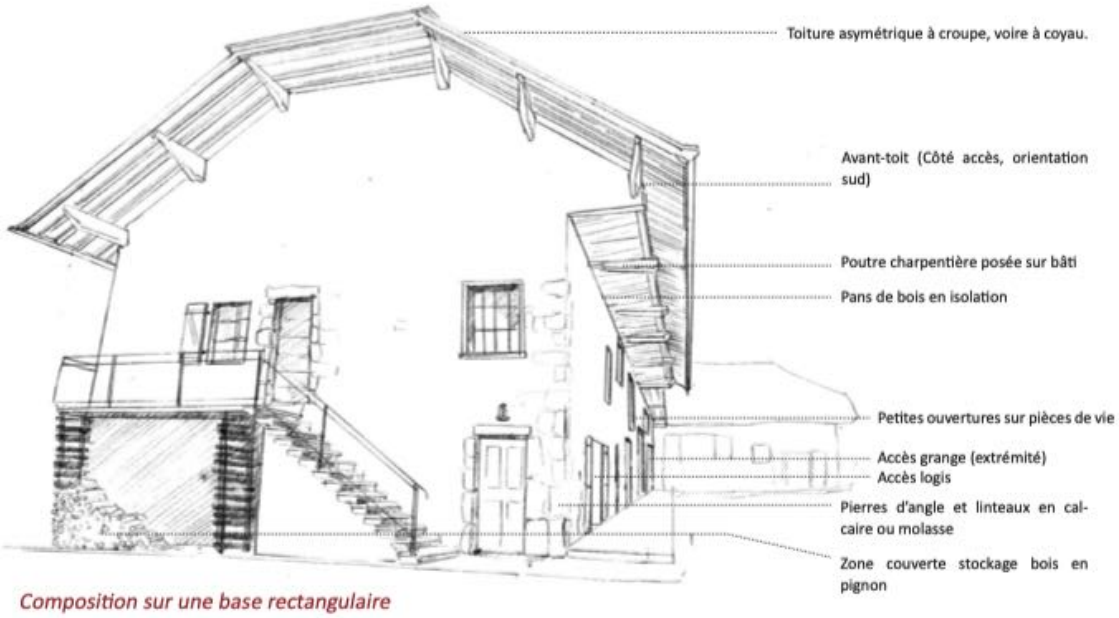
Au début du XIX ème siècle, il existait un établissement de poterie commune et une tuilerie à Massingy. Moye était quant à elle pourvoyeuse de sable notamment.

L'emploi du bois est plus rare, limité à la charpente, aux menuiseries, voire un mantelage pour clore les combles sur le pignon.

L'emploi de la molasse et du bois

Sources : Reynaud Josette. L'Albanais (Savoie). Étude économique. In: Revue de géographie alpine, tome 32, n°4, 1944. pp. 563-602. CAUE Savoie, PNR Bauges, PLU Bloye

Le bâti rural de l'albanais



Composition sur une base rectangulaire

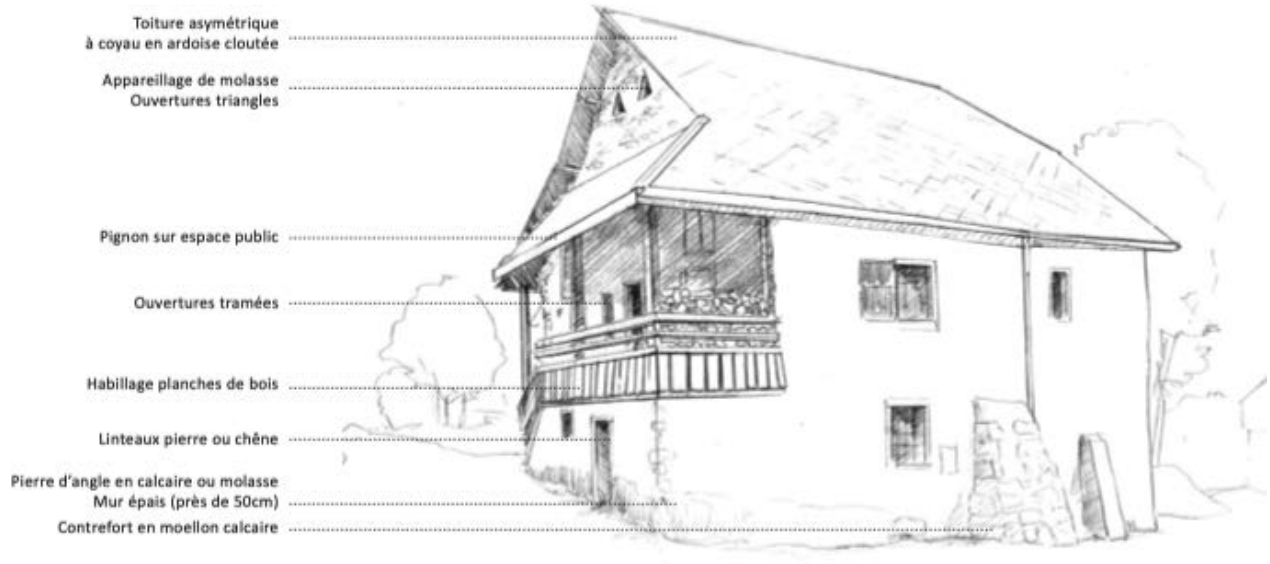
Le plus souvent, les fermes de l'Albanais suivent un plan rectangulaire allongé, découpé en travées fonctionnelles séparant les espaces résidentiels des parties d'exploitation (grange, étable).

L'ensemble trouve son unité par une volumétrie d'en- semble simple et une toiture au volume important qui servait à stocker le foin sur toute la longueur du bâtiment. Cette toiture à deux pans égaux recouverte d'ardoise intègre des combles importants et s'achève en une croupe au niveau du pignon. Un avant-toit en débord protège la circulation du logis aux communs.

Le bâtiment principal a un axe de faîtage généralement parallèle au sens de la pente. La hauteur variable s'élève le plus souvent au-delà de 9m jusqu'à 12 m au faîtage.

Source : CAUE Savoie, PLU Bloye, PLU Hauteville-sur-Fier

Déclinaison de « l'albanaise »



Composition sur une base carrée

En débit de cette unité volumétrique, les espaces ne font pas l'objet du même traitement selon leur destination ; ainsi, la partie habitation est souvent enduite à la chaux avec des décors en trompe-l'oeil qui mettent en valeur les chaînages d'angles mais aussi les encadrements des portes et des fenêtres. Dans la partie exploitation, qui comprend étables et granges, les murs sont à peine enduits et les matériaux destinés aux encadrements sont moins travaillés.

Les percements du logement sont parfois organisés par travée alors que ceux des parties d'exploitation sont moins ordonnées, ce qui apporte une qualité à la lecture d'ensemble du bâtiment. Enfin, les lieux de stockage destinés à être ventilés sont parfois bardés de bois.

Cette typologie a été déclinée au gré des usages, à des périodes éloignées comme récentes à travers des réhabilitations.

Elle représente un potentiel de réhabilitation important. Nonobstant les problématiques techniques et financière du montage d'une telle opération, la réhabilitation du bâti traditionnel représente un potentiel en logements important.

Composition tramée sur base rectangulaire

Ferme réhabilitée, Bloye + Crempigny-Bonneguête

Maisons fortes

Charrière-Haut, Thusy

Maison forte de Rolland, Marigny-Saint-Marcel

Bâtisse du XVIII° siècle, Rumilly

Versonnex

Saint-Eusèbe

Les maisons fortes, résidences de riches propriétaires terriens, sont une forme spécifique du bâti rural. Reprenant pour certaines la toiture des exploitations agricoles (comme à Charrière-Bas), elles sont plus souvent couvertes de tuiles. Certaines constructions, comme la maison forte de Charrière-Haut reprennent une modénature de pignons en gradins couverts de pierre plate. Les ouvertures sont disposées selon une composition tramée.

Les maisons fortes, résidences de riches propriétaires terriens, sont une forme spécifique du bâti rural. Reprenant pour certaines la toiture des exploitations agricoles (comme à Charrière-Bas), elles sont plus souvent couvertes de tuiles. Certaines constructions, comme la maison forte de Charrière-Haut reprennent une modénature de pignons en gradins couverts de pierre plate. Les ouvertures sont disposées selon une composition tramée.

Une dualité entre ville-centre et une constellation de hameaux, sans véritable échelle intermédiaire

- Des formes architecturales représentatives du bâti rural ancien : la maison-forte, la ferme de l'Albanais, déclinées selon les contraintes topographiques et les usages.
- Le hameau : unité bâtie et motif paysager jalonnant le territoire intercommunal
- Des hameaux prenant divers aspects : des bâtiments isolés en constellation, une composition linéaire, parfois groupés en réseau, voire sous la forme d'un bourg.
- Une composition aérée autour d'espaces semi-privatifs structurant, dégageant des cônes de vue remarquables dans les villages.
- Le chef-lieu, greffon administratif connecté de façon singulière sur un groupement existant (du bâti en constellation, à Bloye, un village à Vaulx ou encore un bourg à Vallières).
- Des chefs-lieux comme espaces stratégiques du fait de la présence d'équipements publics et de commerces.

Chapitre I.3 : Activités et emploi

La communauté de communes de Rumilly Terre de Savoie tient rôle de pôle secondaire à l'échelle départementale. En effet, elle concentre plus de 20 000 actifs et de 10 000 emplois en 2022 (Insee).
De plus, sa localisation lui confère une position stratégique par sa proximité aux principaux pôles d'emplois attractifs que sont le Grand Annecy (105 000 emplois) et le Grand Genève (plus de 500 000 emplois), influençant nettement les dynamiques économiques et les déplacements des actifs résidant à Rumilly et dans les autres communes de l'intercommunalité.
Côté Savoie, elle bénéficie aussi de la proximité du pôle d'emploi d'Aix-les-Bains (13 000 emplois) et du Grand Chambéry (70 000 emplois).

I.3.1. La population active

Jusqu'à la fin des années 1970, le territoire est marqué par un fort dynamisme, avec une croissance de l'emploi supérieure à la moyenne départementale. Il bénéficie du fort essor des activités industrielles de la ville-centre de Rumilly qui constitue un véritable moteur économique pour le territoire.

A partir des années 2000, la croissance de l'emploi connaît un certain ralentissement jusqu'à la crise des années 2010. Le territoire est marqué par un net recul de l'emploi, impactant notamment le secteur industriel, là où les autres territoires plus tournés vers des activités de services ont été affectées moins durablement.

Les données concernant la population active sont établies sur les 15-64 ans qui sont au nombre de 21 218 personnes sur l'ensemble de la communauté de communes de Rumilly Terre de Savoie. Parmi eux, on compte 81,2% d'actifs.

Type d'activité	2011	2016	2022
Ensemble	**18 265**	**19 855**	**21 218**
Actifs en %	**77,6**	**78,3**	**81,2**
Actifs ayant un emploi en %	70,5	71,6	75,4
Chômeurs en %	7,1	6,8	5,8
Inactifs en %	**22,4**	**21,7**	**18,8**
Élèves, étudiants et stagiaires non rémunérés en %	7,7	8,4	7,9
Retraités ou préretraités en %	8,1	6,9	5,4
Autres inactifs en %	6,6	6,3	5,5

Population de 15 à 64 ans par type d'activité – Source : INSEE

L'intercommunalité compte 5,8% de chômeurs, une tendance en baisse depuis 2011 (7,1%) et inférieure à la moyenne départementale (6,9%) et nationale (8,8%).

Groupe socioprofessionnel	2011	dont actifs ayant un emploi	2016	dont actifs ayant un emploi	2022	dont actifs ayant un emploi
Ensemble	**14 086**	**12 821**	**15 541**	**14 147**	**17 212**	**15 954**
dont agriculteurs exploitants	*262*	*262*	*212*	*212*	*183*	*183*
dont artisans, commerçants, chefs d'entreprise	*779*	*732*	*1 115*	*1 032*	*1 171*	*1 156*
dont cadres et professions intellectuelles supérieures	*1 550*	*1 513*	*1 702*	*1 640*	*2 143*	*2 097*
dont professions intermédiaires	*3 695*	*3 497*	*4 121*	*3 900*	*4 952*	*4 743*
dont employés	*3 516*	*3 148*	*3 962*	*3 539*	*4 162*	*3 713*
dont ouvriers	*4 208*	*3 669*	*4 364*	*3 825*	*4 521*	*4 063*

Population active de 15 à 64 ans selon le groupe socio-professionnel actuel ou antérieur – Source : INSEE

La population active est essentiellement composée de professions intermédiaires (28,8%), d'ouvriers (26,3%) et d'employés (24,2%). Hormis les employés, les parts de ces CSP est en baisse depuis 2011 au profit des cadres et professions intellectuelles (+1,5% entre 2011 et 2021) et des artisans (+1,3% sur cette même période).

I.3.2. L'emploi

L'emploi à Rumilly s'est fortement développé en lien avec l'installation et l'essor de fleurons industriels nationaux sur le territoire. En lien avec cette activité économique, de nouvelles zones d'activités se sont implantées, bénéficiant de la renommée des établissements déjà présents. La forte concentration d'emplois sur la ville-centre de Rumilly découle largement de cette histoire industrielle.

De fait, la crise économique a fortement impacté le territoire et fragilisé le tissu industriel existant. Les conséquences de cette conjoncture s'observent encore entre 2011 et 2016 : la commune de Rumilly a perdu 118 emplois, alors même que la communauté de communes en perdait au total 175.

Des dynamiques démographiques qui influencent l'emploi sur le territoire

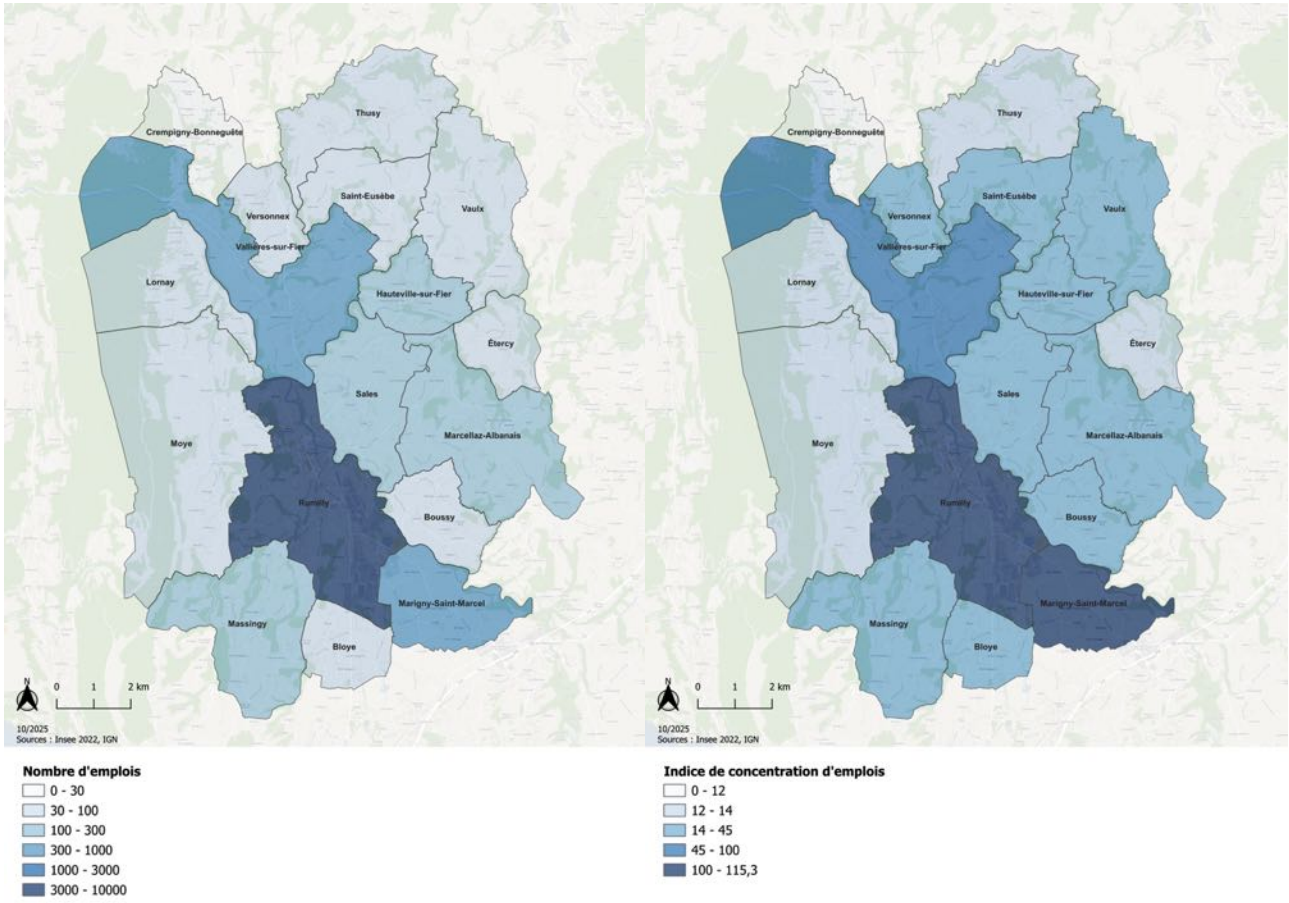
Le territoire de Rumilly Terre de Savoie compte 10 387 emplois en 2022, pour 16 138 actifs résidents dans l'intercommunalité ayant un emploi.

Indicateur sur l'emploi	2011	2016	2022
Nombre d'emplois dans la zone	9 978	9 803	10 387
Actifs ayant un emploi résidant dans la zone	12 967	14 303	16 138
Indicateur de concentration d'emploi	76,9	68,5	64,4
Taux d'activité parmi les 15 ans ou plus en %	65,0	64,3	65,5

Emploi et activité – Source : INSEE

A elle seule, la commune de Rumilly concentre près de 80% des emplois. Avec respectivement 1,1 et 1,2 emploi par actif occupé, Rumilly et Marigny Saint-Marcel sont des pôles structurants à l'échelle intercommunale concernant l'emploi sur le territoire.

Avec un indicateur de concentration d'emploi inférieur à 100 (nombre d'emploi pour 100 actifs), les autres communes remplissent une fonction principalement résidentielle. Pour autant, Vallières-sur-Fier (47,5 emplois pour 100 actifs) et Sales (23,4 emplois pour 100 actifs) accueillent également des entreprises dans leurs zones d'activités, et participent au dynamisme économique intercommunal.



Nombre d'emplois et indice de concentration des emplois par commune – Source : INSEE 2022

Le territoire a gagné près de 1 700 actifs entre 2016 et 2022, soit une augmentation de 9,8%. En parallèle, la population a augmenté de 6,5% sur cette même période, soit un rythme plus rapide que la croissance du nombre d'emplois (+ 5,6%, soit 584 emplois supplémentaires).

Ces données confirment un caractère résidentiel qui se renforce à l'échelle intercommunale (64,4 emplois pour 100 actifs en 2022), créant un déficit de l'emploi local. Depuis les années 1990, le différentiel entre emplois et actifs résidents ne cesse de se creuser, notamment pour les professions intermédiaires, employés et ouvriers (cf. tableau ci-dessous). Ainsi, le territoire propose nettement moins d'emplois que ce qu'il y a d'actifs pour chaque catégorie socio-professionnelle.

La diminution du ratio entre actifs et emplois sur le territoire s'explique principalement par un vieillissement de la population, comme observé dans l'analyse de la structure de la population.

	1990	1999	2020
Agriculteurs exploitants	-12 ↓	-9 ↓	1 ↑
Artisans, commerçants, chefs d'entreprise	-28 ↓	-55 ↓	-257 ↓
Cadres et professions intellectuelles supérieures	-140 ↓	-8 ↓	-532 ↓
Professions intermédiaires	-376 ↓	-530 ↓	-1 801 ↓
Employés	-528 ↓	-610 ↓	-1 520 ↓
Ouvriers	-500 ↓	89 ↑	-828 ↓

Différentiel emplois/actifs résidents – Source : Insee

Statut et condition d'emploi

Statut et condition d'emploi	Hommes	%	Femmes	%
Ensemble	**8 549**	**100**	**7 585**	**100**
Salariés	**7 154**	**83,7**	**6 770**	**89,2**
Titulaires de la fonction publique et contrats à durée indéterminée	6 239	73,0	5 897	77,7
Contrats à durée déterminée	332	3,9	561	7,4
Intérim	306	3,6	153	2,0
Emplois aidés	28	0,3	14	0,2
Apprentissage - Stage	249	2,9	144	1,9
Non-Salariés	**1 395**	**16,3**	**816**	**10,8**
Indépendants	714	8,4	569	7,5
Employeurs	630	7,4	223	2,9
Aides familiaux	51	0,6	24	0,3

Statut et condition d'emploi des 15 ans ou plus selon le sexe en 2022 – Source : INSEE

Parmi les actifs en emploi sur le territoire, la part des emplois salariés est de 86,5%, dont 75% de titulaires de la fonction publique ou en contrat à durée indéterminée.

Le tissu économique : une sphère productive dominante, montrant des signes de faiblesse

Le tissu économique de Rumilly Terre de Savoie est fortement marqué par l'industrie. En effet, la communauté de communes compte 67 établissements industriels, et plus de 3000 emplois ouvriers en 2022 soit 29,1% des emplois à l'échelle du territoire

Pour autant, le secteur industriel est en déclin, comme le montre le net recul de l'emploi ouvrier, qui constituait 31% des emplois en 2012 et 36% en 2007 (Insee), du fait de la conjoncture économique. La fermeture de l'usine Salomon en 2008 a fortement impacté l'emploi local.

Cette dynamique se poursuit avec une baisse de 3,3% du nombre d'emplois dans le secteur industriel entre 2023 et 2024. Pour autant, le paysage économique reste marqué par l'activité industrielle, parmi les principaux établissements employeurs du territoire.

Groupe socioprofessionnel	Nombre	%
Ensemble	**10 438**	**100,0**
Agriculteur	190	1,8
Artisan, commerçant et chef d'entreprise	957	9,2
Cadres	1 406	13,5
Profession intermédiaire	2 711	26,0
Employé	2 136	20,5
Ouvrier	3 039	29,1

Emplois par groupe socioprofessionnel en 2022 - Source : INSEE

Etablissement	Commune	Effectif
TEFAL	Rumilly	1 000
CEREAL PARTNERS FRANCE	Rumilly	200
HOPITAL DE RUMILLY	Rumilly	200
COMMUNE DE RUMILLY	Rumilly	200
SERENITY DOM	Rumilly	100
U-LOGISTIQUE	Rumilly	100
RUMIDIS	Rumilly	100
OGEC DE RUMILLY	Rumilly	100
DUPESSEY&CO	Rumilly	100
AIDE A DOMICILE DU CANTON DE RUMILLY	Rumilly	100
CHAVANEL S.A.S.	Sales	100
LYCEE PROFESSIONNEL PORTE DES ALPES	Rumilly	100
LYCEE GENERAL & TECHNOLOGIQUE L'ALBANAIS	Rumilly	100

Liste des 10 plus grands établissements sur la communauté de communes Rumilly Terre de Savoie début 2022 – Source : Insee SIRENE

De fait, l'ensemble des groupes socio-professionnels ont gagné en importance sur ce même pas de temps, hormis les emplois agricoles. On constate notamment une progression du secteur public, avec 632 emplois supplémentaires sur le territoire entre 2011 et 2022.

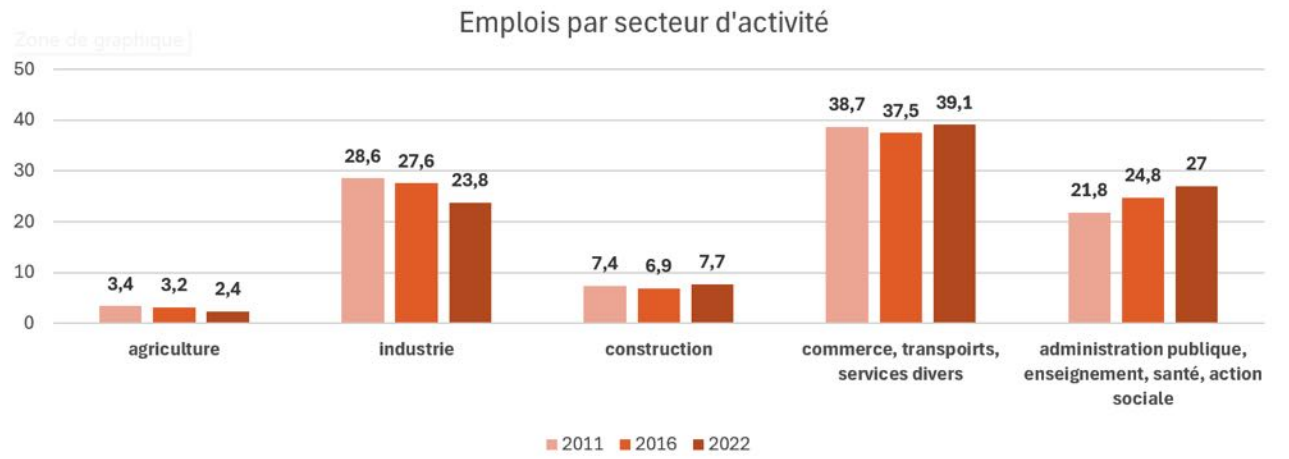
Secteur d'activité	2011		2016		2022			
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	dont femmes en %	dont salariés en %
Ensemble	**10 047**	**100,0**	**9 705**	**100,0**	**10 438**	**100,0**	**47,9**	**85,0**
Agriculture	345	3,4	312	3,2	246	2,4	24,2	24,9
Industrie	2 876	28,6	2 676	27,6	2 488	23,8	32,1	94,8
Construction	745	7,4	673	6,9	800	7,7	9,7	68,8
Commerce, transports, services divers	3 890	38,7	3 642	37,5	4 081	39,1	44,6	80,7
Administration publique, enseignement, santé, action sociale	2 192	21,8	2 402	24,8	2 824	27,0	79,4	92,5

Emplois selon le secteur d'activité – Source : INSEE

Le territoire de Rumilly Terre de Savoie connait actuellement une reconfiguration de son appareil productif. L'emploi industriel est fortement représenté sur le territoire (23,8%), en proportion nettement supérieure aux moyennes départementales (14,2%) et nationales (11,5%). Cependant, c'est également le secteur d'activité ayant connu le recul le plus marqué, avec une perte de près de 400 emplois industriels depuis 2011, affectant fortement la sphère productive privée.

Le maintien de l'économie productive s'explique principalement par le développement de la logistique, qui a connu une croissance de 21% entre 2012 et 2022.

La majorité des emplois du secteur privé sont aujourd'hui portés par l'économie présentielle qui connait une forte croissance, étant moins sensible à la conjoncture économique que les activités productives. Le secteur tertiaire (commerce, transport, services divers) reste dominant, et les emplois publics se sont fortement développés (administration, santé, enseignement…), contribuant à stabiliser la dynamique économique locale face au déclin industriel.



Evolution de l'emploi par secteur d'activité sur la CC Rumilly Terre de Savoie (en %) – Source : INSEE

Si l'industrie reste un marqueur fort du territoire, les emplois industriels sont encore très dépendants de la métallurgie (1 731 emplois en 2022), et dans une moindre mesure de l'agro-alimentaire (422 emplois), des secteurs en recul et très consommateurs d'eau.

Dans un contexte de fragilité de la ressource en eau, il y a aujourd'hui un enjeu à envisager le développement d'autres filières pour renforcer la résilience du secteur industriel sur le territoire et réduire la pression sur la ressource. De même, des innovations dans le domaine industriel permettant une gestion plus économe de la ressource en eau sont également à considérer.

Filières industrielles	Nb d'emplois (2022)	Part des empl ind en %	Dynamique récente (2017-2022)
Métallurgie	**1 731 emplois**	**67%**	**- 130 emplois / - 7%**
Agroalimentaire et agro-ressources	**422 emplois**	**16%**	**- 46 emplois / - 10%**
Bois	**114 emplois**	**4%**	**+ 28 emplois / + 33%**
Mécanique	89 emplois	3%	+ 6 emplois / +7%
Autres industries et artisanat d'art	80 emplois	3%	- 5 emplois / - 6%
Chimie-Matériaux	77 emplois	3%	+ 6 emplois / + 8%
Autres filières (électronique, textile, médical...)	66 emplois	3%	+ 3 emplois

Les filières industrielles sur le territoire Rumillien – Sources : Insee, MODAAL

Un développement économique contraint par la pression foncière

Le développement économique représente 14% de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers à l'échelle de la communauté de communes de Rumilly Terre de Savoie. La même tendance s'observe à l'échelle départementale, alors que cette proportion dépasse les 20% à l'échelle régionale comme à l'échelle nationale (source : Cerema).

Afin de permettre le développement économique du territoire, il y a un enjeu à identifier le potentiel du foncier économique existant (cf. Potentiel de développement économique du territoire), tout en tenant compte des enjeux d'adaptation au changement climatique.

I.3.3. Déplacement des actifs

Depuis plus de 20 ans, la logique d'éloignement entre le lieu de travail et le lieu de résidence des actifs se renforce à l'échelle nationale.

Cette dynamique se traduit également à l'échelle de Rumilly Terre de Savoie. En 2022, 24,6% des actifs résidant sur le territoire travaillent dans leur commune de résidence, une part en constante diminution depuis 2011 où elle atteignait 30 %. Cette proportion est notamment due au caractère résidentiel de la plupart des communes de l'intercommunalité.

75 % des actifs travaillant dans une autre commune que leur lieu de résidence. Cette proportion intègre des actifs ayant un emploi dans une autre commune du territoire, ou bien en dehors de la communauté de commune Rumilly Terre de Savoie.

Zone du lieu de travail	2011	%	2016	%	2022	%
Ensemble	**12 963**	**100**	**14 303**	**100**	**16 135**	**100**
Travaillent dans la commune de résidence	3 900	30,1	3 716	26,0	3 976	24,6
Travaillent dans une commune autre que la commune de résidence	9 063	69,9	10 586	74,0	12 159	75,4

Lieu de travail des actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi qui résident sur le territoire – Source : INSEE

Pour 5 000 actifs supplémentaires entre 1999 et 2020, le nombre d'actifs travaillant dans leur commune de résidence n'a augmenté que de 162 unités.

En revanche, ils sont de plus en plus nombreux à travailler dans le reste du département (principalement polarisés par Annecy) les départements limitrophes (Aix-les-Bains, Chambéry), et le nombre de travailleurs frontaliers a significativement augmenté.

	Lieu de travail des actifs résidant dans le territoire		
	1999	2006	2020
Même commune	3 793	4 225	3 955
Reste du département	5 672	7 109	9 177
Départements limitrophes (01-73)	447	670	865
Reste de la France	124	148	279
Etranger	94	122	855
Total	**10 130**	**12 274**	**15 132**

Nombre de déplacements quotidiens domicile-travail – Source : Insee

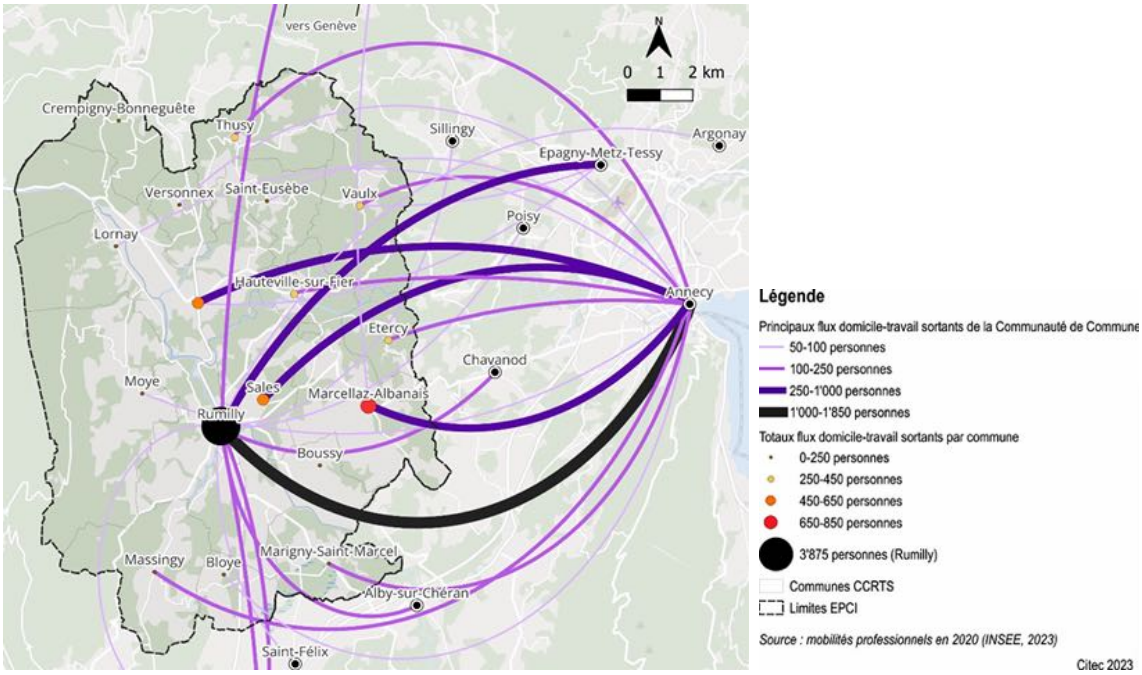
Avec 75,4% d'actifs travaillant dans une autre commune que leur lieu de résidence, les flux domicile-travail sortants sont conséquents.

L'Insee recense les flux professionnels supérieurs à 100 actifs :

Commune de résidence	Lieu de Travail	Nombre d'actifs
Hauteville-sur-Fier	Annecy	235
Marcellaz-Albanais	Annecy	489
	Genève	140
Marigny-Saint-Marcel	Annecy	108
Massingy	Annecy	104
	Rumilly	108

Moye	Rumilly	188
Rumilly	Aix-les-Bains	140
	Chambéry	109
	Alby-sur-Chéran	248
	Annecy	1901
	Chavanod	134
	Epagny-Metz-Tessy	301
	Genève	147
Sales	Annecy	328
	Rumilly	206
Thusy	Annecy	142
Vallières-sur-Fier	Annecy	318
	Rumilly	295
Vaulx	Annecy	195

Mobilités professionnelles en 2022 (flux sortants) – Insee



Principaux flux sortants domicile-travail en 2020 – Source : Insee 2023

L'Insee recense également des flux professionnels entrants, notamment à destination de Rumilly. La majorité de ces actifs proviennent d'Annecy, d'Aix-les-Bains, et de communes proches de la CC Rumilly Terre de Savoie :

Commune de résidence	Lieu de Travail	Nombre d'actifs
Aix-les-Bains	Rumilly	246
Entrelacs	Rumilly	290
La Biolle	Rumilly	103
Annecy	Rumilly	564
Saint-Félix	Rumilly	199

Mobilités professionnelles en 2022 (flux entrants) – Insee

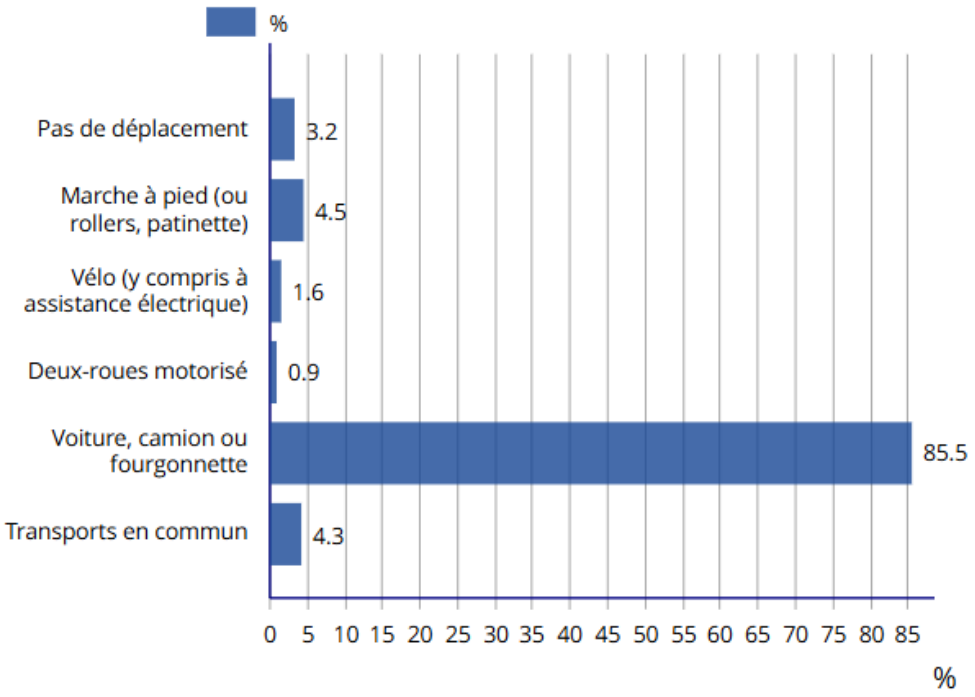
En corrélation avec l'importante mobilité professionnelle des ménages, 85,5% des déplacements domicile-travail sont effectués en voiture (incluant camions et fourgonnettes). La motorisation des ménages est importante (92,4%), avec plus de 50% des ménages possédant au moins deux voitures.

Équipement	2011	%	2016	%	2022	%
Au moins une voiture	**9 944**	**90,4**	**11 361**	**91,9**	**12 837**	**92,4**
1 voiture	4 446	40,4	5 118	41,4	5 778	41,6
2 voitures ou plus	5 498	50,0	6 243	50,5	7 059	50,8

Equipement automobile des ménages – Source : INSEE

La part modale des transports en commun (4,3%) et de la marche à pied (4,5%) est relativement importante. Le caractère urbain de la ville de Rumilly facilite l'usage des modes doux au quotidien grâce au maillage en transports en commun et aux aménagements dédiés aux modes actifs. En revanche, la part modale du vélo reste marginale (1,6%).

Il y a donc un enjeu à réduire la place des modes individuels motorisés dans le cadre des déplacements domicile-travail.



Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2022 – Source : INSEE

I.3.4. Les établissements économiques : commerce, industrie, artisanat

D'après les données INSEE SIDE, la communauté de communes Rumilly Terre de Savoie compte plus de 2 600 établissements économique au 31 décembre 2022. Plus de la moitié d'entre eux relèvent d'activités de services aux particuliers ou aux entreprises.

	Nb d'étab. INSEE SIDE au 31/12/2022	Nb d'étab. employeurs URSSAF au 31/12/2024	Effectifs salariés URSSAF au 31/12/2023	Effectifs salariés URSSAF au 31/12/2024	Var 23-24 (%)
Industrie	226	67	2 582	2 498	- 3,3 %
BTP	455	133	601	561	- 6,7 %
Commerce de détail (y compris commerce automobile)	276	115	846	835	- 1,3 %
Commerce de gros	67	26	358	369	+ 3,1 %
Services aux entreprises, finances, immobilier, information et communication	781	162	1 112	1 371	+ 23,3 %
Transport et logistique	80	32	945	940	- 0,5 %
Services aux particuliers, éducation, santé et action sociale	764	160	842	935	+ 11,0 %
Total*	**2 649**	**695**	**7 286**	**7 509**	**+ 25,7 %**

Les établissements économiques de la communauté de communes Rumilly Terre de Savoie – Sources : INSEE, URSSAF

Les zones d'activités économiques (ZAE)

Les principales zones d'activités du territoire se situent sur la commune de Rumilly. Cette répartition remonte aux premières industries qui s'y sont implantées au cours du 20ème siècle.

En plus d'une culture économique et industrielle ancrée au territoire Rumillien, le secteur économique bénéficie d'une situation d'interface entre Savoie et Haute-Savoie, ainsi que de la proximité des grandes infrastructures routières (A41) et d'une desserte ferroviaire par la ligne SNCF Annecy - Aix-les-Bains.

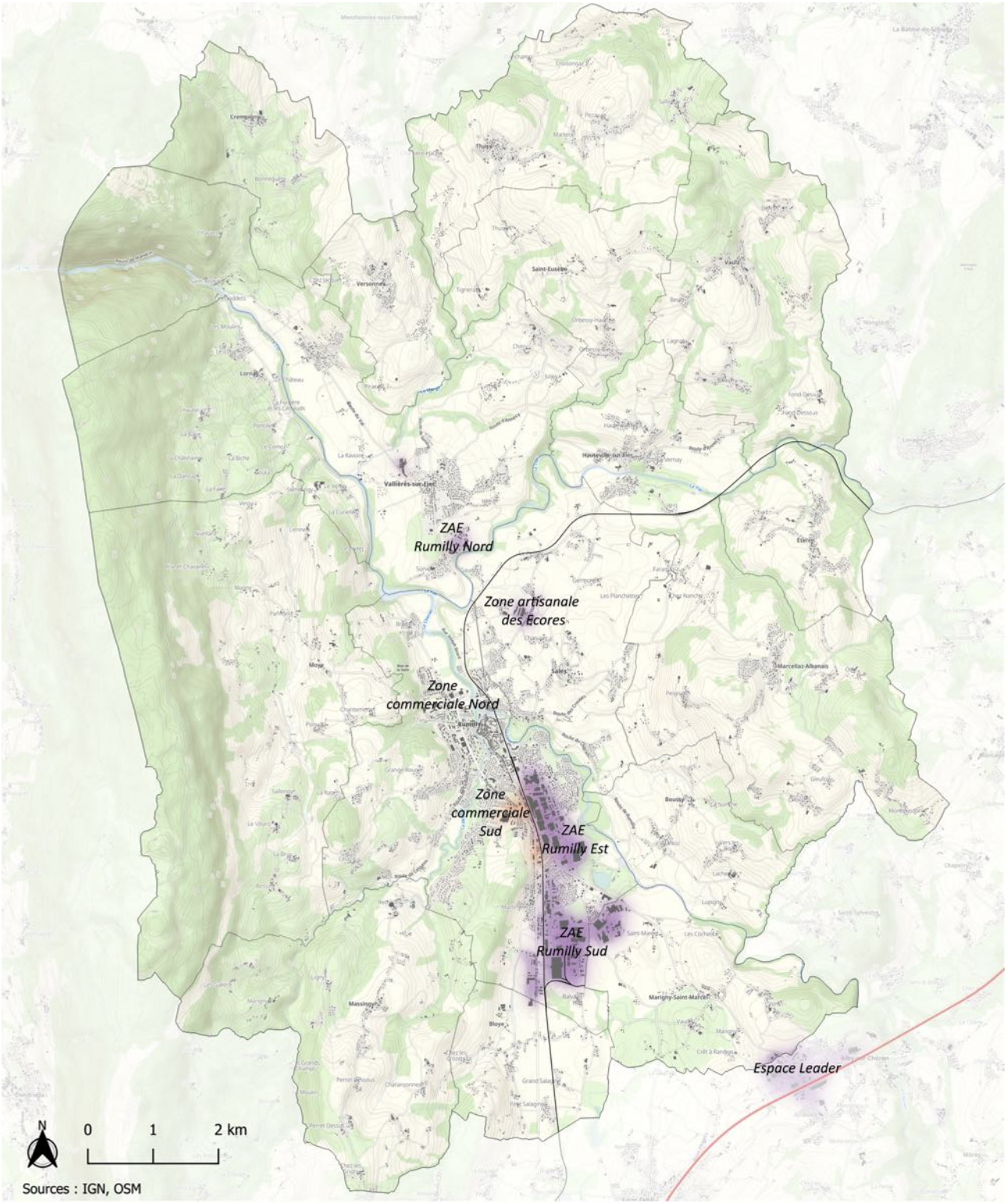
Les établissements économiques de la communauté de communes Rumilly Terre de Savoie se répartissent majoritairement sur les zones d'activités du territoire, que le SCoT hiérarchise de la manière suivante :

- Les secteurs d'activités d'envergure régionale (SAER) : les zones d'activités économiques de Rumilly Est et Rumilly Sud
- Les zones de rayonnement intercommunal : la zone d'activités économiques de Rumilly Nord (Vallières-sur-Fier)
- Les zones de proximité : la zone d'activités des Ecores (Sales)

Le secteur économique s'est progressivement étendu vers le sud et le long des axes structurants du territoire :

- La RD910 et la RD3 pour les zones d'activités de Rumilly Est et Sud
- La voie de contournement RD910G pour les zones commerciales Sud et Nord
- La portion Nord de la RD910 pour la zone d'activités Rumilly Nord à Vallières-sur-Fier et un pôle de proximité à Sales.

Deux schémas directeurs ont été réalisés, ciblant les zones d'activités de Rumilly Sud et la ZAE Vers Uaz (Rumilly Nord) à Vallières-sur-Fier, afin d'envisager la densification, l'optimisation du foncier et la requalification des zones d'activités économiques.



L'activité économique sur le territoire

- Zone à dominante commerciale
- Zone à dominante industrielle
- Voie ferrée
- A41

Les zones d'activités économiques sur le territoire intercommunal

Les secteurs d'activités d'envergure régionale (SAER) : les ZAE de Rumilly Est et Sud

L'industrie et la logistique : des activités pourvoyeuses d'emploi mais consommatrices de foncier

Rumilly Est

La ZAE de Rumilly Est accueille les grandes industries historiques du territoire telles que Tefal et Vulli.

D'un point de vue morphologique et architectural, le paysage bâti est homogène, typique des zones industrielles des années 1970-1980. Il se caractérise par des volumes simples d'un seul niveau, implantés sur de grandes unités foncière. Il s'agit de constructions ayant une emprise au sol importante, leur permettant d'accueillir des activités productives (Tefal, Vulli, Cereal Partners). Ces activités, encore dynamiques malgré le recul observé au sein du secteur industriel, restent donc très consommatrices de foncier, générant un paysage très minéral.

La ZAE Rumilly Est n'accueille pas d'activités de services aux entreprises.

Aujourd'hui, la ZAE a quasiment atteint sa capacité d'accueil maximale, avec certaines demandes de locaux à vocation artisanale ne pouvant être pourvues (BTP notamment).

La zone d'activité économique de Rumilly Est – Source : ville de Rumilly

Rumilly Sud

Le secteur de Rumilly Sud intègre des tènements situés sur les communes de Rumilly (ZAE de Balvay et secteur des Cornes) et de Marigny-Saint-Marcel (secteur des Grives, à l'Est). Elle s'insère dans un tissu mixte d'activités, d'habitat, de loisirs et d'équipements.

La ZAE de Balvay, s'étend sur 50 hectares, surface sur laquelle sont implantés 113 établissements économiques, représentant 1 200 à 1 500 emplois. Ce secteur a initialement une vocation industrielle prédominante. Toutefois, depuis les années 2000, les activités tendent à se diversifier créant un tissu d'activités mixtes (industrie, BTP, transport, services). L'ancien site de l'entreprise Salomon a été redivisé afin d'accueillir plusieurs entreprises, bien qu'une partie du bâtiment reste encore inoccupé.

La zone des Grives s'étend sur une surface de 21,1 ha. Elle regroupe 29 établissements, totalisant environ 500 emplois. Elle regroupe principalement des activités productives, à la fois industrielles (SEB) et logistiques (XPO Logistics), soulevant les également des problématiques foncières. La zone s'est progressivement développée le long de la Route des Etangs, au Sud-Est, avec l'implantation d'entreprises de secteurs divers (construction, commerce, services aux professionnels, réparation automobile, etc.).

La ZAE des Grives reste dynamique, avec des mouvements d'entreprises, de nouveaux projets d'aménagement et de reconfiguration au sein de la zone, en plus de quelques parcelles encore vacantes permettant une diversification du tissu économique au sein de l'enveloppe urbaine.

Enfin, le secteur des Cornes, situé sur la commune de Marigny-Saint-Marcel, constitue aujourd'hui un potentiel pour une éventuelle extension des zones des Grives et de Balvay, comme ciblé dans le schéma directeur. Pour autant, ces deux zones disposent de capacités d'optimisation à envisager afin de limiter la consommation foncière liée au développement économique.

Les zones de rayonnement intercommunal : la ZAE Rumilly Nord, Vers Uaz (Vallières-sur-Fier)

La ZAE Vers Uaz s'est développée dans les années 1990. Elle s'implante sur la commune de Vallières-sur-Fier à 4 km au Nord de Rumilly, sur une surface de 10,8 hectares. Elle est longée au Sud et à l'Est par le Fier et la RD 910 à l'Ouest, axe par lequel s'effectue la desserte de la zone.

Par sa situation stratégique, la zone d'activités bénéficie d'un accès aux principaux axes routiers, contribuant à faciliter les échanges. Elle accueille 26 établissements économiques, pour un total d'environ 143 emplois.

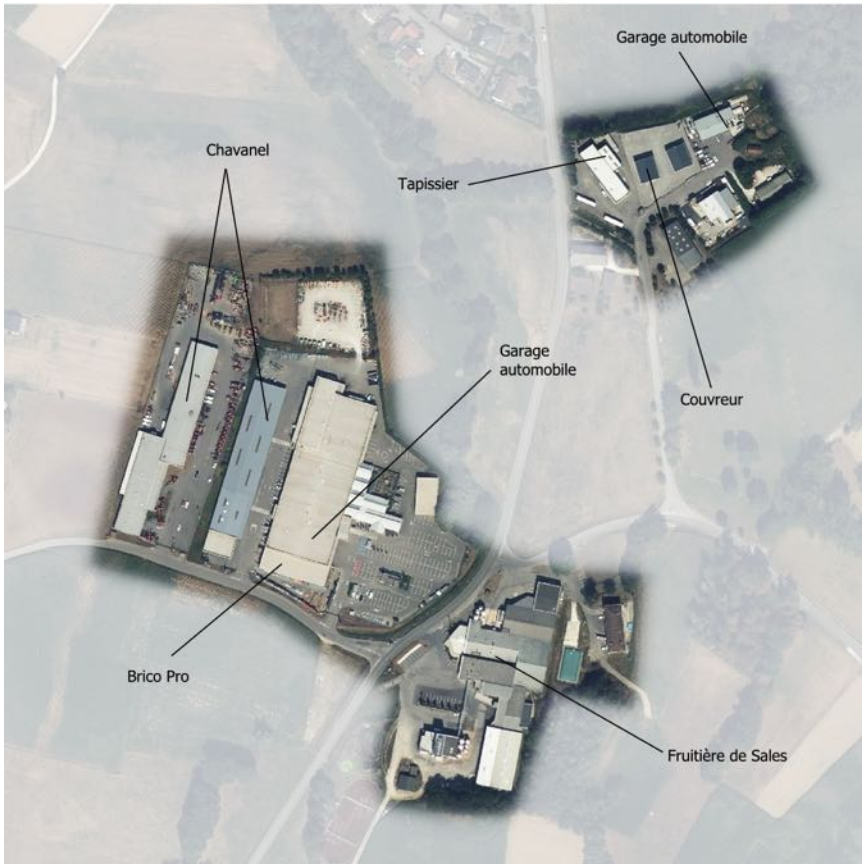
Il s'agit d'une zone à dominante artisanale, accueillant également quelques établissements de services et petite industrie, un centre de formation, etc.

Son urbanisation s'est faite de manière peu dense, laissant des tènements libres entre les constructions. Ces dents creuses ont pour la plupart été comblées de manière plus tardive. La zone poursuit une extension vers l'Est.

ZAE Rumilly Nord (Vallières-sur-Fier)

La ZAE Vers Uaz dispose encore de ressources foncières importantes permettant d'envisager son confortement. Les tènements agricoles situés à l'Est de la zone ont fait l'objet d'une étude dans le cadre du schéma directeur.

Les zones de proximité : Les Ecores (Sales)



Chavanel (gauche) et Brico Pro (droite), ZAE des Ecores (Sales)

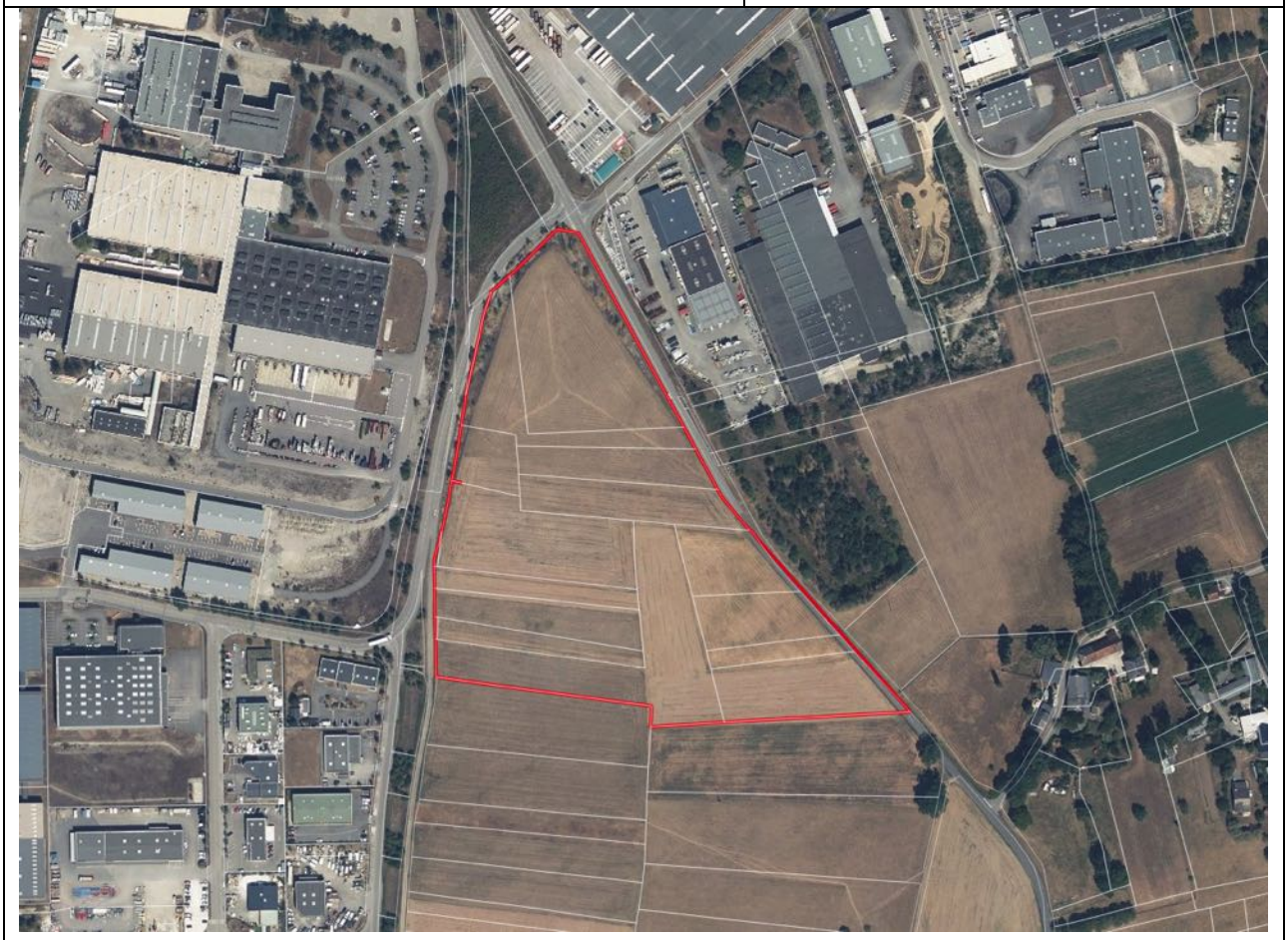
Le potentiel de développement économique du territoire

Afin de poursuivre le développement économique du territoire, et au regard de la rareté du foncier économique, plusieurs sites de développement sont à envisager sur le territoire intercommunal.

Le potentiel de ces différents sites a été analysé par le prisme du relief, des enjeux environnementaux, des risques naturels et technologiques, mais aussi de l'accessibilité et de la desserte par les réseaux.

SITE 1 / Cornes secteur ouest

Commune : Marigny Saint-Marcel	
Surface totale : 6,1 hectares Surface utile : 5,8 hectares	Zonage dans le PLUiH opposable : 1AUx1 (zone à urbaniser à vocation économique)

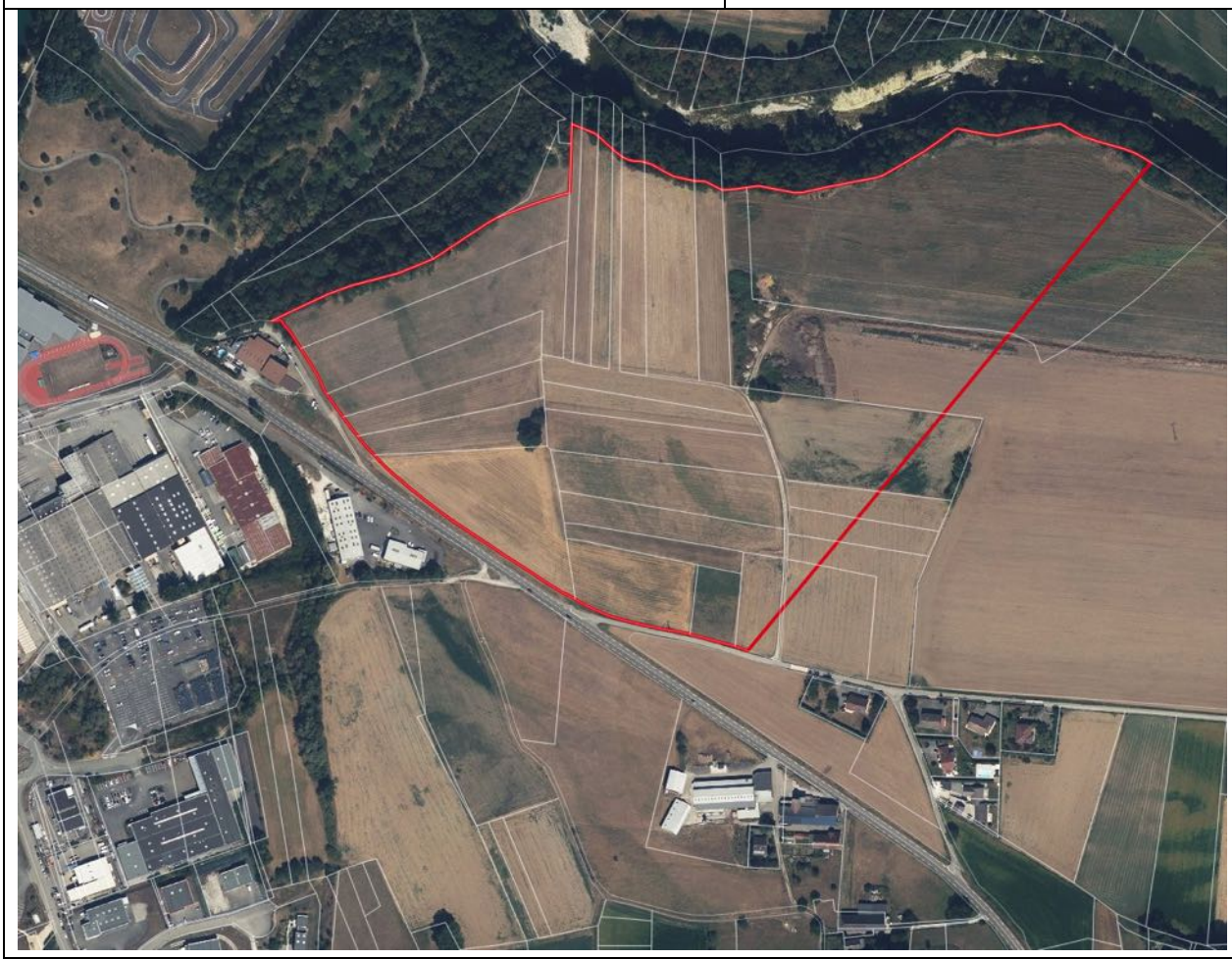


Avantages	Inconvénients
• Localisation • Topographie • Desserte par les réseaux • Accessibilité modes actifs	• Contraintes environnementales • Enjeux paysagers • Proximité avec la zone de captage • Absence de desserte par les transports en commun • Proximité avec un site potentiellement pollué

Le site 1, est un site stratégique à développer, en veillant à la qualité des aménagements et des entreprises à accueillir.

SITE 2 / Hauterive

Commune : Marigny Saint-Marcel	
Surface totale : 15,3 hectares Surface utile : 12,1 hectares	Zonage dans le PLUiH opposable : 2AUx (zone à urbaniser à vocation économique différée)



Avantages	Inconvénients
• Morphologie et surface du site • Proximité des réseaux • Accessibilité future par les modes actifs	• Topographie • Contraintes environnementales • Absence de desserte par les transports en commun

Le site 2 est un potentiel secteur de développement économique, nécessitant une réflexion globale d'aménagement (réseau, voirie, zone humide) afin d'optimiser les usages du foncier.

Il s'agira de veiller à la qualité des aménagements et des entreprises à accueillir sur ce site.

SITE 3 / Madrid

Commune : Rumilly	
Surface totale : 1,8 hectare Surface utile : 1,7 hectare	Zonage dans le PLUiH opposable : Ux3 (zone tertiaire)

Avantages	Inconvénients
• Desserte par les réseaux • Desserte par les transports en commun et les modes actifs • Maîtrise foncière communale	• Proximité avec un secteur résidentiel • Zonage UX3 • Proximité avec la zone de captage

Le site 3 est viabilisé, et adapté pour le développement de petit activité économique, mais pouvant poser des problèmes de commercialisation.

Il s'agira néanmoins d'encadrer les vocations autorisées sur ce site afin de s'accorder avec la demande, et de veiller à la qualité des aménagements et des entreprises à accueillir (proximité de la zone de captage).

SITE 4 / Rizières

Commune : Rumilly	
Surface totale : 10 hectares Surface utile : 4,7 hectares	Zonage dans le PLUiH opposable : 1AUx1 (zone à urbaniser à vocation économique)

Avantages	Inconvénients
• Site partiellement viabilisé • Accessibilité future par les modes actifs	• Enjeux environnementaux forts • Risque inondation (PPRN) • Topographie marquée en frange ouest • Mitage fonctionnel • Présence d'un site potentiellement pollué

Le site 4 est impacté par de nombreux enjeux et aléas, pouvant conditionner l'aménagement du secteur (zones humides, pollution). Ce site pourrait néanmoins faire l'objet de mesures de compensation.

SITE 5 / ZAE Les Prailles

Commune : Marcellaz-Albanais	
Surface totale : 4,9 hectares Surface utile : 1,7 hectare	Zonage dans le PLUiH opposable : 1AUx2 (zone mixte à dominante artisanale)

Avantages	Inconvénients
• Topographie • Desserte par les transports en commun • Accessibilité future par les modes actifs	• Enjeux écologiques forts

Le site 5 est sans intérêt majeur pour le développement d'activités économiques (peu de potentiel foncier, enjeux écologiques). Les études de faisabilité montrent que l'opération serait peu rentable économiquement sur ce site.

SITE 6 / ZAE Vers Uaz

Commune : Vallières-sur-Fier	
Surface totale : 12 hectares Surface utile : 10,7 hectares	Zonage dans le PLUiH opposable : 1AUx2 (zone mixte à dominante artisanale)

Avantages	Inconvénients
• Topographie peu contraignante : un léger relief permet d'isoler la zone du secteur résidentiel • Desserte par les transports en commun	• Enjeux écologiques : présence d'une zone humide au Nord-Est du site • Eventuels conflits d'usage avec le complexe sportif et les mobilités douces (piétons/cycles) à vocation de promenade

Le développement du **site 6** est une opportunité de densifier et requalifier la zone d'activités de Rumilly Nord, concernée par un processus de rétention foncière, la présence de dents creuses et des voiries existantes.

Le périmètre pourrait également être élargi vers l'est.

SITE 7 / ZAE La Croix

Commune : Hauteville-sur-Fier	
Surface totale : 2,2 hectares Surface utile : 1,6 hectare	Zonage dans le PLUiH opposable : 1AUx2 (zone mixte à dominante artisanale)

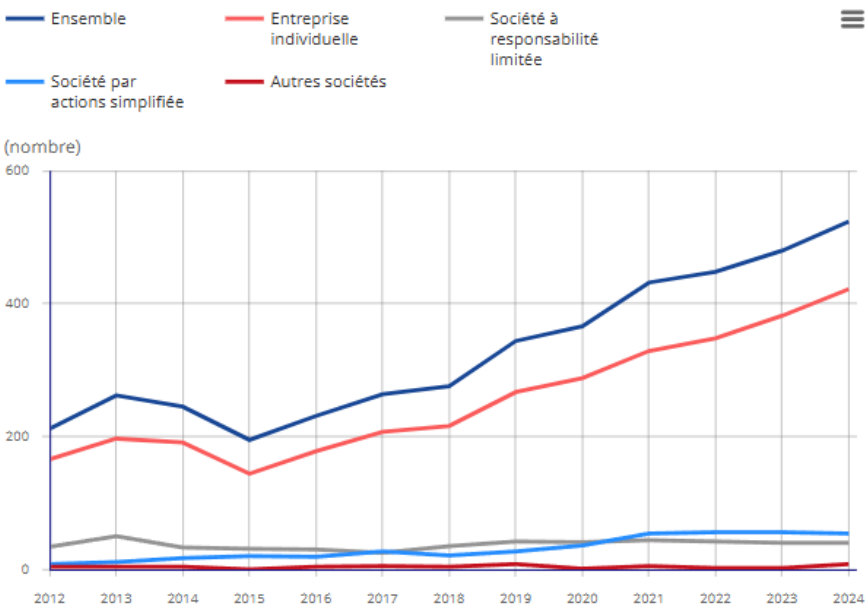
Avantages	Inconvénients
• Desserte par les transports en commun	• Topographie marquée • Morphologie contraignante • Enjeux environnementaux • Proximité de l'habitat

Le site 7 présente des contraintes d'aménagement, qui n'en fait pas un secteur privilégié pour le développement économique.

I.3.5. La création d'entreprises

Secteur d'activité	Entreprises créées (Nombre)	Dont Entreprise individuelle (%)	Dont Société à responsabilité limitée (%)	Dont Société par actions simplifiée (%)	Dont Autres sociétés (%)
Ensemble	**524**	**80,5**	**7,6**	**10,3**	**1,5**
Industrie manufacturière, industries extractives et autres	51	78,4	7,8	11,8	2,0
Construction	67	74,6	13,4	6,0	6,0
Commerce de gros et de détail, transports, hébergement et restauration	127	80,3	5,5	14,2	0,0
Information et communication	26	92,3	7,7	0,0	0,0
Activités financières et d'assurance	11	45,5	18,2	27,3	9,1
Activités immobilières	18	50,0	22,2	27,8	0,0
Activités spécialisées, scientifiques et techniques et activités de services administratifs et de soutien	112	82,1	3,6	13,4	0,9
Administration publique, enseignement, santé humaine et action sociale	51	86,3	7,8	3,9	2,0
Arts, divertissement et loisirs ; autres activités de services ; activités des ménages, des organismes et organisations extraterritoriaux	61	91,8	6,6	1,6	0,0

Créations d'entreprises par secteur d'activité et forme légale en 2024 – Source : INSEE



Evolution des créations d'entreprises – Sources : INSEE

Le territoire recense un nombre d'entreprise qui poursuit une croissance continue depuis 2015. Néanmoins cette évolution est majoritairement due au développement des entreprises individuelles (micro-entreprises, auto-entrepreneurs), qui représentent 80% des entreprises créées en 2024.

Les secteurs du BTP et des services aux entreprises sont les plus représentés parmi les créations d'entreprises. Cette dynamique s'explique notamment par les avantages fiscaux dont peuvent bénéficier les auto-entrepreneurs détenant des entreprises individuelles créées sous ce statut.

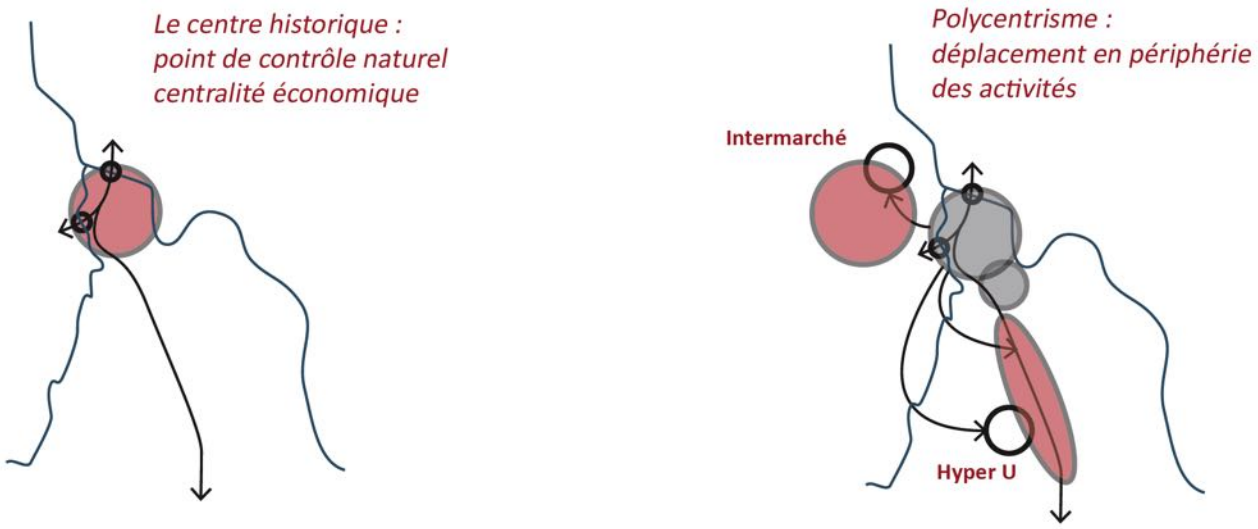
I.3.6. Les commerces

L'activité commerciale à Rumilly

Le centre historique de Rumilly accueille encore une offre variée de commerces et de services à la personne.

Toutefois, le développement marqué des zones d'activités périphériques sur ces dernières années concerne également l'activité commerciale, qui a progressivement migré du centre vers la périphérie du territoire, afin de bénéficier d'opportunités foncières avantageuses et de la proximité des infrastructures routières. Cela s'est notamment observé avec l'implantation de centres commerciaux et grandes surfaces au sein des zones d'activités, telles qu'Hyper U au Sud, et Intermarché au Nord de Rumilly, amorçant cette transformation.

De fait, le centre de gravité économique s'est progressivement déporté vers la périphérie, faisant aujourd'hui de Rumilly une commune polycentrique.



De centralité historique à polycentrisme sur la commune de Rumilly – Source : Cittanova

Cette dynamique n'est pas sans impacts pour la vitalité commerciale du centre-ville de Rumilly, qui, par cet éclatement de l'activité commerciale, a connu un abandon progressif du centre-ancien et une transformation du profil des commerces.

Les commerces de bouche tendent à se raréfier, en nombre comme en diversité, directement impactés par les aires de chalandises élargies des grandes surfaces. De plus, les commerces spécialisés se multiplient dans les zones d'activités, bénéficiant des flux générés par les grandes surfaces alimentaires et impactant directement la vitalité des commerces du centre-ville.

Le commerce dans le centre ancien

La ville-centre de Rumilly concentre encore une offre de proximité relativement variée (commerces de bouche, pharmacies, services à la personne, etc.). Néanmoins, l'activité commerciale est en recul au profit des zones d'activités périphériques. S'observe aussi une multiplication des banques, assurances et agences immobilières, prenant le pas sur les commerces de première nécessité, et impactant le tissu urbain et le dynamisme du centre-ville.

Les commerces et services dans le centre-ville de Rumilly

Les commerces de proximité de la place Croisollet (gauche) et de la Rue Charles de Gaulle (droite)

Depuis quelques années, le centre ancien de Rumilly est impacté par une dévitalisation commerciale relativement marquée. Les cas de vacance se multiplient, du fait de facteurs multiples :

- **Des difficultés liées à la transmission** : de nombreux commerces ferment sans être repris ou se délocalisent en périphérie, ce qui juxtapose des phénomènes de vacance résidentielle et commerciale dans certains bâtiments du centre historique.
- **Une concurrence accrue** : les secteurs de passage et de forte fréquentation ne sont plus les mêmes, et bénéficient principalement à l'avenue Gantin et au Boulevard de l'Europe. Les zones commerciales et les grandes enseignes implantées en périphérie sont plus attractives pour la clientèle.

- **Des commerces vieillissants et qui ne sont plus adaptés à l'activité commerciale** : une grande partie des cellules commerciales du centre ancien sont étroites (30-40 m^2), ce qui constitue une contrainte pour leur mise aux normes. De plus, elles sont souvent mono-orientées et assez disséminées, créant une rupture entre la Place d'Armes et le centre ancien.

La vacance commerciale dans le centre ancien de Rumilly : rue du Pont Neuf (gauche) ; place Grenette (droite)

Multiplication des banques et agences immobilières dans le centre-ville - Place d'Armes, Rumilly

Afin de répondre à ce phénomène de dévitalisation, des réflexions ont été menées sur le développement des aménagements piétons du centre-ville, le renouvellement urbain de sites inutilisés pour y déployer une nouvelle offre de proximité. Il s'agit aussi de veiller à limiter la concurrence entre les grandes enseignes qui s'implantent en périphérie et les commerces du centre-ville.

Le commerce dans les secteurs d'implantation périphérique

Le paysage de la périphérie de Rumilly est aujourd'hui nettement marqué par l'activité industrielle mais aussi commerciale.

Les entrées Sud et Nord de Rumilly montrent un fort étalement des zones d'activités depuis les années 2000, notamment le long du boulevard de l'Europe et de la rue René Cassin.

Elles accueillent aujourd'hui une diversité de moyennes et grandes surfaces spécialisées, qui s'accompagnent d'une offre variée de services aux professionnels comme aux particuliers, impactant la dynamique commerciale du centre-ville.

Les commerces et services dans la zone commerciale Sud de Rumilly

Evolution du secteur d'implantation périphérique le long de l'axe René Cassin entre 2000 et 2023

Evolution du secteur d'implantation périphérique de Rumilly Nord entre 2000 et en 2023

L'activité commerciale dans les centralités de proximité

Outre la ville-centre de Rumilly, la communauté de communes Rumilly Terre de Savoie dispose d'une offre de proximité très ponctuelle et dispersée.

Le SCoT identifie 5 autres centralités de proximité sur le territoire, correspondant au centre des communes de :

- Hauteville-sur-Fier
- Marcelaz-Albanais
- Sales
- Vallières-sur-Fier
- Vaulx

On retrouve notamment quelques restaurants et commerces de bouche à Vaulx, Hauteville-sur-Fier et Vallières-sur Fier.

L'offre de proximité à Vaulx, Hauteville-sur-Fier et Vallières-sur-Fier

La commune de Vallières-sur-Fier présente une offre plus diversifiée et regroupée (boulangerie, boucherie, pharmacie, etc.), du fait de sa localisation stratégique sur un axe fréquenté, contribuant au dynamisme local.

Pour les autres communes de la communauté de communes Rumilly Terre de Savoie, au caractère plus rural, les commerces de proximité sont rares ou absents.

I.3.7. Le tourisme

En matière d'hébergement touristique, la CC Rumilly Terre de Savoie dispose d'un hôtel 3 étoiles (Marigny-Saint-Marcel) d'une capacité de 25 chambres, et d'un camping (Vallières-sur-Fier). L'hébergement non-marchand représente la majeure partie des solutions d'hébergement à vocation touristique, avec une offre de gites et chambres d'hôtes multiples, recensés par l'office de tourisme Rumilly-Albanais.

Hôtels classés (source Atout France au 1er Janvier)	2025
3 étoiles	1
Total	**1**

Campings classés (source Atout France au 1er Janvier)	2025
3 étoiles	1
Total	**1**

Les hébergements touristiques de la CC Rumilly Terre de Savoie au 1er janvier 2025

Hôtel-restaurant Blanc, Marigny-Saint-Marcel

Au regard de la taille de l'agglomération, l'offre en hébergement touristique parait relativement faible, et a de surcroit diminué depuis quelques années.

Le territoire intercommunal s'oriente principalement vers un tourisme de nature et de plein air, du fait de la diversité de ses paysages : montagnes, plaines, gorges et rivières. Il bénéficie de panoramas sur le Pays de l'Albanais et les massifs environnants (Aravis, Bauges, Mont-Blanc).

Vue sur l'Albanais depuis la Croix de Chavanne, Vallières-sur-Fier – Source : rumilly-tourisme.com

I.3.12. Agriculture

Se reporter à l'état initial de l'environnement (Tome 2).

I.3.13. Exploitation forestière

Le territoire fait partie de la phytorégion des Plaines et Collines, dans la région forestière de l'Avant Pays de l'Entre Jura et Savoie. Le Massif du Clergeron est dans la sous-écorégion du premier plateau du Jura tandis que le reste du territoire est dans la sous-écorégion des Plaines et Piémonts Alpins.

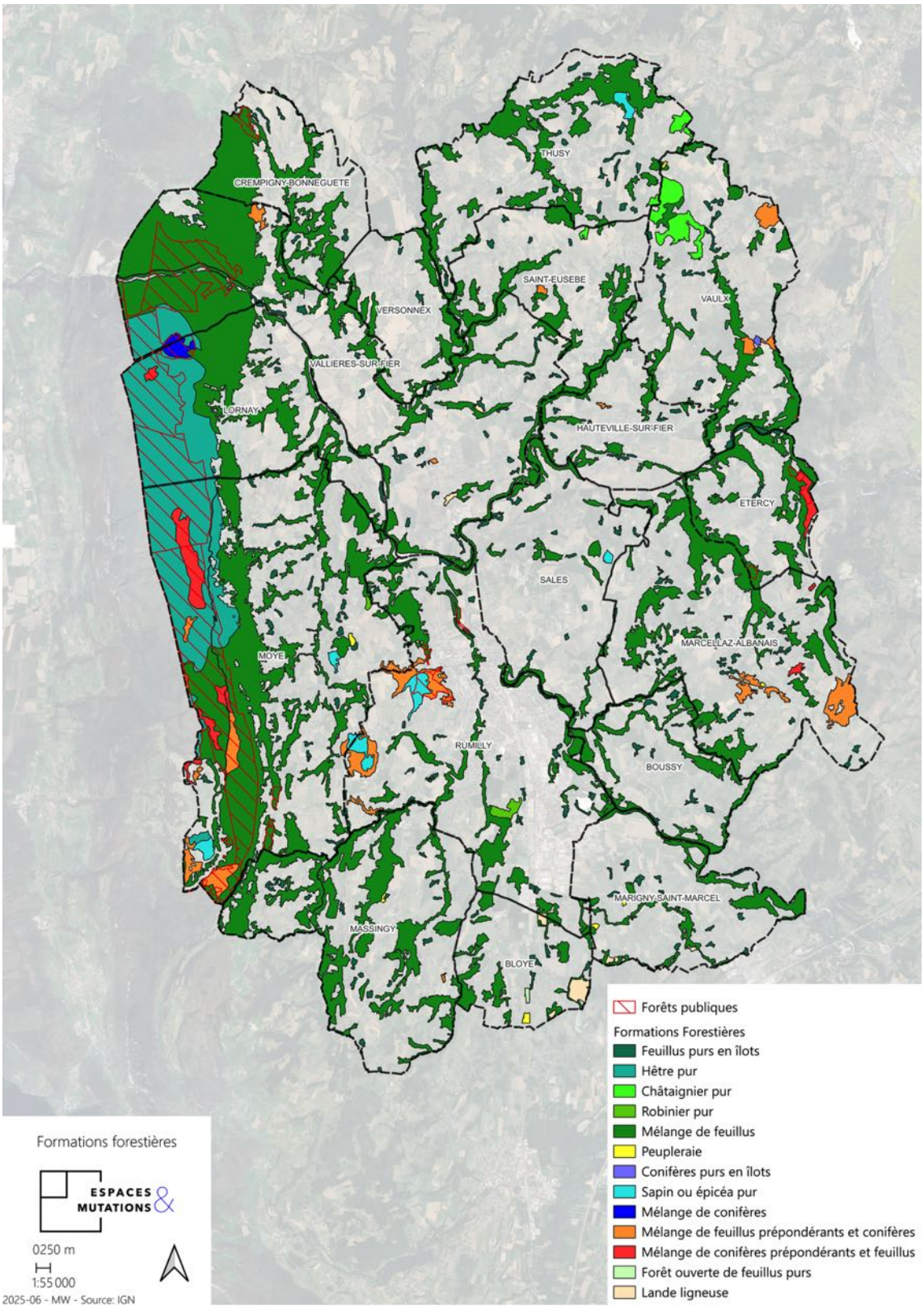
La majorité des espaces boisés sont constitués le long des cordons rivulaires, sur des secteurs fortement accidentés et peu enclins à l'exploitation forestière en dehors des extractions ponctuelles de bois de chauffage. Ces espaces boisés sont des surfaces à grandes majorités privées.

Le massif du Clergeron est quant à lui plus propice à une gestion et exploitation de ses ressources forestières. La gestion en futaie régulière est prépondérante sur ces secteurs.

Forêt publique sur le massif du Clergeron	Surface (ha)
Forêt communale de Crempigny-Bonneguête	13,7
Forêt communale de Vallières-Sur-Fier-Val-De-Fier	223,5
Forêt communale de Motz	9,2
Forêt communale de Moye	364,5
Forêt domaniale de Val-De-Fier	88,2
Forêt communale de Lornay	162,4
Forêt domaniale du Clergeon	548,6

1410,0

Typologie végétale (Massif du Clergeron)	Surface (ha)
Forêt fermée à mélange de conifères	15,9
Forêt fermée à mélange de conifères prépondérants et feuillus	57,8
Forêt fermée à mélange de feuillus	1366,1
Forêt fermée à mélange de feuillus prépondérants et conifères	55,5
Forêt fermée de feuillus purs en îlots	2,4
Forêt fermée de hêtre pur	683,8
Forêt fermée de sapin ou épicéa	8,4
Total général	**2189,8**



Carte de répartition des surfaces et essences forestière – des forêts publiques soumises au régime forestier
Source : IGN

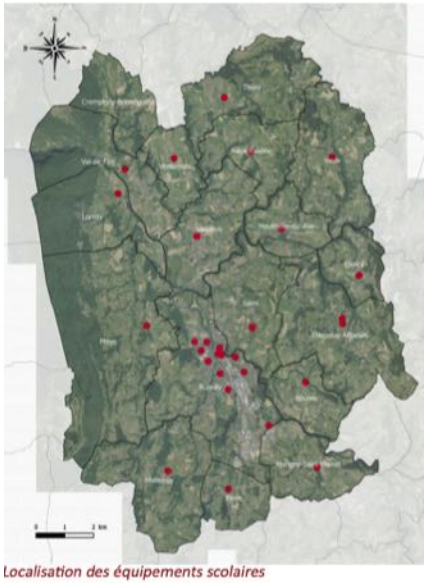
Atouts	Un massif du Clergeron avec des surfaces publiques importantes, traitées en futaie régulière, potentiel pourvoyeur de revenus pour les communes et d'emplois pour la filière forêt-bois.
Faiblesses	Foncier forestier privé morcelé entrainant des difficultés de gestion. Une majorité des espaces boisés recouvert par des EBC, entrainant des difficultés de gestion supplémentaire et une banalisation de la protection, réduisant le caractère remarquable et l'identification des certains secteurs à grande richesse/fragilité écologique.
Enjeux	Des enjeux paysagers importants liés au relief, notamment sur les coteaux du Clergeon Des enjeux environnementaux important avec une forte part des espaces boisés constitués en linéaires le long des cours d'eau, éléments importants des corridors écologiques.

Chapitre I.4 :
Équipements et réseaux

Équipements et besoins induits par la croissance démographique

Des équipements scolaires développés au regard de cette forte croissance démographique

Chaque commune de l'intercommunalité est dotée d'une école élémentaire
Il y a un regroupement pédagogique intercommunal entre les communes de Val-de-Fier et de Versonnex.
Les équipements doivent pouvoir supporter les flux de population ainsi l'école de Vaulx est agrandie.



Localisation des équipements scolaires

Groupe scolaire Privé de la Salle

Des équipements d'enseignement secondaires publics dispersés en périphérie du centre

Les établissements d'enseigne- ment secondaire sont concentrés à Rumilly.

Un projet de collège est prévu dans le sud de la commune du fait de la saturation du collège Le Clergeon (840 élèves). Le collège du Chéran a ouvert ses portes à la rentrée 2018.

Lycée profesionnel Porte des Alpes

Lycée de l'Albanais

I.4.3. Les réseaux

Pour le volet eaux usées :

- Se référer à l'état initial de l'environnement
- Se référer à la notice de présentation des annexes sanitaires.

Pour le volet eaux pluviales :

- Se référer à l'état initial de l'environnement
- Se référer à la notice de présentation des annexes sanitaires.

Pour le volet eau potable :

- Se référer à l'état initial de l'environnement
- Se référer à la notice de présentation des annexes sanitaires.

I.4.4. La gestion des déchets

Se référer à l'état initial de l'environnement

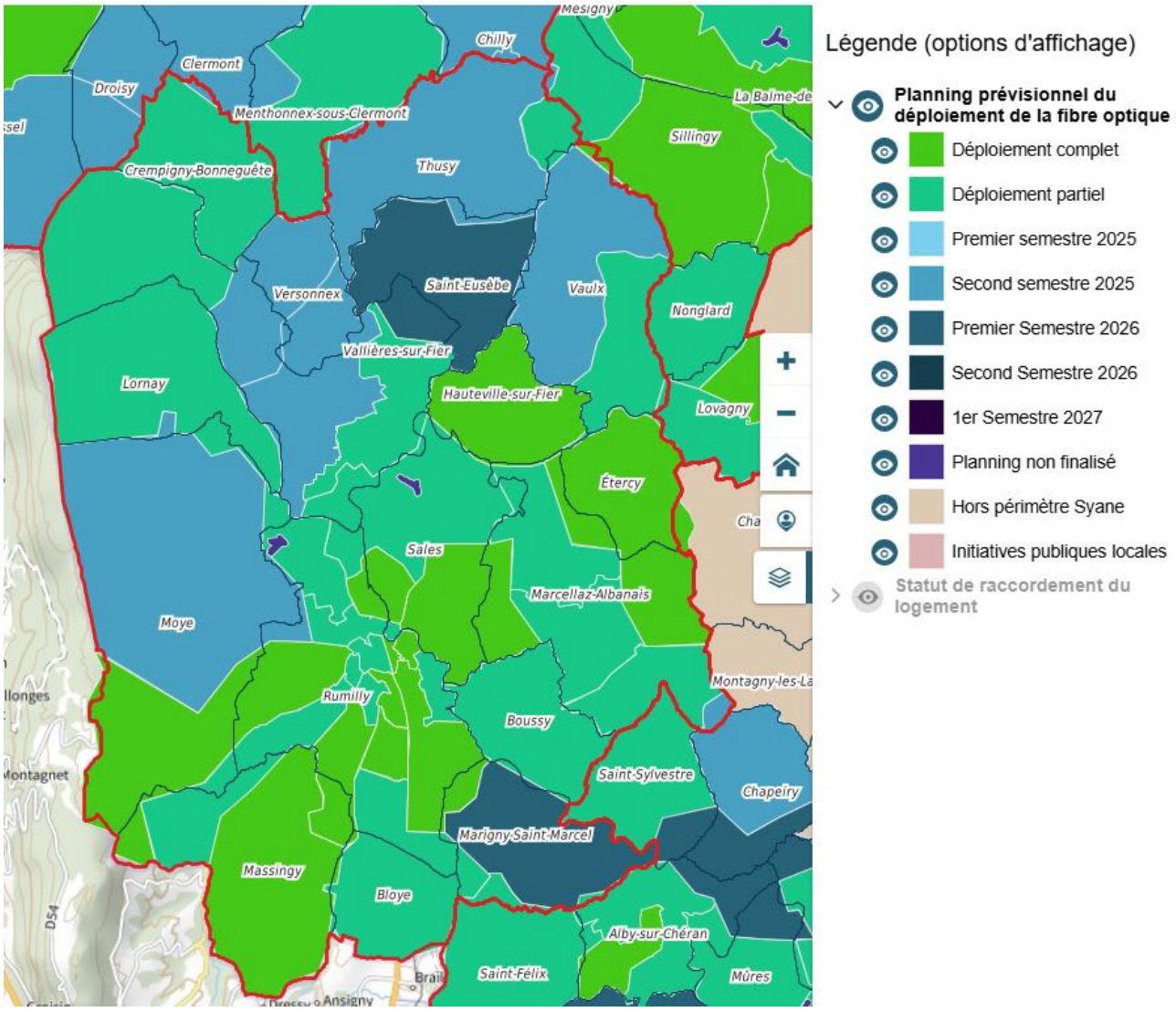
Se référer à la notice de présentation des annexes sanitaires.

I.4.5. Communication numérique

Le Schéma Directeur Territorial d'Aménagement Numérique (SDTAN) de la Haute Savoie a été élaboré, pour la Haute Savoie, en novembre 2011 par le SYANE : Syndicat d'Aménagement Numérique et d'Energie de la Haute Savoie

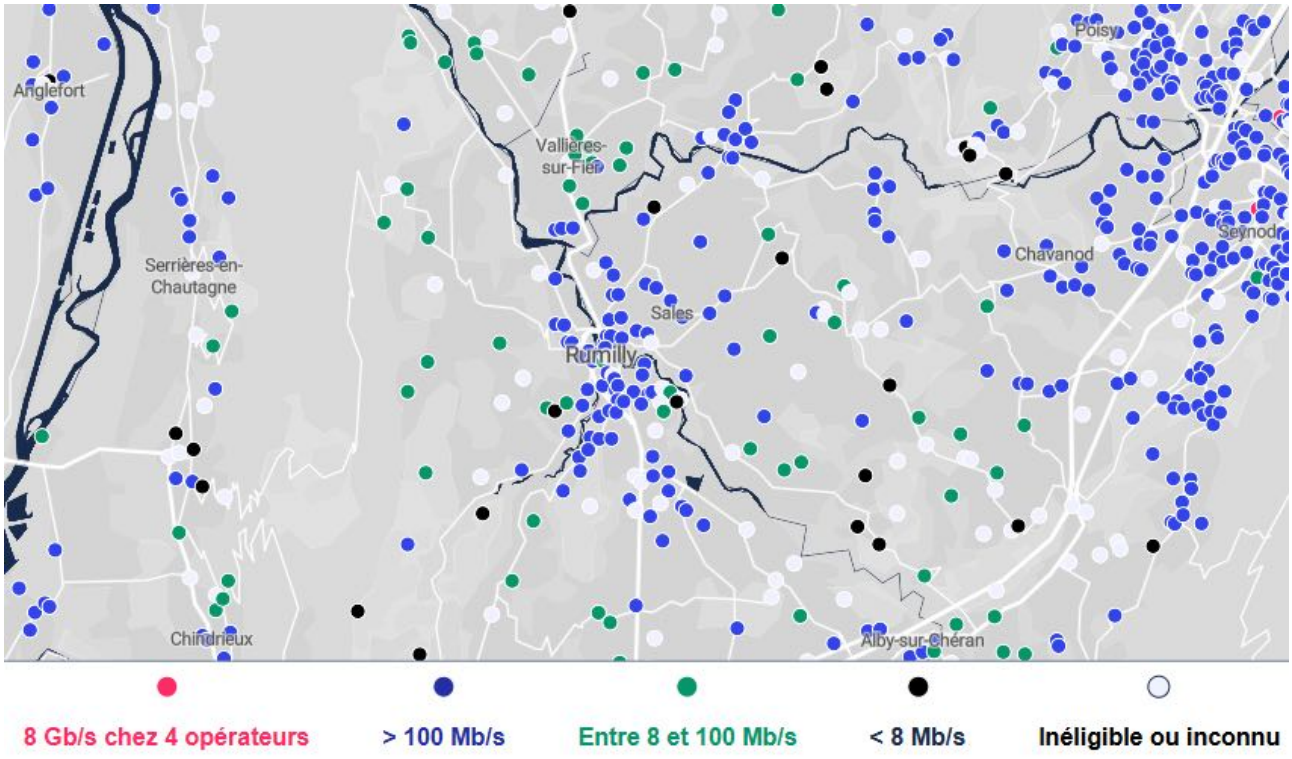
Le Plan France Très Haut Débit paru le 28 février 2013 (et remplaçant le Plan National Très Haut Débit de 2011) précise les orientations de l'Etat dans les zones les plus denses et en dehors des zones conventionnées. Il avance l'échéance du Très Haut Débit pour tous à 2022 avec une couverture intermédiaire à 2017.

En mi 2025, l'ensemble des communes ne sont pas raccordées à la fibre et à l'échelle de la communauté de commune, le déploiement n'est pas complet et devrais s'étendre jusqu'après 2027 :



Source : SYANE – Juin 2025

La carte des débits internet nous informe d'une connexion relative sur l'ensemble des communes avec une majorité des débits compris entre 8 et 100Mb/s.



Carte des débits théoriques – Source : ariase.com

Atouts	Un territoire desservi par la fibre
Faiblesses	La fibre n'est pas encore déployée sur tout le territoire et le déploiement prend du retard.
Enjeux	Anticiper le déploiement total de la fibre par la réalisation en anticipation des fourreaux de raccordement sur les nouvelles constructions.

Chapitre I.5 : Volet Mobilité du rapport de présentation

I.5.1. Introduction

Contexte

La Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie (CCRTS) est une intercommunalité se composant de 17 communes. Elle est située en Région Auvergne-Rhône-Alpes, dans le Département de la Haute-Savoie. La CCRTS a la particularité d'être limitrophe au Département de la Savoie. Elle bénéficie d'une position avantageuse, par sa proximité avec Aix-les-Bains et Annecy, mais également celle de la frontière suisse.
En 2020, le territoire comptait d'après l'Insee 32'618 habitants pour 170.8 km^2, soit une densité de 191 habitants par km^2 ; et 10'204 emplois.

L'objectif de la mission confiée à Citec par la CCRTS est d'intégrer dans le cadre de la révision du PLUi-H, approuvé le 3 février 2020, un nouveau volet mobilités. Ce volet mobilités vaudra Plan de Mobilité (PDM) et viendra réviser, actualiser et renforcer le Schéma Directeur des Déplacements et Infrastructures (SDDI), document de planification à caractère volontariste élaboré par la CCRTS en 2013.

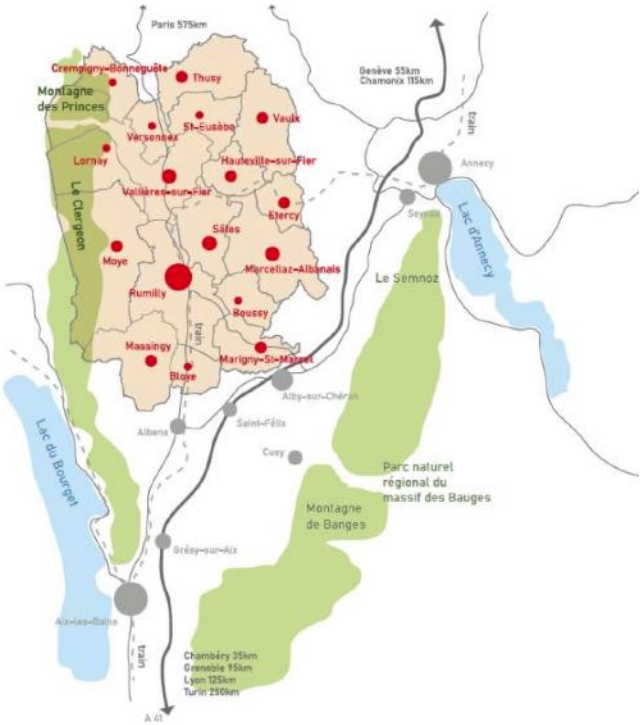


Figure 1 – Carte de situation de la Communauté de Communes Terre de Savoie (rapport d'activités 2021 de la CCRTS)

Périmètre d'étude et démarche

Le périmètre opérationnel correspond à celui de la CCRTS, l'étude aborde les territoires limitrophes pour certaines analyses de flux et de services de mobilité.
Le volet mobilités de la révision du PLUi est divisé en deux étapes :

- Étape 1 : élaboration d'un diagnostic territorial ;
- Étape 2 : Définition des orientations stratégiques.

Objectifs
Dans ce rapport d'étape, seule la phase 1 sera présentée. Le diagnostic aura pour objectifs de :

- Établir un état des lieux sur le territoire des besoins en matière de déplacements, des problématiques de mobilité et des offres de mobilité existantes.
- Réaliser le bilan du schéma directeur des déplacements et infrastructures ;
- Définir les grands enjeux pour la Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie dans le cadre de son futur PDM.

L'annexe accessibilité et le bilan environnemental lié à la mobilité sont présentés en annexe de ce document.

I.5.2. Un territoire gravitant et s'organisant autour de sa ville-centre

Une population, des emplois et équipements majoritairement concentrés sur Rumilly et dans les environs

L'armature urbaine du territoire, définie dans le cadre du SCOT de l'Albanais voté en 2005 et reprise dans le PLUi-H approuvé en 2020, répartit les communes en trois niveaux hiérarchiques, entre lesquels il existe des disparités importantes de densité de population :

- La ville-centre, autour de laquelle s'organise le territoire : Rumilly. Il s'agit de la sixième ville la plus peuplée du département avec 15'944 habitants (49% de la population totale de la CCRTS). Avec ses 8'000 emplois, elle regroupe 78% des emplois de l'intercommunalité. Ils sont répartis ainsi : 450 emplois dans le centre, 350 sur le boulevard, 2'200 emplois à Rumilly-Est et 1000 emplois pour Rumilly Sud. Son centre-ville présente une densité de population de plus de 150 habitants par hectare ;
- Les communes-bourgs : Vallières-sur-Fier (2'633 habitants et 567 emplois), Sales (2'152 habitants et 305 emplois) et Marcellaz-Albanais (1'977 habitants et 171 emplois). Elles constituent des bassins de population et d'emplois secondaires ;
- Les communes-villages : le reste des communes du territoire, moins peuplées. Parmi ces communes, trois plus importantes se distinguent (plus de 1'000 habitants) : Thusy, Hauteville-sur-Fier et Vaulx.

Tableau 1 – Caractéristiques générales du territoire (source : INSEE, 2020)

Commune	Population	Emplois	Actifs
Rumilly	15'944	7'999	7'785
Vallières-sur-Fier	2'633	567	1'352
Sales	2'152	305	1'062
Marcellaz-Albanais	1'977	171	1'037
Thusy	1'143	72	590
Hauteville-sur-Fier	1'045	99	551
Vaulx	1'044	98	558
Moye	970	64	510
Etercy	884	62	467
Massingy	869	120	441
Marigny-Saint-Marcel	696	411	353
Versonnex	643	33	333
Saint-Eusèbe	620	52	324
Bloye	587	54	298
Lornay	578	40	309
Boussy	512	38	269
Crempigny-Bonneguête	321	18	164
CC Rumilly Terre de Savoie	**32'618**	**10'204**	**16'403**

La commune de Marigny-Saint-Marcel, bien qu'elle soit classée parmi les villages en raison de la taille de sa population, accueille avec Rumilly un des secteurs économiques structurants du territoire (ZAE Rumilly Sud), qui explique qu'elle affiche le troisième plus haut niveau d'emplois de l'intercommunalité avec 411 emplois (soit 4% du total sur la CCRTS). La deuxième position est occupée par Vallières-sur-Fier qui bénéficie de la présence de la zone d'activités et de la fromagerie Chabert sur la commune.

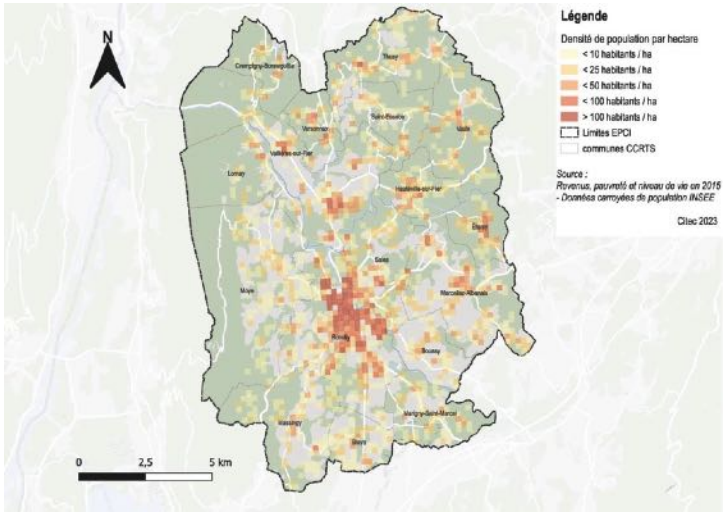
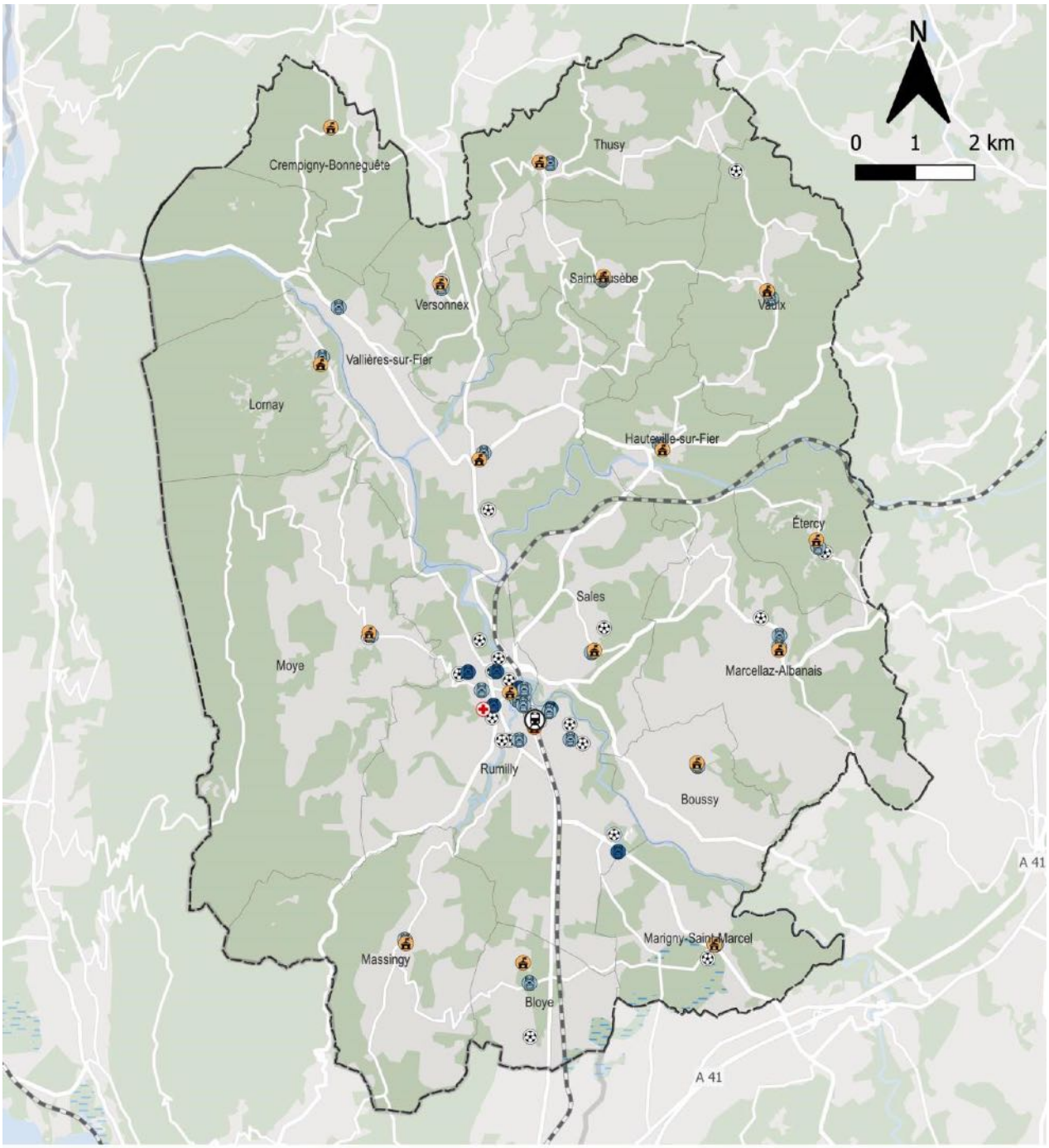


Figure 2 – Carte de densité de population (carroyage INSEE 2015)

Au-delà d'être le principal pôle d'emplois du territoire, Rumilly regroupe également la majorité des équipements et des services du territoire (hôpital, lycées, collèges, cinéma, salle de spectacles, bibliothèque, centre nautique, base de loisirs, stades, gymnases, etc.), comme on peut le constater sur la carte ci-dessous.

A ces pôles générateurs de déplacement s'ajouteront également la piscine intercommunale dont la construction est prévue à proximité du plan d'eau.



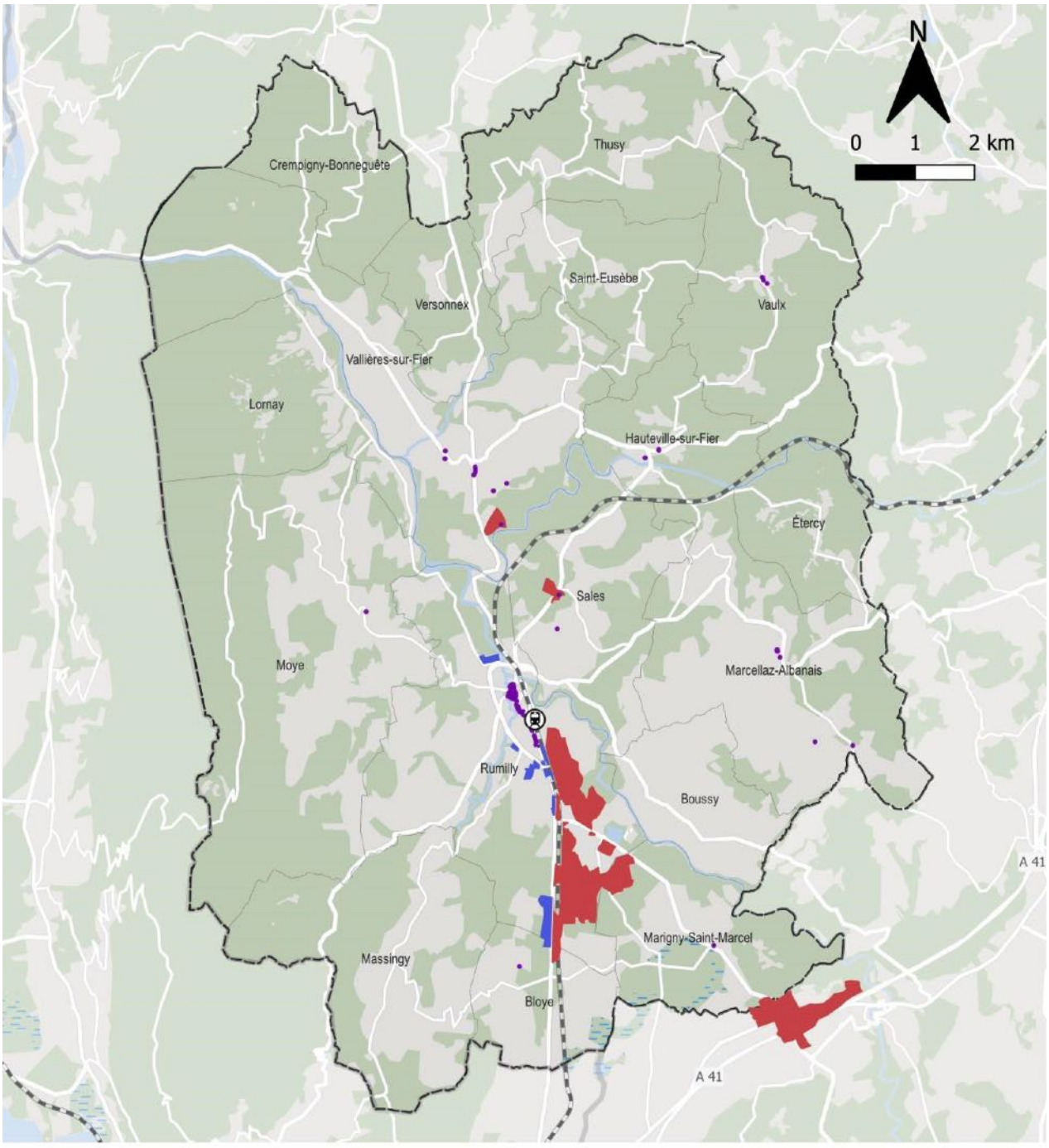
Légende

- Etablissements hospitaliers
- Communauté de communes
- Mairies
- Collèges et lycées
- Ecoles maternelles et primaires
- Equipements sportifs et de loisirs
- Gare de Rumilly
- Voie ferrée
- Communes CCRTS
- Limites EPCI

Sources :
OpenstreetMap, 2023
Géoportail, 2023
Base permanente des équipements SIRUS - INSEE, 2021

Citec 2023

Figure 3 – Localisation des principaux services tertiaires et détermination des pôles majeurs du territoire



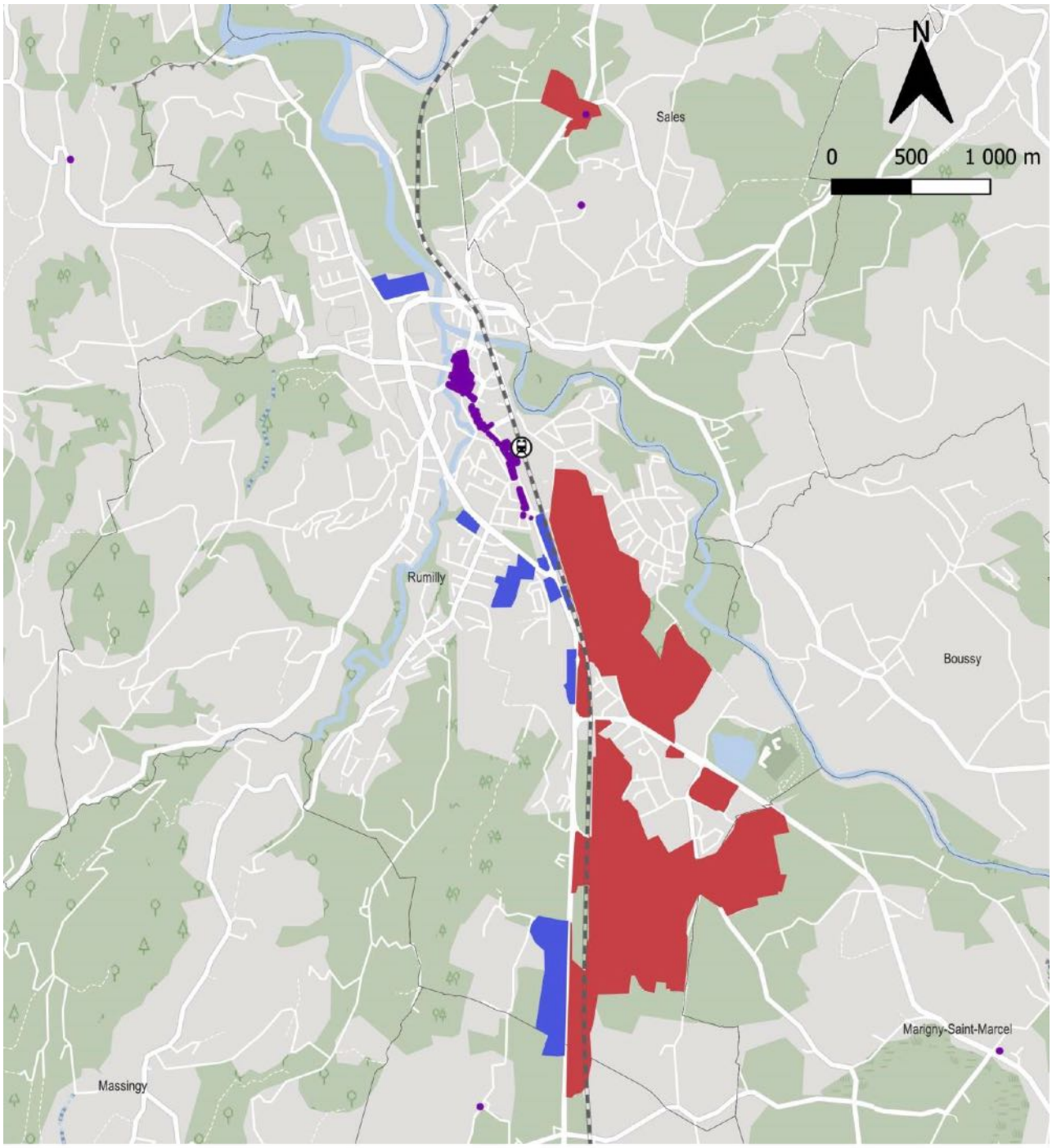
Légende

- Commerces de proximité
- Zones d'activités économiques
- Zones commerciales
- Commerces de proximité
- Gare de Rumilly
- Voie ferrée
- Communes CCRTS
- Limites EPCI

Sources :
OpenstreetMap, 2023
Géoportail, 2023
Base permanente des équipements SIRUS - INSEE, 2021

Citec 2023

Figure 4 – Localisation des pôles d'activité économique et commerciale du territoire communautaire



Légende

- Commerces de proximité
- Zones d'activités économiques
- Zones commerciales
- Commerces de proximité
- Gare de Rumilly
- Voie ferrée
- Communes CCRTS

Sources :
OpenstreetMap, 2023
Géoportail, 2023
Base permanente des équipements SIRUS - INSEE, 2021

Citec 2023

Figure 5 – Localisation des pôles d'activité économique et commerciale sur la commune de Rumilly et ses environs

La majorité des activités commerciales et tertiaires se répartissent de la manière suivante :

- 140 commerces et 55 services de proximité concentrés en centre-ville de Rumilly, dont le linéaire commercial a été redéfini dans le PLUi afin de limiter son expansion ;
- En périphérie :
  - 2 zones commerciales au nord-ouest (faisant l'objet d'un projet de reconfiguration en cours) et au sud-ouest de la commune ;
  - 1 zone d'activité tertiaire de 4 hectares au sud : l'Ecoparc de Madrid.

Le territoire de la communauté de communes Rumilly Terre de Savoie compte également 3 zones d'activités économiques (ZAE), pôles périphériques, qui représentent au total 305 hectares :

- la ZAE Rumilly Nord : elle regroupe la zone de Vers Uaz à Vallières-sur-Fier, et une seconde zone située route d'Hauteville à Sales ;
- la ZAE Rumilly Est : il s'agit du berceau des activités industrielles historiques et d'entreprises telles que Tefal, Nestlé ou Vulli. Elle comprend les zones des Granges et de la Rizière ;
- la ZAE Rumilly Sud : elle se développe en continu depuis plusieurs années et regroupe les zones des Pérouses, des Marais, de Balvay et du Pressoir (ces deux dernières en cours de développement).

Des déplacements pour la plupart en lien avec Rumilly et les agglomérations voisines, en particulier Annecy

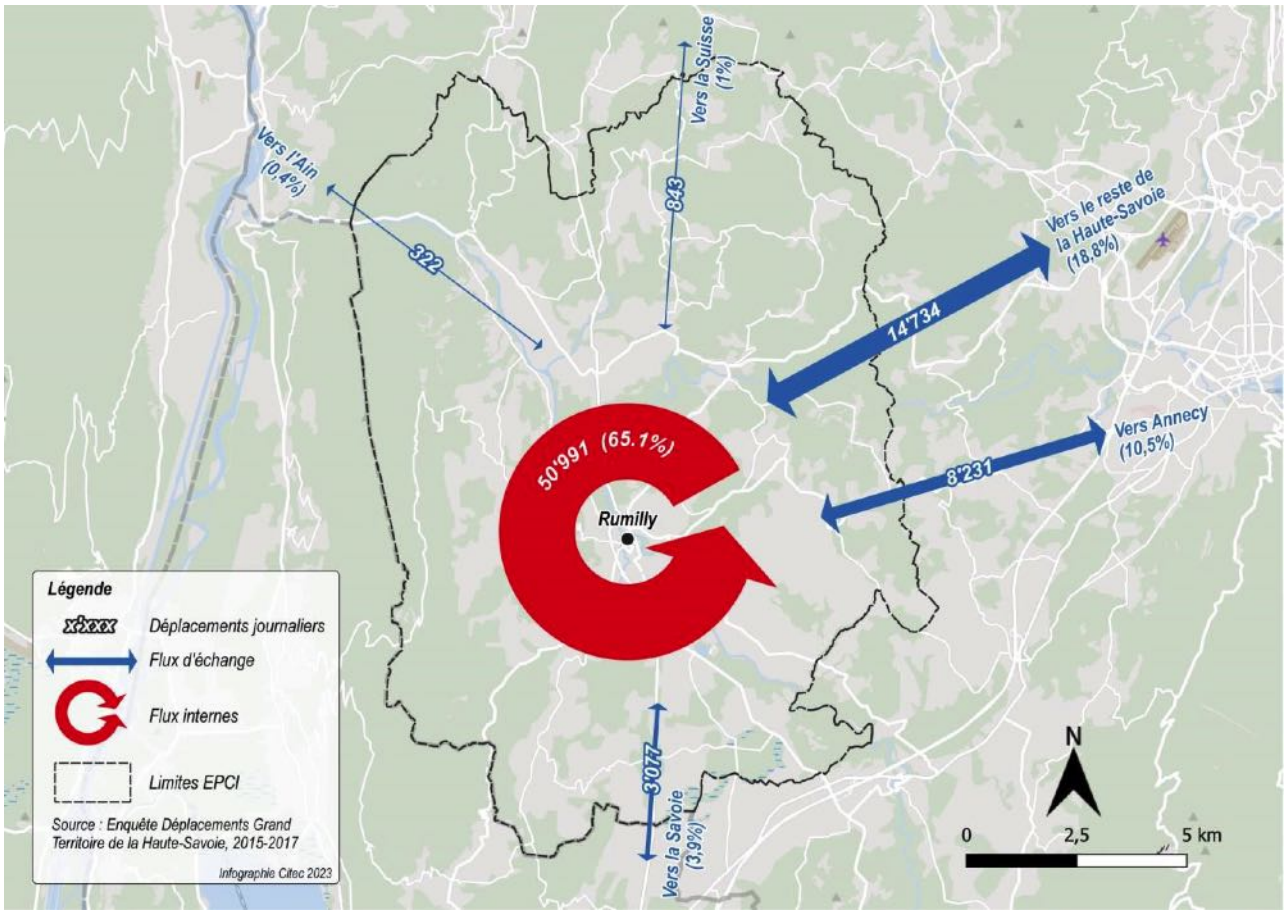


Figure 6 – Principaux flux d'échange et internes journaliers à l'échelle de la Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie

La figure ci-dessus recense les principaux flux, d'échange et internes, en lien avec la Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie. Cette carte se base sur l'enquête déplacement Grand Territoire de la Haute-Savoie menée entre 2015 et 2017.
On constate qu'une grande partie des déplacements d'échanges s'effectuent entre la

Communauté de Communes et les autres communes du Département de la Haute Savoie (22'965 au total), et particulièrement Annecy (8'231). Une partie des déplacements se fait en échange avec la Savoie (3'077), mais également avec la Suisse (843) et l'Ain (322).
Parmi ces 27'207 déplacements en échange avec le territoire, 16'428 ont lieu en échange avec Rumilly (soit 60%), dont 4'766 entre Rumilly et Annecy (soit 17,5%). La commune a donc un rayonnement non négligeable à l'échelle des bassins de vie qui l'entourent

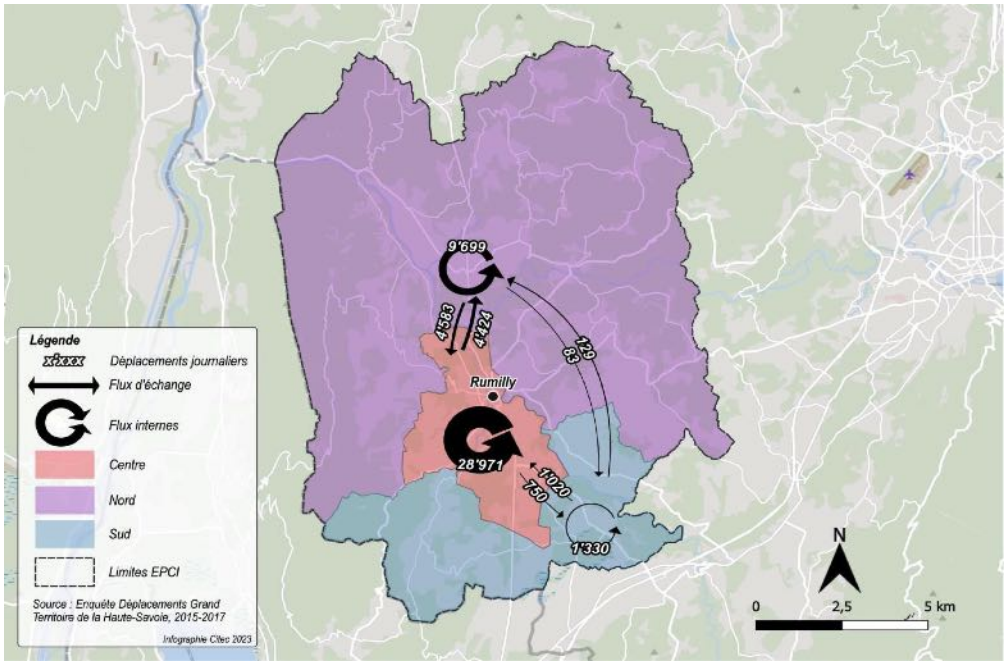


Figure 7 – Flux internes et d'échange entre les différentes zones de la Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie

Mais le rayonnement de Rumilly s'applique également à l'échelle du territoire communautaire, comme la seconde carte l'illustre bien.

La structure des déplacements et les besoins de mobilité d'échanges avec Rumilly qu'elle montre bien le rôle d'attracteur majeur que joue la ville à l'échelle du territoire. Les cartes de flux des déplacements domicile-travail ci-dessous confirme cela, avec la convergence des principaux flux entrants et internes vers Rumilly.

En effet, Les flux internes s'organisent majoritairement autour de Rumilly, en raison de la forte proportion d'emplois de la ville-centre par rapport aux autres communes du territoire. Les flux entrants sont moins nombreux mais sont pour les principaux (audessus de 50 personnes) tous en direction de Rumilly. Ils proviennent en premier lieu d'Annecy, mais également des communes situées au sud du territoire communautaire : Saint-Félix, Aix-les-Bains, Entrelacs, Chambéry Alby-sur-Chéran, etc.

Les mobilités professionnelles impliquent également des besoins au sein même de Rumilly : une partie des personnes venant travailler sur la commune vont générer des déplacements sur cette dernière (motif achats, loisirs, etc.). Au total, ce sont 50'834 déplacements par jour réalisés depuis ou vers la commune de Rumilly, soit environ 65% de l'ensemble des déplacements.
A noter que sur le territoire, 3'955 de actifs (24%) travaillent dans leur commune de résidence, dont 2'865 personnes sur Rumilly (soit près de 37% des actifs de la commune). Les flux de mobilité professionnelle internes aux communes de Vallières sur-Fier, Sales, Marcellaz-Albanais et Vaulx ne sont pas négligeables (100 à 200 personnes). Il s'agit sans surprise pour les trois premières des communes-bourgs du territoire, qui sont, tel qu'évoqué précédemment, des bassins de population et d'emplois secondaires.

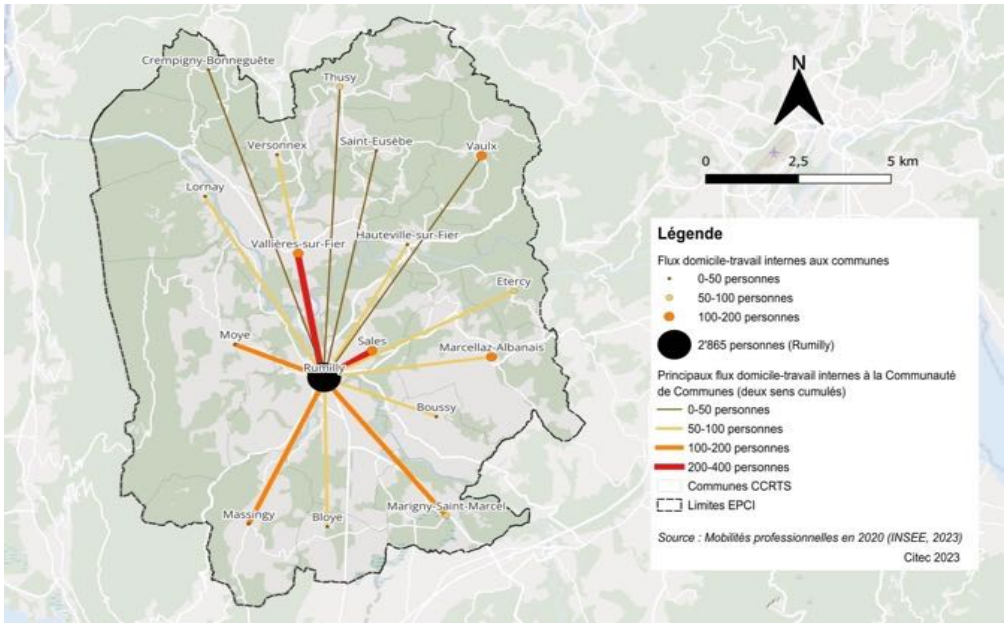


Figure 8 – Flux domicile-travail internes à la Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie

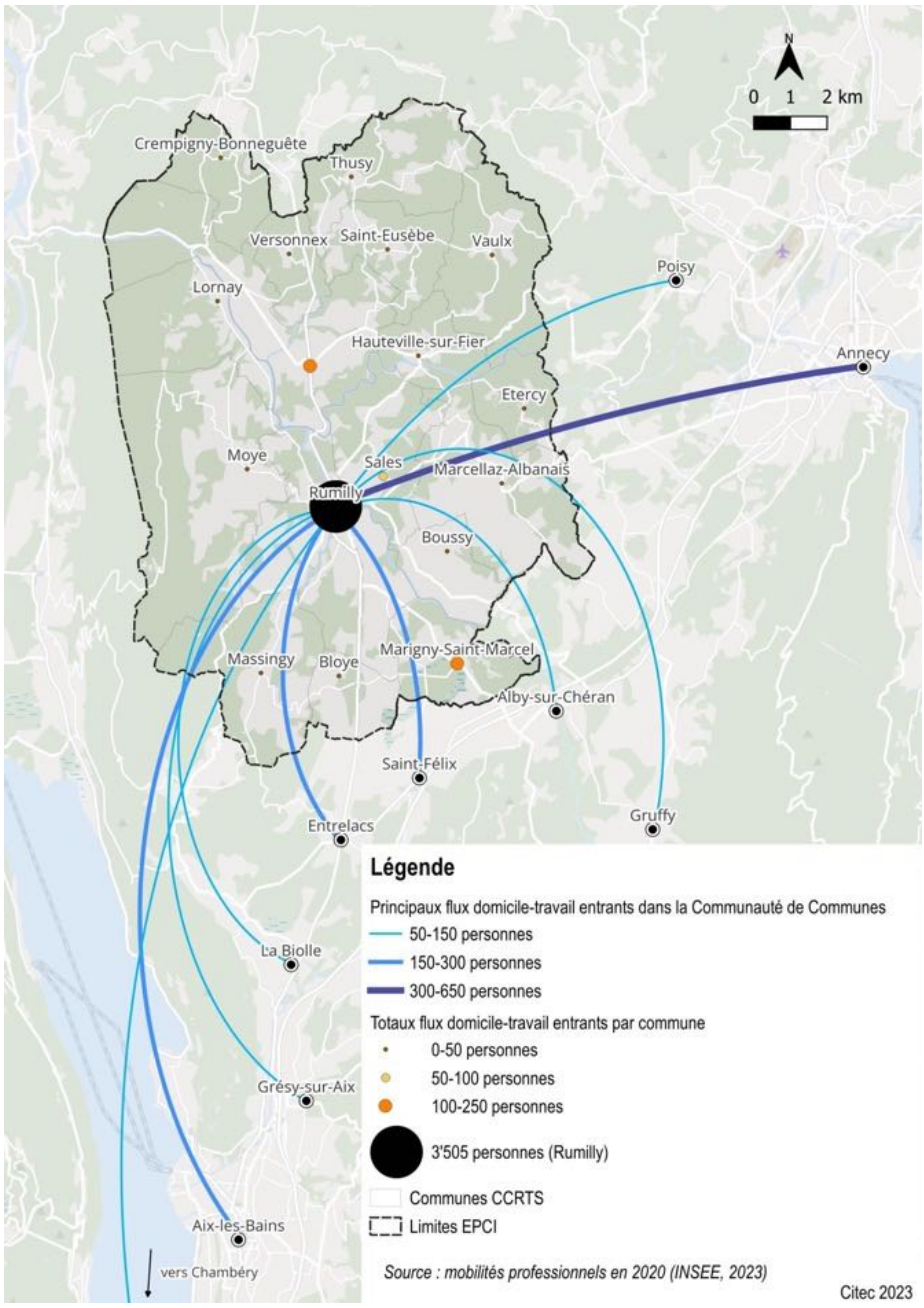


Figure 9 – Flux domicile-travail entrants dans la Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie

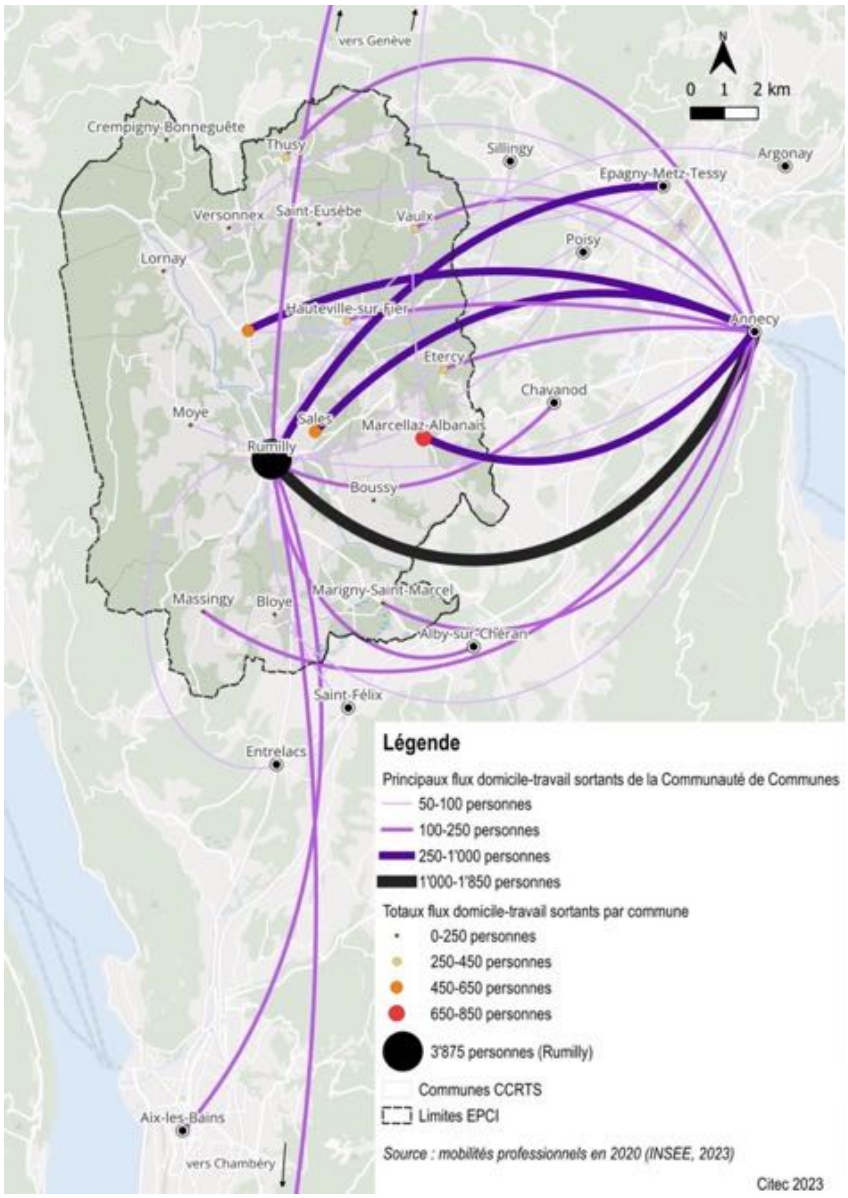


Figure 10 – Flux domicile-travail sortants de la Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie

I.5.3. L'emprise de la voiture sur le territoire

Une prédominance de la voiture dans les déplacements …

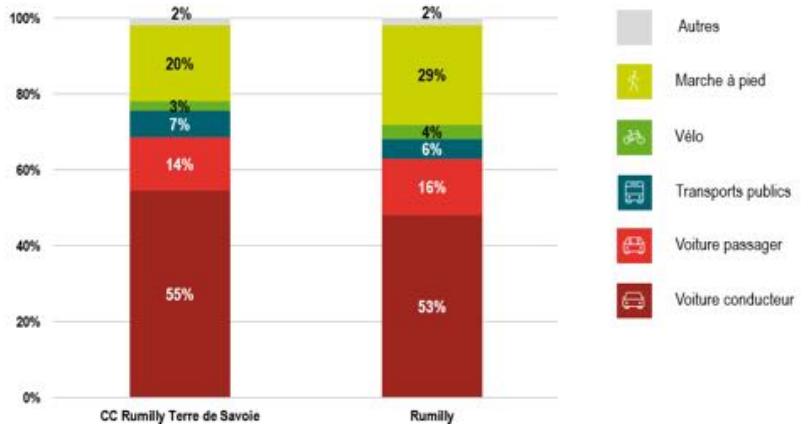


Figure 11 –Parts modales des déplacements dans la Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie (EDGT Haute-Savoie 2015 - 2017 ; données de fréquentation J'ybus 2023)

Les déplacements sont marqués par une **forte dépendance à la voiture** (69% de part modale en comptabilisant le covoiturage). Cela s'explique par plusieurs facteurs :

- **Des distances de déplacements assez propices à son usage** (30% des déplacements font plus de 10 kilomètres) ;
- Le **manque d'alternatives** pour les échanges avec les communes (partie ouest du territoire notamment) non desservies par les transports collectifs ;
- Une **faible densité** dans certains secteurs qui rend le développement de l'offre de transports collectifs peu pertinente et soutenable pour l'intercommunalité ;
- Un **maillage cyclable du territoire encore à développer.**

Malgré cette importante part de la voiture, l'usage des modes actifs n'est pas négligeable avec **20% de part modale pour la marche et 3% pour le vélo**.

Le nombre de voyages journaliers J'ybus disponible sur les mois de janvier à octobre 2023 a été intégré au nombre de déplacements en transports collectifs de l'EDGT 2015-2017 pour prendre en compte l'impact du développement du réseau J'ybus sur la part modale (+2% à l'échelle de l'intercommunalité et +3% à l'échelle de Rumilly).

… facilitée par le maillage routier …

Un maillage routier dense et structuré …

Le territoire de la Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie se situe à proximité de plusieurs axes autoroutiers majeurs de la Région Auvergne-Rhône-Alpes :

- **L'A40 au nord**, rejoignant les agglomérations de Genève à l'est et de Bourg-en-Bresse à l'ouest ;
- **L'A41 au sud**, axe nord-sud qui permet de se diriger vers Genève et Aix-les-Bains, et de poursuivre par l'A43 en direction de Lyon ou Chambéry.
- Les échangeurs autoroutiers principaux desservant le territoire sont les suivants :
- Au sud : les échangeurs de n°15 « Rumilly » à Alby-sur-Chéran, n°15.1 « Seynod Sud » et n°14 « Aix-les-Bains Nord ».
- Au nord : l'échangeur n°11 de l'A40.

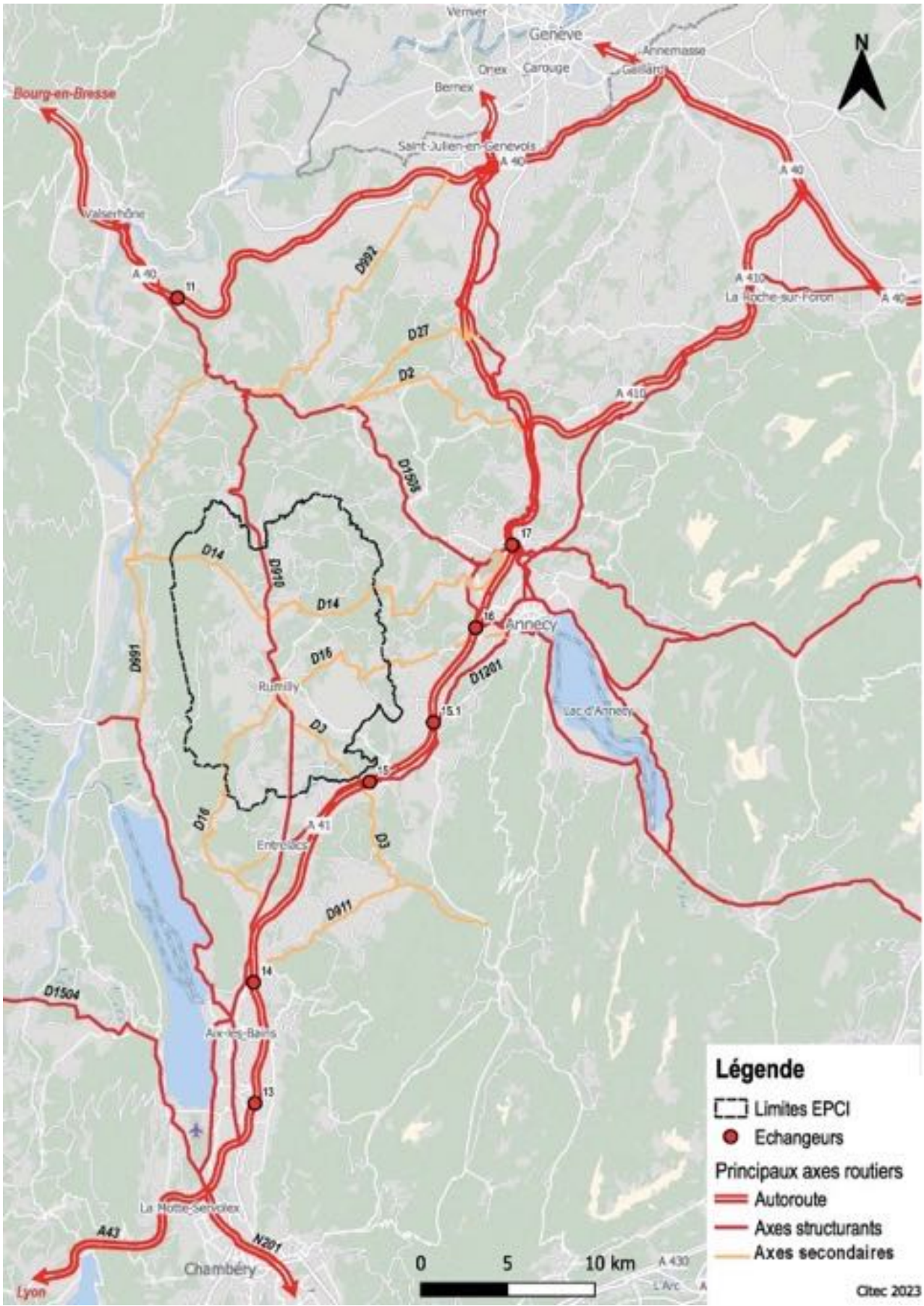


Figure 12 –Réseau routier structurant à une échelle élargie

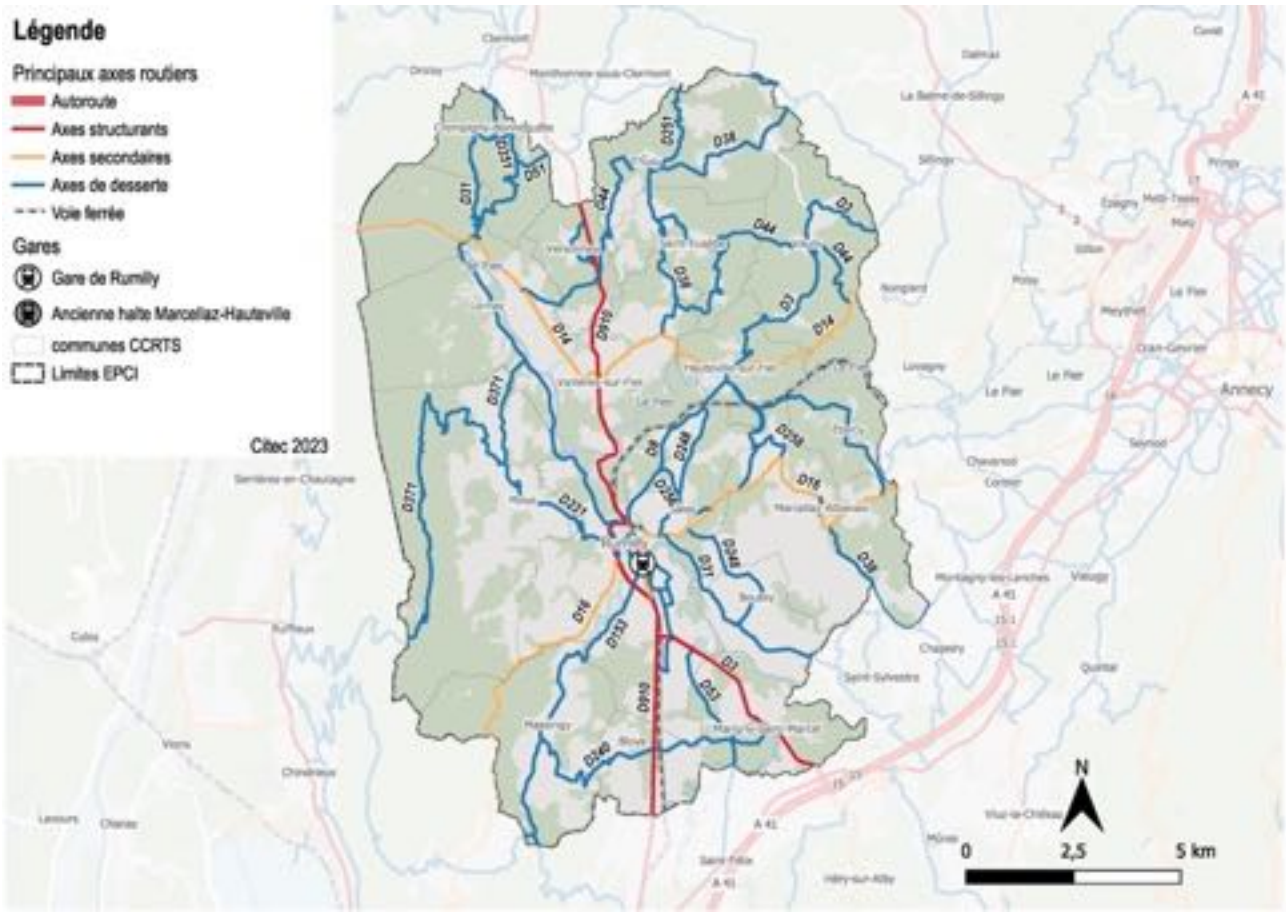


Figure 13 –Hiérarchie du réseau routier à l'échelle de la CC Rumilly Terre de Savoie

Le réseau routier se structure en trois niveaux distincts d'axes principaux, auxquels vient s'ajouter un réseau de desserte plus fine.
La route départementale RD910, axe Nord/Sud formant un contournement routier du centre-ville de Rumilly par l'ouest via les boulevards de l'Europe et Louis Dagand, est structurant. Elle joue le rôle de colonne vertébrale du territoire.
Grâce aux RD910, RD3 et RD38 dans une moindre mesure, le territoire bénéficie d'un accès quasi-direct à l'autoroute A41 au sud. La RD910 permet également de relier le nord du territoire à l'A40.
Le niveau secondaire est composé des routes départementales RD14 et RD16, mais également de l'axe Nord/Sud permettant de traverser le centre-ville de Rumilly (rue René Cassin, avenue Gantin, rue de l'Annexion, rue du Pont Neuf et rue Joseph Béard).
Le troisième niveau regroupe une majorité des routes départementales restantes desservant le territoire et des axes communaux principaux permettant de desservir l'hypercentre de Rumilly, la ZAE Rumilly Est (avenue des Alpes, route de la Fuly, rues de l'Artisanat, des Glières et du Mont Blanc) et la ZAE Rumilly Sud (rue de Madrid et avenue de l'Arcalod).

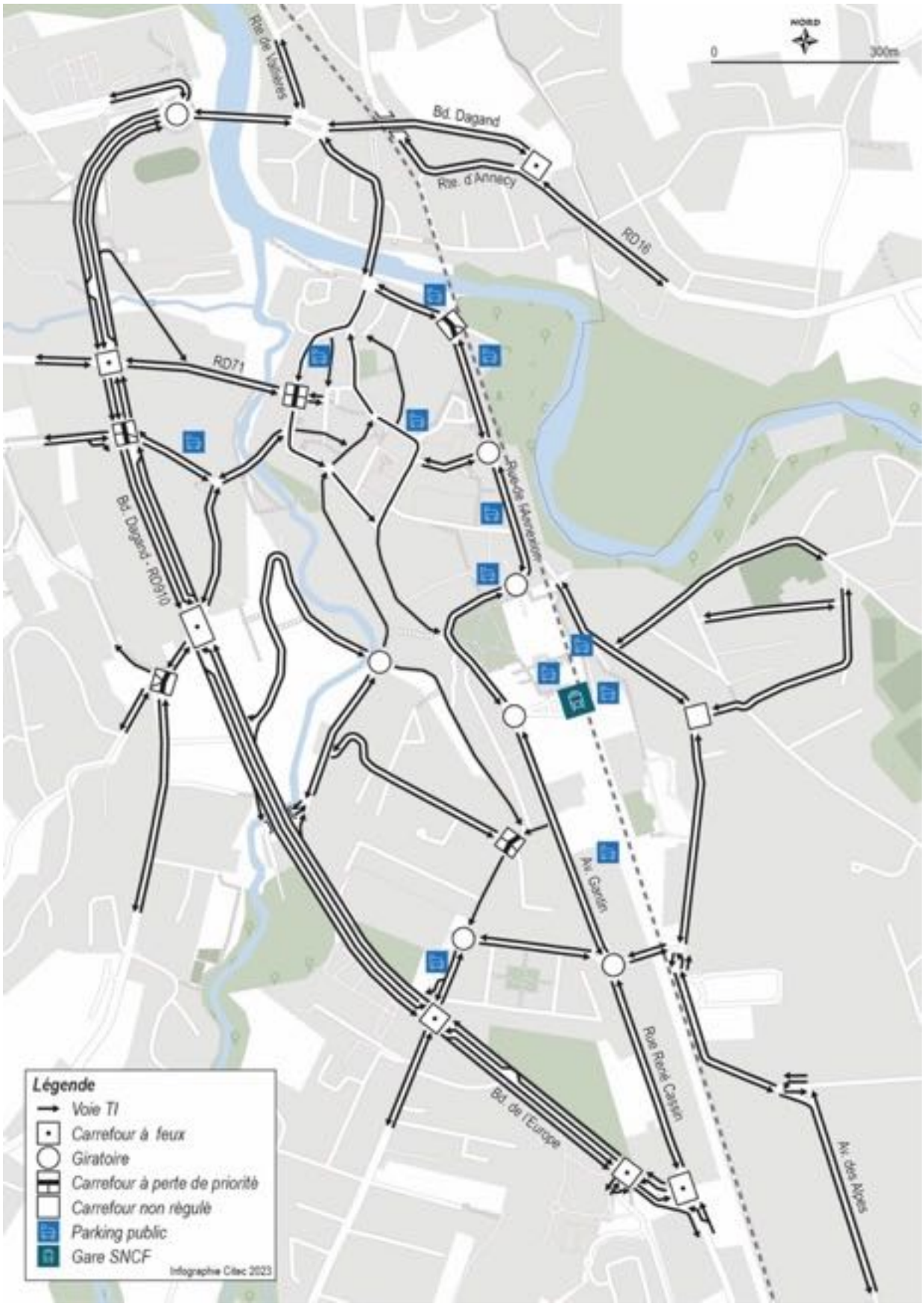


Figure 14 –Hiérarchie des principaux axes routiers de la Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie

…. mais dont la hiérarchie ne correspond pas toujours aux usages

A l'échelle du territoire, les R910 et RD3 sont logiquement les voiries qui supportent les principaux flux et concentrent les plus forts trafics (à la fois de transit, d'échange et de desserte), en raison de leur connexion avec l'autoroute et leur traversée Nord-Sud du territoire. Elles supportent ainsi le trafic de transit, d'échange entre les communes et de desserte des communes qu'elles traversent (Rumilly, Marigny-Saint-Marcel, Bloye, Vallières-sur-Fier, Versonnex) et également le trafic de desserte de la majorité des zones d'activités économiques et commerciales du territoire.

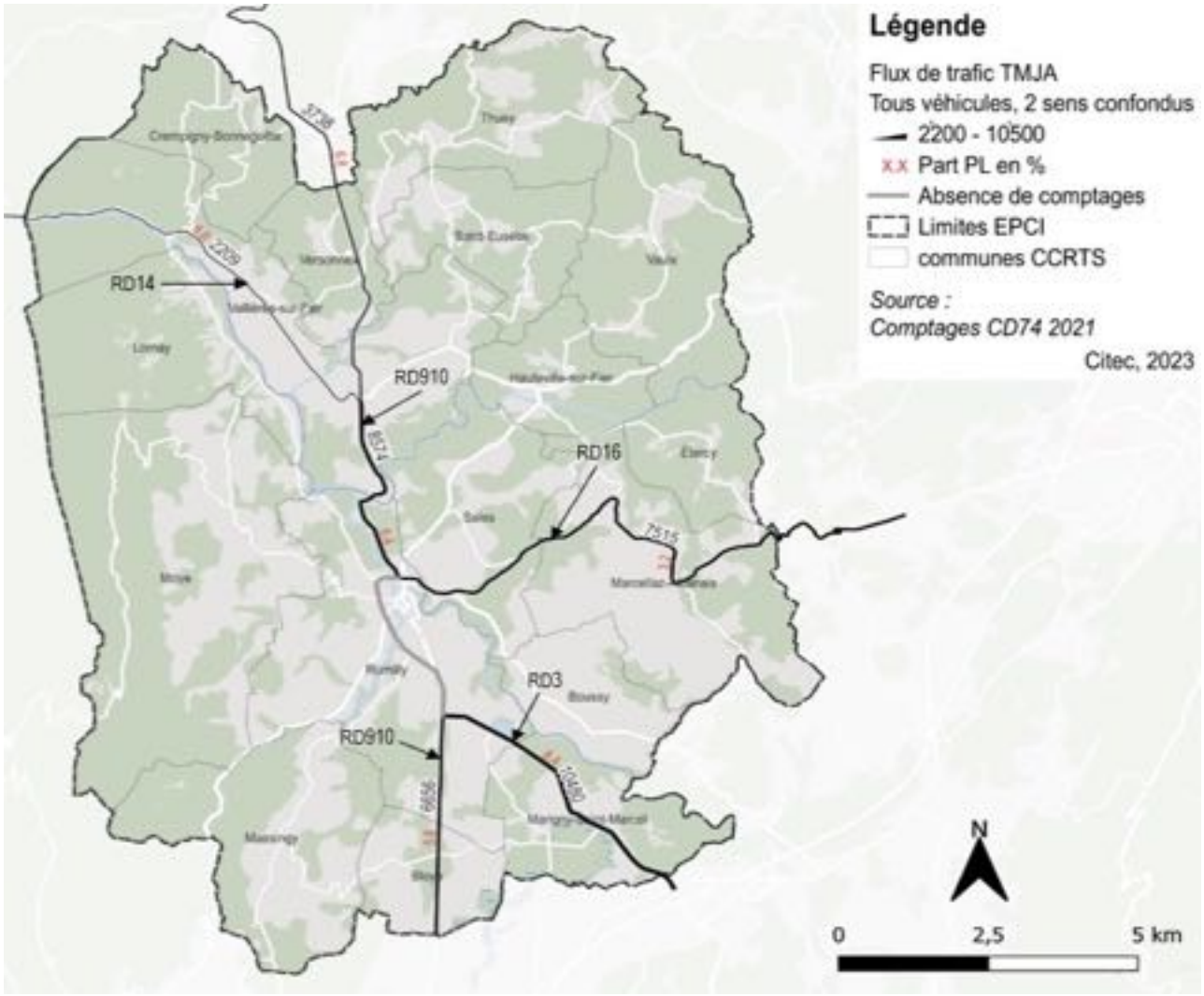


Figure 15 –Niveaux de trafic routier tous véhicules en 2021 (et 2013 pour la partie est de la RD14) sur les routes départementales principales à l'échelle du territoire communautaire

Les communes de Vallières-sur-Fier, Marigny-Saint-Marcel, Marcellaz-Albanais, Hauteville-sur-Fier sont situées sur des axes départementaux structurants ou secondaires et sont donc traversées par des flux journaliers importants (entre 2'200 et 10'500).

Les flux sur les routes départementales les plus empruntées peuvent occasionner des gênes dans les déplacements des engins agricoles, notamment aux abords des exploitations et au niveau de la traversée des différents bourgs.

Figure 16 –Évolution du trafic moyen journalier de 2015 à 2022 sur les principales routes départementales du territoire (Source : comptages CD74)

D'après la lecture du graphique ci-dessus, on constate que les niveaux de trafics sont relativement stables depuis 2015, avec toutefois une baisse du nombre de véhicules sur les routes départementales RD3 et RD14 et au contraire une augmentation sur la RD910.

A l'échelle de Rumilly, les routes les plus circulées sont celles qui permettent d'accès à la commune depuis le sud et les boulevards de l'Europe et Dagand, voie de contournement ouest du centre-ville. Au-delà de son rôle d'axe de transit, une grande partie des pôles générateurs de déplacements sont localisés sur les boulevards de l'Europe et Dagand (collège, lycées, centre nautique, zones commerciales, cinéma, etc.), ce qui justifie l'importance des flux.

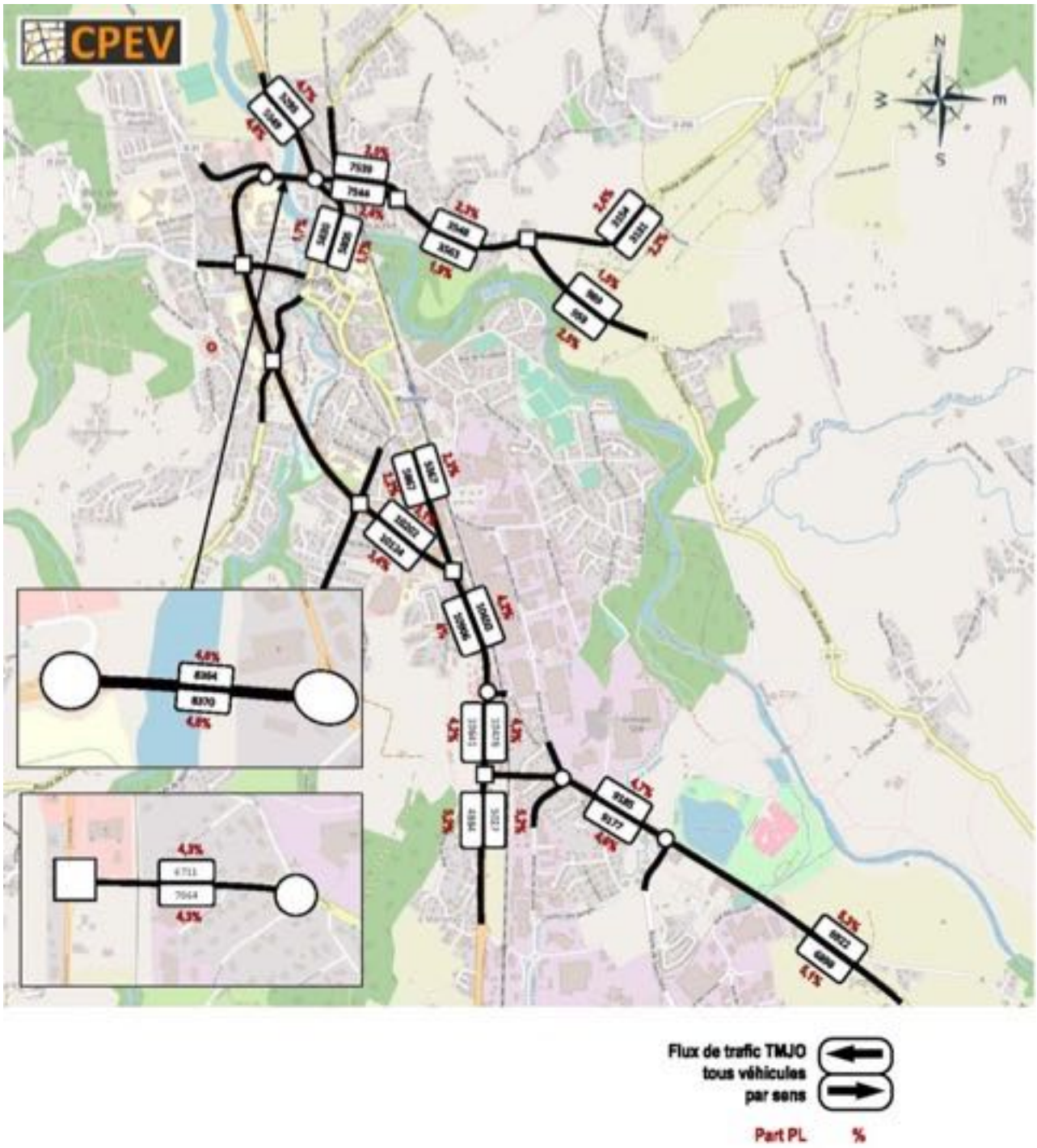


Figure 17 – Niveaux de trafic routier tous véhicules en 2023 sur les axes structurants de la commune de Rumilly (comptages CC Rumilly Terre de Savoie, 2023)

Une part non négligeable du trafic traverse le centre-ville de Rumilly par l'avenue Gantin et la rue de l'Annexion. Ce trafic est lié en partie à l'accès aux différents quartiers, à la gare, aux écoles, commerces et services du centre. Cependant, les niveaux de trafics sont très voire trop élevés sur ces axes largement dimensionnés et donc capacitaires pour des voiries de desserte interne au centre-ville. En l'absence de réelle dissuasion, un trafic de transit résiduel se reporte sur ces axes et passe ainsi dans le centre-ville, plutôt que d'emprunter l'axe de contournement du centre-ville constitué par les boulevards de l'Europe et Dagand.

Ce phénomène est également dû à une hiérarchie du réseau routier pas forcément bien lisible pour les usagers, notamment le rôle structurant de la RD910 comme voie de contournement à privilégier pour le trafic de transit dans Rumilly. Or, il est fondamental que cette hiérarchie corresponde à la réalité des pratiques de mobilité pour maitriser les niveaux de trafic sur des axes appropriés. La lisibilité passe en particulier par des aménagements permettant de mettre en évidence le caractère plus ou moins partagé de la voirie, par des aménagements de

vitesse ou des sens de circulation, ou dans le cas cité ici, le réaménagement du carrefour boulevard de l'Europe/rue René Cassin.

La rue Jean Moulin et la route d'Aix-les-Bains permettent quant à elle de desservir les ZAE à l'est et au sud de Rumilly, mais également d'assurer la liaison avec les échangeurs autoroutiers plus au sud.

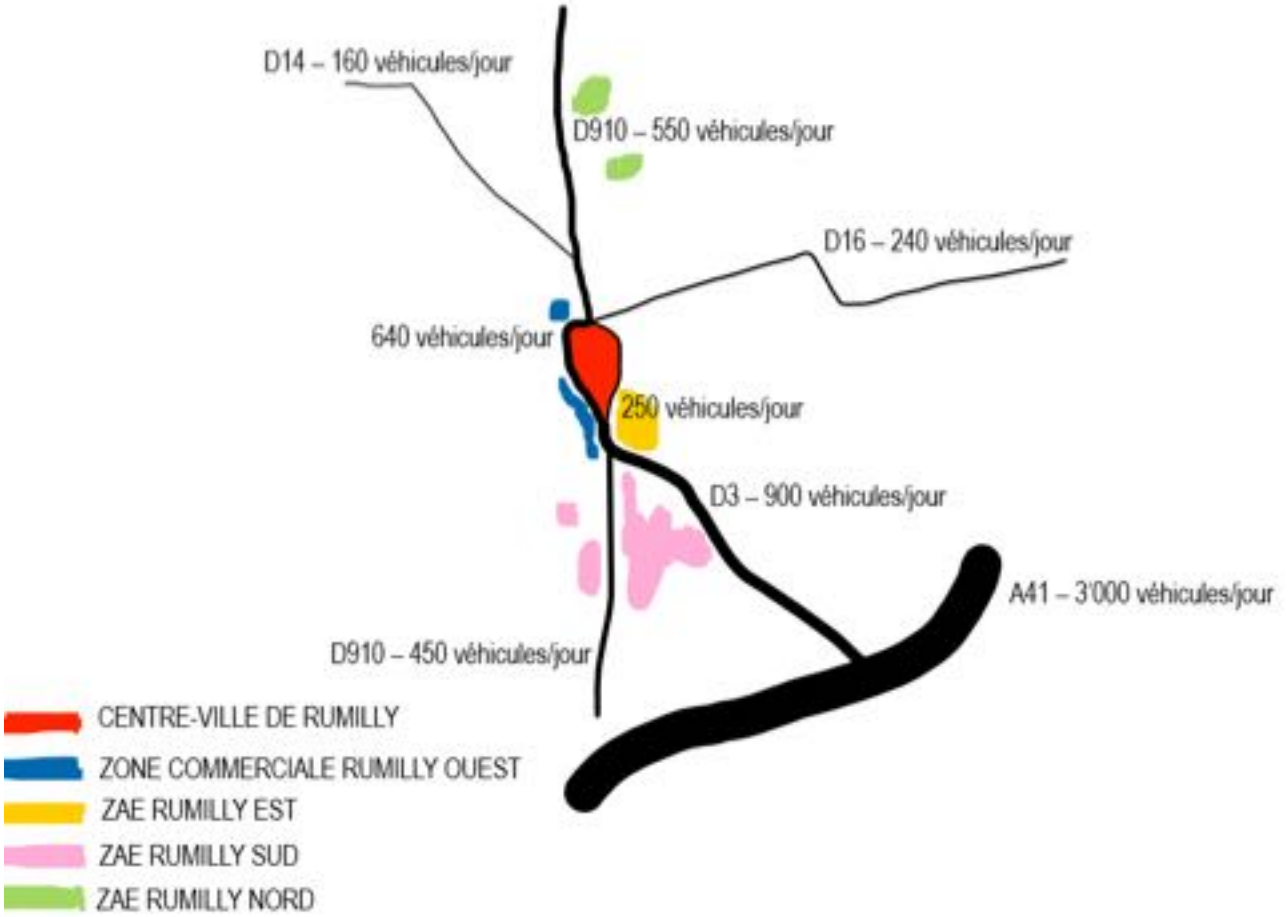


Figure 18 –Niveaux de trafic poids lourds en 2022 sur les axes principaux à l'échelle du territoire communautaire (source : comptages CD74 et CC Rumilly Terre de Savoie, 2022-2023)

Les niveaux de trafic des poids lourds sont intimement liés à la localisation des zones d'activités et commerciales du territoire. En effet, le nombre des poids lourds est important :

- Au sud sur les routes départementales D3 (900 véhicules par jour) et D910 (450 véhicules par jour), qui sont reliées à l'autoroute A41 et le long desquelles sont situées les zones d'activités de Rumilly sud et est ;
- Sur le contournement ouest (640 véhicules par jour) qui permet d'accéder à la zone commerciale de Rumilly ouest.

Au nord, les flux sont moins élevés, l'itinéraire poids lourds principal étant la route départementale D910 (550 véhicules par jour) qui assure la desserte de la zone d'activités Rumilly nord et la connexion avec l'autoroute A40.

Les niveaux de saturation sur les carrefours de la partie urbaine de la départementale RD910 sont élevés, mais seul le carrefour entre le boulevard de l'Europe et l'avenue René Cassin arrive presque à saturation avec une réserve de capacité de seulement 5%.

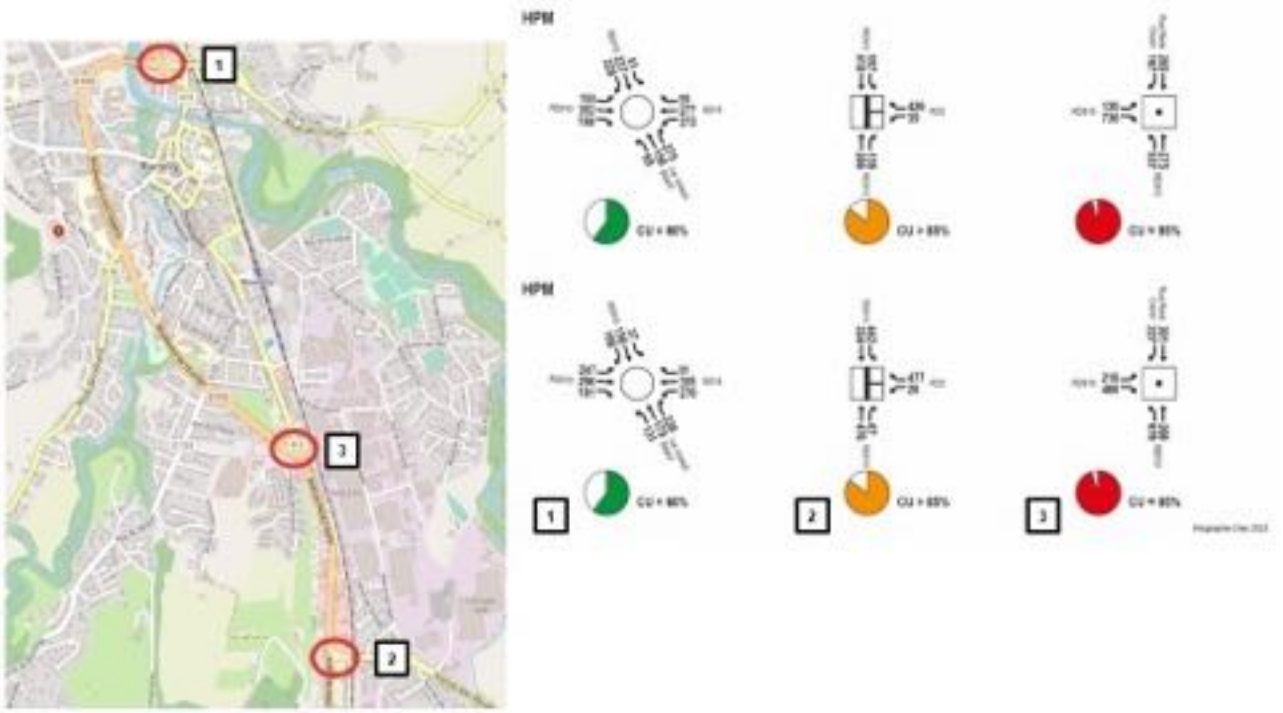


Figure 19 –Niveaux de saturation des principaux carrefours de la route départementale RD910 sur la commune de Rumilly, en agglomération (source : comptages CC Rumilly Terre de Savoie, 2023)

Une étude de faisabilité a été réalisée en 2023 par la Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie pour **évaluer la pertinence de la création d'une voie de contournement est**. Ce projet prévoyait la construction d'un nouveau pont sur le Chéran, dans l'optique de mieux gérer les flux sur la RD910 et favoriser le développement des modes actifs. Cependant, l'étude a révélé qu'un tel projet serait **très coûteux** et que **son portage politique serait complexe**, pour finalement un **report de trafic peu conséquent.**

Il a donc été préconisé de **concentrer les investissements sur les infrastructures existantes** (réaménagement des giratoires du boulevard de l'Europe et rue de Verdun, requalification de la traversée du centre-ville de Rumilly par la rue de l'Annexion).

…et qui rencontre un certain nombre d'obstacles générateurs d'accidents

Les problèmes de circulation au sein de la ville-centre de Rumilly sont non négligeables, en particulier à proximité l'hypercentre : la place d'Armes, la rue Montpelaz, le secteur des écoles, etc. Dans ce secteur, les différents usages (circulations de desserte et d'échange, stationnement, piétons et cyclistes) doivent cohabiter.

A Vallières-sur-Fier, le carrefour entre la RD910 (route de Genève) et la RD14 (route de Rumilly/route d'Annecy) est particulièrement problématique. En effet, des enclaves résultent du maillage ancien et rendent le carrefour peu lisible et dangereux. Il s'agit d'une entrée de ville, pourtant il n'y a pas réellement d'uniformité qui pourrait lui donner une vraie identité et permettre de bien l'identifier.

Dans les hameaux, on rencontre une problématique de raccordement à la trame viaire. En effet, le bâti est souvent construit en dehors des axes de desserte, ce qui peut poser des problèmes de continuité dans la circulation des différents usagers et engendrer une mauvaise visibilité aux points de raccordement avec le reste du réseau viaire.

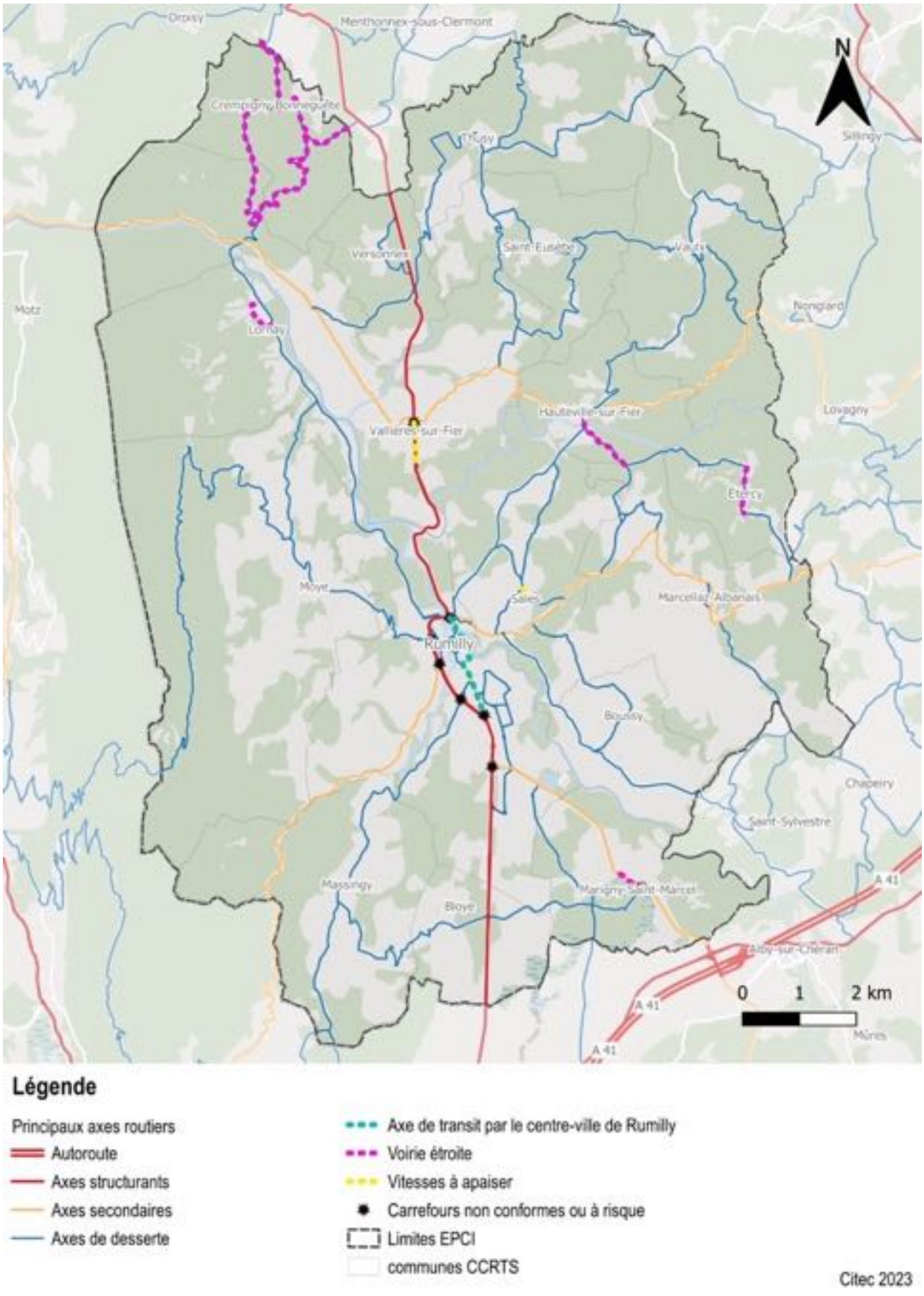
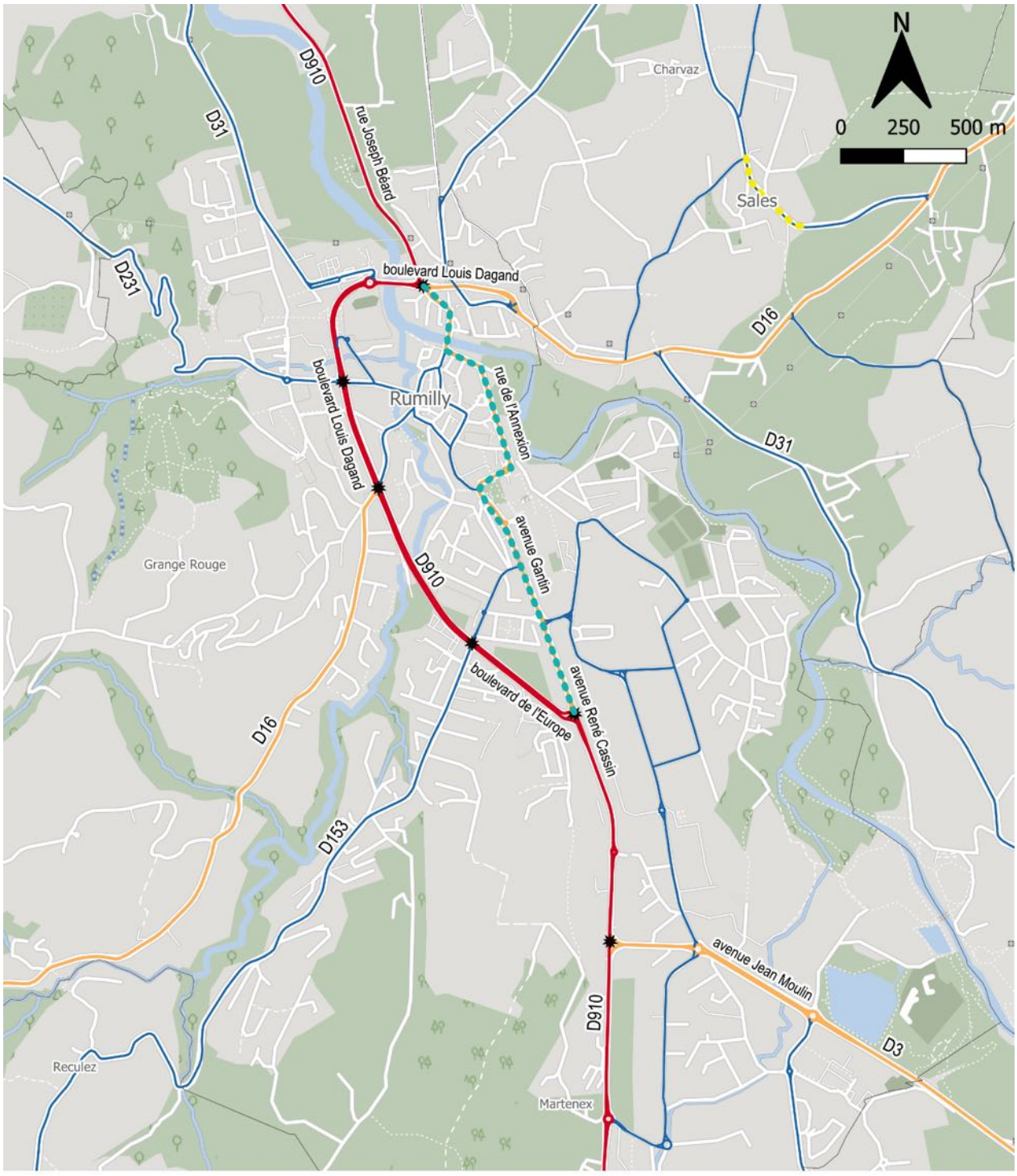


Figure 20 –Synthèse des principales problématiques liées à la configuration du réseau routier à l'échelle du territoire communautaire



Légende

Principaux axes routiers
- Axes structurants
- Axes secondaires
- Axes de desserte

- Axe de transit par le centre-ville de Rumilly
- Vitesses à apaiser
- Carrefours non conformes ou à risque
- Communes CCRTS
- Limites EPCI

Citec 2023

Figure 21 –Synthèse des principales problématiques liées à la configuration du réseau routier à l'échelle de Rumilly

Ces points durs peuvent être générateurs d'accidents. Entre 2016 et 2021, on comptait 61 accidents au total (soit 10 en moyenne par an), tous corporels mais avec différents degrés de gravité :

- 9 accidents mortels ;
- 34 accidents graves (blessé hospitalisé) ;
- 18 accidents légers.

Sur les 128 personnes impliquées dans ces accidents, 47 personnes en sont sorties sans blessure.
A noter qu'entre 2017 et 2021, **6 accidents corporels impliquant des piétons** et **6 autres des cyclistes** ont eu lieu (dont 2 mortels). Deux des accidents de cyclistes impliquaient un poids lourd.
De 2016 à 2021, seulement **4 accidents impliquent un poids lourd**, soit 6,5%.

La carte ci-dessous répertorie cartographiquement les différents accidents de 2016 à 2021. On constate que la majorité d'entre eux a lieu le long de la RD910 (9) et sur la commune de Rumilly (21), dont 4 sur les carrefours du contournement ouest.

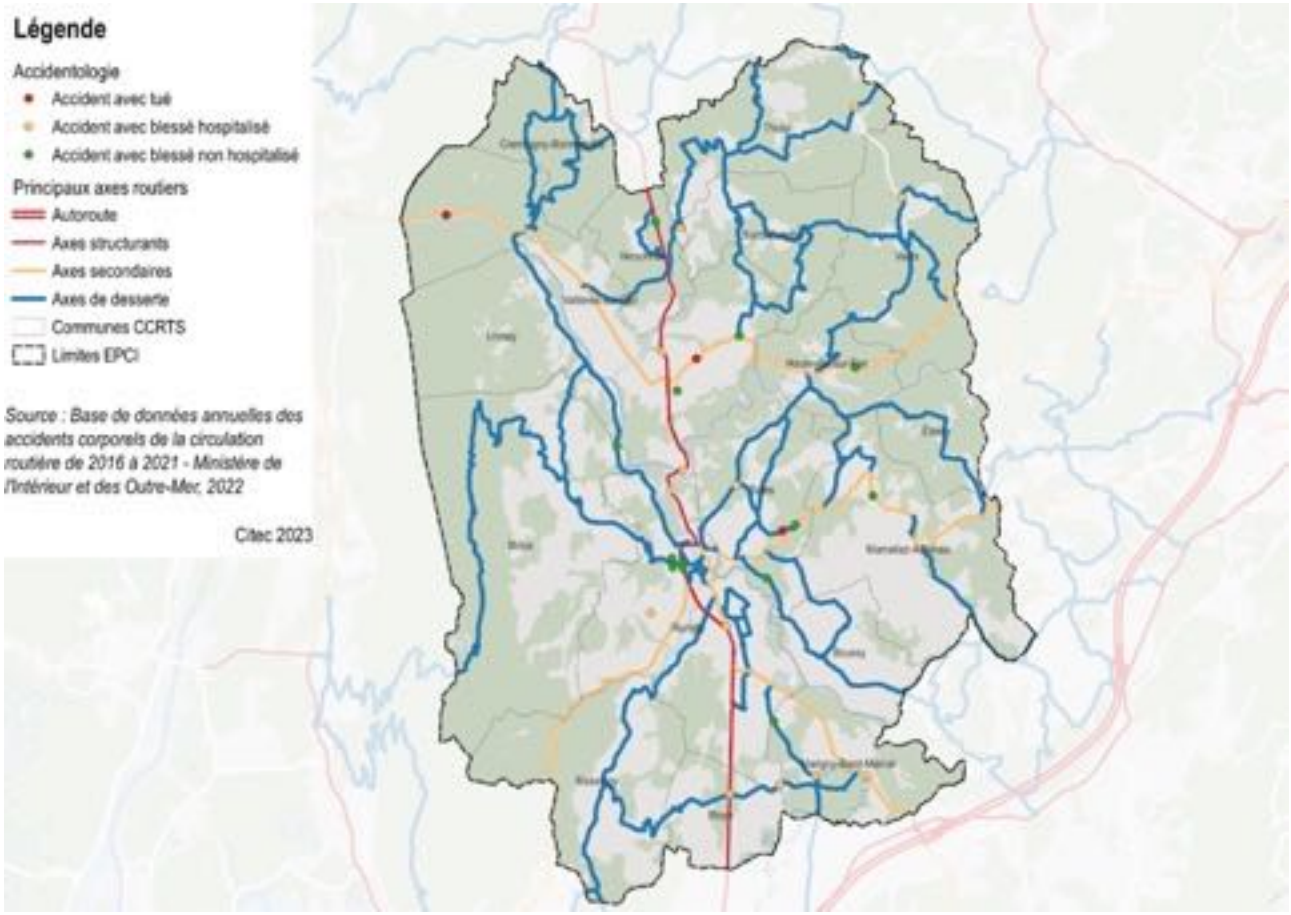


Figure 22 –Accidents ayant eu lieu sur le territoire communautaire entre 2016 et 2021

… et par l'offre de stationnement

Une offre de stationnement importante …

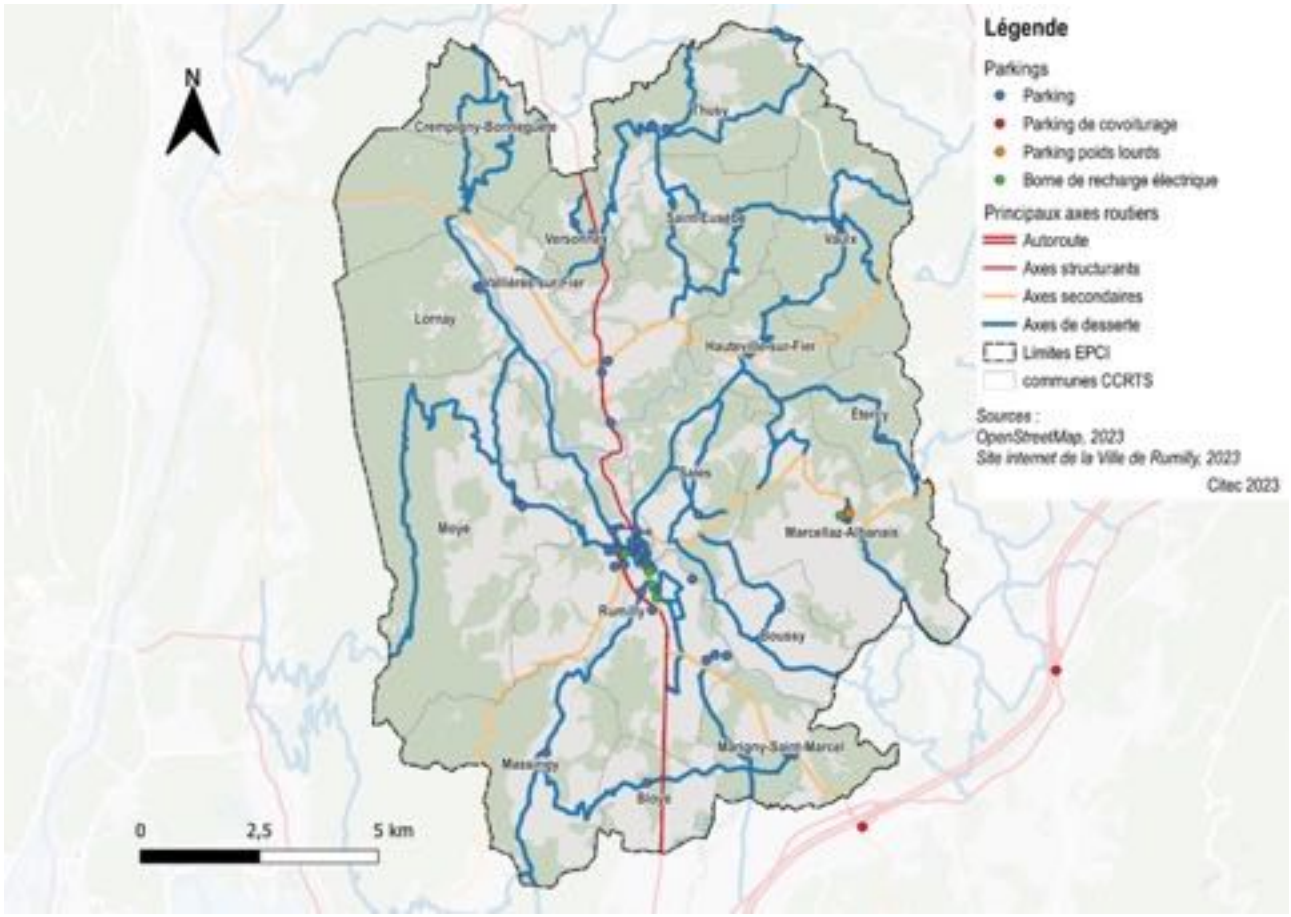


Figure 1 -Carte de répartition du stationnement sur le territoire communautaire

Sur le territoire de la CC Rumilly Terre de Savoie, l'offre de stationnement est conséquente et est plus consommatrice d'espace que les équipements. De plus, la programmation opérationnelle du stationnement limite souvent l'efficacité de l'aménagement. Il engendre une coupure dans l'espace bâti, et génère ainsi souvent des discontinuités pour les piétons et cyclistes.

En dehors de Rumilly, au moins 4% des ménages dépendent du stationnement public, contre 18% pour cette dernière (source : Logements de 2019 – INSEE, 2022). Or, le bâti ancien n'est pas adapté aux besoins de stationnement et la multiplication des divisions parcellaires renforce le rejet des véhicules sur le domaine public.

Tableau 2 – Inventaire des capacités de stationnement public et résidentiel privé selon le nombre de ménages motorisés par commune (sources : PLUi de la CC Rumilly Terre de Savoie, 2019 ; Logements de 2019 – INSEE, 2022)

Commune	Nombre de ménages motorisés	Nombre de places de stationnement public	Nombre de places de stationnement résidentiel privé	Nombre total de places	Nombre de places par ménage motorisé
Bloye	222	167	211	378	1,70
Boussy	181	165	177	342	1,89
Crempigny-Bonneguête	115	12	113	125	1,09
Etercy	302	74	286	360	1,19
Hauteville-sur-Fier	380	62	351	413	1,09
Lornay	190	68	174	242	1,27
Marcellaz-Albanais	764	168	732	900	1,18
Marigny-Saint-Marcel	263	265	255	520	1,98
Massingy	319	106	307	413	1,29
Moye	375	50	365	415	1,11
Rumilly	5'933	1'832	4'885	6'717	1,13
Saint-Eusèbe	224	47	211	258	1,15
Sales	744	117	734	851	1,14
Thusy	424	129	399	528	1,25
Vallières-sur-Fier	1'002	400	967	1'367	1,36
Vaulx	384	38	369	407	1,06
Versonnex	219	81	210	291	1,33
TOTAL	**12'041**	**3'781**	**10'746**	**14'527**	**1,21**

L'offre de stationnement, dans sa répartition spatiale et ses capacités, est assez cohérente avec la localisation et le dimensionnement des espaces urbanisés. Le nombre de bornes de recharge électrique est extrêmement faible et réparti sur les communes les plus importantes (Rumilly et Marcellaz-Albanais).

Dans le cadre de l'élaboration du schéma de déplacements du Département de la Haute-Savoie, Citec a identifié également deux aires de covoiturage à proximité du territoire, le long de l'autoroute A41 N :

- Le parking relais d'Alby-sur-Chéran situé au niveau de la sortie n°15 (péage de Rumilly) ;
- Le parking relais Chaux Balmont à la sortie n°15.1 (péage de Seynod Sud).

<u>… avec une réglementation sur la ville-centre de Rumilly …</u>

A ce jour, seule la Ville de Rumilly dispose d'un règlement pour encadrer le stationnement sur la commune. Cette réglementation s'applique en particulier en centre-ville afin de favoriser la rotation des stationnements à proximité des commerces.

L'ensemble de l'offre est gratuit, mais la zone réglementée est composée d'environ 700 places, dont l'usage est limité dans le temps tous les jours de 9h à 19h, sauf les dimanches et jours fériés.

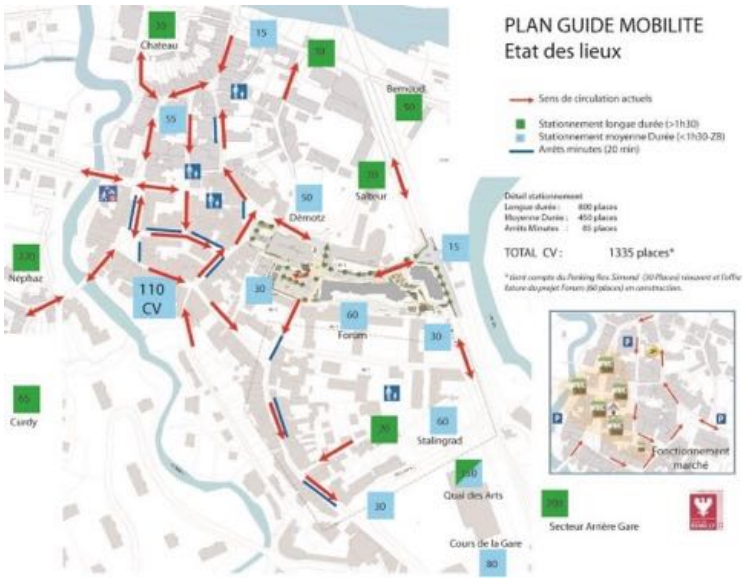


Figure 24 –Plan de stationnement et de circulation actuel de la Ville de Rumilly

Il existe trois types de stationnement réglementé :

- Arrêt minute d'une durée maximum de 20 minutes ;
- Zone bleue d'une durée maximum d'1h30 ;
- Zone bleue d'une durée maximum de 4h (parking devant la maternelle du Bouchet et parking souterrain des Sœurs de l'hôpital).

Le reste du stationnement (plus de 1'000 places) est en zone blanche, soit libre d'utilisation dans la limite de 7 jours consécutifs d'utilisation d'un même emplacement.

Du fait des différentes limites de durée (20 minutes, 1h30, 4h, 7 jours), l**a lecture de l'offre et des secteurs concernés par celles-ci peut être difficile**.

Le centre-ville de Rumilly compte environ 1'335 places de stationnement matérialisées. Ces places se répartissent ainsi :

- 675 places réglementées, dont 450 en zone bleue (1h30 ou 4h) et 85 en arrêt minute ;
- 800 places en zone blanche.

A ces places s'ajoutent 40 places réservées aux personnes à mobilité réduite et 10 affectées à un usage particulier (police, livraison, recharge véhicules électriques, etc.).
Les parkings publics (parkings de la gare, du quai des Arts, de la place Stalingrad, Néphaz, etc.) représentent 80% de l'offre. Les places sur voirie sont majoritairement situées le long des artères du centre-ville (place de la Mairie, rue Charles de Gaulle, rue Montpelaz, avenue Gantin, etc.).

<u>…. pas véritablement respectée et efficace</u>

Bien que l'offre de stationnement soit importante sur l'ensemble du territoire communautaire, les études menées par la commune de Rumilly ont montré qu'il existait une problématique de tension dans l'usage du stationnement en centre-ville.

L'enquête d'occupation menée par la Ville de Rumilly permet de connaître le nombre de véhicules stationnés aux différentes heures de la journée sur la zone de référence globale telle qu'elle figure ci-dessous, ainsi que les secteurs de l'hypercentre et la périphérie immédiate (faubourgs et parkings extérieurs situés entre 5 et 10 minutes de la place Grenette).

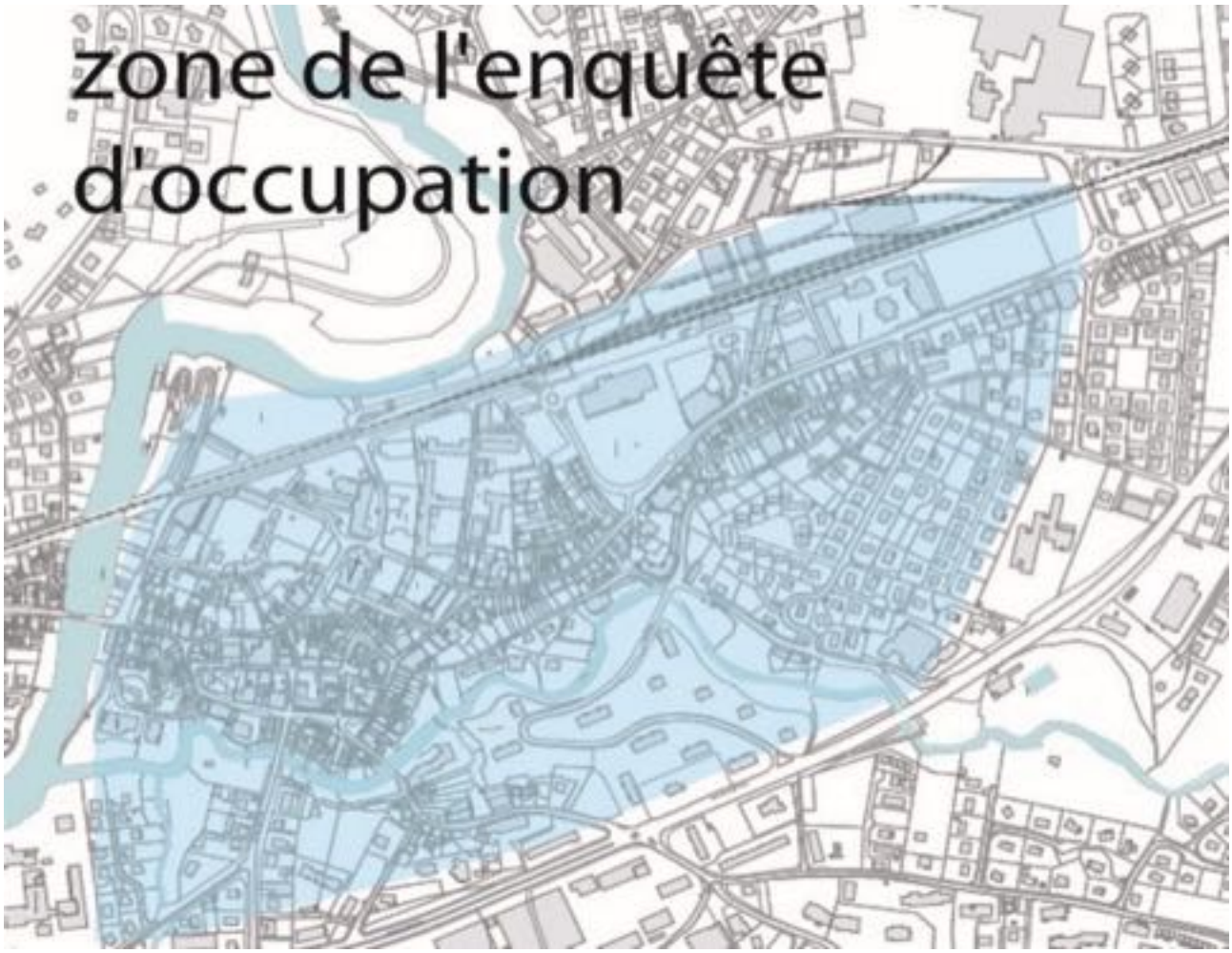


Figure 25 –Zone globale de l'enquête d'occupation réalisée dans le cadre de l'étude de stationnement de la Ville de Rumilly

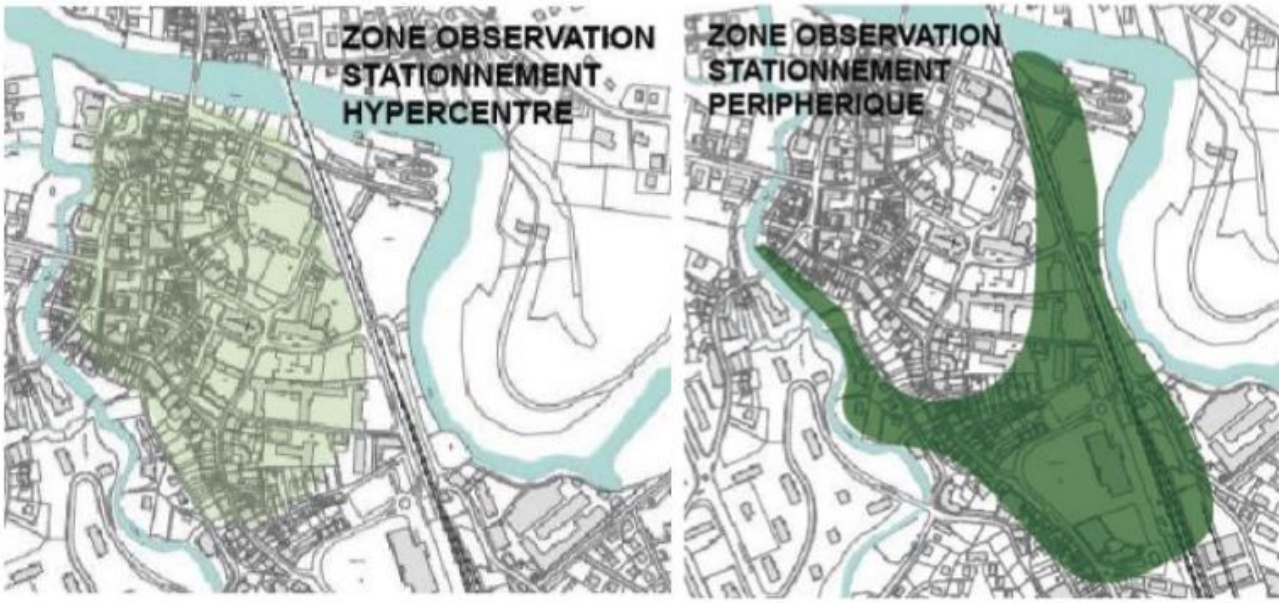


Figure 26 –Secteurs hypercentre et périphérique étudiés dans le cadre de l'étude d'occupation du stationnement

Les résultats de l'enquête d'occupation du stationnement figurent ci-dessous. Si on s'appuie sur ces résultats, la demande au sein de la zone de référence (qui correspond environ au secteur du centre-ville de Rumilly) est estimée à 1'485 places et l'offre à 1'840 places (matérialisées et non matérialisées). Il y aurait donc une réserve de 355 places.

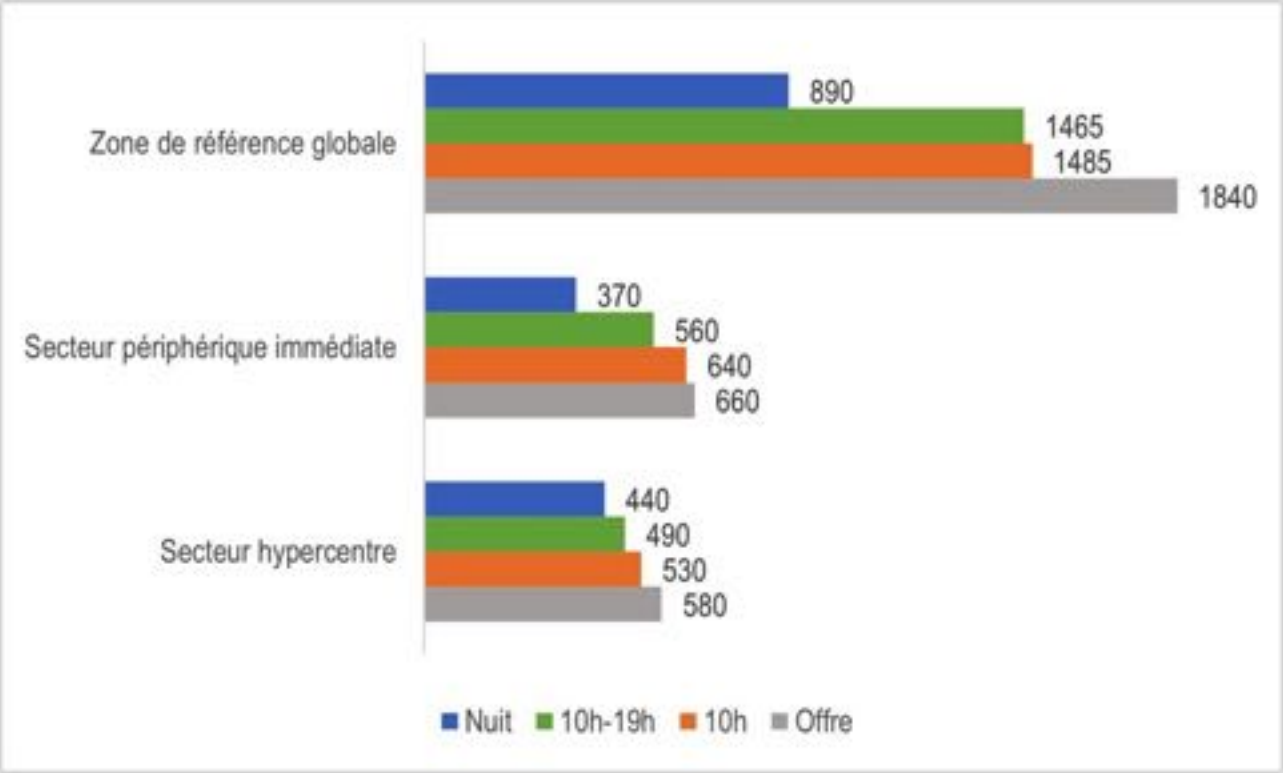


Figure 27 – Occupation du stationnement en nombre de places dans le centre-ville de Rumilly

Sur l'ensemble de la zone de référence, c'est à 10h que la demande est la plus importante. **L'offre n'est jamais saturée** et ce, tout au long de la journée : la réserve est d'au moins 20%.
Dans la zone périphérique, on constate une **quasi-saturation** du stationnement (97% de l'offre à 10h00). Cela s'explique par la **réglementation bien moins présente** qu'en hypercentre où le taux d'occupation n'atteint que les 91%. Des pendulaires et certains résidents laissent à priori leurs véhicules dans ces zones blanches pour éviter des contraintes règlementaires dans le centre, se pose de ce fait la question **d'organisation de ces places face aux besoins de longue durée**.

Les **voitures dites « ventouses »** sont une vraie problématique car elles monopolisent le stationnement, notamment aux heures de fréquentation du centre-ville pour les services et commerces. Dans le cadre de l'étude d'occupation menée par la Ville, il a été en effet constaté plusieurs parkings ou voiries de l'hypercentre subissaient des pressions anormalement fortes par les véhicules stationnés pour une longue durée : les parkings du Château (67% de stationnement longue durée), du Quai des Arts (91%), de la Maison de l'Albanais (74%), Demotz (49%), Salteur (61%) ; et les rues de l'Annexion (69%), Centrale (50%), Montfort (67%), d'Hauteville (55%) et Filaterie (78%). Ces résultats mettent en évidence une inadéquation entre la proximité de ces zones par rapport à l'hypercentre et la très forte proportion du stationnement de longue durée. Il y a besoin de questionner la réglementation appliquée à ces parkings (en zone blanche).

L'enquête de rotation menée par la Ville de Rumilly ne donne qu'une vision partielle de la situation réelle car basée sur une période d'observation très courte (4h). Cependant, elle permet tout de même de se faire une idée des taux de rotation du stationnement dans le centre-ville. On constate que le niveau de rotation est dans son ensemble trop faible (2,02) **pour faciliter de manière efficace l'accès aux commerces et services** (4 à 6). Le stationnement en périphérie étant non réglementé, le taux de rotation (1,42) y est moins élevé qu'en hypercentre (2,30) où le stationnement est réglementé.

Les places réservées aux personnes à mobilité réduite et autres places réglementées/affectées sont respectées par les autres usagers, même dans les lieux où la pression est forte : secteur des écoles, Poste, etc. Cependant, on peut observer de manière récurrente des **véhicules stationner sur certains arrêts de bus**, comme c'est le cas pour l'arrêt Manufacture.

A l'échelle du centre-ville de Rumilly, trois leviers sont à travailler en matière de stationnement : **l'augmentation de l'offre pour le stationnement longue durée, une meilleure gestion des temps de stationnement** (lisibilité

de la réglementation et surveillance) **et la réduction l'emprise foncière grâce notamment au report modal et des mobilités partagées** (covoiturage et autopartage).

I.5.4. Les mobilités alternatives sur le territoire

Le train : une réelle alternative pour les déplacements vers les agglomérations voisines

Figure 28 –Parvis de la gare de Rumilly

La gare de Rumilly est la seule opérationnelle du territoire et représente un réel atout pour le territoire. Troisième gare du département, elle accueillait 658'247 voyageurs annuels en 2022, soit près de 2'100 montées/descentes par jour ouvrable. Pour rappel, le nombre de montées/descentes avait été estimé à 1'400 montées/descentes par jour ouvrable en 2011 (source : Région Rhône-Alpes – Enquête Automne 2011 – JOB). La fréquentation de la gare aurait donc presque doublé en une dizaine d'années.

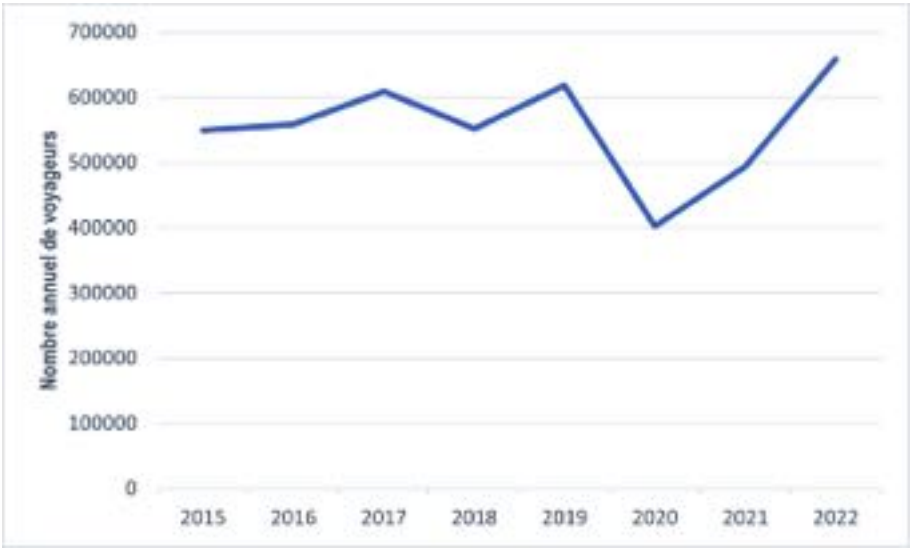


Figure 29 –Fréquentation annuelle en gare de Rumilly depuis 2015 (SNCF Gares & Connexions, 2015-2022)

Le territoire bénéficie d'une desserte ferroviaire performante grâce aux trois lignes TER qui la desservent quotidiennement :

- La ligne 2 Genève/Annecy – Grenoble – Valence ;
- La ligne 4 Annecy – Aix-les-Bains – Lyon ;
- La ligne 50 Annecy – Chambéry.

Tableau 3 – Nombre de dessertes par jour en lien avec la gare de Rumilly

Liaison	Nombre de dessertes / jour
Rumilly → Annecy	32 TER (dont 1 car)
Annecy → Rumilly	36 TER (dont 1 car)
Rumilly → Aix-les-Bains	36 TER (dont 1 car)
Aix-les-Bains → Rumilly	31 TER
Rumilly → Lyon Part-Dieu	5 TER
Lyon Part-Dieu → Rumilly	6 TER
Rumilly → Chambéry	21 TER (dont 1 car)
Chambéry → Rumilly	20 TER
Rumilly → Grenoble	12 TER
Grenoble → Rumilly	14 TER
Rumilly → Valence	13 TER
Valence → Rumilly	13 TER

Tableau 4 – Nombre de liaisons, pendant et hors heures de pointe, en lien avec la gare de Rumilly depuis ou vers Annecy et Aix-les-Bains

Liaison	en HP matin (6h30-9h)	en HP soir (17h-19h30)	Hors HP
Rumilly → Annecy	7 TER (dont 1 car)	7 TER	18 TER
Annecy → Rumilly	9 TER	8 TER	19 TER (dont 1 car)
Rumilly → Aix-les-Bains	7 TER	8 TER	21 TER (dont 1 car)
Aix-les-Bains→ Rumilly	6 TER	7 TER	18 TER

Par rapport aux chiffres du diagnostic du schéma directeur des déplacements et des infrastructures (2013), on constate une baisse du nombre de services TER sur l'ensemble des liaisons entre Rumilly et les agglomérations voisines d'Annecy et Aix-les-Bains. En effet, pour chaque liaison, 4 à 6 TER ont été supprimés en heure de pointe en 10 ans.

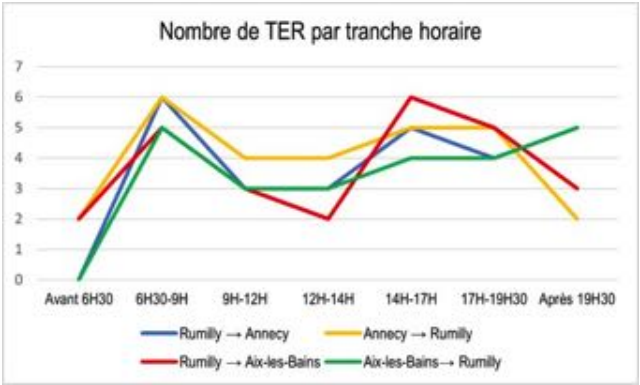


Figure 30 –Répartition du nombre de TER par tranche horaire et par liaison en janvier 2024

Tableau 5 – Amplitude horaire des liaisons TER en janvier 2024

Liaison	Premier passage	Dernier passage
Rumilly → Annecy	7h00	23h00
Annecy → Rumilly	05h43	20h38
Rumilly → Aix-les-Bains	06h35	22h35
Aix-les-Bains→ Rumilly	06h01	21h05

L'offre proposée présente l'avantage de répondre à la fois aux besoins de déplacements domicile-travail, mais également pour d'autres types de motifs grâce à une large amplitude horaire et une continuité de l'offre hors heure de pointe et le week-end.

Le trajet à l'unité entre Rumilly et Annecy coûte 4,90 €, contre 5,60 € entre Rumilly et Aix-les-Bains. Des abonnements sont possibles à la semaine (14,80 €), au mois (53,30 €) ou à l'année.

Le tronçon entre Annecy et Aix-les-Bains est à voie unique, ce qui limite la capacité d'offre ferroviaire. Pour améliorer le niveau de service, il faudrait améliorer la capacité actuelle (doublement des voies), mais cela représente un investissement conséquent.

Les temps de parcours depuis Rumilly vers les principales directions sont très compétitifs en comparaison à la voiture :

- 15 à 23 minutes vers Annecy (26 minutes en voiture) ;
- 15 à 30 minutes vers Aix-les-Bains (30 minutes en voiture) ;
- 1h30 à 1h50 vers Lyon (mêmes temps en voiture) ;
- 1h30 à 3h vers Grenoble (1h15 à 1h30 en voiture) ;
- 2h40 à 2h45 vers Valence (2h15 à 2h30 en voiture).

La réouverture de l'ancienne ferroviaire d'Hauteville-Marcellaz, fortement souhaitée par les élus locaux et les habitants, représenterait une réelle opportunité pour limiter le trafic sur Rumilly et mieux maîtriser les déplacements pendulaires et occasionnels (transitant via la RD14 et la RD16) entre le territoire de la Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie et Annecy notamment.

Des aménagements seraient à prévoir afin d'assurer l'accessibilité de la halte : parkings de rabattement, arrêt de transport en commun routier, consigne à vélos, cheminements modes actifs, etc.

Figure 31 –Ancienne halte ferroviaire d'Hauteville-Marcellaz, aujourd'hui occupée par un particulier

Les transports collectifs routiers : une bonne alternative à l'échelle locale, mais seulement pour l'Est du territoire

Jusqu'en 2017, la desserte en transport collectif routier du territoire était exclusivement assurée par le Département de la Haute-Savoie, via l'ancien réseau des Lignes Interurbaines de Haute-Savoie. Le Conseil Général avait mis en place **trois lignes de cars régulières** au départ de la gare de Rumilly, assurant des connexions avec le Grand Annecy :

- **la ligne 31** circulant sur la RD3 vers Alby-sur-Chéran avec 6 arrêts sur Rumilly et 5 sur Marigny-Saint-Marcel ;
- **la ligne 32** empruntant la RD910 jusqu'à Vallières-sur-Fier, puis la RD14 avec 2 arrêts sur Rumilly, 3 sur Vallières-sur-Fier, 5 sur Hauteville-sur-Fier et 1 sur Vaulx ;
- **la ligne 33** le long de la RD16 comptant 4 arrêts sur Rumilly, 6 sur Sales, 6 sur Marcellaz-Albanais et 1 sur Etercy.

L'offre de ces trois lignes est limitée à **deux ou trois allers-retours quotidiens en heures de pointe**, en fonction de la période scolaire.

Le 1er septembre 2018, **la gestion de ces lignes est transférée aux intercommunalités** :

- la ligne 31 au Grand Annecy, intégrée ainsi au réseau Sibra ;
- les lignes 32 et 33 à la Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie.

Parallèlement, la Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie assure également le transport scolaire des élèves sur le territoire intercommunal.

En septembre 2019, l'intercommunalité lance son propre réseau de bus urbain : J'ybus.

Le réseau, opéré par la Société Intercommunale des Bus de la Région Annécienne avec une flotte de 5 **minibus** de 28 places, se compose alors de **trois lignes** circulant sur la ville-centre de Rumilly :

- **1- « Hôpital – Base de loisirs »** : ligne principale d'armature exploitée grâce à 3 minibus ;
- **2- « Beausoleil – Arcalod »** : ligne secondaire exploitée via un minibus ;
- **3- « Eau Vive – Praillats » : ligne de transport à la demande** sous-traitée.

Figure 32 –Bus du réseau urbain J'ybus

En janvier 2023, les anciennes lignes 32 et 33 sont **intégrées au réseau J'ybus** et deviennent respectivement **les lignes J5 et J4**. Deux **autocars** circulent sur les lignes interurbaines.

Figure 33 – Car du nouveau réseau interurbain J'ybus (Hebdo des Savoie, 2023)

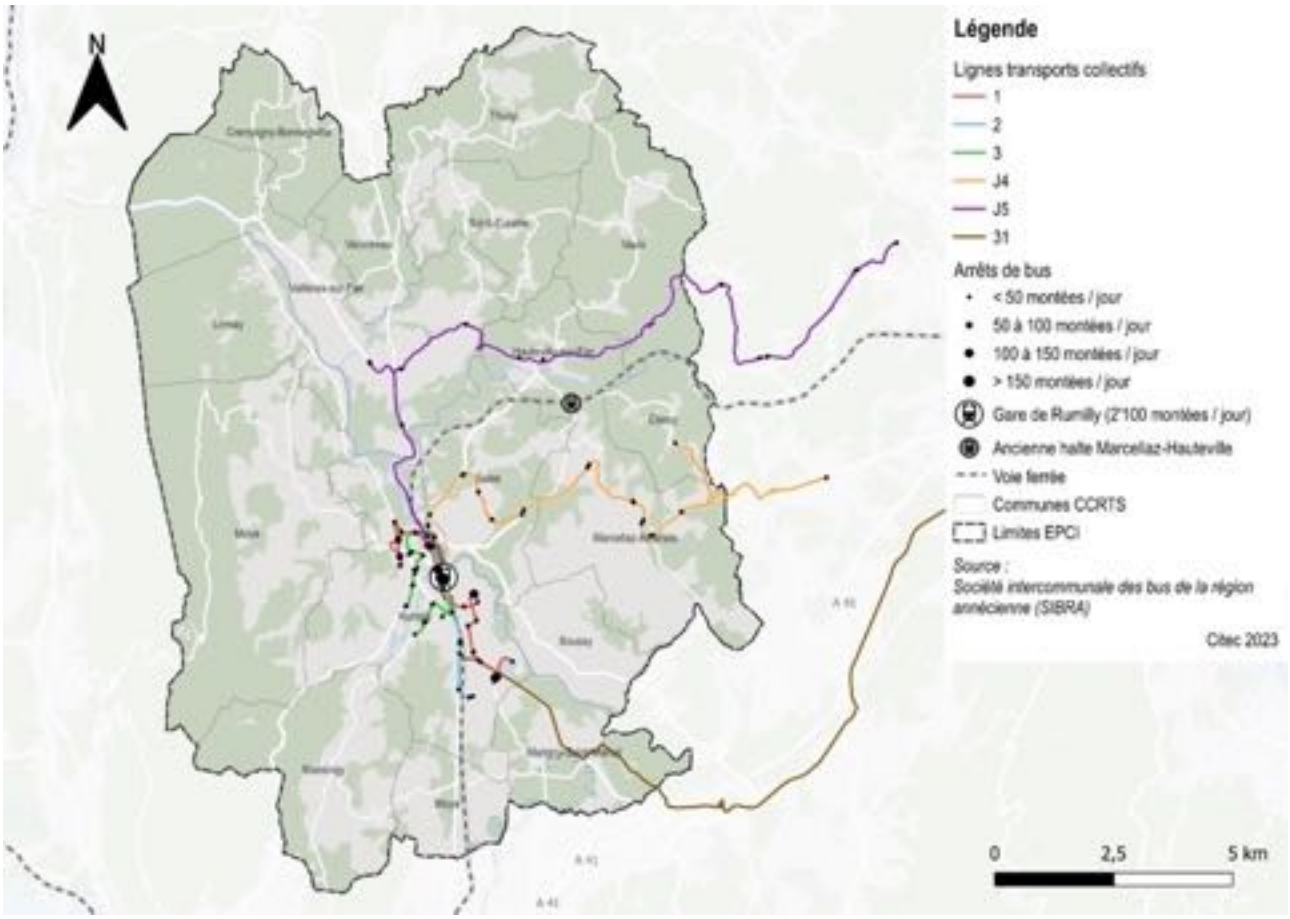


Figure 34 – Réseau de transports collectifs à l'échelle de la CC Rumilly Terre de Savoie

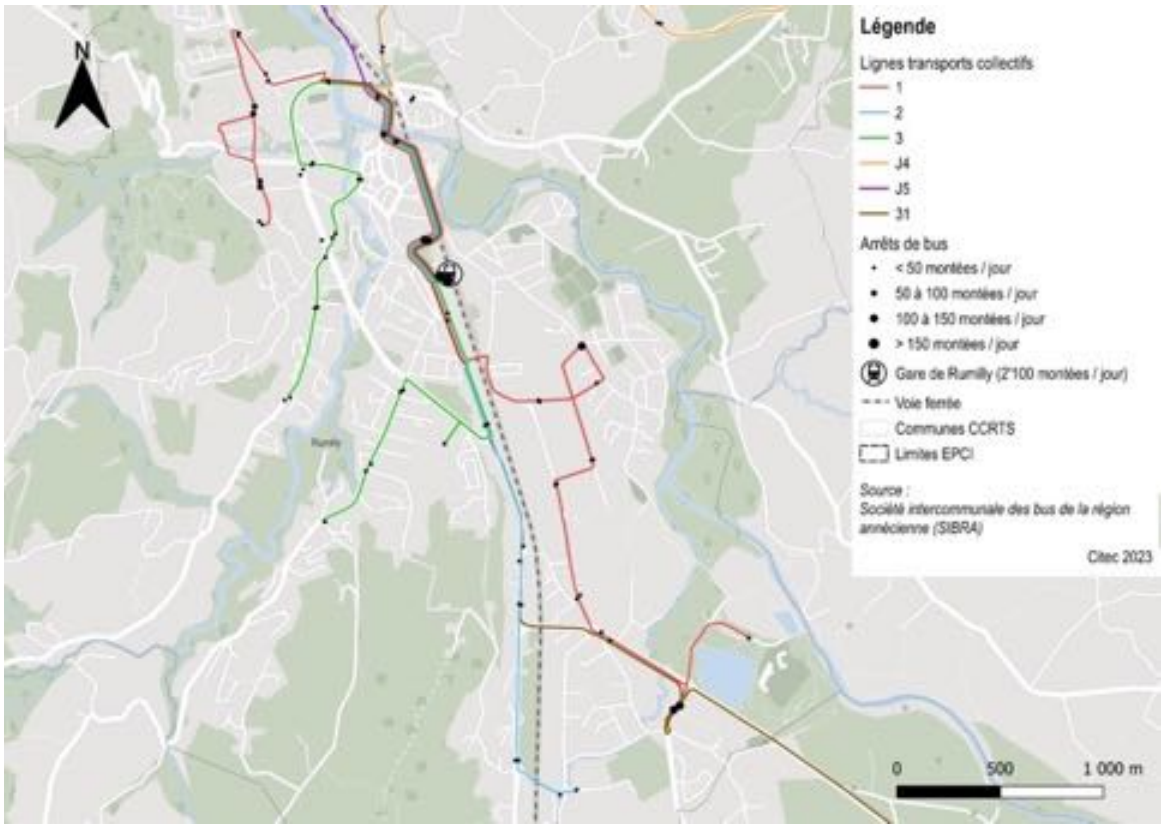


Figure 35 – Réseau de transports collectifs à l'échelle de la commune de Rumilly

Tableau 6 – Offre kilométrique par ligne du réseau urbain J'ybus

	2019[2]	2020	2021	2022	Evolution entre 2021 et 2022 en %
Ligne 1	45'057	144'115	144'495	150'423	+4%
Ligne 2	15'298	41'703	50'682	53'719	+6%
Ligne 3	1'236	2'168	5'105	4'947	-3%
TOTAL	**61'591**	**187'986**	200'282	209'089	+4.4%

A compter du 14/09/2019

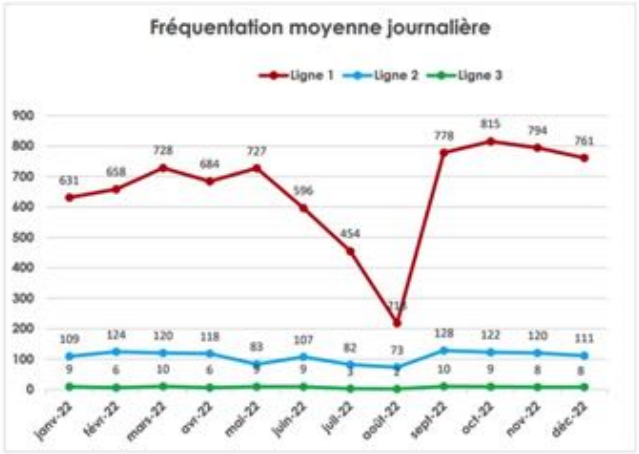


Figure 36 –Fréquentation des lignes J'ybus sur l'année 2022

Tableau 7 – Evolution de la fréquentation entre 2020 et 2022

Voyages	2019[3]	2020	2021	2022	Evolution 2021-2022
Ligne 1	59'112	91'802	149'016	199'247	+34%
Ligne 2	14'763	20'588	27'948	32'827	+17%
Ligne 3	772	1'268	2'894	2'165	-25%
TOTAL	**74'647**	**113'658**	**179'858**	**234'239**	**+30%**

En 2022, la fréquentation des lignes urbaines a connu une hausse de 30 % par rapport à 2021.

Pour ce qui est des lignes interurbaines, bien qu'elles n'aient pas été exploitées encore sur une année entière, on peut faire une estimation de la fréquentation annuelle à partir des données collectées sur les mois de janvier à septembre 2023.

Tableau 8 – Estimation de la fréquentation annuelle des lignes J'ybus sur 2023

	Fréquentation estimée sur 2023
Ligne 1	226'800 voyages
Ligne 2	34'800 voyages
Ligne 3	2'400 voyages
Ligne J4	22'200 voyages
Ligne J5	41'700 voyages
TOTAL	**327'900 voyages**

En septembre 2023, les lignes urbaines régulières enregistraient 880 montées journalières, dont 756 pour la ligne 1 et 116 pour la ligne 2. La ligne urbaine à la demande 3, qui a plus de 425 adhérents, compte 8 montées. Les lignes interurbaines affichent quant à elles 281 montées, dont 79 pour la ligne J4 et 202 pour la ligne J5. Ce sont ainsi 1'161 montées journalières sur l'ensemble du réseau J'ybus.

La ligne 1 rencontre cependant une problématique de surcharge. En effet, en septembre 2021, 75 personnes au total avaient été refusées sur cette ligne aux arrêts Prés Riants, Madrid, Gare, Place d'Armes, Glières, Fuly, Roosevelt, Cimes. De plus, 20 courses par mois sont réalisées sans refus, mais avec un bus en surcharge (entre 30 et 40 voyageurs). La solution proposée est d'acheter un sixième véhicule de type midibus (70 places) pour renforcer la flotte J'ybus et de l'affecter à la ligne 1 et basculer le minibus sur la ligne 3 dans l'optique de la passer en service régulier.

Selon une enquête clients réalisée en 2020, cela répondrait à une forte demande des habitants. La fréquentation de la ligne, bonne pour une ligne à la demande, en confirme la pertinence.

La ligne 1 dessert les pôles **attractifs et générateurs de déplacement** de la ville de Rumilly (gare, centre historique, Quai des Arts, office de tourisme, base de loisirs, cinéma, hôpital, groupes scolaires, centre commercial, stade des Grangettes, zone d'activités des Granges…).

Complémentaire à la 1, la ligne 2 dessert les **pôles de services et d'activités** de Rumilly (gare, centre historique, Quai des Arts, office de tourisme, écoles du centre, commerces, zones d'activités Rumilly sud…) et les quartiers résidentiels.

La ligne 3 permet de **connecter plusieurs quartiers d'habitat** (route de Cessens, route de Massingy, Curdy, Edouard André, Savoiroux, futur quartier du Champ Simon) et **pôles générateurs de déplacement** (Hyper U, Hôtel de Ville, Cinéma/Intermarché, centre historique, gare…). La CC Rumilly Terre de Savoie a déjà identifié un **potentiel d'extension** de cette ligne jusqu'au Clos de l'Hermitage et au chemin des Guérons **pour mieux desservir les zones résidentielles** à l'ouest de la ville.

La ligne J4 dessert les communes de Rumilly (7 arrêts), Sales (4 arrêts), Marcellaz-Albanais (5 arrêts) et Etercy (1 arrêt) avant de rejoindre Chavanod (1 arrêt). A noter que la ligne dessert également le lycée Baudelaire à Annecy une fois en heure de pointe le matin, dans les deux sens.

La ligne J5 permet de relier les communes de Rumilly (4 arrêts), Vallières-sur-Fier (4 arrêts), Hauteville-sur-Fier (2 arrêts), Nonglard (1 arrêt), Lovagny (2 arrêts) et Poisy (2 arrêts). La J4 dessert un arrêt de moins que l'ancienne ligne 32.

L'Ouest du territoire n'est pas desservi par le réseau J'ybus.

Les lignes urbaines bénéficient **d'une bonne fréquence** :

- La ligne 1 est à haut niveau de fréquence avec 58 trajets par jour de 06h30 à 20h00 et un bus toutes les 20 minutes en heures de pointe (de 7h30 à 8h30 et de 16h10 à 17h10) ;
- Les deux autres lignes ont une fréquence plus modérée avec

31 trajets par jour de 06h40 à 19h20 avec un bus toutes les 50 minutes en moyenne pour la 2 ;

25 trajets par jour de 07h00 à 18h56 avec un bus toutes les heures pour la 3 (service à la demande).

Pour une ligne interurbaine, la ligne J4 a une **fréquence relativement élevée** avec 9 allers-retours par jour de 06h50 à 20h30. 7 allers-retours sont réalisés par jour de 06h50 à 20h20 sur la ligne J5.
Ces deux lignes ont de meilleures fréquence et amplitude horaire que les anciennes lignes 32 et 33, qui circulaient uniquement en heures de pointe et réalisaient respectivement 2 et 3 allers-retours par jour (cf. SDDI 2012). Le service sur la ligne 31 se maintient à 2 allers-retours par jour en heures de pointe le matin et le soir, pour répondre aux besoins des pendulaires.

L'ensemble des lignes circule du lundi au vendredi, hors jours fériés. Les lignes urbaines roulent également le samedi et disposent d'horaires spécifiques pour la période estivale.

Les lignes interurbaines J4 et J5 desservent les principaux pôles de services et d'activités de la Ville de Rumilly (gare, centre historique, Quai des Arts, office de tourisme, écoles du centre, commerces, zones d'activités Rumilly sud…) et permettent ainsi les correspondances avec les lignes du réseau urbain et le réseau ferroviaire.
Ces lignes, bien que mises en service récemment, représentent une alternative intéressante à l'échelle du territoire. En effet, les temps de parcours sont assez concurrentiels :

- La ligne J4 permet de se rendre à la gare de Rumilly en heure de pointe depuis :
  - Sales (arrêt « Chef-lieu ») en 12 minutes contre 9 minutes en voiture ;
  - Marcellaz-Albanais (arrêt « Chef-lieu ») en 19 minutes contre 14 minutes en voiture ;
  - Etercy (arrêt « les Tennis ») en 23 minutes contre 18 minutes en voiture.
- La ligne J5 :
  - depuis Vallières-sur-Fier (arrêt « Eglise ») en 13 minutes contre 12 minutes en voiture ;
  - depuis Hauteville-sur-Fier (arrêt « Chef-lieu » en 22 minutes contre 14 en voiture.

Pour les déplacements en lien avec Annecy, le réseau J'ybus est une solution de mobilité moins attractive que la voiture ou le train. En effet, la ligne 31 permet de connecter le centre-ville de Rumilly à la Ville d'Annecy, en particulier sa gare routière, mais aussi le parking relais d'Alby-sur-Chéran. Cependant, elle circule uniquement en heures de pointe et prend 50 minutes pour rejoindre la gare d'Annecy, alors qu'il faut 15 à 20 minutes pour s'y rendre en train et 28 minutes en voiture.

Les lignes du réseau interurbain J'ybus ne desservent pas en direct la ville d'Annecy, contrairement aux anciennes lignes 32 et 33. Des correspondances sont toutefois possibles avec les lignes du réseau Sibra pour rejoindre Annecy :

- depuis le terminus de la ligne J4 « Chavanod Stade / Lycée Baudelaire », il est possible de prendre les lignes 3, 16 et Rythmo 8 ;
- depuis l'arrêt « Poisy Collège » et le terminus « Lycée de Poisy » de la ligne J5, une connexion existe avec les lignes Rythmo 1 et 12.

Le temps de parcours jusqu'à la gare d'Annecy est d'environ 1h15.
A noter qu'une restructuration du réseau Sibra est prévue pour septembre 2024. Les correspondances possibles avec le réseau J'ybus sont donc susceptibles d'évoluer.

Figure 37 – Correspondances possibles entre les réseaux J'ybus et Sibra

Le réseau J'ybus compte 60 arrêts au total, dont 7 arrêts se situent en dehors de l'intercommunalité (Grand Annecy). La desserte des arrêts se répartit de la manière suivante :

- 4 sont desservis par l'ensemble des lignes urbaines et interurbaines ;
- 3 arrêts par les lignes 2 et J4 ;
- 30 arrêts exclusivement par les lignes urbaines
- 23 arrêts exclusivement par les lignes interurbaines

Pour les lignes urbaines, les 10 arrêts principaux sont les suivants :

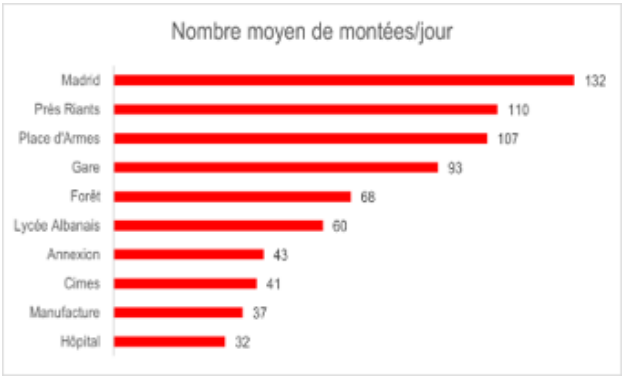


Figure 38 – Arrêts principaux sur le réseau urbain J'ybus

Pour les lignes interurbaines, les **5 arrêts principaux** sont :

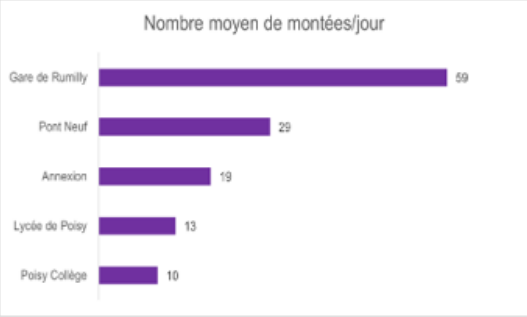


Figure 39 – Arrêts principaux sur le réseau interurbain J'ybus

Synthèse transports collectifs :

- Absence de desserte en transports collectifs sur la partie ouest du territoire communautaire ;
- Surcharge de la ligne 1 qui justifierait le renforcement de la flotte de véhicules J'ybus ;
- Pertinence du doublement des voies sur la ligne ferroviaire Annecy / Aix-les-Bains ;
- Volonté politique de réouverture à long terme de la halte ferroviaire de Marcellaz.

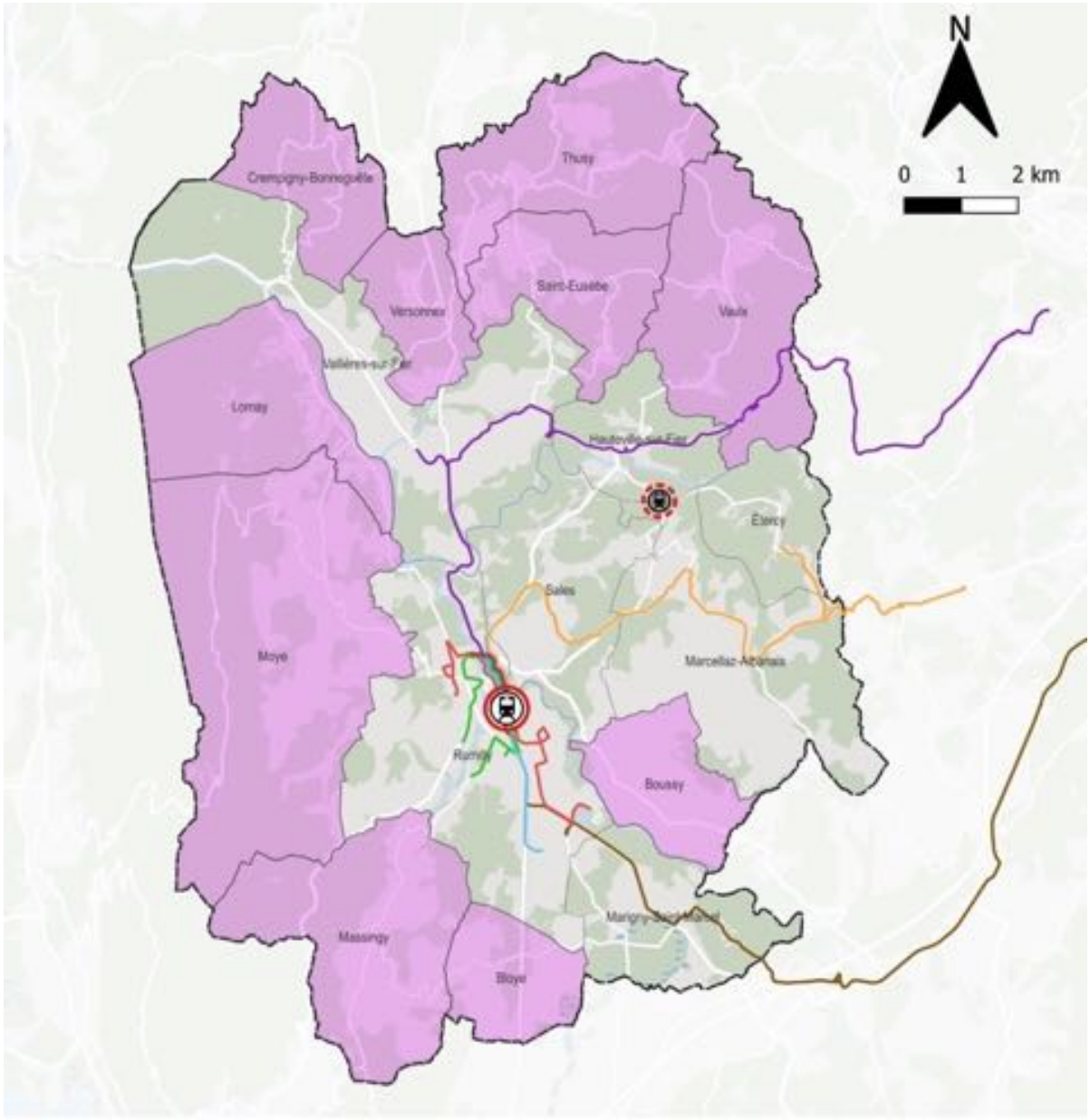


Figure 40 – Synthèse transports collectifs

Une intermodalité construite autour de la gare de Rumilly

La création du réseau J'ybus a permis de renforcer **le rôle de pôle intermodal de la gare de Rumilly**, situé en plein centre-ville. En effet, l'ensemble des 5 lignes du réseau, ainsi que la ligne 31, transitent par ce pôle et facilitent l'intermodalité bus/TER. La ligne 31 permet également d'assurer une connexion avec le parking relais d'Alby-sur-Chéran. Cependant, les horaires de cette ligne sont conçus uniquement pour du pendulaire avec un départ le matin et un retour le soir, ce qui rend les modes bus et covoiturage difficiles à combiner.

Côté parvis, la gare dispose d'une **bonne accessibilité modes actifs** et d'une consigne collective fermée et sécurisée permettant d'accueillir jusqu'à 48 vélos. L'accès à cette consigne est exclusivement réservé aux clients TER détenteurs d'une carte OURA.

Le véritable enjeu est **l'adaptation de la gare à la circulation des piétons en situation de handicap et avec des vélos**. Seule la voie 1 est accessible depuis le parvis de la gare sans nécessiter d'emprunter des escaliers. L'installation d'ascenseurs entre les deux quais semble fondamentale pour une gare de cette importance.

Pour traverser la voie ferrée, un itinéraire alternatif pour les vélos est d'emprunter le passage souterrain au niveau de l'entrée du parking du quai des Arts. Toutefois, ce passage est équipé de dispositifs anti-accès motorisé (barrière et potelet) très contraignants, qui en visant les deux-roues motorisés légers, pénalise également les cyclistes équipés de vélos avec sacoches, tractant une remorque ou à grand gabarit (vélo cargo, tandems, vélos couchés, tricycles).

Figure 41 – Entrée du passage souterrain côté Quai des Arts

Figure 42 – Entrée du passage souterrain côté arrière-gare

Le Cerema explique que, dans la plupart des cas, la pose simple d'une signalisation réglementaire (voie verte) suffit. Si un besoin est identifié, un dispositif plus lourd peut être installé, mais doit être adapté : chicanes séparées par 3m minimum, barrière permettant un passage d'1,5 m minimum, potelet à mémoire de forme, etc.

Les autocars des nouvelles lignes interurbaines J'ybus J4 et J5 sont équipés de **dispositifs permettant l'emport (gratuit)** des vélos et des vélos à assistance électrique dans les véhicules. Les minibus qui circulent sur les lignes 1, 2 et 3 ne permettent pas aux usagers de circuler avec leurs vélos. Des solutions alternatives peuvent cependant être envisagées pour encourager l'intermodalité bus/vélo.

Le réseau J'ybus s'intègre dans le **réseau Oùra**, qui mène un projet de mutualisation régionale de la distribution et comprend aujourd'hui 56 réseaux de transports répartis sur l'ensemble de la Région Auvergne-Rhône-Alpes.

Une première phase de la démarche Oùra, menée entre 2005 et 2011, avait pour objectif de répondre à la demande de fluidification des parcours voyageurs pour faciliter le passage d'un réseau de transport à un autre. Cela s'est traduit notamment par la mise en place d'un **support de billettique sans contact** (carte Oùra) permettant de charger les différents titres de transport (abonnements, droits à réduction et/ou billets) et services de mobilité (abonnements vélos…) des réseaux partenaires.

La deuxième phase (2012-2019) consistait en la **mise en place d'un dispositif de distribution mutualisé** qui permet aux systèmes billettiques des partenaires d'échanger des données.

En 2019, plusieurs nouveaux partenaires ont rejoint le réseau Oùra, dont la Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie. La troisième phase du projet a donc été lancée. Elle doit permettre le développement :

- du **système billettique mutualisé** (le réseau J'ybus ne possède actuellement pas de titre de transport disponible sur la carte Oùra) ;
- de **la base de données commune** ;
- du **calculateur d'itinéraires** ;
- du **e-billet Oùra**.

Le réseau J'ybus bénéficie déjà de sa propre **application multimodale**. Cet outil numérique permet à ces utilisateurs d'accéder au quotidien à plusieurs fonctionnalités :

- calculateur d'itinéraire multimodal (bus, car, train, vélo, marche à pied…) ;
- horaires des lignes de bus en temps réel (réseaux J'ybus et Sibra) ;
- cartographie interactive ;
- informations relatives au trafic.

Les horaires des lignes du réseau J'ybus sont également consultables en temps réel sur Google Maps.

L'offre de stationnement autour de la gare de Rumilly pourrait également être restructurée afin d'inciter plus à **l'intermodalité voiture/transports collectifs**.

Actuellement, le stationnement sur le « Parking de la Gare » est en zone bleue et donc limité à 1h30, ce qui n'est pas idéal pour les utilisateurs des transports collectifs. De l'autre côté de la voie ferrée, le « Parking du Gymnase de Monéry » permet de se garer sur des longues durées. Mais le côté de l'arrière-gare est, comme mentionné précédemment, peu accessible. Une solution à envisager pourrait être de passer le parking de la Gare en zone payante avec un dépose-minute gratuit mais à l'accès contrôlé et de réserver une partie du parking du Gymnase de Monéry aux utilisateurs J'ybus ou TER, sous condition de la mise en accessibilité préalable du parking.

Synthèse intermodalité :

- Renforcement de l'intermodalité en gare grâce au développement du réseau J'ybus;
- Enjeu d'accessibilité pour les modes actifs et personnes à mobilité réduite à la gare ;
- Intégration de J'ybus dans le réseau régional Oùra.

Un fort potentiel de développement des modes actifs, en particulier au sud et à l'est du territoire, ainsi qu'à l'échelle communale

Comme évoqué précédemment, **la part modale vélo est faible** sur le territoire communautaire (3%). Sans surprise, **peu d'aménagements dédiés** aux modes actifs existent à ce jour sur le territoire communautaire, comme on peut le constater sur la figure ci-dessous.

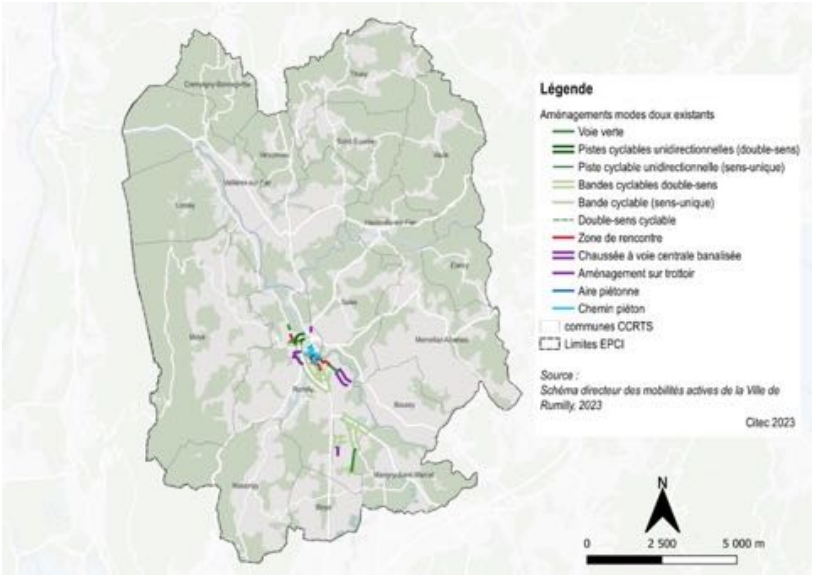


Figure 43 – Aménagements modes actifs existants (hors zones 30)

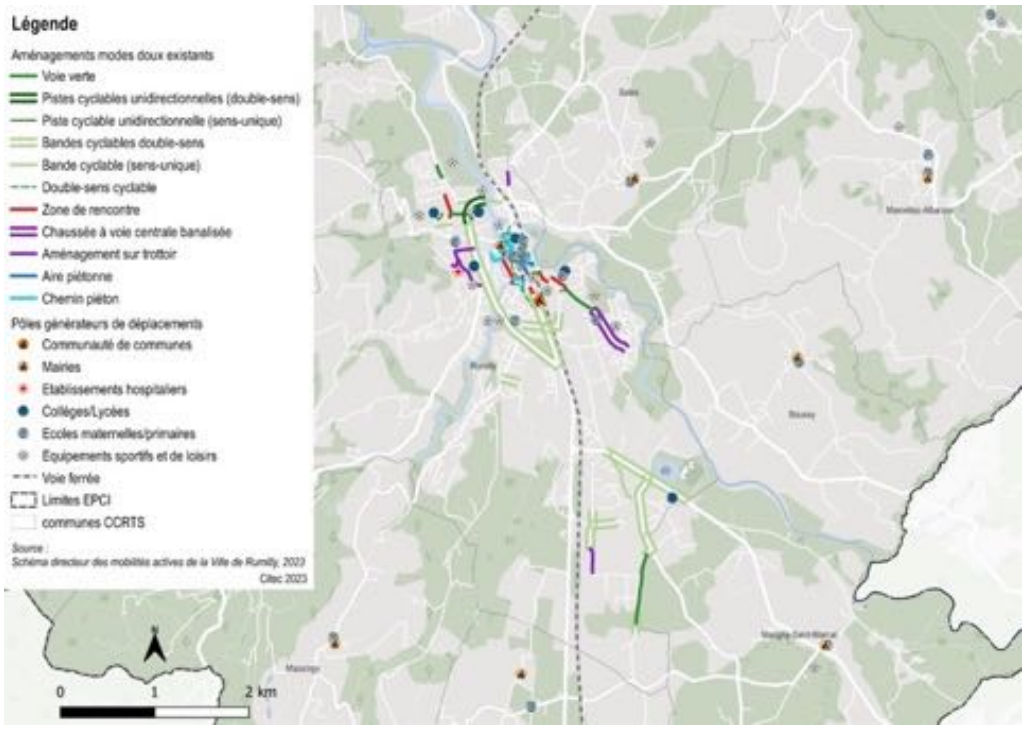


Figure 44 – Aménagements modes actifs existants - zoom Rumilly

A l'échelle de **Rumilly**, on peut toutefois noter des liaisons qui fonctionnent telle que le cheminement piéton/vélo le long de **l'avenue Gantin** ou la **passerelle modes actifs au-dessus du Chéran** reliant depuis fin 2018 la base de loisirs de Rumilly à la salle des fêtes de Boussy. Des bandes cyclables ont également été aménagées le long des **boulevards Dagand et de l'Europe**. Cependant, le **trafic des poids lourds** peut être un frein à la pratique dans un secteur qui se doit d'être sécurisé pour assurer des cheminements en toute sécurité vers les différents établissements scolaires et équipements sportifs à proximité.

De manière générale, les liaisons existantes sont assez **peu mises en valeur** : accès confidentiel, absence de signalétique. Les modes actifs trouvent difficilement leur place dans le centre ancien, en raison de la circulation des véhicules motorisés. Celle-ci est majoritairement liée à la présence d'équipements scolaires et publics (ex : Hôtel de Ville).

Le peu d'aménagements cyclables en dehors de Rumilly s'explique par une **topographie** (fortes pentes au nord et à l'est de la Communauté de Communes) et des **distances importantes**, mais aussi des **obstacles** (le Fier, le Chéran, la voie ferrée) qui représentent des **obstacles à la pratique du vélo**. Les **niveaux de trafic élevés** et les **vitesses** sur certains axes, notamment les départementales, sont également un frein important.

Dans le centre-ville de Rumilly et dans certains centres-bourgs, d'autres obstacles peuvent également freiner le développement des modes actifs dans les centralités, notamment :

- Les **sens de circulation** qui imposent des détours ;
- Les **voiries étroites et pour certaines pentues** qui rendent les cheminements modes actifs difficiles voire dangereux ;
- Le **manque d'aménagements lisibles** pour encourager la pratique (marquage, signalisation, jalonnement, stationnement, etc.) ;
- La **forte présence de l'automobile** dans l'espace public (stationnement et trafic), souvent au détriment des modes actifs.

Figure 45 – Points noirs vélo référencés dans le cadre du baromètre des villes cyclables

Figure 46 – Points noirs vélo - zoom sur Rumilly

A l'échelle de Rumilly, la **ligne SNCF**, à l'est, et la **voie de contournement**, à l'ouest, représentent de **vraies coupures** qui pénalisent le rabattement modes actifs depuis les quartiers périphériques.

La gare est **facilement accessible à pied depuis le centre-ville** avec des distances acceptables et la traversée piétonne du parc du quai des Arts. Mais cet itinéraire nécessite de **traverser la place d'Armes** au niveau de laquelle circulent 1'200 véhicules en heure de pointe du soir. Depuis la place Grenette, l'itinéraire est long (650 mètres) et peu confortable (traversée des rues Montpelaz, Filaterie et d'Hauteville).

Pour les nouveaux quartiers et ceux situés côté est de la gare, **les itinéraires de rabattement ne sont pas forcément lisibles**.

Malgré les freins à la pratique des modes actifs, il existe tout de même un **vrai potentiel** de développement de la marche et du vélo sur le territoire, en particulier en centre-ville de Rumilly et dans les chefs-lieux. L'ensemble des quartiers de la ville-centre de Rumilly se trouvent par exemple à une distance marchable et cyclable de la Place Grenette (rayon de moins de 3 km).

Pourtant, à l'échelle du territoire communautaire, **plus de la moitié des déplacements de moins de 5 kilomètres sont réalisés en voiture** (59%) selon les chiffres de l'Enquête Déplacement Grand Territoire de 2015-2017. En interne de Rumilly, cette part atteint les 55%. Avec le développement du réseau urbain J'ybus, on peut faire l'hypothèse d'une baisse de cette part à 51-52%.

De plus, les pratiques en matière d'utilisation du vélo évoluent. Les ventes de **vélos à assistance électrique sont en forte croissance** en France avec une représentation évaluée à 60 % des ventes de vélo en 2030. La Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie a également lancé en 2022 son propre **service de location de vélos à assistance électrique J'yvélo**. Or, le vélo à assistance électrique limite l'impact des reliefs et des distances sur les déplacements à vélo et permet ainsi de rendre plus accessibles et réalisables par un public plus large les déplacements d'une durée inférieure à 30 minutes.

La figure à la page suivante présente notamment les isochrones voiture 15 min et vélo à assistance électrique 30 min à partir de l'hôtel de ville de Rumilly. Elle permet de mettre en avant le fort potentiel théorique de report modal de la voiture vers le vélo en superposant les deux isochrones. La population qui se situe dans un rayon de moins de 15 minutes en voiture du centre-ville de Rumilly est ainsi de 32'000 habitants de la Communauté de Communes (soit 90 %), contre 30'000 (93%) dans un rayon de moins de 30 minutes en vélo à assistance électrique.

La figure montre également les zones accessibles en 15 minutes en vélo à assistance électrique et en 30 minutes à pied depuis le même point. Respectivement, ce sont 21'000 (66%) et 15'500 (48%) habitants de la Communauté de Communes qui se situent dans ce rayon de distance. **Le report modal vers les modes actifs pour les déplacements en interne du territoire communautaire parait donc réaliste**.

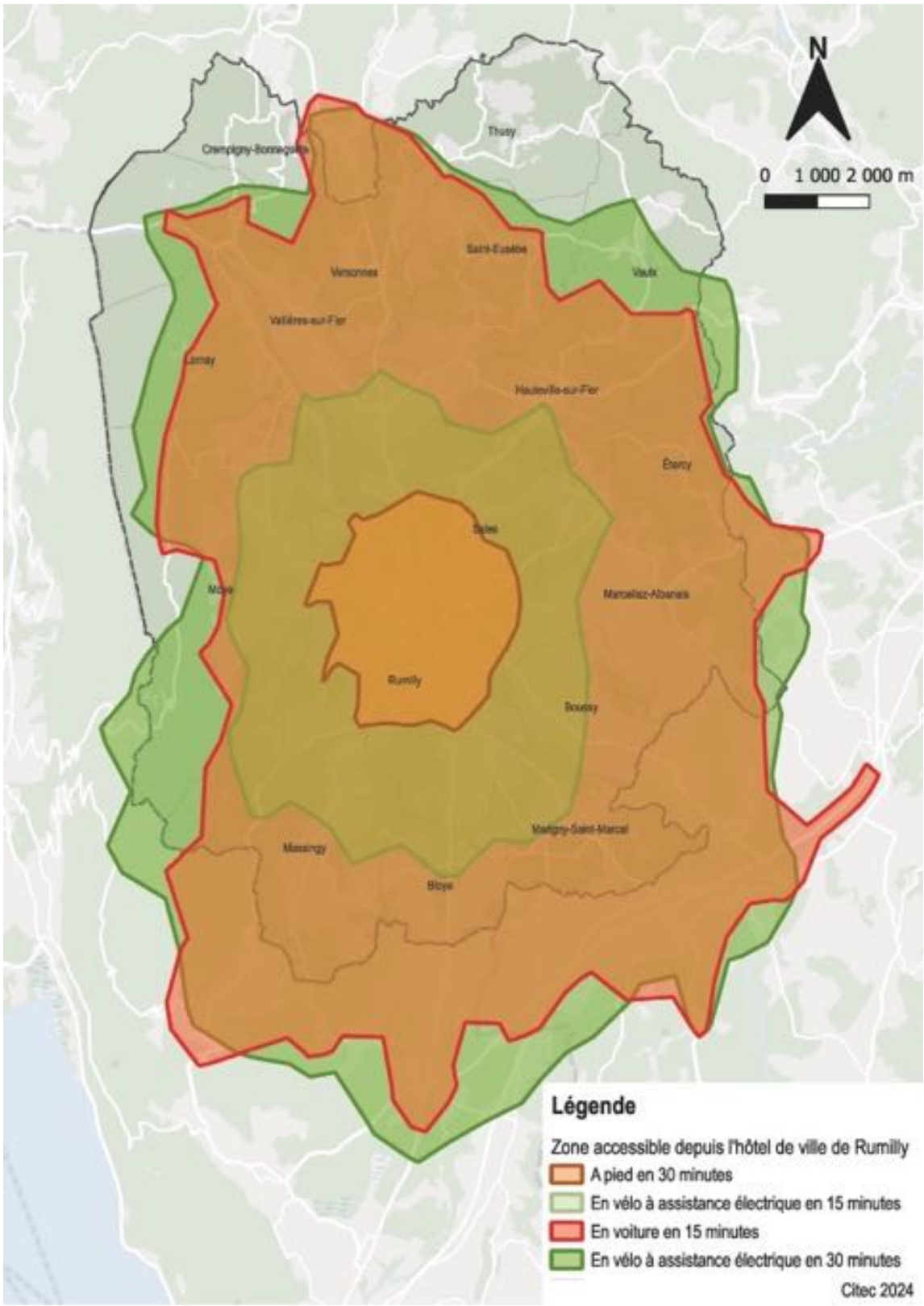


Figure 47 –Isochrones marche à pied (30 min), vélo à assistance électrique (15/30 min) et voiture (15 min) depuis l'hôtel de ville de Rumilly

Afin d'inciter la pratique des modes actifs, il est nécessaire de construire un véritable écosystème :

- Créer des **aménagements favorables aux modes actifs** (continus, sécurisés et confortables) et des dispositifs d'apaisement du trafic routier ;
- Equiper les pôles générateurs de déplacements et les zones d'habitation en **stationnement vélo** (sécurisé et adapté aux besoins) ;
- Proposer des **services associés** (réparation vélo, location, etc.) ;

- **Inciter financièrement** le développement des modes actifs (forfait mobilité durable, aide à l'achat de vélos, subvention d'aménagements en faveur des modes actifs) ;
- **Jalonner** les itinéraires pour permettre de se repérer facilement ;
- **Communiquer et informer** sur l'offre existante (événements, campagnes de communication, cartographie, application, etc.) ;
- **Développer une culture vélo** (apprentissage du vélo à l'école, ateliers de remise en selle, ramassage scolaire en pédibus ou vélobus).

Certaines de ces mesures d'incitation à la pratique sont déjà mises en place sur le territoire.

Les **dispositifs d'apaisement** se développent de plus en plus dans les chefs-lieux et le centre-ville de Rumilly :

En 2019, dans le cadre d'un projet d'éco-bourg dont les travaux ont été lancés au printemps, la commune de **Marcellaz-Albanais** a mis en place un **nouveau plan de circulation** au sein de son chef-lieu. Une nouvelle voie a été ouverte entre les rues des Berdalles et des Ecoles pour permettre cela. Cette action a permis la **fluidification du trafic** tout en maintenant une réglementation uniforme avec celle en vigueur sur la RD16 (priorités à droite). En fin 2020-début 2021, **le chef-lieu a été mis en zone 30** afin de sécuriser les abords des commerces, des écoles, de l'église et des différents équipements et services. Un **ralentisseur** a également été installé sur la rue des Ecoles, au niveau de l'Eglise et de la rue de Saboti.

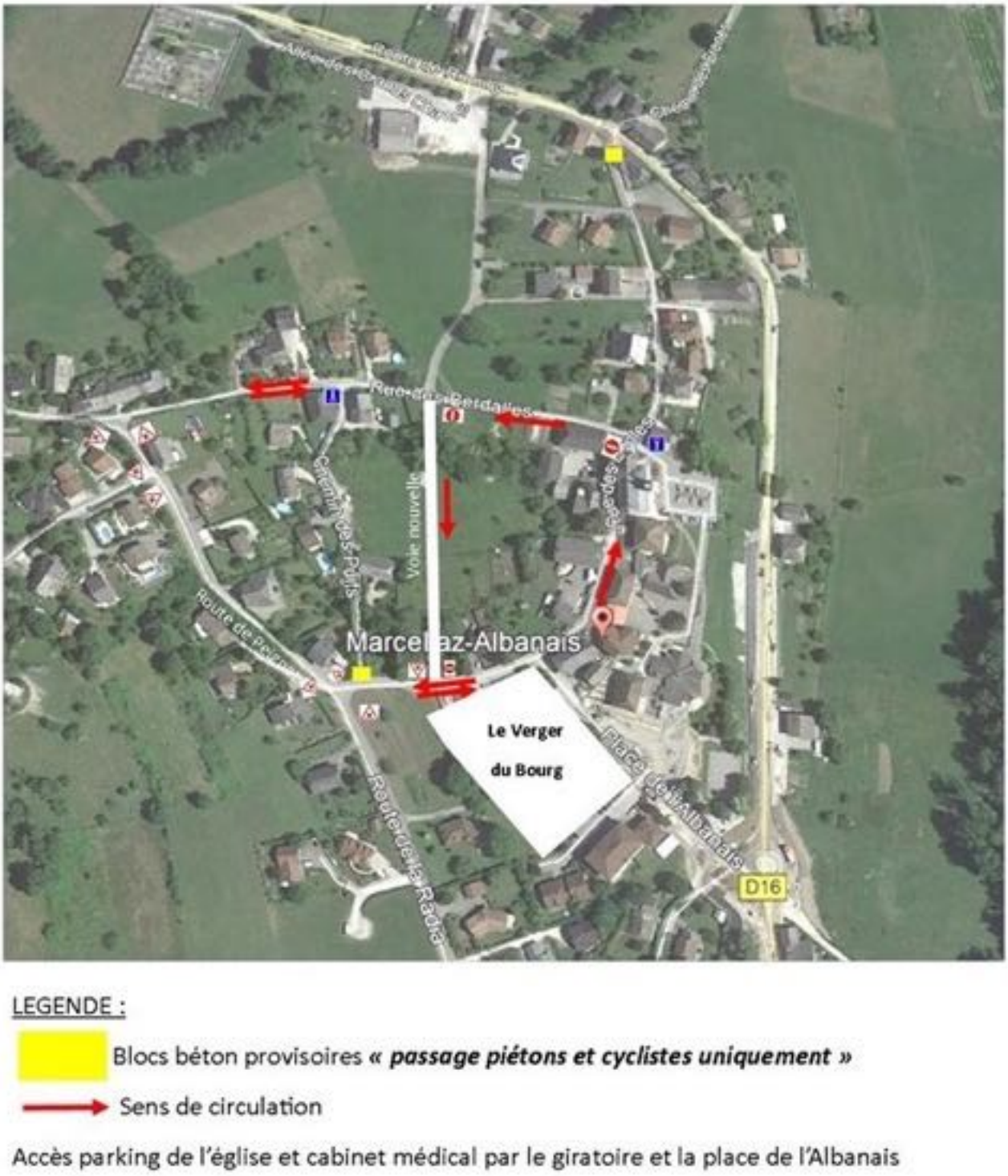


Figure 48 –Nouveau plan de circulation du chef-lieu de Marcellaz-Albanais

Pour accompagner les opérations immobilières en cours sur Sales, la commune prévoit la requalification de la traversée du chef-lieu (route départementale RD16 en agglomération) et de la place du chef-lieu avec des solutions ayant pour objectifs :

- Améliorer l'accessibilité et à la sécurisation des modes actifs ;
- Redonner une place au piéton ;
- **Partager le chef-lieu** de manière plus équilibrée et sécurisée **entre voitures et piétons** ;
- Rendre les **espaces publics plus accueillants** afin qu'ils contribuent à la qualité de vie locale, à l'attractivité et à la vitalité du bourg ;
- Créer une **continuité entre la place du chef-lieu et le développement urbain**.

Figure 49 – Projet réaménagement du chef-lieu de Sales

Le projet de réaménagement du centre-bourg de **Vallières-sur-Fier**, qui est en cours de réflexion, prévoit :

- **La sécurisation de la traversée de la route de l'église**, des abords de la mairie et de la placette sur la route départementale RD14 route d'Annecy ;
- La **réglementation du stationnement** (sans suppression de places);
- **L'apaisement de la voirie** et la mise en sens-unique à proximité du groupe scolaire tout en sécurisant les déposes-minutes et arrêts de bus scolaires ;
- **La création d'une sortie sur la RD14 par le biais d'un giratoire**, sécurisant également le carrefour avec la route des Combettes ;
- **La définition de continuités modes actifs sécurisées** permettant aux parents et enfants d'utiliser le vélo et la marche à pied plutôt que la voiture pour se rendre à l'école.

Figure 50 – Plan du projet d'aménagement du centre-bourg de Vallières-sur-Fier

Dans le cadre du réaménagement du chef-lieu de **Vaulx, la traversée routière du centre est aménagée et sécurisée**. Prévus pour le courant de l'année 2023, les travaux comprennent le **déplacement de la route départementale**.

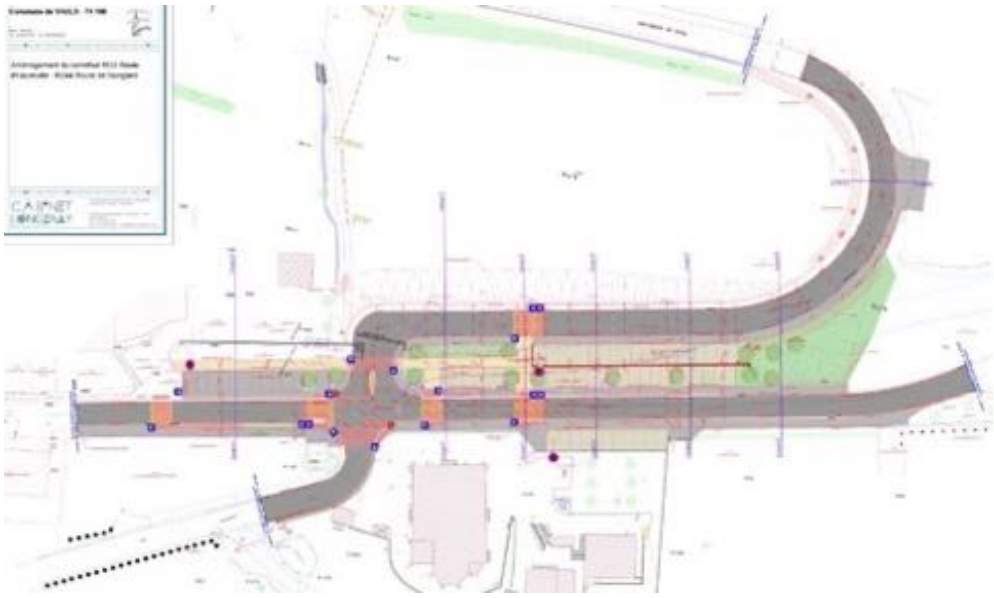


Figure 51 – Projet de sécurisation et réaménagement du chef-lieu de Vaulx

La Ville de Rumilly souhaite quant à elle mettre en place un nouveau plan de circulation du centre-ville. Cette action s'inscrit dans le dispositif « Action Cœur de Ville ». Cinq scénarios ont été proposés, parmi lesquels le troisième, « Stratégie d'un centre attractif/actif » a été retenu.

Ce scénario prévoit de modifier le plan de circulation et de stationnement pour :

- **Dissuader les automobilistes de traverser le centre-ville par la rue Montpelaz ;**
- **Créer une zone de rencontre élargie** à tout le centre ;
- **Favoriser les cheminements piétons** en organisant un réseau de placettes et voiries connectées ;
- Donner un **accès direct aux écoles et commerces** du centre-ville par le nord en inversant le sens de circulation de la rue Charles de Gaulle et ainsi **apaiser la place de la Mairie et permettre de piétonniser la rue Centrale.**

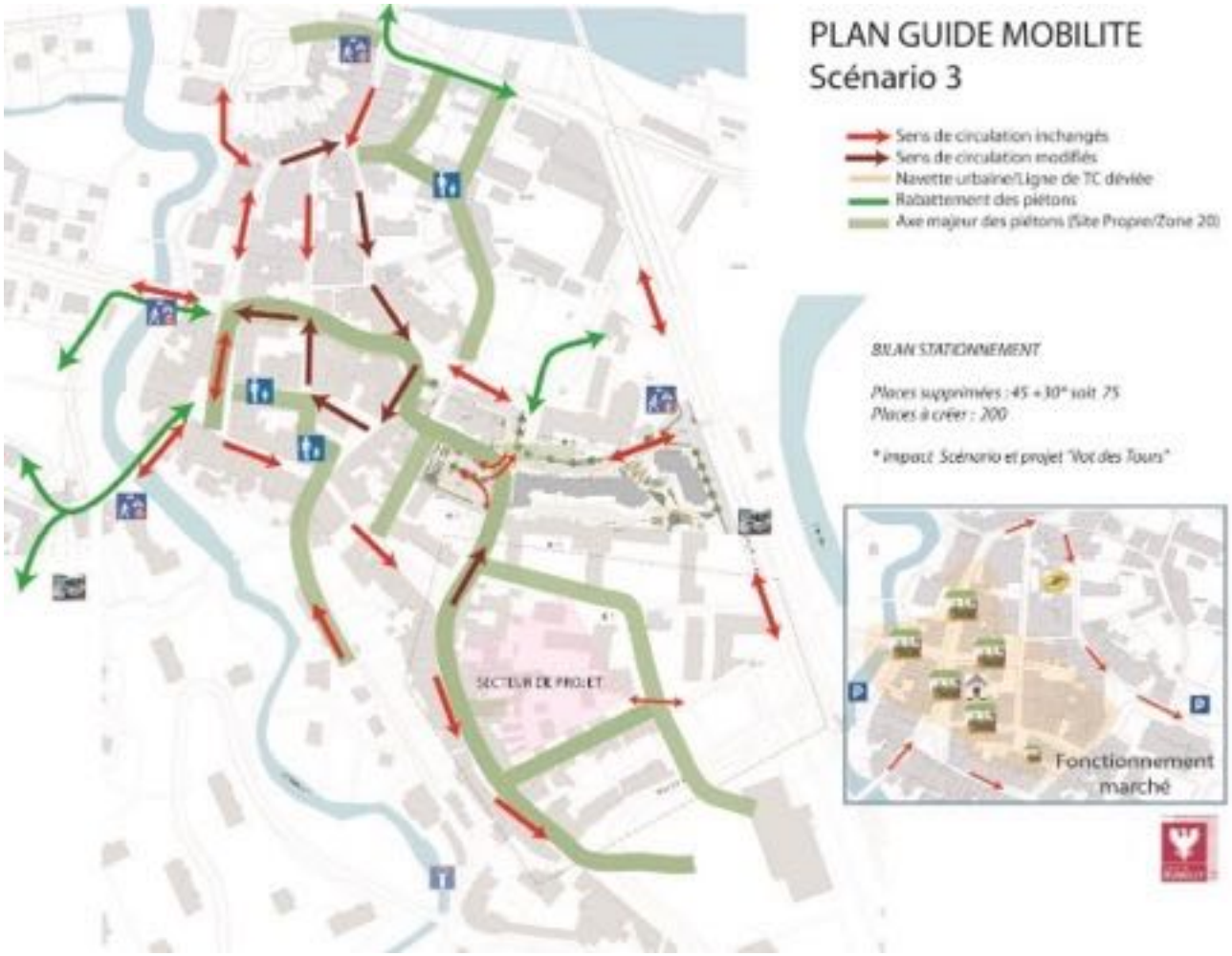


Figure 52 – Scénario retenu pour son futur plan de circulation par la Ville de Rumilly

En matière de développement des aménagements modes actifs, la Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie est **compétente depuis 2019 pour « la création, l'aménagement et l'entretien d'itinéraires cyclables d'intérêt communautaire »**. Ces itinéraires structurants à l'échelle communautaire ont été définis et adoptés par délibération du conseil communautaire.

Suite à sa prise de compétence, la Communauté de Communes a rapidement lancé une étude pour la réalisation de la « véloroute de l'Albanais ». Piloté en co-maîtrise d'ouvrage avec Grand Lac, ce projet a pour objectif de relier Vallières-sur-Fier (Pont-Coppet) à Aix-les-Bains (Pont du Sierroz) en passant par Rumilly sur un itinéraire traversant les territoires des deux intercommunalités. Parallèlement, une seconde branche du projet partira de Rumilly jusqu'à Alby-sur-Chéran (Espace Leaders).

La véloroute de l'Albanais s'inscrit aujourd'hui dans un projet plus global : la **« véloroute Via 5 Lacs »,** dont le portage a été récupéré par la **Région Auvergne-Rhône-Alpes**. L'objectif est de créer un itinéraire cyclable continu permettant de relier les cins lacs alpins : le lac Léman, le lac d'Annecy, le lac du Bourget, le lac d'Aiguebelette et le lac de Paladru.

L'itinéraire projeté pour cette véloroute traverse **trois départements** : la Savoie, la Haute-Savoie et l'Isère. Il se divise en trois sections :

- **Section nord** : du lac Léman au lac d'Annecy ;

- **Section centrale** : du lac d'Annecy au lac du Bourget ;
- **Section sud** : du lac du Bourget au lac de Paladru.

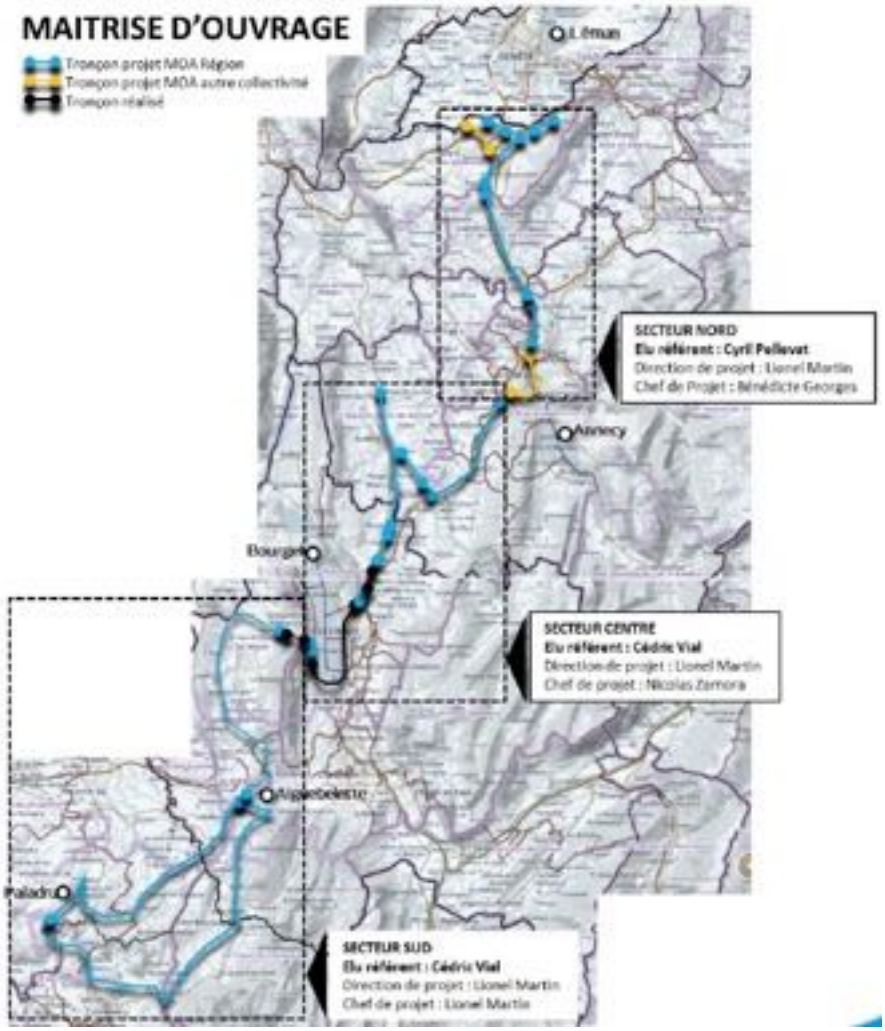


Figure 53 – Itinéraire des 5 Lacs

La section centrale comporte un **tronçon d'environ 25 km desservant cinq des communes** de la Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie (Vallières-sur-Fier, Sales, Rumilly, Marigny-Saint-Marcel et Bloye).

Après réception des travaux, l'infrastructure cyclable et ses équipements seront **transmis à la Communauté de Communes pour gestion et entretien.**

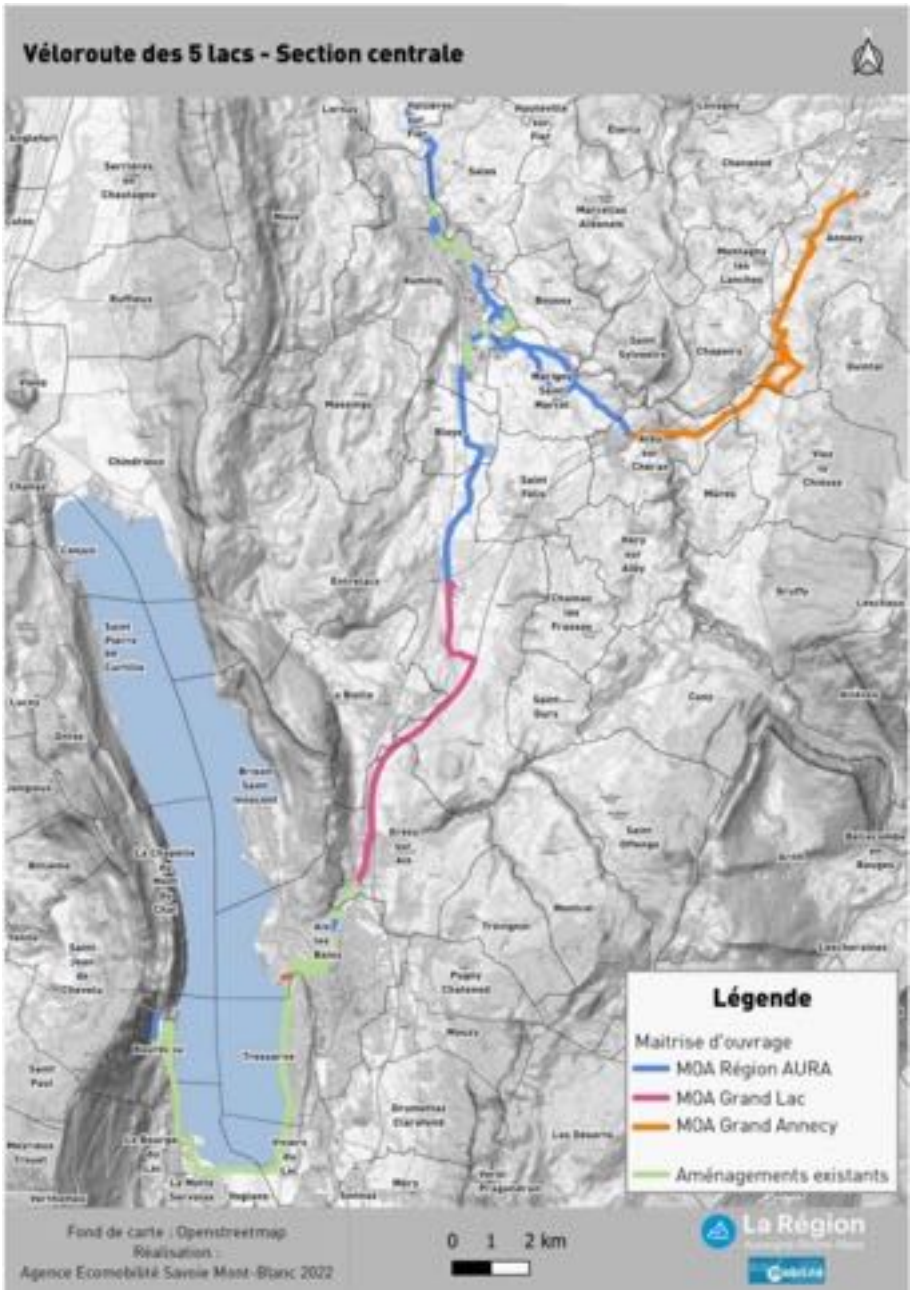


Figure 54 – Section centrale de la véloroute des 5 Lacs

Ce projet permettra de **créer des connexions cyclables avec les intercommunalités limitrophes**, notamment le Grand Annecy à l'est et Grand Lac au sud, qui sont toutes deux **déjà dotées d'un schéma directeur cyclable intercommunal**.

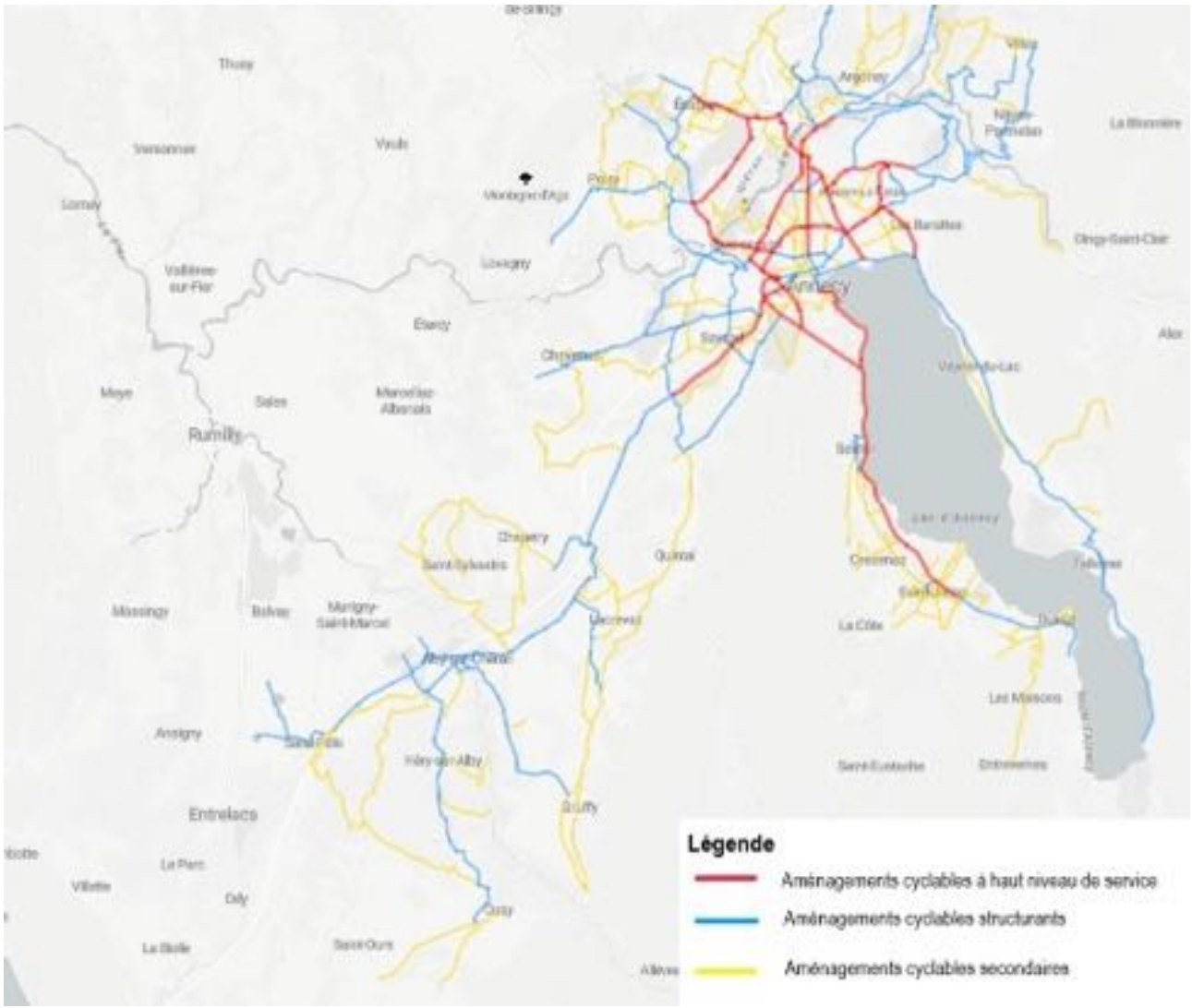


Figure 55 – Schéma de principe des aménagements cyclables projetés sur le Grand Annecy
Source : Schéma directeur cyclable du Grand Annecy

Le tracé de la véloroute est à mettre en parallèle avec ceux des tronçons validés dans le cadre du **schéma directeur cyclable du Département de la Haute-Savoie** en 2023. La mise en œuvre de ce schéma est prévue sur la **période 2023-2027**. Il a pour objectif de compléter et renforcer le réseau des véloroutes d'intérêt départemental pour créer un véritable maillage cyclable structurant à l'échelle de la Haute-Savoie, en cohérence avec les actions des collectivités .

Le territoire de la Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie est concerné par **cinq de ces tronçons**, qui figurent sur la carte ci-dessous :

- **Tronçon 21 :** Itinéraire des Creuses (D16 / D1501 / D2201) ;
- **Tronçon 22 :** Itinéraire de l'Albanais sud (D910 / D3 / D911) ;
- **Tronçon 23 :** Itinéraire de la Néphaz (D16) ;
- **Tronçon 24 :** Itinéraire de l'Albanais nord (D910) ;
- **Tronçon 25 :** Itinéraire du Val de Fier (D14).

A noter que le type d'aménagement n'est pas arrêté et que les tracés ne suivront pas de manière systématique les départementales. Un investissement de **14 millions d'euros par an** est prévu par le Conseil départemental pour **accompagner financièrement les communes et intercommunalités dans la réalisation des aménagements cyclables s'intégrant au schéma directeur cyclable**.

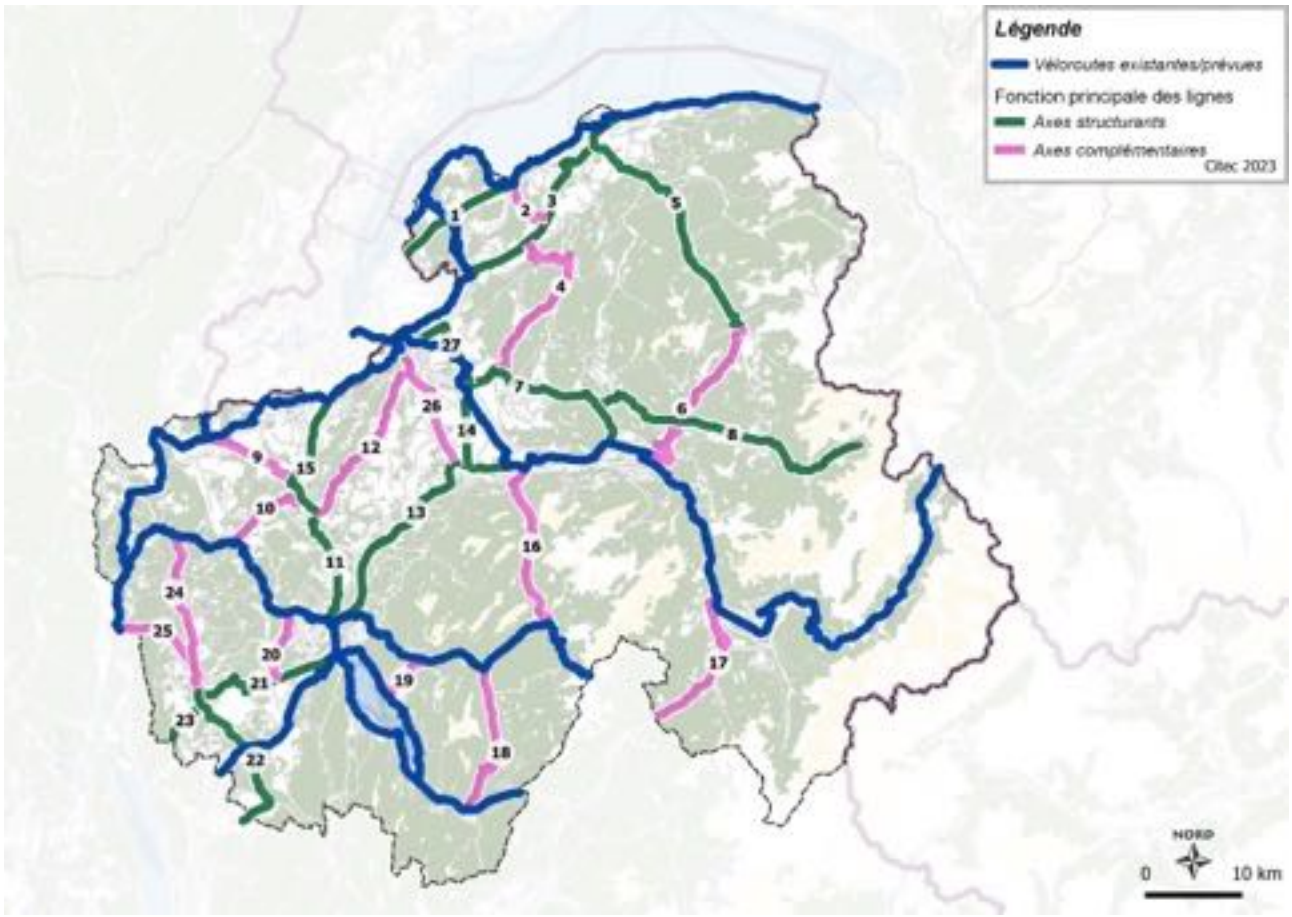


Figure 56 – Schéma cyclable départemental de la Haute-Savoie

La Ville de Rumilly s'est lancée en 2022 dans l'élaboration d'un schéma directeur des mobilités actives à l'échelle de la commune. Ce schéma, en projet, est actuellement en attente d'arbitrage de la nouvelle municipalité. Il repose sur trois axes d'actions :

- **Favoriser la marche :** renforcement et sécurisation des voies piétonnes entre les quartiers et équipements de la ville (culture, services, parcs, commerces…)
- **Développer l'usage du vélo :** aménagements dédiés sécurisés et confortables (pistes, bandes cyclables, voies vertes, contre-sens cyclables dans les rues à sens unique et zones 30) + services (arceaux, consignes, location, sensibilisation…)
- **Intégrer la nature en ville :** parcours végétalisés agréables permettant de lutter contre les îlots de chaleur (ex : opération Ecoles/Tours/Montpelaz et son réseau de voies douces en cœur de ville)

La mise en place de ce schéma modes actifs à l'échelle de Rumilly fait l'objet d'une **orientation d'aménagement et de programmation sectorielle** dans le PLUi de la Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie.

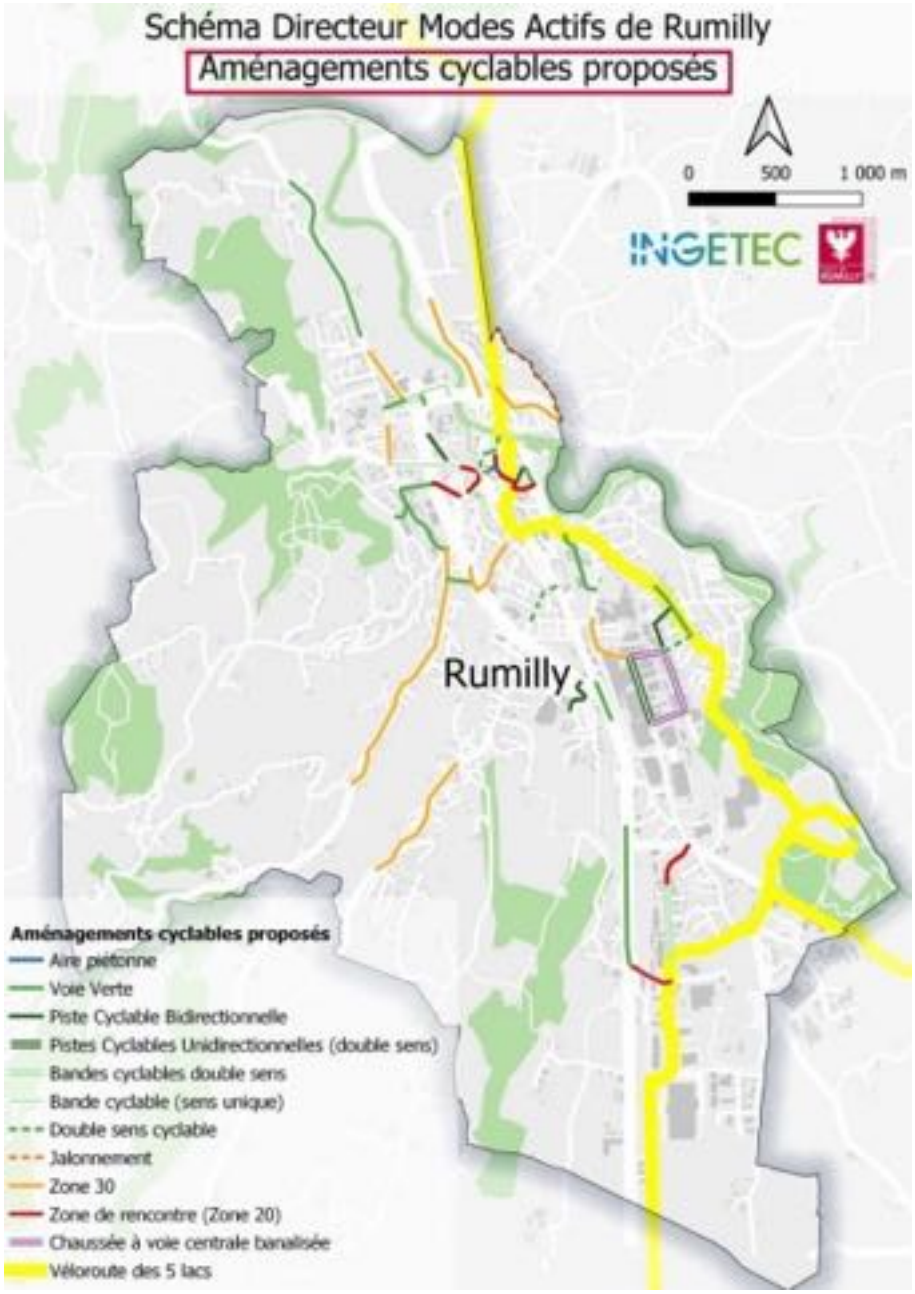


Figure 57 – Aménagements cyclables proposés dans le cadre du schéma directeur des mobilités actives de la Ville de Rumilly

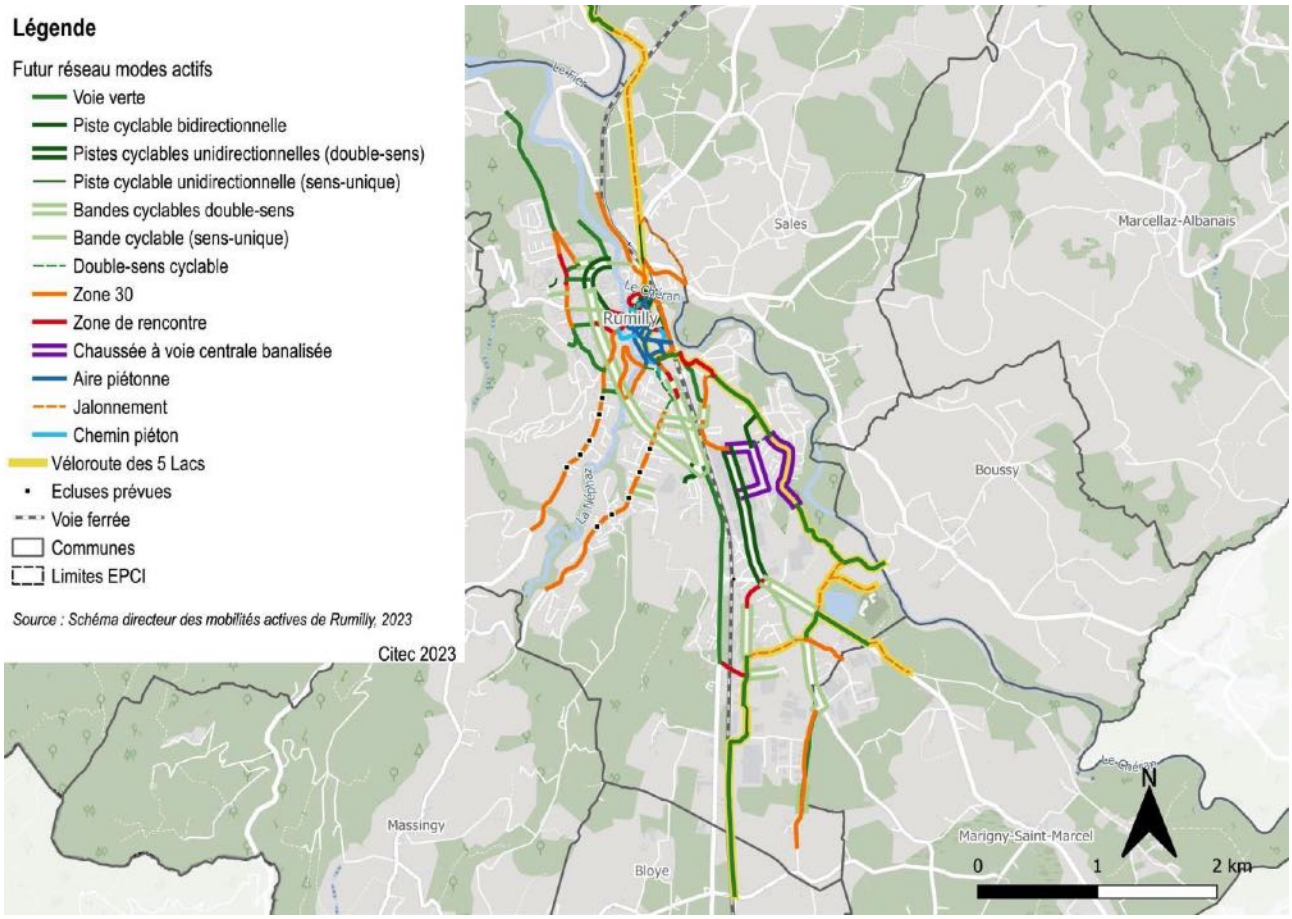


Figure 58 – Futur réseau modes actifs à l'échelle de la commune de Rumilly

Pour ce qui est du stationnement vélo, seuls **cinq arceaux** situés devant la **mairie de Vallières-sur-Fier** ont été relevés en dehors de la ville-centre par Citec, dans le cadre des visites terrain.

Figure 59 – Arceaux vélos devant la mairie de Vallières-sur-Fier

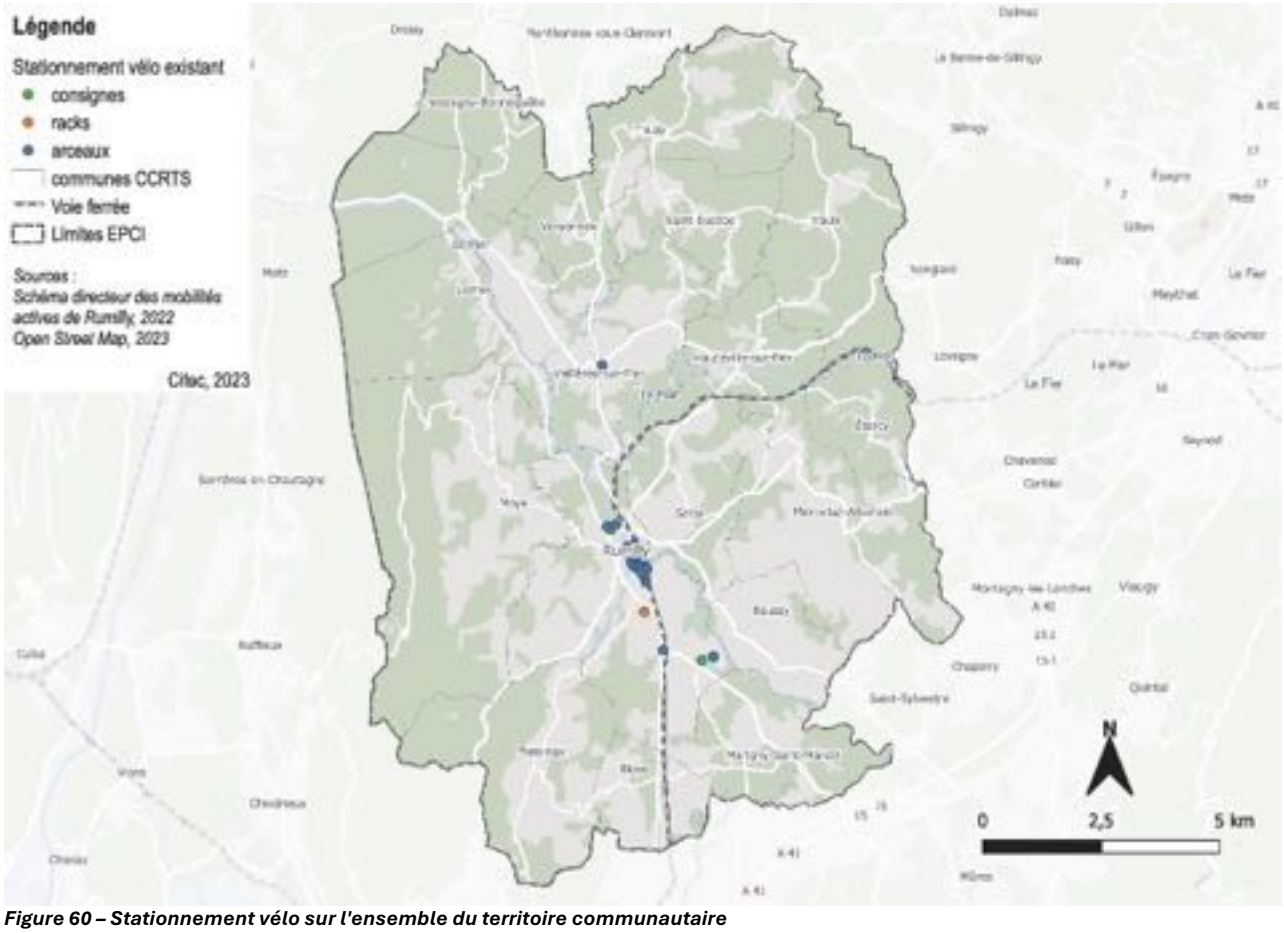


Figure 60 – Stationnement vélo sur l'ensemble du territoire communautaire

A **Rumilly**, il existe un bon niveau d'offre de stationnement avec environ **50 lieux équipés en arceaux**, soit 200 emplacements. Il existe quelques racks à vélos couverts, cependant ce type d'équipement n'est pas assez sécuritaire pour être considéré comme une offre de stationnement satisfaisante. Il n'existe à ce jour aucun abri à vélos avec arceaux.

Figure 61 – Stationnement vélo existant à l'échelle du centre-ville de Rumilly

Pour ce qui est de l'offre de consignes sécurisées fermées, il en existe trois accessibles au public sur la commune :

- **Deux consignes J'yvélo** individuelles de 10 places au parking du Clergeon et à la base de loisirs mises à disposition du grand public par la Communauté de Communes depuis 2022 via un service de location ;
- **La consigne TER** collective de 48 places à la gare gérée par la Région AURA, accessibles avec la carte OURA.

Figure 62 – Consigne installée au niveau du skate-park à la base de loisirs

La Ville de Rumilly intervient pour la mise en place d'arceaux aux abords des équipements structurants. Elle prévoit dans son schéma directeur des Mobilités Actives de couvrir les arceaux à proximité des établissements

scolaires du cœur de ville et d'implanter de **nouveaux arceaux abrités à proximité des établissements scolaires, équipements et arrêts de bus de la zone d'activité Rumilly Est**.

La Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie intervient pour la mise en place d'aménagements plus conséquents tels que des consignes pour répondre à des besoins de déplacements à l'échelle de l'intercommunalité. Dans son schéma directeur des mobilités actives, la Ville de Rumilly a identifié un **potentiel pour l'installation de garages ou consignes à vélos** (dont la communauté de communes a la compétence) **aux arrêts J'ybus « Gare », « Place d'Armes » et « Annexion »** dans l'optique d'encourager l'intermodalité bus/vélo.

Figure 63 – Future offre de stationnement projetée dans le cadre du schéma directeur des mobilités actives de la Ville de Rumilly

Parallèlement, la Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie a ouvert son agence J'yvélo le 9 août 2022. Gérée par l'Agence Ecomobilité Savoie Mont Blanc, l'agence propose trois types de services : la location de vélos, la location de consignes sécurisées individuelles et la réparation de vélos.

- La **location moyenne** (1 à 3 mois) **ou courte durée de vélos et vélos à assistance électrique** :

D'après le rapport d'activité de 2022, le service a connu un **rapide succès** avec 96 % de vélos à assistance électrique loués dès septembre. Les locations moyenne durée représentent 49 % des locations. Au total, entre

août et décembre, 165 locations de vélos à assistance électrique ont été effectuées et 10 de vélos classiques ou spéciaux (vélo-cargo).

La majorité des clients résident sur le territoire de la Communauté de Communes (96%), dont 56% à Rumilly, 11% à Marcellaz-Albanais et 8% à Vallières-sur-Fier.
La fréquentation la plus forte a été observée le matin à l'ouverture (10h la semaine et 11h le samedi), entre 12h et 13h (pour les actifs de Rumilly) et en fin de journée (pour les actifs en général). La demande est également plus forte pendant les vacances scolaires (été et toussaint). Elle a, sans surprise, été plus faible en décembre/janvier.

- **La location des consignes vélos** :

En 2022, les consignes ont été **très peu exploitées**, avec seulement 3 places louées de manière régulière au parking du Clergeon depuis septembre, mais aucune à la base de loisirs (mise en service seulement au courant de l'automne).
Il est important de noter que **ces chiffres ne sont pas représentatifs de l'utilisation qui pourrait être faite sur une année complète**, étant donné la mise en service tardive. De plus, le dispositif est en phase d'expérimentation et ne jouit pas encore d'une pleine visibilité. Il est notamment envisagé de déplacer la consigne de la base de loisirs vers la salle des fêtes de Boussy, de l'autre côté de la passerelle sur le Chéran.

- **La réparation des vélos** :

L'atelier de réparation a fonctionné de manière continue dès son ouverture en août. Ce sont 62 clients qui ont été reçus et 85 réparations ou ventes de pièces qui ont été réalisées en l'espace de cinq mois.

Pour promouvoir et faire connaître les services proposés par l'agence J'yvélo, des animations sont programmées. En 2022, **16 animations** (test de vélos à assistance électrique, marquage Bicycode et contrôle technique gratuit, parcours de maniabilité pour les enfants, etc.) ont été réalisées sur **6 communes du territoire communautaire** : Rumilly (9), Vallières-sur-Fier (2), Sales (2), Marcellaz-Albanais (1), Marigny-Saint-Marcel (1) et Vaulx (1). Au total, **650 personnes** ont été touchées par ces actions.

Parallèlement, la **Maison du Vélo**, localisée sur la base de loisirs de Rumilly, propose des **services vélos complémentaires** à ceux mis en place par la Communauté de Communes, s'axant plus sur des pratiques de **loisirs et tourisme** :

- Location sur des périodes de 1h à 6 jours de VTT musculaire ou à assistance électrique, VTC à assistance électrique, tandem, vélos enfants, remorque, etc ;
- Randonnées en VTT à assistance électrique ;
- Séjours touristiques en vélo à assistance électrique ;
- Cours particuliers.

La Maison du Vélo balise et entretient également des circuits VTT-FFC de l'Albanais.

Synthèse modes actifs :

- Un territoire encore peu équipé en aménagements cyclables/piétons et stationnement vélo, mais un réel potentiel ;
- Un schéma mobilités actives élaboré à l'échelle du centre-ville de Rumilly ;
- Des services vélos lancés par l'intercommunalité qui rencontrent un franc succès.

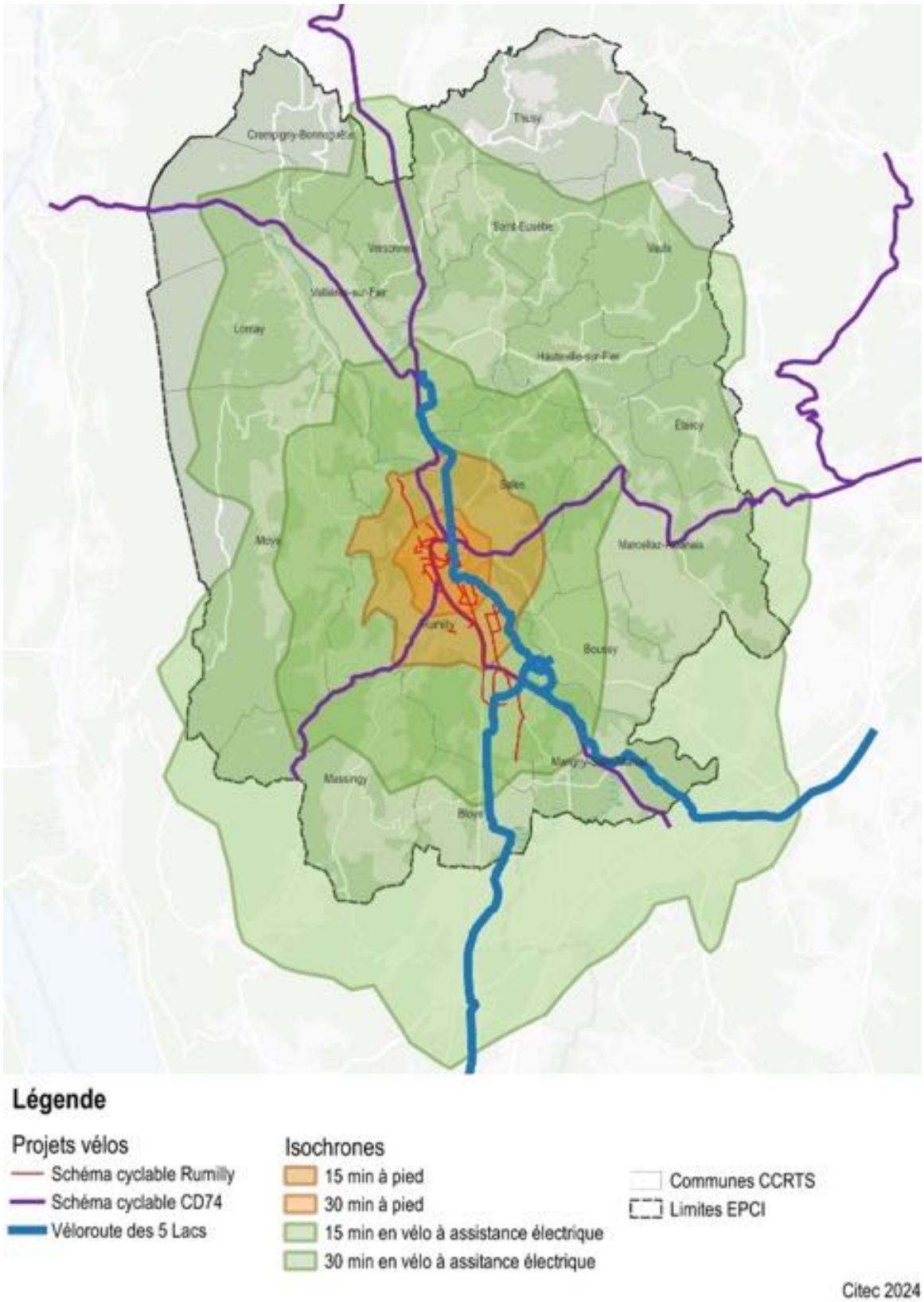


Figure 64 – Synthèse modes actifs

Des alternatives à l'autosolisme au développement encore timide

Les mobilités partagées se développent sur le territoire communautaire :

- Installation d'une **voiture Citiz en autopartage à la gare de Rumilly en septembre 2022** (auparavant située place des Anciennes Casernes) :

Appartenant à la Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie, le véhicule est à disposition des habitants en libre-service 24h/24, 7j/7 via réservation en ligne ou sur l'application Citiz. Le véhicule dispose d'une place de stationnement réservée.

Figure 65 –Voiture en autopartage Citiz stationnée à la gare de Rumilly

- Déploiement de la **plateforme de covoiturage Mov'ici** :

Lancée en 2016 par la Région Auvergne-Rhône-Alpes, il s'agit d'une solution gratuite, permet de mettre en relation les covoitureurs potentiels.
Depuis 2018, de nouvelles fonctionnalités ont été ajoutées au service : application mobile, possibilité de certifier son trajet pour obtenir des justificatifs pour les employés dont les entreprises proposent une aide au covoiturage, possibilité de payer en ligne, programme de fidélité et parrainage. Les collectivités, entreprises et associations ont la possibilité de créer des communautés pour leurs agents, salariés ou membres. Le site a atteint les 100 000 inscrits en 2023.
Depuis le 1er janvier 2023, la Région propose dans le cadre du programme CEE **« Coup de pouce covoiturage »** une prime de 100 euros aux nouveaux conducteurs s'inscrivant sur la plateforme Mov'ici afin d'inciter la pratique. Un premier versement de 25 € est effectué dès le premier trajet, et 75 € supplémentaires sont attribués si neuf trajets sont réalisés dans les trois mois suivants. La Région a renouvelé la prime jusqu'au 31 décembre 2024.

- Élaboration **d'un schéma directeur covoiturage intercommunal** :

Une étude a été lancée en début 2024 par la Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie sur l'ensemble du territoire communautaire afin de définir la future stratégie de la collectivité pour accompagner et favoriser le développement du covoiturage dans une perspective d'amélioration de la desserte des zones peu denses et de réduction du trafic motorisé.

Ce schéma directeur devra notamment permettre de déterminer une articulation cohérente entre le développement des infrastructures, l'expérimentation de services et la promotion du covoiturage.

En 2015, une étude de potentiel de covoiturage menée par Inddigo à l'échelle de la Haute-Savoie avait déjà permis d'identifier un besoin de 108 places de covoiturage sur la Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie. En se basant sur les chiffres de flux de mobilités des déplacements domicile-travail publiés par l'INSEE en 2011, Inddigo a identifié de potentielles lignes de covoiturage au départ de Rumilly vers le bassin genevois, la frontière franco-suisse, le Grand Annecy et Chambéry-Aix.
Les communes du territoire qui étaient identifiées comme représentant des localisations pertinentes pour l'implantation d'aires de covoiturage étaient les suivantes :

- 50 à 100 places : Rumilly ;
- Moins de 20 places : Vallières-sur-Fier, Versonnex et Thusy.

- Organisation de la première édition du **« Défi sans ma voiture »** :

Au mois d'octobre 2023, la Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie a lancé un challenge à l'échelle de l'intercommunalité. L'objectif est de faire évoluer les habitudes des usagers et sortir du « tout-voiture » pour tester les autres modes de déplacements.
Ce projet a été lancé en collaboration avec la SIBRA, l'Agence Ecomobilité Savoie Mont-Blanc, la SNCF, Citiz, Mondovélo, la Ville de Rumilly et la Maison du Vélo.
La Communauté de Communes a sélectionné une quinzaine de participants (actifs, retraités, parents au foyer, etc.) pour participer au défi, dont 1/3 résidant hors de Rumilly.
Le concept était de ne pas utiliser son véhicule personnel du 2 au 14 octobre. Chaque participant recevait en échange un kit mobilité lui permettant d'accéder gratuitement, pour la durée du défi, aux services de mobilité du territoire.

Synthèse mobilités partagées :

- Un développement encore timide du covoiturage et de l'autopartage sur le territoire ;
- Mais un réel potentiel avec l'élaboration du schéma directeur covoiturage intercommunal.

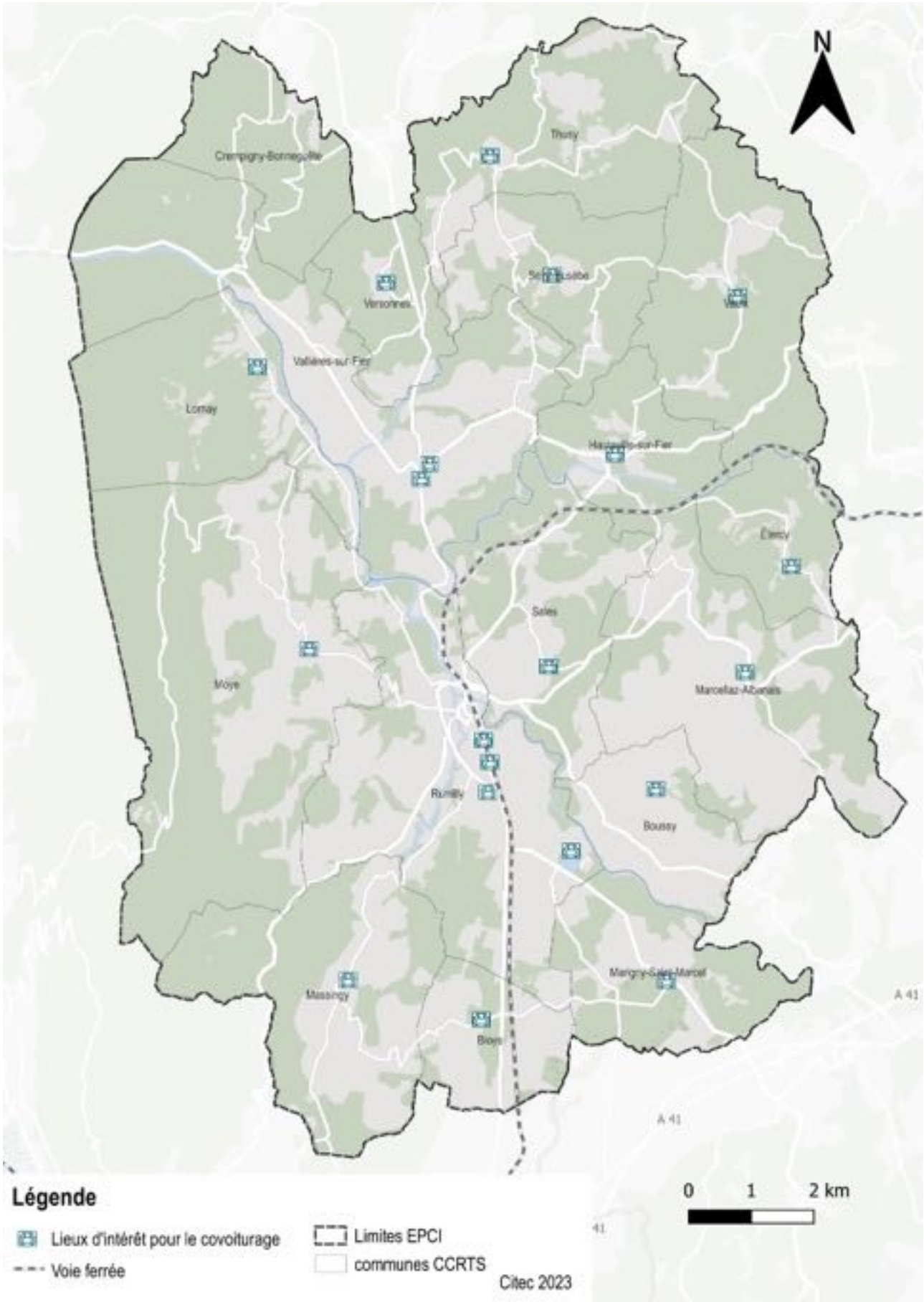


Figure 66 –Synthèse mobilités partagées

I.5.5. Le bilan de la mise en œuvre du schéma directeur des déplacements et infrastructures (SDDI) de 2013

Les tableaux thématiques ci-dessous présentent l'état d'avancement de la mise en œuvre des différentes actions prévues au SDDI. Les actions y sont réparties selon trois niveaux d'avancement :

- **Actions réalisées ;**
- **Actions en cours / partiellement réalisées ;**
- **Actions non réalisées.**

TR – Trafic Routier

			Description de l'action	Avancement	Commentaires
TR - Trafic routier	TR1 - Organisation du réseau viaire du territoire	TR1.1	Aménagement à court terme par le Département de la liaison Rumilly / Alby-sur-Chéran et requalification par la Ville de la rocade de Rumilly en boulevard urbain	En cours / partiellement réalisé	Liaison Rumilly-Alby réalisée / volet rocade dépendant de la volonté politique départementale et locale
		TR1.2	Réalisation à court terme par la Communauté de Communes d'une étude de faisabilité d'un maillage Ouest et Est de Rumilly	Réalisée	Etude réalisée en 2023, faisabilité technique et financière incertaine, action non promise
		TR1.3	Réalisation à moyen terme d'un maillage du territoire à l'Est et à l'Ouest de la ville de Rumilly pour réorganiser les déplacements et réaménager les espaces publics du centre-ville	Non réalisée	Etude de faisabilité réalisée en 2023
		TR1.4	Réorganisation à moyen terme par la Ville des circulations automobiles dans le centre-ville de Rumilly	En cours / partiellement réalisé	Nouveau plan de circulation élaboré et à mettre en œuvre
		TR1.5	Réalisation à court terme par la Ville de Rumilly d'une étude de stratégie et de régulation sur la rocade	Réalisée	
		TR1.6	Mise en œuvre à moyen terme par les Communes d'aménagements de modération du trafic et de la vitesse dans leurs centralités	En cours / partiellement réalisé	
		TR1.7	Organisation et réservation à court terme par la Ville de Rumilly de voiries pour les transports collectifs en site propre (TCSP)	Non réalisée	
	TR2 - Organisation du stationnement automobile	TR2.1	Organisation à court terme par la Ville du stationnement automobile dans Rumilly afin de répondre aux différents besoins et redonner de l'espace aux modes actifs	En cours / partiellement réalisé	Etude de stationnement sur le centre-ville réalisée
		TR2.2	Organisation à court terme par la Ville de Rumilly du stationnement autour du pôle gare pour aménager des zones de stationnement longue durée lisibles et sécurisées	En cours / partiellement réalisé	Etude urbaine du secteur tanneries arrière-gare réalisée, idem façade côté ville
		TR2.3	Mise en place progressive à moyen et long terme par les Communes et la Communauté de Communes de parking relais pour désengorger les zones de congestion et inciter au report modal	Non réalisée	Action programmée pour 2024-2034, à l'issue de réalisation du schéma directeur covoiturage
		TR2.4	Réaménagement à moyen terme par les entreprises du stationnement dans les zones d'activités pour limiter l'utilisation de la voiture individuelle	Non réalisée	Action non promise à court terme
	TR3 - Circulation des poids lourds	TR3.1	Restriction à court terme par le Département de la circulation des poids lourds sur la RD910 au Nord de Rumilly pour réduire les nuisances en traversée des communes et le nombre de poids lourds sur la rocade de Rumilly	Non réalisée	Projet dépendant de la volonté politique départementale
		TR3.2	Mise en place à court terme par le Département d'un jalonnement adapté pour inciter les poids lourds à utiliser l'autoroute	Non réalisée	Projet dépendant de la volonté politique départementale
		TR3.3	Etude à court terme de l'organisation des livraisons dans la zone urbaine de Rumilly	Non réalisée	Action non promise à court terme

Figure 67 – Bilan des actions relatives au trafic routier

TC – Transports collectifs

			Description de l'action	Avancement	Commentaires
TC - Transports collectifs	TC1 - Création d'un périmètre de transports urbains	TC1.1	Création à court terme par la Communauté de Communes d'un PTU pour développer les TC et améliorer la qualité de service sur le territoire	Réalisée	Lancement du réseau Aybus
	TC2 - Mise en place d'un réseau de transports collectifs	TC2.1	Mise en place à court terme par la Communauté de Communes (CC) d'un réseau de lignes de bus urbaines pour desservir Rumilly	Réalisée	3 lignes du réseau Aybus mise en service en 2019
		TC2.2	Implantation à court terme par la CC des arrêts pour desservir les lieux stratégiques du territoire	Réalisée	Desserte accueillant que tous les arrêts sont desservis par des arrêts aux normes
		TC2.3	Utilisation à court terme par la CC d'un matériel roulant adapté pour qu'il corresponde à la fréquentation	En cours / partiellement réalisée	Investissement dans une flotte de 5 minibus de 28 places et projet d'achat d'un véhicule plus capacitaire de type midibus à motorisation électrique pour répondre à la surcharge sur la ligne 1
		TC2.4	Développement à court terme par la CC de la communication autour de la tarification pour informer les usagers	Réalisée	
		TC2.5	Définition à court terme par la CC d'une tarification adaptée	Réalisée	
		TC2.6	Mise en place de mesures par la Ville de Rumilly pour assurer une vitesse commerciale élevée	Non réalisée	
		TC2.7	Prolongements possibles à moyen terme par la CC des lignes pour desservir les franges urbaines et les zones d'activités excentrées	En cours / partiellement réalisée	Mise en place des lignes J4 et J5 en janvier 2023, projet de passage en ligne régulière de la ligne 3 actuellement en TAD
		TC2.8	Organisation d'une concertation à court terme par la CC avec la population et les acteurs économiques pour contribuer à l'élaboration de l'offre de service de TCU	En cours / partiellement réalisée	Mise en place du Comité des Partenaires, consultations ponctuelles : enquête 2020, concertation des élus des communes pour la mise en place des lignes J4 et J5
	TC3 - Développement de l'offre et travail sur la connexion aux territoires	TC3.1	Accompagnement à court terme par la CC de la politique départementale de TC interurbains pour appuyer l'amélioration de l'offre	Réalisée	Lignes 32 et 33 transférées au 1er septembre 2018, puis intégrée au réseau Aybus (lignes J4 et J5)
		TC3.2	Extensions éventuelles à moyen terme par la CC du réseau TC pour desservir Bloye et Dalex	En cours / partiellement réalisée	Seulement intervention sur la zone d'activités de Dalex réalisée
		TC3.3	Analyse de la faisabilité de mise en place d'une ligne de transport à la demande (TAD) pour desservir les communes rurales	Non réalisée	Nouvelle orientation : c'est finalement le covoiturage qui est retenu comme solution pour répondre à ce besoin avec le lancement du schéma directeur de covoiturage en janvier 2024
	TC4 - Développement de la dimension ferroviaire	TC4.1	Accompagnement de SNCF Réseau (ex-RFF) et de la Région à moyen terme pour appuyer l'amélioration du réseau de service de l'offre ferroviaire	En cours / partiellement réalisée	Travaux de doublement des voies entre Rumilly-Cluses et Annecy prévus pour 2028 et ouverture d'une nouvelle halte ferroviaire non écartée à long terme par SNCF Réseau
		TC4.2	Développement à moyen-long terme par la CC des lignes urbaines et interurbaines à en tabulateurs avec les gares pour inciter à l'utilisation du réseau ferroviaire	Réalisée	
		TC4.3	Aménagement à court terme par les Communes de parkings pour les usagers du train et de cheminements piétons pour améliorer l'accessibilité à la gare et aux quais	En cours / partiellement réalisée	Cheminements piétons réalisés par la Ville, mais accessibilité PMR de la gare de Rumilly dues non de la SNCF
		TC4.4	Renforcement par la Région de la communication sur la gare pour mieux informer les usagers	Réalisée	

Figure 68 – Bilan des actions relatives aux transports collectifs

MD – Modes doux

Figure 69 – Bilan des actions relatives aux modes doux

MA – Modes alternatifs à la voiture individuelle

		Description de l'action	Avancement	Commentaires
MA - Modes alternatifs à la voiture individuelle	MA1	Organisation et création à court terme par le Département et les Communes d'aires pour encourager la pratique du covoiturage	Non réalisée	Schéma directeur des déplacements du Département en cours et lancement du schéma directeur covoiturage de la CC courant 2023
	MA2	Expérimentation à court terme par la CC d'un service d'autopartage	Réalisée	Service Citiz proposé à la gare de Rumilly
	MA3	Développement à court terme par la CC d'une communication forte et efficace sur sa stratégie de mobilité	En cours / partiellement réalisée	Marques Zybus et Jyvelo connues et visibles sur le territoire, communication régulière de la CC sur sa stratégie de mobilité via des actus, conférences de presse, interviews radio...
	MA4	Accompagnement à court terme par la CC du démarchage de plan de mobilité employeur	Non réalisée	Action non priorisée à court terme
	MA5	Mise en place à court terme par la CC d'une communication sur le temps réel du déplacement	Non réalisée	Action non priorisée à court terme
	MA6	Étude par la CC d'un maillage du territoire en bornes de recharge pour véhicules électriques	En cours / partiellement réalisée	Compétence SYANE

Figure 70 – Bilan des actions relatives aux modes alternatifs à la voiture individuelle

INT – Amélioration de l'intermodalité

		Description de l'action	Avancement	Commentaires
INT - Amélioration de l'intermodalité	INT1	Aménagement par la Région, la CC et la Ville du secteur autour de la gare de Rumilly pour en faire un pôle multimodal structurant à l'échelle du territoire communautaire	Réalisée	Arrière-gare et boulevard à développer
	INT2	Adaptation à court terme par la CC des horaires de lignes du réseau de TCU sur les horaires des trains pour faciliter l'intermodalité TC routiers – TC ferrés	Réalisée	Collaboration partenariale avec les autres AOM et acteurs de la mobilité sur le territoire (SNCF, Grand Annecy...)
	INT3	Mise en place à court/moyen terme par la CC et la Région d'une tarification commune avec les réseaux urbains des agglomérations voisines pour rendre attractifs les déplacements inter-réseaux	En cours / partiellement réalisée	Abonnement Zybus + Sibra existant, projet de mise en place de la billetique Oura sur le réseau Zybus. Première expérimentation, à développer (gamme disponible...)

Figure 71 – Bilan des actions relatives à l'amélioration de l'intermodalité

COM – Organisation des déplacements sur les communes

			Description de l'action	Avancement	Commentaires
COM - Organisation des déplacements sur les communes	COM1 - Organisation des déplacements dans les communes-bourgs	COM1.1	Accompagnement à moyen terme des projets de renforcement des lignes interurbaines et d'éventuelles extensions du réseau TC (vers la ZA de Sales) pour développer l'usage des TC	Réalisée	
		COM1.2	Développement à moyen terme des itinéraires vélos sécurisés sur Vallières et Sales, lorsque la topographie est adaptée pour inciter la pratique cyclable	Non réalisée	Projet de la réalisation à venir de la véloroute des 5 Lacs
		COM1.3	Aménagement à court terme de zones de stationnement public dédiées aux vélos et mise en place d'un jalonnement adapté pour inciter la pratique cyclable	Non réalisée	Action non priorisée à court terme (seule la mairie de Vallières est équipée)
		COM1.4	Prise en compte dans les PLU à court terme de la nécessité de construire des locaux à vélos pour inciter la pratique cyclable	Réalisée	
		COM1.5	Sécurisation à court terme des cheminements piétons pour inciter à la pratique de la marche	En cours / partiellement réalisée	Certaines communes ont déjà lancé des travaux de sécurisation/pacification de leur centre-bourg, d'autres sont encore à la phase d'étude
		COM1.6	Définition à court terme de zones apaisées au sein des communes et mise en place d'aménagements adaptés	En cours / partiellement réalisée	Certaines communes ont déjà lancé des travaux de sécurisation/pacification de leur centre-bourg, d'autres sont encore à la phase d'étude
		COM1.7	Accompagnement à court terme des projets de pédibus	Non réalisée	Action non priorisée à court terme
		COM1.8	Sécurisation et modération à court terme des flux de circulations automobiles par des aménagements de voirie	En cours / partiellement réalisée	Certaines communes ont mis en place des aménagements de type écluses ou ralentisseurs
		COM1.9	Restriction à court terme des circulations des poids lourds actuellement en transit sur les voies principales, notamment la RD910 à Vallières	Non réalisée	Action dépendante de la volonté politique départementale
		COM1.10	Accompagnement à court terme de plans de mobilité employeurs sur les zones d'activités	Non réalisée	Action non priorisée à court terme
	COM2 - Organisation des déplacements dans les communes-villages	COM2.1	Accompagnement à moyen terme des projets de renforcement des lignes interurbaines et d'éventuelles extensions du réseau TC (vers Bloye) pour développer l'usage des TC	Non réalisée	Action non priorisée à moyen terme
		COM2.2	Etude de faisabilité à moyen terme pour la mise en place d'un réseau de TAD pour desservir les secteurs éloignés de l'offre structurante de TC urbains et interurbains	Non réalisée	Action non priorisée à moyen terme
		COM2.3	Accompagnement à moyen terme de la réouverture de la halte ferroviaire de Marcellaz-Hauteville pour renforcer la desserte ferroviaire du territoire	Non réalisée	Action non écartée par SNCF Réseau si justifiée par la demande, mais plus à long terme
		COM2.4	Mise en place progressive à moyen terme de parkings relais facilement accessibles en voiture et combinés à une liaison TC pour inciter au report modal et limiter la place de la voiture dans les centre-bourgs	Non réalisée	Action non priorisée à moyen terme
		COM2.5	Développement à moyen terme des itinéraires vélos sécurisés sur Bloye, Marigny-St-Marcel et Boussy, lorsque la topographie est adaptée pour inciter la pratique cyclable	En cours / partiellement réalisée	Passerelle réalisée sur le Chéran pour relier Boussy à Rumilly, mais projet de la réalisation de la véloroute des 5 Lacs porté par la Région
		COM2.6	Aménagement à court terme de zones de stationnement public dédiées aux vélos et mise en place d'un jalonnement adapté pour inciter la pratique cyclable	Non réalisée	Action non priorisée à court terme
		COM2.7	Prise en compte dans les PLU à court terme de la nécessité de construire des locaux à vélos pour inciter la pratique cyclable	Réalisée	
		COM2.8	Sécurisation à court terme des cheminements piétons pour inciter à la pratique de la marche	En cours / partiellement réalisée	Certaines communes ont déjà lancé des travaux de sécurisation/pacification de leur centre-bourg, d'autres sont encore à la phase d'étude
		COM2.9	Définition à court terme de zones apaisées au sein des communes et mise en place d'aménagements adaptés	En cours / partiellement réalisée	Certaines communes ont déjà lancé des travaux de sécurisation/pacification de leur centre-bourg, d'autres sont encore à la phase d'étude
		COM2.10	Sécurisation et modération à court terme des flux de circulations automobiles par des aménagements de voirie	En cours / partiellement réalisée	Certaines communes ont mis en place des aménagements de type écluses ou ralentisseurs
		COM2.11	Organisation à court terme des aires de covoiturage et mise en place du jalonnement associé	Non réalisée	Lancement du schéma directeur covoiturage de la CC courant 2023
		COM2.12	Restriction à court terme des circulations des poids lourds actuellement en transit sur les voies principales, notamment la RD910 en traversée de Versonnex	Non réalisée	Action dépendante de la volonté politique départementale
		COM2.13	Prise en compte à court terme par les Communes et le Département des besoins de circulation des engins agricoles	Non réalisée	Action dépendante de la volonté politique départementale

Figure 72 –Bilan des actions relatives à l'organisation des déplacements sur les communes

ZA – Accessibilité des zones d'activités

		Description de l'action	Avancement	Commentaires
ZA - Accessibilité des zones d'activités	ZA1	Mise en place à court terme par la CC d'une desserte des ZA par le réseau de TCU	Réalisée	
	ZA2	Amélioration à moyen terme par la Ville de Rumilly des cheminements piétons en lien avec la gare et le centre-ville	Non réalisée	Action non priorisée à moyen terme
	ZA3	Développement à court terme par la Ville de Rumilly d'aménagements cyclables en lien avec la gare, le centre-ville et des zones de stationnement sécurisés au niveau des entreprises	Non réalisée	Lancement du schéma directeur des mobilités actives en 2022
	ZA4	Poursuite à court terme par les entreprises du territoire du développement des plans de mobilité employeurs	Non réalisée	Action non priorisée à court terme
	ZA5	Maîtrise à moyen terme de l'offre de stationnement automobile	Non réalisée	

Figure 73 – Bilan des actions relatives à l'accessibilité des zones d'activités

SUIV – Suivi du schéma directeur des déplacements et infrastructures

		Description de l'action	Avancement	Commentaires
SUIV - Suivi du schéma directeur des déplacements et infrastructures	SUIV1	Renforcement à court-moyen terme du pôle Transports de la CC	Réalisée	4 agents actuellement sur le pôle Transports-Mobilité
	SUIV2	Mise en place à court-moyen terme par la CC d'une commission Transports, Déplacements et Infrastructures pour faire le bilan de l'avancement de la mise en œuvre des actions	Réalisée	
	SUIV3	Organisation à court-moyen terme par la CC d'un événement annuel majeur sur la thématique de la mobilité durable pour maintenir une communication soutenue auprès des habitants	En cours / partiellement réalisée	1ère édition du Défi sans ma voiture en 2023

Figure 74 – Bilan des actions relatives au suivi du SDDI

I.5.6. Conclusions et enjeux

En conclusion, la Communauté de Communes de Rumilly Terre de Savoie est aujourd'hui marquée par une **forte dépendance à l'automobile**, en partie imputable à la concentration des activités et services, mais également de l'offre de mobilité alternative à la voiture dans et aux alentours de la ville-centre de Rumilly.
Plusieurs **constats** ont pu être faits :

- Une **hiérarchie routière pas toujours lisible et des axes souvent trop capacitaires** qui ne permettent pas de maitriser efficacement les volumes de trafic et rendent ainsi les centralités urbaines et rurales peu sûres pour les piétons et cyclistes ;
- Une ville-centre attractive, mais qui souffre aujourd'hui d'une **présence importante de la voiture** (importants trafics sur les voiries urbaines et pression du stationnement sur le foncier) ;
- Une gare qui doit constituer un **pôle multimodal accessible** depuis l'ensemble de l'intercommunalité en transports alternatifs à la voiture individuelle et de l'ensemble de la commune de Rumilly en modes actifs avec une offre de parkings relais peu accessible ;
- Des franchissements de la voie ferrée encore très routiers qui limitent finalement le recours à des alternatives, particulièrement le vélo.

Pourtant, la Communauté de Communes de Rumilly Terre de Savoie dispose de réels atouts pour sortir de cette dépendance :

- **Des communes aux tailles propices aux mobilités actives** (vélos et piétons) : la gare et le centre-ville sont à des distances réduites où la marche est pertinente. L'ensemble de la partie urbanisée de la commune correspond à une distance pertinente d'usage du vélo.
- Une situation géographique et un patrimoine qui peuvent être mis en valeur par un partage de l'espace public renforcé pour les modes actifs ;
- **La présence d'une gare et d'une ligne ferroviaire** qui dessert une large partie des agglomérations voisines présentant des flux d'échange (pendulaires notamment) avec le territoire communautaire ;
- **Un réseau de transports collectifs urbain et interurbain** desservant Rumilly et les communes limitrophes qui présente une offre cohérente pour ce type d'intercommunalité et assure une alternative à la voiture pour les captifs.

Les principaux enjeux du territoire communautaire du point de vue des mobilités consistent donc à :

- **Pour renforcer l'usage des modes actifs :**
  - Apaiser la circulation automobile et gérer les flux (dont poids lourds et engins agricoles) vers les pôles générateurs de déplacement dans le centre-ville de Rumilly et les chefs-lieux ;
  - Renforcer l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite et modes actifs des pôles générateurs de déplacement (notamment les zones d'activités) ;
  - Piétonniser le centre historique de Rumilly ;
  - Sécuriser les abords et traversées des chefs-lieux et hameaux ;
  - Traiter les discontinuités modes actifs dans l'espace public et les cheminements ;
  - Résorber les points noirs (régulation des vitesses et trafic, amélioration de la visibilité) ;
  - Prévoir les aménagements modes actifs dans les projets de voirie et de développement urbain;
  - Soutenir la cyclologistique à l'échelle de Rumilly et des zones d'activités du territoire ;

- **Pour rééquilibrer l'offre de mobilité** en fonction des usages recherchés selon les communes et les quartiers :
  - Encadrer (plans) et gérer les temporalités du stationnement à l'échelle des chefs-lieux ;
  - Réduire l'emprise foncière du stationnement en centre-ville et dans les chefs-lieux ;
  - Contraindre le stationnement en centre-ville ;
  - Équiper les pôles générateurs de déplacement, arrêts de transports collectifs, parkings publics et futures aires de covoiturage en stationnement vélo.

- **Pour engendrer des pratiques de déplacements moins dépendantes de la voiture à l'échelle des liaisons intercommunales :**
  - Renforcer l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite et modes actifs aux transports collectifs (gares et points d'arrêts), parkings publics et futures aires de covoiturage ;

- Rendre payant le parking du parvis de la gare et transformer le parking de l'arrière-gare en parking-relais (réservé aux utilisateurs TER et J'ybus) ;
- Développer la desserte ferroviaire avec réouverture de la halte de Marcellaz ;
- Améliorer la desserte en transports collectifs et en covoiturage des équipements et commerces pour les communes les plus éloignées des polarités (notamment les communes à l'est) ;
- Améliorer le confort des usagers à la gare et aux arrêts de transports collectifs structurants (installation d'abris, élargissement du quai d'attente, etc.) ;
- Créer des liaisons vélos entre les communes du territoire communautaire et entre la Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie et les communautés d'agglomérations voisines Grand Annecy et Grand Lac (notamment via la véloroute des 5 Lacs).

I.5.7. Annexes - Accessibilité

Le Programme d'orientations et d'actions mobilités (POA-M) définit plusieurs actions en faveur de l'accessibilité sur le territoire de la Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie, à savoir :

- Améliorer l'accessibilité des équipements en modes actifs dans le cœur de Rumilly
- Améliorer l'accessibilité des arrêts J'ybus afin de favoriser les pratiques d'intermodalité

ANNEXE 1

Contexte

La prise en compte de la notion d'accessibilité s'inscrit dans un contexte législatif à plusieurs niveaux, et via des textes de loi successifs :

- *La directive 2001/85/CE du Parlement et du Conseil Européen du 20 novembre 2001*
- *La loi 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances*, introduit l'obligation d'adaptation des conditions d'accès des personnes en situation de handicap à leur environnement.
- *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. Cette loi 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.

La loi du 11 février 2005 s'appuie sur la mobilisation des outils suivants :

- Le Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) pour les réseaux de transports publics
- Le Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE) visant à rendre accessible la voirie et les espaces publics et d'assurer une circulation autonome et sécurisée pour tous
- Les Agendas d'Accessibilité Programmée (Ad'AP), visant à accompagner la mise en accessibilité des ERP suite à la loi du 11 février 2005.

Les dispositions spécifiques à l'accessibilité des établissements recevant du public (ERP) et des installations ouvertes au public (IOP) sont complétées par les textes suivants :

- Le Décret n°2014-1326, modifiant les dispositions du code de la construction et de l'habitation relatives à l'accessibilité aux personnes handicapées des établissements recevant du public et des installations ouvertes au public.
- L'Arrêté du 8 décembre 2014, relatif à l'accessibilité des ERP situés dans un cadre bâti existant et des IOP existantes.

En 2009, l'ex-Communauté de Communes du Canton de Rumilly a recruté un prestataire afin d'accompagner les communes du territoire communautaire dans les actions à mettre en œuvre pour répondre aux obligations prévues par la loi du 11 février 2005.
La Communauté de Communes a alors pris la compétence « Accessibilité : élaboration d'un Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics et de réalisation d'un diagnostic des Etablissements Recevant du Public pour les catégories 1 à 4 ».

L'accessibilité des voiries et espaces publics

Dans le cadre de l'étude menée par la Communauté de Communes, un diagnostic a été réalisé sur les conditions d'accessibilité de la voirie et des espaces publics et des axes prioritaires de cheminements ont été définis pour chaque commune.

L'accessibilité des espaces publics et de la voirie aux personnes handicapées reposent sur l'évaluation des critères suivants :

- Les cheminements
  - Largeur supérieure ou égale à 1,40 m
  - Pente inférieure à 5%
  - Hauteur libre de 2,20 m minimum
  - Absence d'obstacles

- Les traversées pour piétons (passage piéton, signalétique, bande d'éveil au sol)
- Le stationnement sur la voirie
- Les arrêts de transport collectif
- Les équipements et mobiliers sur le cheminement
- Les feux de circulation
- Les postes d'appel d'urgence
- Les escaliers sur voirie
- L'éclairage de la voirie

Rumilly

A l'échelle de Rumilly, la commission communale d'accessibilité, créée en 2010, a déterminé 9 circuits prioritaires. Ces circuits ont été identifiés et cartographiés, puis fournis au bureau d'étude pour analyse.

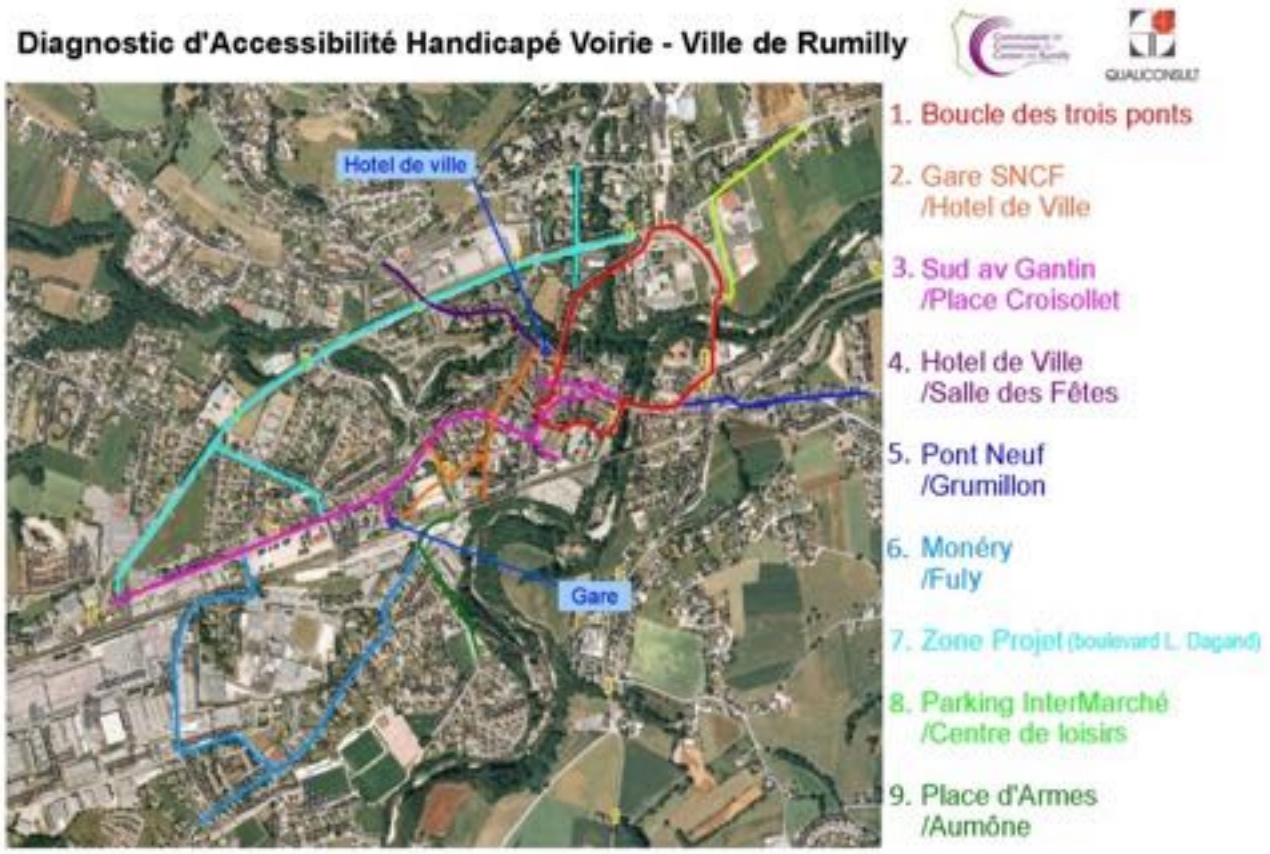


Figure 75 – Cartographie des 9 circuits prioritaires d'accessibilité de la voirie identifiés sur la commune de Rumilly (Diagnostic d'Accessibilité Handicapé Voirie de la Ville de Rumilly, 2010)

Dans le cadre de l'état des lieux réalisé par le cabinet CG Conseil pour la Ville de Rumilly en 2019, 40 places réservées aux personnes à mobilité réduites ont été relevées dans le centre-ville. L'offre est détaillée dans le tableau ci-dessous.

Tableau 9 – Localisation des places réservées aux personnes à mobilité réduite (PMR) dans le centre-ville

	Nbre de places PMR	Nbre de places de stationnement
Parking Bernoud	3	54
Parking du Château	1	34
Rue de Gaulle	1	24
Parking des Impôts	1	14
Place Croisollet	1	8
Parking Repos	1	14
Parking Nephaz	1	146
Parking Curdy	1	61
Rue Girod	1	5
Rue de l'Hôtel de Ville	2	17
Parking de l'Hôtel de Ville	2	56
Rue d'Hauteville	1	6
Rue Montpellaz	1	15
Parking Albanais	2	30
Parking Stalingrad	2	60
Avenue Roosevelt	1	33
Place d'Armes	2	25
Gare	1	79
Anciennes Casernes	2	141
Quai des Arts	10	150
	40	**972**

Etant donné que 1'255 places de stationnement ont été inventoriées dans l'hypercentre de Rumilly, on peut en conclure que le quota d'emplacements matérialisés sur le domaine public dédié aux places réservées aux personnes à mobilité réduite (2%) est respecté, car on compte dans cette zone plus de 3% de places PMR.

Autres communes

L'accessibilité des modes actifs aux services et commerces au sein des chefs-lieux peut être améliorée. Comme évoqué dans le diagnostic, le réaménagement de certains centre-bourgs est en cours ou en projet, mais cette démarche doit être poursuivie.
Des aménagements pacifiés au profit du confort d'usage des personnes à mobilité réduite et plus globalement des modes actifs doivent être réalisés.
Le stationnement doit se situer à proximité des équipements recevant du public afin d'assurer leur accessibilité. Or, si c'est souvent le cas, il n'y a pas toujours de places de stationnement réservé aux personnes à mobilité réduite matérialisées sur les parkings situés dans les centre-bourgs.

L'accessibilité des établissements recevant du public

La Communauté de Communes a fait réaliser des diagnostics sur les conditions d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite de l'ensemble des établissements recevant du public de catégorie 1 à 4, ainsi que les maires de 5e catégorie.

Rumilly
A l'échelle de Rumilly, 24 bâtiments étaient concernés, avec une moyenne d'accessibilité de 25 %. Parmi ceux-là, la commission communale d'accessibilité a retenu 5 bâtiments prioritaires : l'hôtel de ville, la Maison de l'Albanais, la salle des fêtes, l'école primaire René Darmet et l'entrée principale de l'église.

L'accessibilité du réseau de transports collectifs

Une mise en accessibilité de la gare urgente

La gare de Rumilly fait partie des 65 points d'arrêts ferroviaires prioritaires ou complémentaires du schéma d'accessibilité programmée de la Région Auvergne-Alpes. Pourtant, elle n'est à ce jour pas aux normes d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite. En effet, les voies ne sont accessibles que par escaliers menant à un passage souterrain, la gare n'étant pas équipée d'ascenseurs. Or, sa fréquentation est de plus de 1'000 voyageurs par jour.

Figure 76 –Passage souterrain non conforme sous la voie ferrée au niveau de la gare de Rumilly

Une flotte de véhicules J'ybus aux normes d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite

Afin d'être en conformité avec les normes d'accessibilité relatives aux transports collectifs, la Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie s'est dotée dès la mise en place du réseau J'ybus en 2019 d'une flotte de cinq minibus neufs entièrement accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Les minibus circulant sur les lignes urbaines 1 et 2 sont ainsi tous équipés, sous la porte latérale, d'une rampe d'accès rétractable et d'un emplacement réservé et adapté aux utilisateurs de fauteuil roulant avec bouton permettant de demander l'arrêt et signaler au conducteur la nécessité de sortir la rampe à l'arrêt suivant. Les véhicules ont également un plancher bas et des places réservées en priorité aux personnes à mobilité réduite, soit les femmes enceintes, personnes âgées, avec enfants en bas âge, handicapées, invalides ou ayant des problèmes de vues. Pour les personnes atteintes de surdité, un bandeau à leds indique le nom de l'arrêt desservi ou en approche. Ce dispositif est doublé par une annonce sonore pour les personnes malvoyantes. A leur attention figure aussi l'inscription « STOP » en braille sur les boutons de demande d'arrêt.

Figure 77 – Minibus J'ybus aux normes d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite

La ligne de transport à la demande urbaine 3 est également accessible.

Les deux autocars qui circulent sur les lignes interurbaines J4 et J5 depuis leur lancement en janvier 2023 sont équipés d'un ascenseur pour les fauteuils roulants au niveau de la porte centrale et de places réservées aux personnes à mobilité réduite à l'avant.

Figure 78 – Cars J'ybus aux normes d'accessibilité

Des points d'arrêts de transports collectifs à mettre en accessibilité
Sur l'ensemble des 60 arrêts du réseau J'ybus, seuls 4 arrêts sont aménagés pour répondre aux normes d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite :

- « Madrid » dans les deux sens, desservi par la ligne 1 du réseau J'ybus et la 31 du réseau Sibra,
- « Manufacture » en direction de la gare de Rumilly, situé sur le tronc commun des lignes urbaines ;
- « Marcellaz Chez-Lieu », desservi par la ligne 4 du réseau J'ybus ;
- « Lycée Baudelaire », desservi par la ligne 4 du réseau J'ybus.

Figure 79 – Arrêt "Manufacture" répondant entièrement aux normes d'accessibilité

Un arrêt de transports collectifs, afin d'être accessible aux personnes à mobilité réduites, il doit respecter les principes suivants :

- L'abri ou le panneau signalant l'arrêt doit être implanté en tête de quai ;
- Le quai du bus doit avoir une dimension de 18 m ou 12 m si contraintes techniques ;
- La largeur du quai doit être supérieure à 200 cm ;
- La bordure du quai doit avoir une hauteur de 18 cm ;
- La hauteur des abris doit être d'au moins 220 cm ;
- Un espace de manœuvre d'un diamètre de 150 cm doit être disponible ;
- Le déploiement de la palette manuelle du bus doit pouvoir se faire sans encombre ;
- Une signalisation horizontale doit être mise en place ;
- Le quai doit être éclairé afin de permettre aux personnes atteintes de déficience visuelle de saisir les différentes informations ;
- Un cheminement de 1,2 mètre minimum entre le mobilier et la bordure du quai doit exister ;
- La pente d'accès au quai ne peut être supérieure à 5% et le dévers ne peut excéder les 2%.

Les arrêts cités précédemment disposent tous d'une bordure biaisée, destiné à amener la carrosserie du bus à moins de 10 centimètres du trottoir, ainsi que d'une zone de sécurité et d'un rail de guidage pour les malvoyants. L'emplacement de la porte avant est signalé par une dalle podotactile.

Les arrêts « Forêt » (ligne 1), « Martenex » (ligne 2), « Etercy les Tennis » (ligne J4), « Vallières Eglise » et « vers le Nant » (ligne J5) dispose de bons niveaux d'accessibilité. Cependant, leur conformité totale aux normes d'accessibilité en vigueur reste à vérifier.

Mais si quelques points sont accessibles, la majorité des arrêts du réseau J'ybus ne sont pas conformes aux normes d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite. C'est le cas par exemple de l'arrêt « Clarafond » situé sur la commune de Sales, desservi par la ligne J4. En effet, il n'y a pas de cheminement entre l'abribus et la chaussée. L'abribus est situé sur une butte, ce qui le rend peu voire non accessible aux personnes en fauteuil roulant. De plus, il est à une distance trop éloignée de la voie de circulation du bus pour permettre un accès aux personnes à mobilité réduite. On constate assez logiquement l'absence d'aménagements spécifiques de type rail de guidage et dalle podotactile.

Figure 80 – Clarafond (Sales), exemple d'arrêt non conforme

Arrêt	Ligne	Commune	Accessibilité	Points de vigilance
Alpes	1	Rumilly	Non conforme	absence de trottoir au niveau du passage piéton
Annexion	1/2/3/4/5	Rumilly	Non conforme	trottoirs étroits, passages piétons éloignés
Arcalod	2	Rumilly	Non conforme	absence de passage piéton et trottoir non accessible
Artisanat	1	Rumilly	Non conforme	absence de trottoir et de passage piéton
Base de Loisirs	1	Rumilly	Non conforme	arrêt trop éloigné par rapport à la desserte du bus, revêtement non adapté (graviers)
Beau Soleil	2/4	Rumilly	Non conforme	trottoirs trop étroits, non accessibles et obstrués par des obstacles
Beauregard	2/4	Rumilly	Non conforme	absence de bordure de quai à l'arrêt d'un côté
Cassin	2/3	Rumilly	Non conforme	passage piéton éloigné, accès au trottoir obstrué par la présence d'un panneau d'un côté
Cassin Moulin	2	Rumilly	Non conforme	cheminement piéton trop étroit d'un côté et absence de revêtement adapté aux PMR
Chervaz	4	Sales	Non conforme	arrêt sur RD hors agglo accessible uniquement en voiture, absence de tout aménagement ou cheminement
Chez Nanche	4	Marcellaz-Albanais	Non conforme	absence de cheminement ou passage piéton
Cimes	1	Rumilly	Non conforme	largeur insuffisante d'un côté
Cinéma	1/3	Rumilly	Non conforme	terre-plein au milieu du passage piéton qui coupe le cheminement
Clarafond	4	Sales	Non conforme	abri accessible uniquement en voiture d'un côté et non accessible au PMR de l'autre (pente et rebord devant l'abri)
Croix de Jourdain	4	Marcellaz-Albanais	Non conforme	accessible uniquement en voiture, trottoirs trop étroits
Curdy	3	Rumilly	Non conforme	trottoir trop étroit d'un côté et trop pentu de l'autre
Dadon	1	Rumilly	Non conforme	accès au trottoir trop pentu, largeur trottoir insuffisante et accès au passage piéton obstrué
Eau Vive	3	Rumilly	Non conforme	absence de trottoirs (mais bas côté large d'un côté)
Edouard André	3	Rumilly	Conforme	
Etercy Les Tennis	4	Etercy	Bonne accessibilité	conformité à vérifier
Europe	3	Rumilly	Non identifié	
Forêt	1	Rumilly	Bonne accessibilité	conformité à vérifier

Fruitière	4	Sales	Non conforme	arrêt accessible uniquement en voiture, absence de cheminement d'accès depuis la zone d'activités
Fuly	1	Rumilly	Non conforme	absence de trottoir et de passage piéton
Gare	1/2/3/4/5	Rumilly	Non conforme	pente et trou dans la chaussée au niveau du passage piéton
Glières	1	Rumilly	Non conforme	pente un peu trop forte pour accéder au passage piéton
Granges	1	Rumilly	Non conforme	trottoir trop étroit et rebord pour accéder à l'abri bus infranchissable
Hauteville Chef-Lieu	5	Hauteville-sur-Fier	Non conforme	cheminement piéton non accessible
Hauteville La Croix	5	Hauteville-sur-Fier	Non conforme	trottoirs trop étroits
Hopital	1	Rumilly	Non conforme	arrêt côté entrée de l'hôpital accessible, mais d'accès PMR possible de l'autre côté
Hôtel de Ville	3	Rumilly	Non conforme	trottoir trop étroit d'un côté
Le Faubourg	4	Marcellaz-Albanais	Non conforme	passage piéton éloigné
Les Prailles	4	Marcellaz-Albanais	Non conforme	
Les Quatre Chemins	5	Vallières-sur-Fier	Non conforme	arrêt sur RD hors agglo accessible uniquement en voiture, absence de tout aménagement ou cheminement
Lycée Albanais	1	Rumilly	Non conforme	petit rebord non franchissable par les fauteuils roulants pour accéder à l'arrêt
Madrid	1	Rumilly	Conforme	
Manufacture	123	Rumilly	Conforme	
Marcellaz Chef-Lieu	4	Marcellaz-Albanais	Conforme	
Martenex	2	Rumilly	Bonne accessibilité	conformité à vérifier
Pavé	2/4	Rumilly	Non conforme	trottoir trop étroit et difficilement accessible
Place d'Armes	1/2/3/4/5	Rumilly	Non conforme	accessibilité à vérifier après travaux
Pont Neuf	1/2/3/4/5	Rumilly	Non conforme	cheminement piéton non accessible et passages piétons éloignés de l'arrêt
Praillats	3	Rumilly	Non conforme	accès au trottoir trop pentu
Prés Riants	1	Rumilly	Non conforme	trottoir trop étroit
Roosevelt	1	Rumilly	Non conforme	rebord non franchissable et large trop étroite d'un côté et absence de passage piéton de l'autre

Figure 81 – Accessibilité aux personnes à mobilité réduite des points d'arrêts du réseau J'ybus situés sur le territoire communautaire (arrêts conformes ou bénéficiant d'un bon niveau d'accessibilité en jaune)

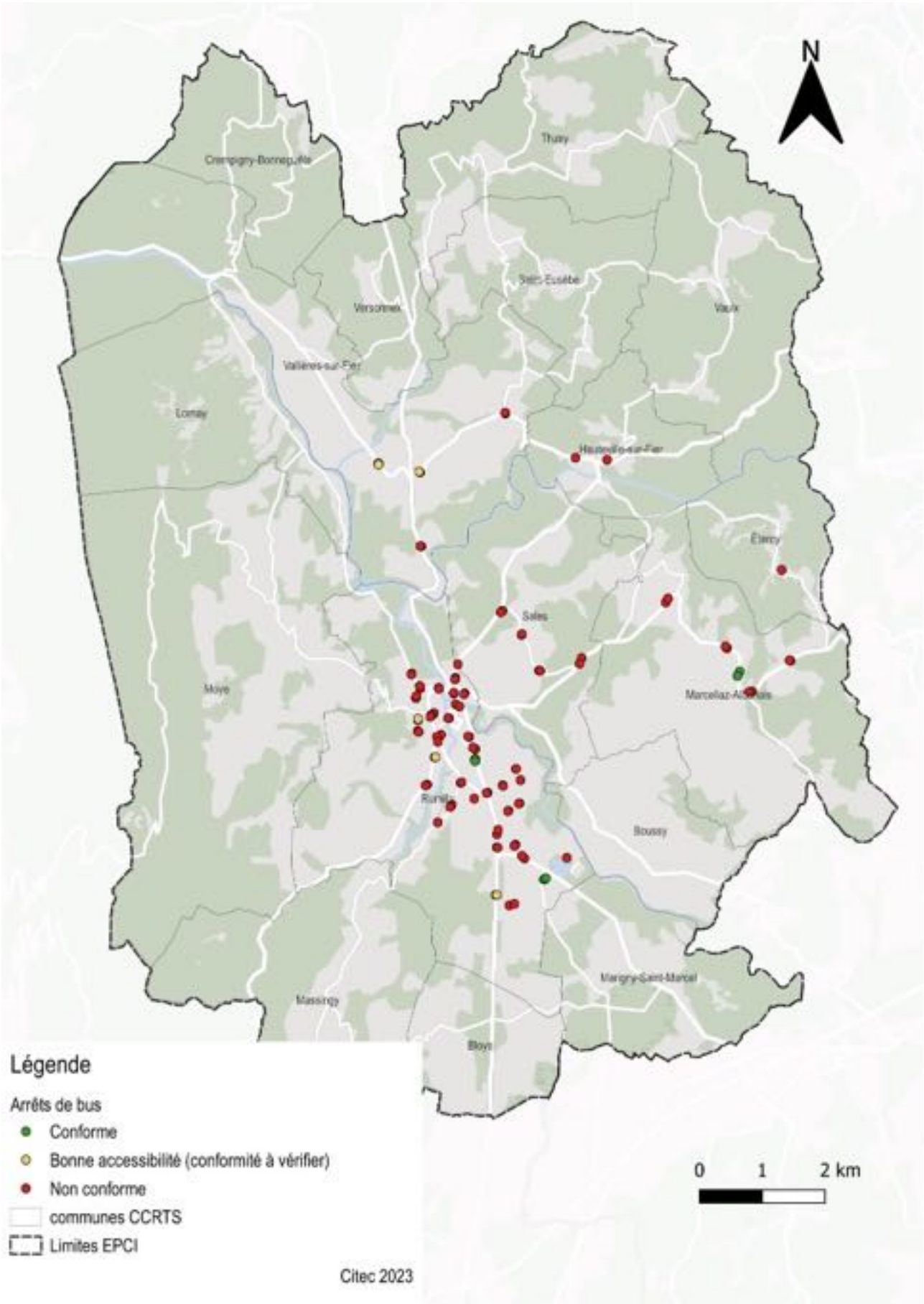


Figure 82 –Conformité des arrêts du réseau J'ybus sur la Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie

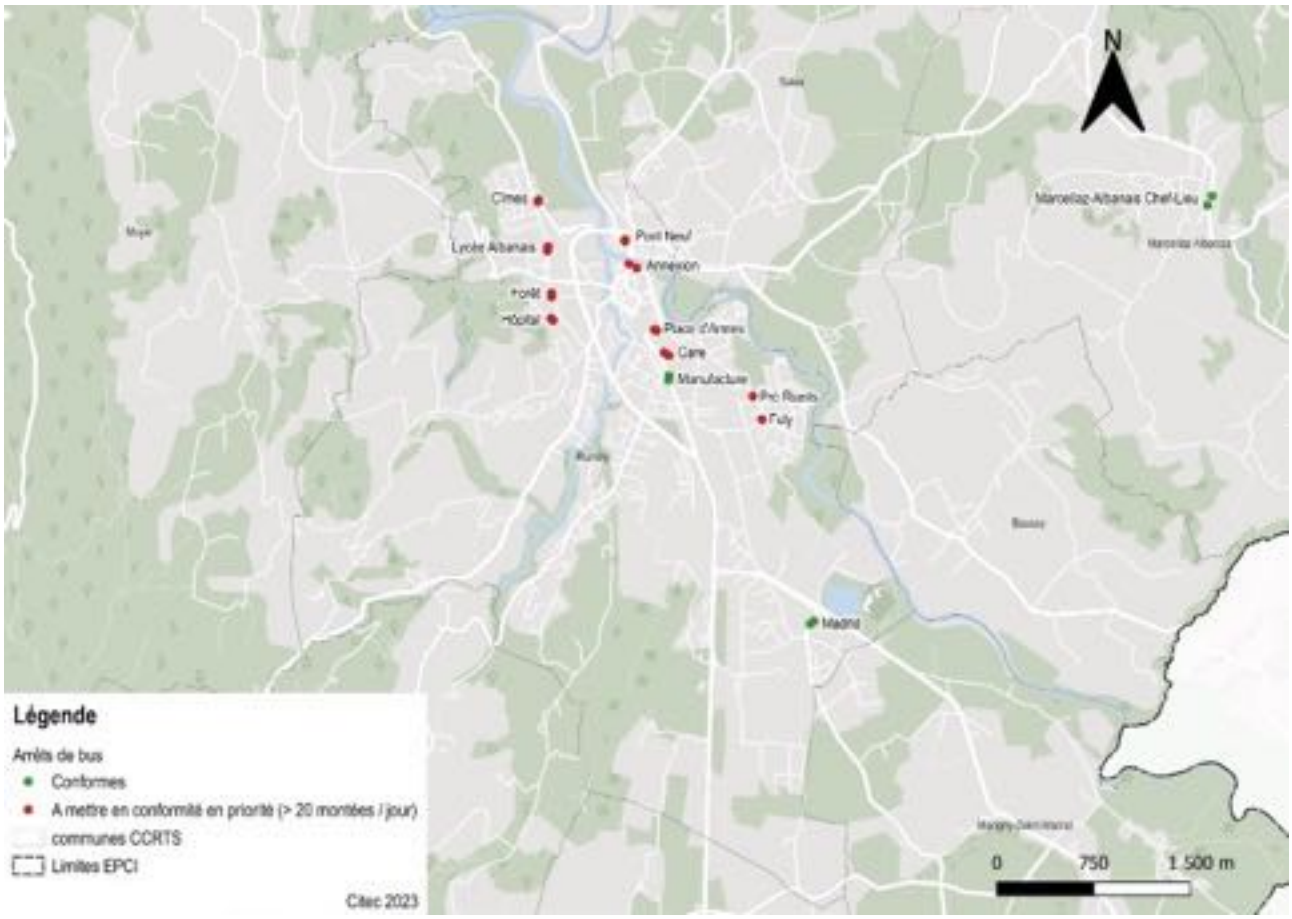


Figure 83 – Arrêts J'ybus à mettre aux normes en priorité en fonction du nombre de montées par jour

Annexe 2. Etude des polluants et gaz à effet de serre liés aux déplacements

Pour rappel, dans le cadre de la révision du PLUi, il est prévu l'estimation des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques générées par les déplacements sur le territoire de la CC Rumilly Terre de Savoie soient estimées pour :

- L'année de réalisation de l'étude (phase diagnostic) ;
- 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 conformément à l'article L. 222-1 A du code de l'environnement (une fois le scénario et ses objectifs déterminés et retenus).

Il s'agit d'estimer les réductions à partir des objectifs de report modal de la voiture solo vers les autres modes de déplacement, aux deux horizons du PLUi-HM.

L'objet de cette annexe est uniquement de faire un état des lieux de la situation actuelle.

Les émissions de gaz à effet de serre

D'après l'observatoire régional climat-air-énergie Auvergne-Rhône-Alpes, les émissions de gaz à effet de serre sur le territoire de la Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie s'élevaient à 148 kteqCO2 en 2021 (derniers chiffres disponibles).

Le secteur des transports représente à l'échelle de la Communauté de Communes près de 17 % de ces émissions avec 25 kteqCO2, soit 0,8 Te CO2 par habitant. Les communes les plus émettrices de CO2 sont les suivantes :

- Rumilly : 44 % des émissions ;
- Marigny-Saint-Marcel : 12 % ;
- Vallières-sur-Fier et Marcellaz-Albanais : 11 %.

Cela s'explique par les flux importants qui transitent par ces communes.

Les émissions de gaz du transport routier sont trop faibles pour apparaître sur le graphique ci-dessous. La voiture individuelle représente le moyen de transport le plus émetteur de CO2 sur le territoire (5,8 kteqCO2 en agglomération et 8,5 hors agglomération).
Les utilitaires, qu'ils soient légers ou lourds, ont une émission équivalente hors agglomération d'environ 2,6 kteqCO2. Cependant, les utilitaires produisent plus de CO2 en ville (2,1 contre 1,7 kteqCO2).
Les émissions générées par les motos sont très faibles (moins de 0,1 kteqCO2).

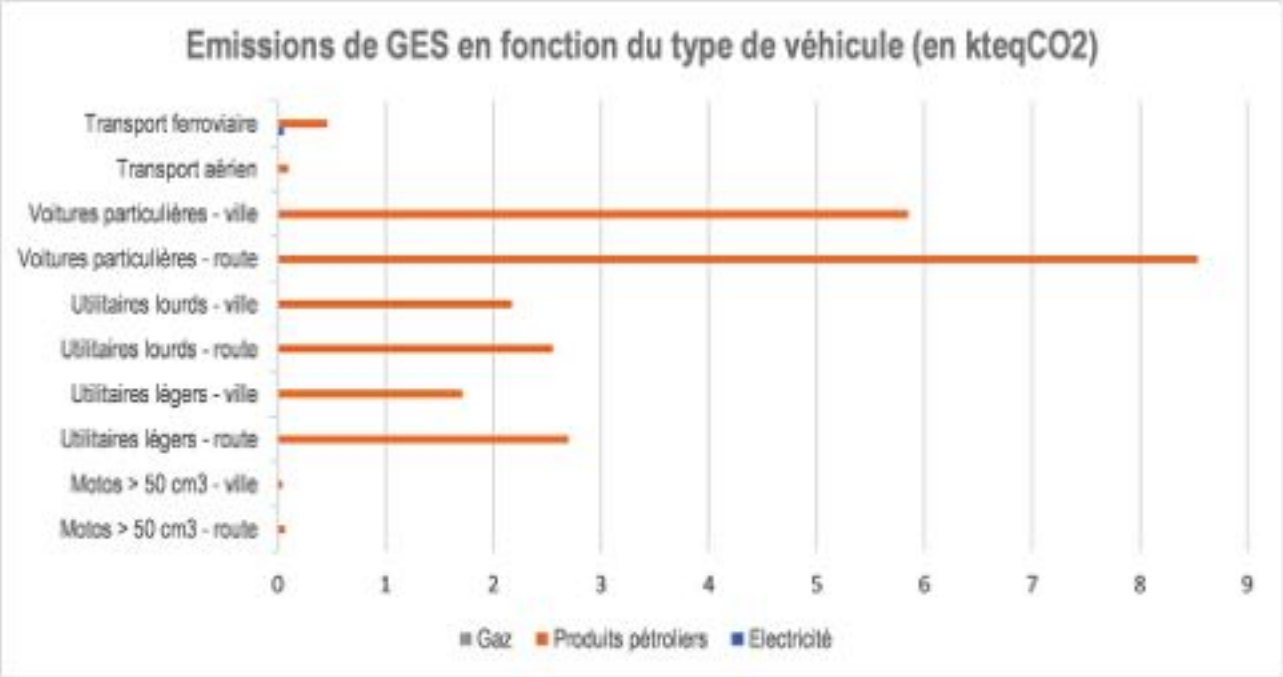


Figure 84 – Emissions de gaz à effet de serre (GES) émises par le secteur des transports à l'échelle de la Communauté de Communes en fonction du type de véhicule

Comme constaté précédemment, c'est le transport routier qui est le plus générateur de gaz à effet de serre. Le transport routier de personnes (tout type de véhicules confondus) produit environ 14,9ketqCO2 contre 8,7 kteqCO2 pour le transport routier de marchandises. On peut également noter les émissions de GES liée à l'utilisation de la climatisation dans le cadre du transport routier (0,4kteqCO2) et au transport ferroviaire de personnes (0,5kteqCO2), même si leurs niveaux restent faibles.

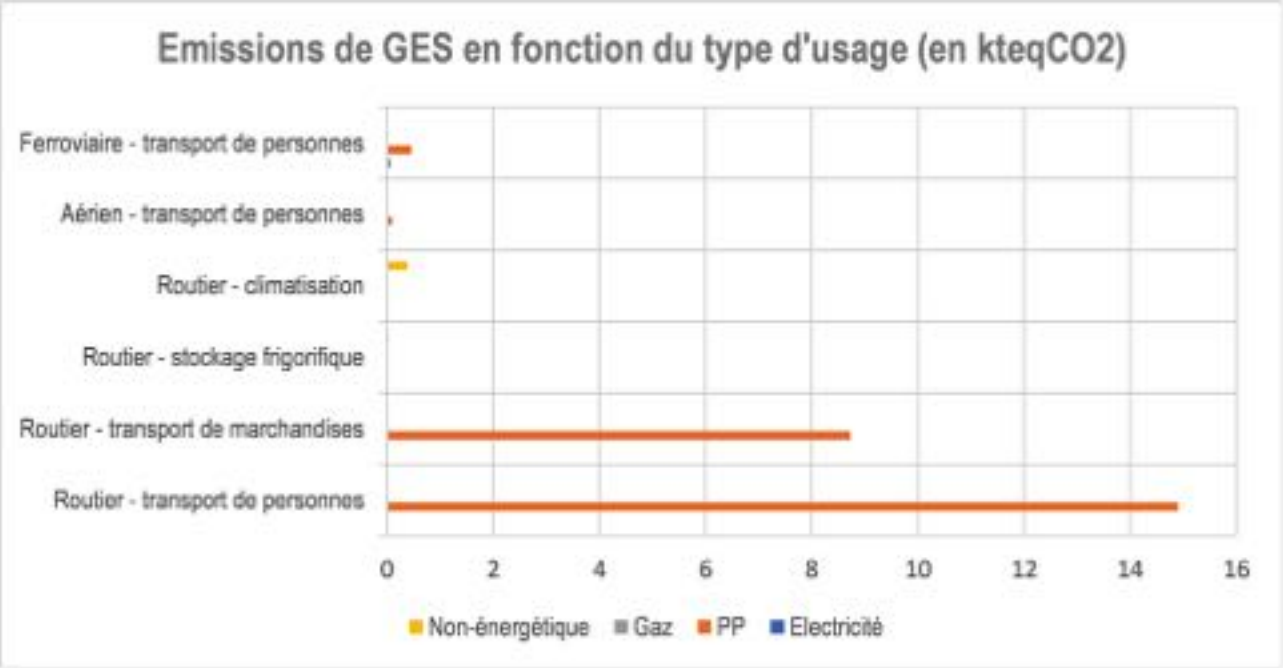


Figure 85 – Émissions de gaz à effet de serre (GES) émises par le secteur des transports sur le territoire communautaire en fonction du type d'usage

Émissions de polluants atmosphériques

Le tableau suivant présente les émissions par type de polluant atmosphérique émises sur l'année 2021 à l'échelle de la Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie pour le secteur des transports, par rapport aux émissions tous secteurs confondus.

Tableau 10 – Émissions de polluants atmosphériques du secteur des transports par rapport au total des émissions à l'échelle de la Communauté de Communes (ORCAE AURA, 2021)

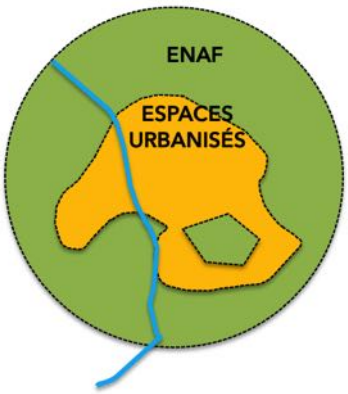
	Émissions du secteur des transports	Total des émissions	Part des émissions du secteur des transports en %
Oxyde d'azote (NOx)	60,2 tonnes	208,1 tonnes	28,9%
Oxyde de soufre (SOx)	0,2 tonnes	8,7 tonnes	2,3%
Ammoniac (NH3)	0,6 tonnes	287 tonnes	0,2%
Particules fines PM2.5	3,3 tonnes	83,5 tonnes	4%
Particules fines PM10	5,5 tonnes	96,9 tonnes	5,7%
Composés organiques volatils non méthaniques (COVNM)	9,6 tonnes	359 tonnes	2,7%

SYNTHESE ET ENJEUX

Atouts	- Une croissance démographique soutenue - Un territoire attractif pour les familles et les exogènes - Une part de population jeune qui reste élevée - Une croissance des CSP intermédiaire et élevées
Faiblesses	- Le vieillissement de la population - Des difficultés à fixer les jeunes ménages - La présence de populations modestes dans un département aisé - Un tissu ouvrier confronté à la tertiarisation de l'économie locale
Enjeux	- Le desserrement des ménages entraine de nouveaux besoins en logements - Il est nécessaire de redonner de l'attrait au territoire pour les jeunes actifs - Des dynamiques haussières mais contrastées selon les communes - Le glissement d'identité d'un territoire qui s'urbanise

PARTIE II
ANALYSE DE LA CONSOMMATION D'ESPACES NATURELS, AGRICOLES ET FORESTIERS DEPUIS 2011

Chapitre II.1 : Délimitation des espaces urbanisés



Espaces prioritaires de développement urbain pour préserver le potentiel agricole, forestier du territoire, ainsi que les corridors écologiques

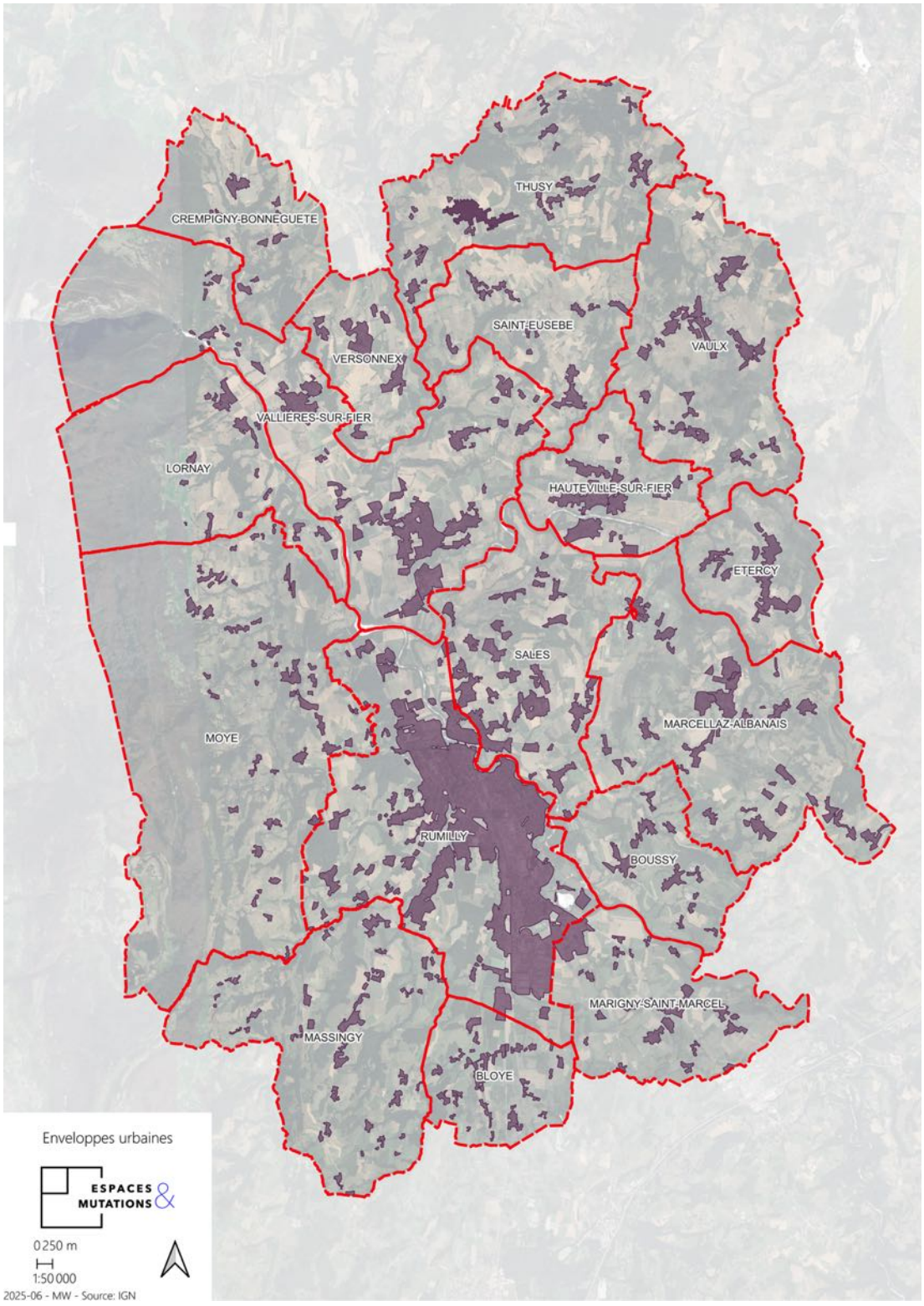
Limiter l'artificialisation du sol pour assurer le confort climatique, ainsi que le maintien de la biodiversité en milieu urbain

Vigilances à intégrer dans la délimitation :

- Capacité réseaux
- Loi Montagne (limite d'urbanisation, continuité)
- Agriculture
- Risques
- Zones humides
- Dents-creuses importantes (donc apparentée à des ENAF*, ...)

** ENAF : Espaces Naturels Agricoles et Forestiers*

	ESPACES URBANISÉS	ENAF
ÉTAPE 1	- Terrain déjà bâti (y compris jardins d'agréments **dans la limite de 2000 m2**) - Terrains non bâtis, ceinturés de terrains bâtis ou d'équipements et **dans la limite de 1500 m2** (dents-creuses) - Équipements autres que des bâtiments (terrains de sports, infrastructures routières, ...)	- Terrains non bâtis interstitiels, donc ceinturés de terrains bâtis ou d'équipements, **>15000m2** - Boisements (puits de carbone) - Jardins **de plus de 2000 m2** - Autres terrains non bâtis, **en périphérie des espaces urbanisés**
ÉTAPE 2	Application des vigilances environnementales : - **Suppression de l'habitat isolé** (groupements bâtis **< 5 bâtis** implantés à moins de 50m les uns des autres) - Suppression des abords des bâtiments d'élevage agricoles - Suppression des secteurs à risques - Suppression des espaces en rupture physique (talus, ripisylve, ...) - Suppression des terrains non bâtis limitrophes des bâtiments agricoles.	**+ intégration des espaces soustraits suite à l'application des vigilances environnementales**



Les enveloppes urbaines définies en 2024 identifient 1700 ha répartis en 3 grande formes urbaines :

- Le pôle urbain de Rumilly qui représente 668 ha et est peu fractionné avec 8 entités
- Les centre bourg et villages qui représentent 1279 ha pour 176 entités
- Les hameaux sont très nombreux sur le territoire (375 entités) et représente la moitié des surfaces restantes, soit 860 ha

Ces zones urbaine représentent près de 10% du territoire en 2023.

Chapitre II.2 - Consommation d'espace

II.2.1. Méthode

OBJECTIF : Comptabiliser les espaces qui ont été mobilisés par l'urbanisation / anthropisation entre deux dates de référence (2011 et fin 2021).

L'analyse a été conduite lors du diagnostic établi en 2023, actualisé en 2024 par comparaison entre :

- Orthophoto 2009 et 2012 (© ign – remonter le temps)
- PLU approuvé
- Orthophoto 2020 (© ign)
- Orthophoto 2023 (© ign)
- Vues satellites 2011 et 2021

Sont comptabilisés :

- les constructions : habitation, activités, équipements,
- les abris
- les parcs des propriétés
- les équipements sportifs, les cimetières
- les aires de stationnement
- les voiries lorsqu'elles sont dans le tissu bâti
- les dépôts de matériaux,
- les déchetteries
- les carrières

Concernant le bâti isolé, ne tenir compte que de la partie « anthropisée » et pas du parcellaire.

Dans tous les cas, l'analyse ne pas s'appuie systématiquement sur les limites parcellaires mais tient compte des surfaces réellement utilisées par la construction/l'urbanisation.

Dans tous les cas, les mutations du bâti ne sont pas décomptées : difficilement identifiables dans le registre de permis et complexes et peu fiables sur le terrain.

II.2.2. Analyse de la consommation d'espace sur 2011-2021

Entre 2011 et 2021, environ 139 ha d'Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers (ENAF) ont été mobilisés sur l'ensemble de la communauté de commune pour l'ensemble des vocations habitat / activités économiques / équipements.

A cela s'ajoute 14,6 ha en densification, et près de 3 ha identifiés en renouvellement.

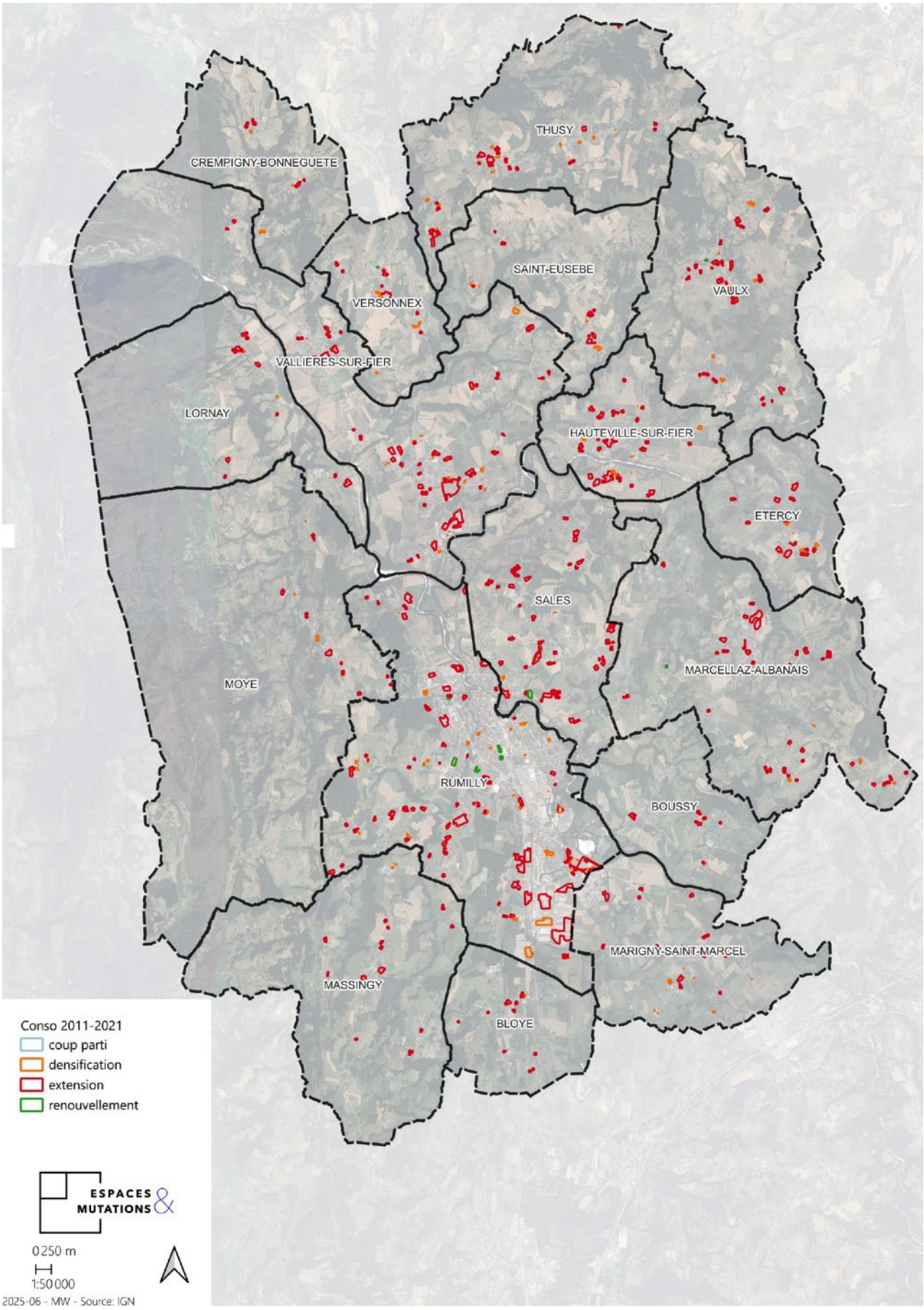
Surface (ha) Communes	Type densification	division	extension	renouvellement	Total général
Bourgs et villages	**6,0**	**0,1**	**57,1**	**0,2**	**63,3**
BLOYE	0,2		1,5		1,7
BOUSSY	0,0		1,5		1,5
CREMPIGNY-BONNEGUETE	0,4		1,0		1,4
ETERCY	0,6		4,4		4,9
HAUTEVILLE-SUR-FIER	0,8		9,5		10,2
LORNAY	0,1		3,0		3,1
MARCELLAZ-ALBANAIS	0,2		8,9	0,1	9,3
MARIGNY-SAINT-MARCEL	0,5		5,3		5,9
MASSINGY	0,0		2,8		2,9
MOYE	0,3		2,0		2,3
SAINT-EUSEBE	0,3		2,2		2,5
THUSY	0,8		5,9		6,6
VAULX	0,7	0,1	6,5	0,1	7,3
VERSONNEX	0,9		2,7	0,0	3,6
Pôle d'appui	**8,4**	**0,1**	**79,2**	**1,7**	**89,4**
RUMILLY	7,0	0,1	46,1	1,7	55,0
SALES	0,2		12,6		12,8
VALLIERES-SUR-FIER	1,2		20,5		21,7
Total général	**14,4**	**0,2**	**136,2**	**1,9**	**152,7**

La loi ZAN demande une réduction de la consommation d'ENAF de 50% pour la période 2021-2031 vis-à-vis de la période 2011-2021. La limite d'extension est donc limitée à 136.2*0.5 = 68.1 ha hors projets d'envergure national.

Les objectifs de modération de consommation d'espaces NAF sont fixés dans le DOO à l'objectif 9 « *Objectifs chiffrés de consommation économe de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain* » :

Secteurs géographiques	Objectifs de densification - Part minimum des constructions neuves à réaliser en enveloppe urbaine	Objectifs relatifs à la consommation économe des espaces agricoles, naturels et forestiers					
		Développement résidentiel en extension				Activités économiques et commerciales	Autres destinations
		Densité brute (log/ha)		Surfaces maxi (en ha) en extension		Surfaces maxi (en ha) en extension	
Secteurs géographiques et polarités		1ère décennie	2ème décennie	1ère décennie	2ème décennie	2025-2045	
CA du Grand Annecy	**86%**	**42**	**48**	**55**	**33**	36	**Cette enveloppe est mobilisable pour la réalisation des installations, aménagements et constructions à destination de :** l'agriculture, d'infrastructures, d'équipements publics, sportifs ou culturels ouverts au public, d'équipements touristiques, etc.
cœur d'agglomération	90%	70	75	17	11		
pôle relais	65%	40	45	18	11		
autres communes	85%	20	25	20	11		
CC des Sources du Lac d'Annecy	**71%**	**33**	**38**	**19**	**12**	23	
pôle d'appui	70%	40	45	8	5		
pôle relais	65%	30	35	8	5		
autres communes	85%	20	25	3	2		
CC du Pays de Cruseilles	**82%**	**23**	**29**	**4**	**3**	5	
pôle d'appui	70%	40	45	1	1		
pôle relais	75%	30	35	1	1		
autres communes	85%	20	25	2	1		
CC Fier et Usses	**72%**	**27**	**33**	**18**	**10**	4	
pôle relais	65%	30	35	13	7		
autres communes	85%	20	25	5	3		
CC Rumilly Terre de Savoie	**78%**	**30**	**35**	**21**	**11**	31	
pôle d'appui (Rumilly + Sales + Vallières)	70%	40	45	11	6		
autres communes	85%	20	25	10	5		
Bassin annécien - total	**83%**	**35**	**41**	**117**	**69**	**144** *(dont 45 ha de zones de proximité)*	**108**
Total				**438 ha**			

Le SCOT du bassin annecien identifie des objectifs de réductions accrus avec 21 ha en habitat (11+10 – bourg villages / Pole d'appui) et 31ha en activités économiques et commerciales, soit 52 ha de consommation d'ENAF à ne pas dépasser sur l'ensemble de la Communauté de Commune Rumilly Terres de Savoie pour la période 2021-2031 (hors majoration 20% circulaire ministérielle)


THUSY
CREMPIGNY-BONNEGUETE
SAINT-EUSEBE
VAULX
VERSONNEX
VALLIERES-SUR-FIER
LORNAY
HAUTEVILLE-SUR-FIER
ETERCY
SALES
MARCELLAZ-ALBANAIS
MOYE
RUMILLY
BOUSSY
MARIGNY-SAINT-MARCEL
MASSINGY
BLOYE
Conso 2011-2021
coup parti
densification
extension
renouvellement
ESPACES & MUTATIONS
0 250 m
1:50 000
2025-06 - MW - Source: IGN

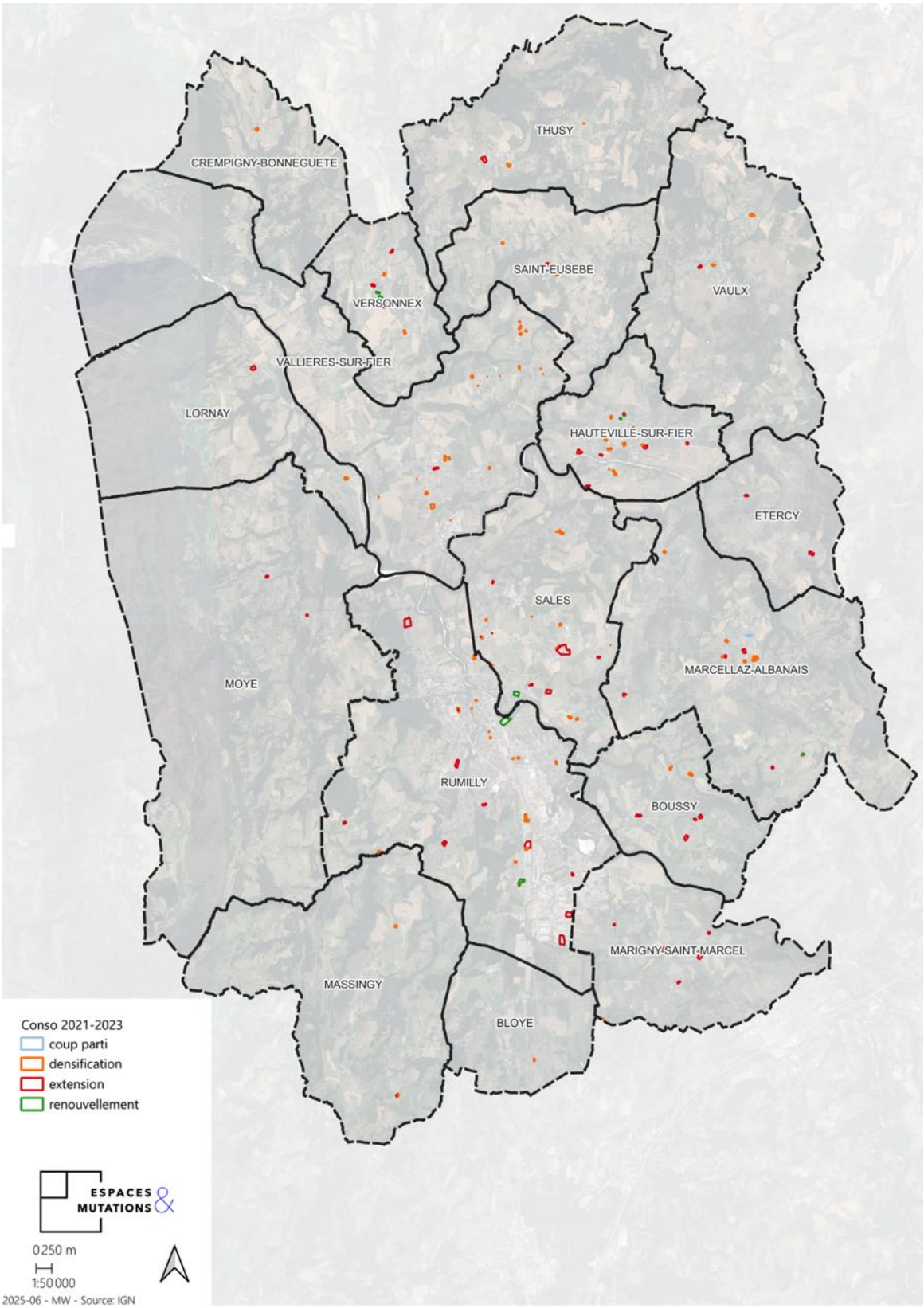
II.2.3. Analyse de la consommation d'espace depuis 2021

LA date de référence étant 2021, la consommation d'ENAF réalisée jusqu'à aujourd'hui est à décompter des surfaces d'extension permises. Son comptabilisées l'ensemble des opération réalisées ou dont les travaux ont commencé, altérant définitivement les sols jusqu'en 2024 :

Surface en ha	Type				
Commune	coup parti	densification	division	extension	renouvellement
Bourgs et villages	**0,2**	**4,2**	**0,1**	**6,40**	**0,7**
BLOYE		0,1			
BOUSSY		0,4		1,10	
CREMPIGNY-BONNEGUETE		0,2			
ETERCY				0,35	
HAUTEVILLE-SUR-FIER		0,8		1,32	0,1
LORNAY		0,2		0,35	
MARCELLAZ-ALBANAIS	0,2	1,0		0,63	0,1
MARIGNY-SAINT-MARCEL		0,1		1,16	
MASSINGY		0,3		0,0	
MOYE				0,2	
SAINT-EUSEBE		0,3		0,15	
THUSY		0,2		0,5	
VAULX		0,3	0,1	0,15	
VERSONNEX		0,4		0,5	0,5
Pôles relais		**4,0**		**10,12**	**2,1**
RUMILLY		1,5		6,82	1,6
SALES		1,0		0,35	0,5
VALLIERES-SUR-FIER		1,5		3	
Total général	**0,2**	**8,1**	**0,1**	**16,7**	**2,8**

Consommation entre aout 2021 (promulgation de la loi Climat et Résilience) et le débat sur le PADD (février 2025) : 16,70 ha en extension.

La consommation réalisée depuis le débat sur le PADD (exemple : extension du groupe scolaire d'Étercy – démarrage des travaux en novembre 2025) est directement intégrée et justifiée dans les objectifs de modération de la consommation d'espace.


THUSY
CREMPIGNY-BONNEGUETE
SAINT-EUSEBE
VAULX
VERSONNEX
VALLIERES-SUR-FIER
LORNAY
HAUTEVILLE-SUR-FIER
ETERCY
SALES
MARCELLAZ-ALBANAIS
MOYE
RUMILLY
BOUSSY
MARIGNY-SAINT-MARCEL
MASSINGY
BLOYE
Conso 2021-2023
coup parti
densification
extension
renouvellement
ESPACES & MUTATIONS
0 250 m
1:50 000
2025-06 - MW - Source: IGN

Atouts	Une diversification des formes d'habitat déjà engagée. Une densité importante pour les opérations collectives De nombreuses opérations en renouvellement / changement de destination qui ne consomment aucun Espace Naturel, Agricole et Forestier (ENAF).
Faiblesses	Des opérations d'habitat dense, y compris éloignés des centres bourg, qui impacte le fonctionnement communal (déplacements, ...). Du foncier agricole principalement consommé pour produire des habitats individuels Une densité faible pour les opérations individuelles (environ 15 logt/ha). Des limites entre les zones urbaines et les zones agricoles qui se fragilisent progressivement sur les franges urbaines.
Enjeux	A travers l'Objectif ZAN, réduire de moitié la consommation foncière de la dernière décennie : Il s'agira plus particulièrement de veiller à : • Maîtriser, orienter, d'une manière générale la croissance du parc de logements, • Assurer prioritairement et plus fortement la réalisation des futurs logements dans les centralités. • Maîtriser la consommation de terrain dédié à l'habitat individuel et touristique qui consomme du terrain ; poursuivre le développement des formes urbaines alternatives telles que des logements collectifs, des petits collectifs et de l'intermédiaire.

PARTIE III : ÉTUDE DU POTENTIEL DE DENSIFICATION DES ESPACES DÉJÀ URBANISÉS

Chapitre III.1 – Rappel du cadre réglementaire

La présente étude repose sur les dispositions des articles L151-4 et L151-5 du Code de l'urbanisme.

Article L151-4

Le rapport de présentation (...) analyse la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers au cours des dix années précédant l'arrêt du projet de plan ou depuis la dernière révision du document d'urbanisme et ***la capacité de densification et de mutation de l'ensemble des espaces bâtis, en tenant compte des formes urbaines et architecturales. Il expose les dispositions qui favorisent la densification de ces espaces*** *ainsi que la limitation de la consommation des espaces naturels, agricoles ou forestiers. Il justifie les objectifs chiffrés de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain compris dans le projet d'aménagement et de développement durables au regard des objectifs de consommation de l'espace fixés, le cas échéant, par le schéma de cohérence territoriale et au regard des dynamiques économiques et démographiques.*

Article L151-5

Le projet d'aménagement et de développement durables (...) ne peut prévoir l'ouverture à l'urbanisation d'espaces naturels, agricoles ou forestiers que s'il est justifié, au moyen ***d'une étude de densification des zones déjà urbanisées****, que la capacité d'aménager et de construire est déjà mobilisée dans les espaces urbanisés. Pour ce faire, il tient compte de la capacité à mobiliser effectivement les locaux vacants, les friches et les espaces déjà urbanisés pendant la durée comprise entre l'élaboration, la révision ou la modification du plan local d'urbanisme et l'analyse prévue à l'article L. 153-27.*

Chapitre III.3 : Potentiel de densification

III.3.1 Espaces urbains à protéger

Il s'agit ici des différents espaces, hors emprise au sol des constructions existantes, à protéger pour des motifs environnementaux et situés à l'intérieur des espaces urbanisés :

- **Adaptation au changement climatique**
  - Masses boisées (rôle de puit de carbone)
  - Essences ligneuses (rôle ombragé en période estivale)
  - Espaces verts de pleine terre (rôle de lutte contre les îlots de chaleur dans les espaces urbains denses, évapotranspiration, gestion des eaux pluviales, ...)
- **Biodiversité en milieu urbain**
  - Essences ligneuses, haies
  - Continuités avec les espaces périphériques
- **Valeur paysagère**
  - Marquer les espaces de transition entre les quartiers
  - Accompagner les ouvertures sur le grand paysage
  - Espaces verts accompagnant un bâti identitaire ou patrimonial (ambiance du lieu, parc privé par exemple)
  - Transition entre l'espace urbain et l'espace agricole
- **Valeur sociale**
  - Maintien d'espaces récréatifs/ d'agréments à dominante naturel au plus près des logements / hébergements pour « accompagner » la densification et « compenser » la diminution de espaces privatifs à l'air libre.
- **Valeur de diminution des aléas**
  - Lacets des routes à maintenir en non bâti pour la stabilité du sol, ...
  - Réciprocité avec un bâtiment agricole

III.3.2 Analyse du potentiel de densification

SYNTHESE METHODOLOGIQUE

- Repérage des gisements fonciers potentiellement constructibles sur la base du dernier cadastre, de la dernière ortho-photo disponible 2020, et des contraintes connues notamment en termes d'environnement.
  A noter : Tous les gisements fonciers ont été repérés sans prendre en compte la rétention foncière qui peut s'exercer sur certaines parcelles.

- Distinction dans les gisements fonciers selon plusieurs catégories :
  - **Potentiel " sur foncier non bâti " en dent creuse :**
    - Foncier non bâti de moins de 1000 m^2 sur un foncier disponible (parcelle entière), accessible, desservi par les réseaux, non grevé de servitude (zone rouge du PPR par exemple) ou d'une contrainte environnementale forte (zone humide…), avec souvent une largeur / profondeur de l'ordre de 20 m minimum et/ou situé entre deux bâtiments distants de moins de 50 m.
    - Potentiel foncier pouvant faire l'objet d'une OAP (tènement d'une superficie et d'une configuration suffisantes pour accueillir une opération structurée).

  - **Potentiel " sur foncier déjà bâti " en division/renouvellement** :
    - Potentiel en redécoupage parcellaire : foncier non bâti directement rattaché à une construction (même parcelle), desservi par les réseaux, avec souvent une largeur / profondeur de l'ordre de 20 m minimum.
    - Potentiel en renouvellement urbain,
    - Potentiel en reconversion /changement de destination.
    - Le potentiel lié à la lutte contre la vacance est quant à lui traité spécifiquement dans la partie « habitat » du diagnostic territorial. En tout état de cause, le maintien d'une part de logements vacants est nécessaire à la fluidification du marché immobilier.

  - **MAIS AUSSI potentiel " avec consommation foncière ", en extension de l'enveloppe urbaine** :
    - Foncier non bâti de plus de 2500 m^2.
    - En effet, la mobilisation de ces ENAF sera ici à priorisé par rapport aux ENAF périphériques en cas de besoin. Leur localisation engendre généralement un fonctionnement contraint par la pression urbaine.

Les secteurs présentés ci-après identifient les secteurs principaux présentant des potentiels mais peuvent omettre des secteurs isolés de densifications pour des soucis de synthèse de la donnée. Ces secteurs sont comptabilisés dans les statistiques globales.

Potentiels de densification identifiés sur la Commune de Bloye :

3 secteurs principaux ont été identifiés :

Le centre bourg, avec notamment un potentiel sur le renouvellement d'un bâtiment en ruine permettant la création de 12 logements.

La Route de Marigny Saint-Marcel, avec des potentiels de division foncière sur le pavillonnaire diffus.

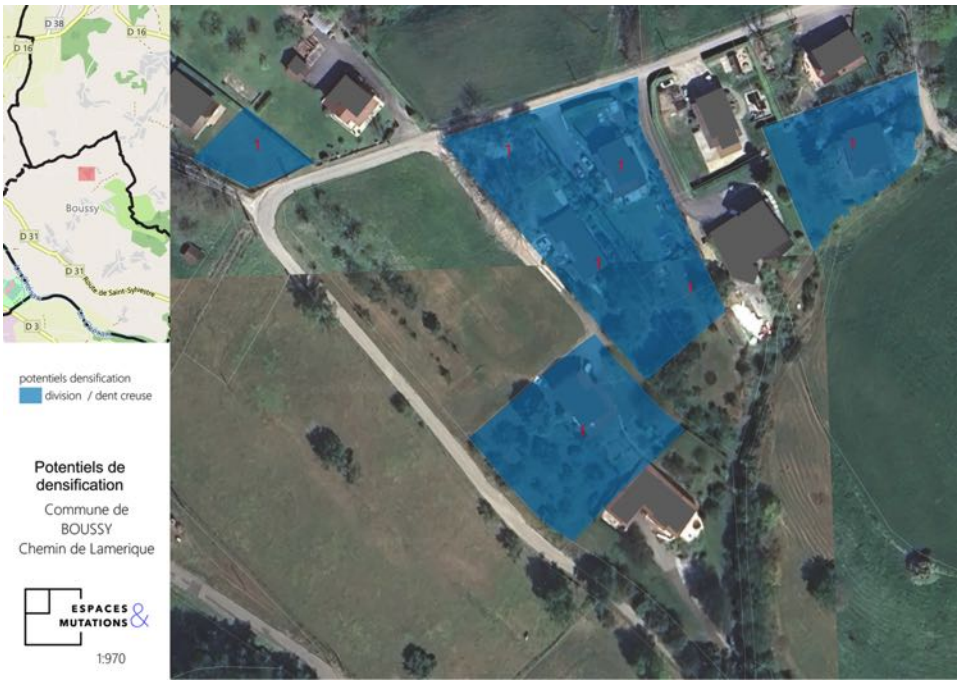
La Petite Salagine , avec des potentiels de division foncière sur le pavillonnaire périphérique et un potentiel de renouvellement.

Potentiels de densification identifiés sur la Commune de Boussy :

4 secteurs principaux ont été identifiés :

Le chef-lieu, avec un important potentiel de renouvellement de 20 logements.

Le secteur d'Alpigny – Lachenaz, avec des potentiels de division foncière, dent creuse et renouvellement sur le pavillonnaire diffus.

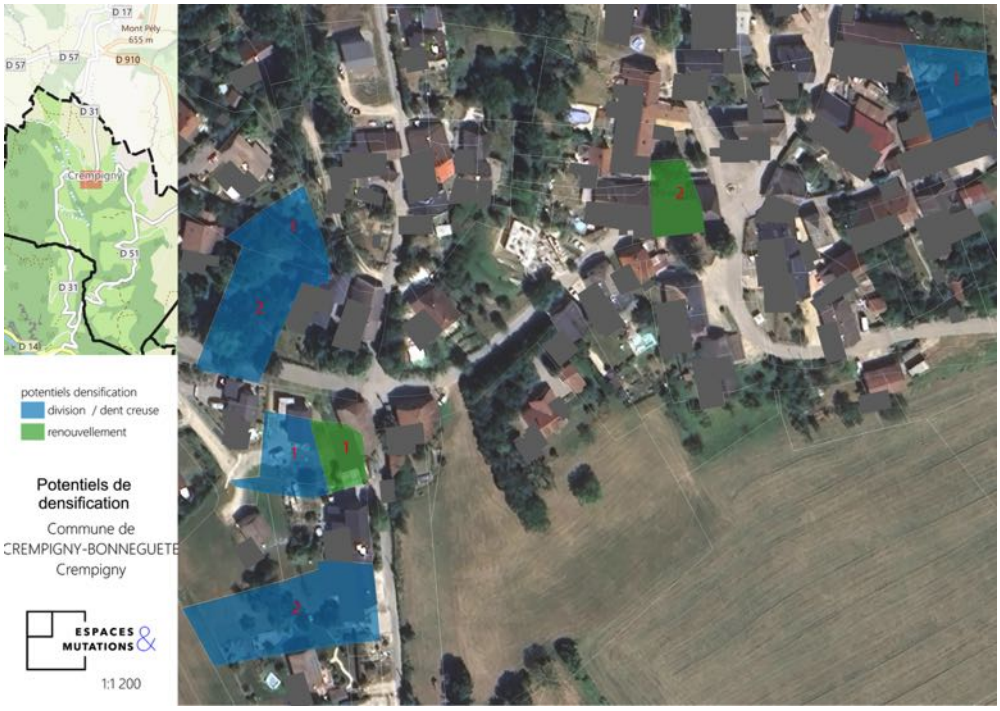


Le secteur du chemin de Lamerique, avec des potentiels de division foncière, sur le pavillonnaire diffus.

Le secteur de Marlioz, avec des potentiels de division foncière, dent creuse et renouvellement sur le pavillonnaire. Un potentiel de renouvellement de 12 logements est présent également.

Potentiels de densification identifiés sur la Commune de Crempigny-Bonneguête :

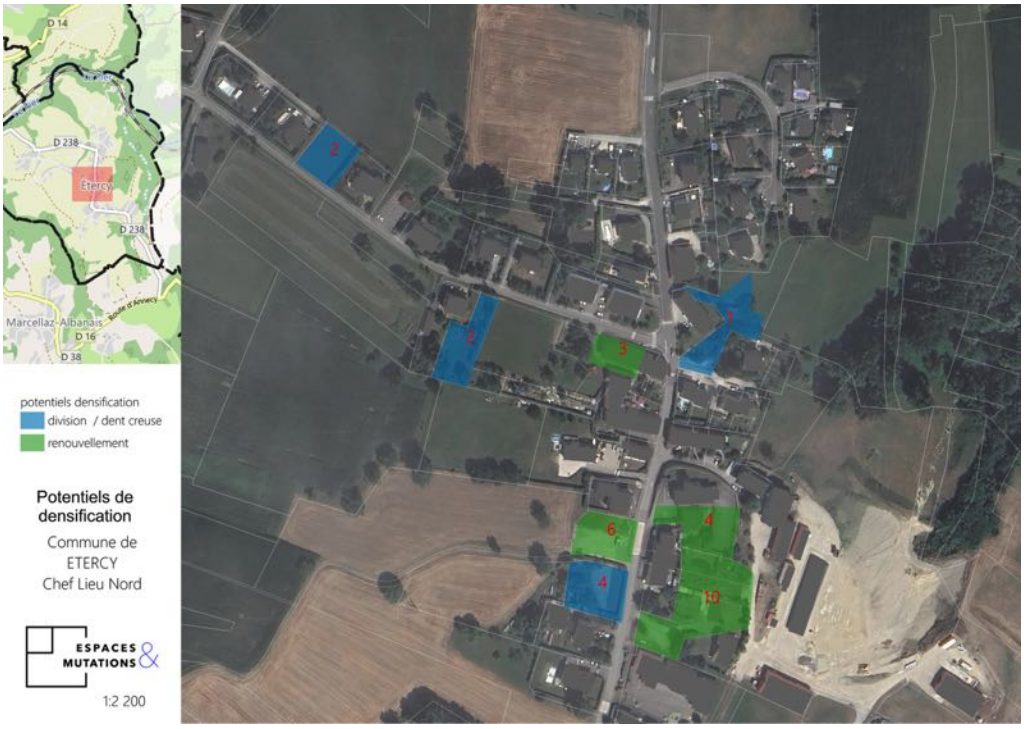
1 secteur principal a été identifié :



Le secteur de Crempigny, avec des potentiels de division foncière, dent creuse et renouvellement sur le centre bourg.

Potentiels de densification identifiés sur la Commune d'Etercy :

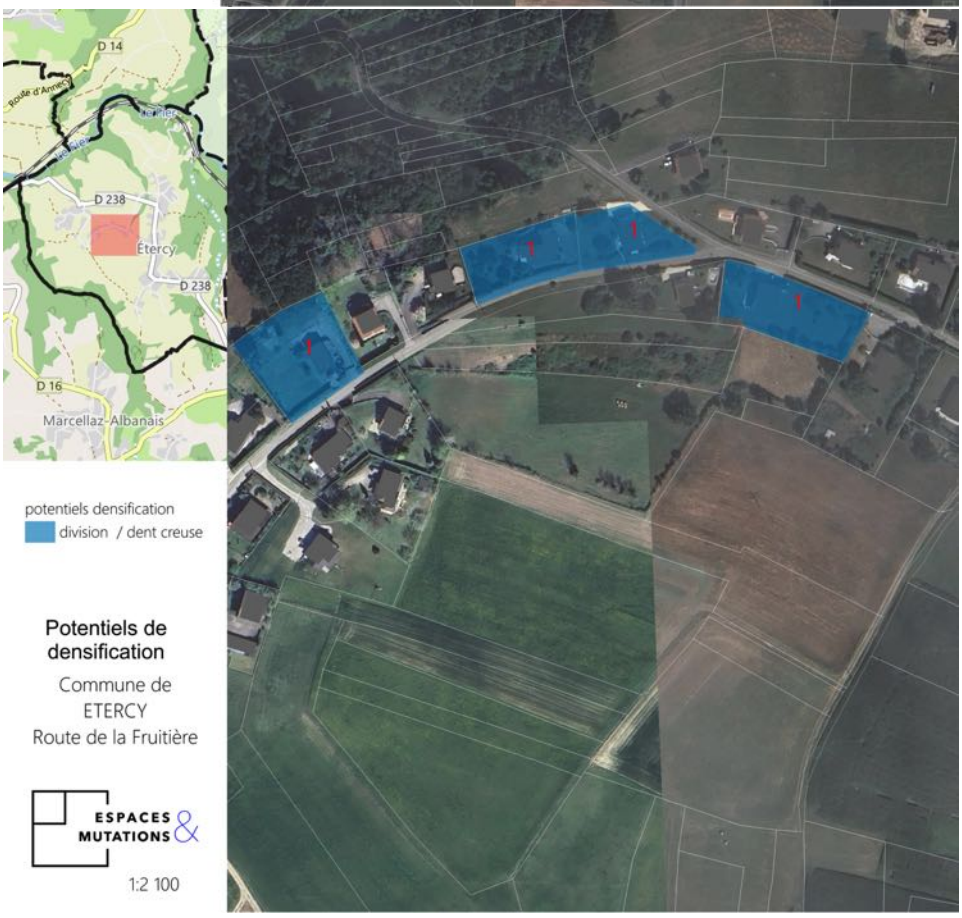
4 secteurs principaux ont été identifiés :



Le nord du chef-lieu, avec 20 potentiels de renouvellement et quelques potentiels de divisions, dent-creuse.

Le sud du chef-lieu, avec de nombreux potentiels de division foncière et dent creuse. Un potentiel de renouvellement de 8 logements sur un ancien corp de ferme est présente également.

Le secteur pavillonnaire au nord de la commune, avec des potentiels de division foncière, dent creuse et renouvellement sur le bâti diffus.



Le secteur le long de la route de la Fruitière, avec 4 potentiels de division foncière sur le bâti pavillonnaire.

Potentiels de densification identifiés sur la Commune d'Hauteville Sur Fier :

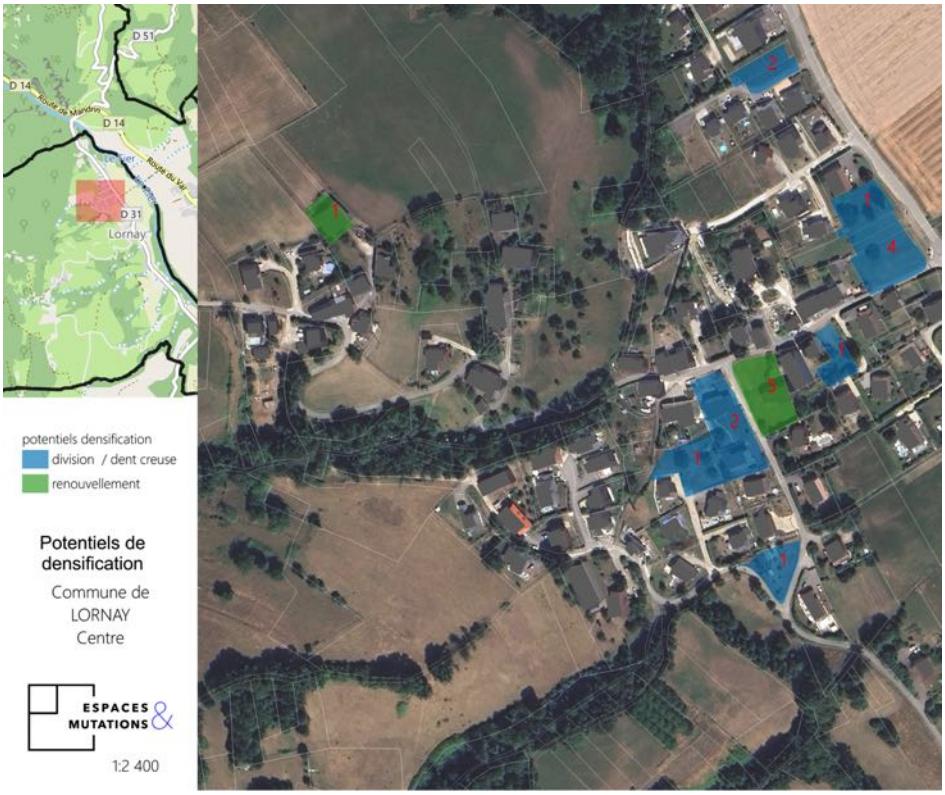
2 secteurs principaux ont été identifiés :

Le nord du chef-lieu, Les potentiels sont nombreux avec des potentiels de division, dent creuse. Sont également présents des gisements de renouvellement importants sur du bâti pavillonnaire peu dense et vieillissant.

Le sud du chef-lieu, présente les mêmes types de potentiels avec des gisement fonciers conséquents en renouvellement.

Potentiels de densification identifiés sur la Commune de Lornay:

2 secteurs principaux ont été identifiés :



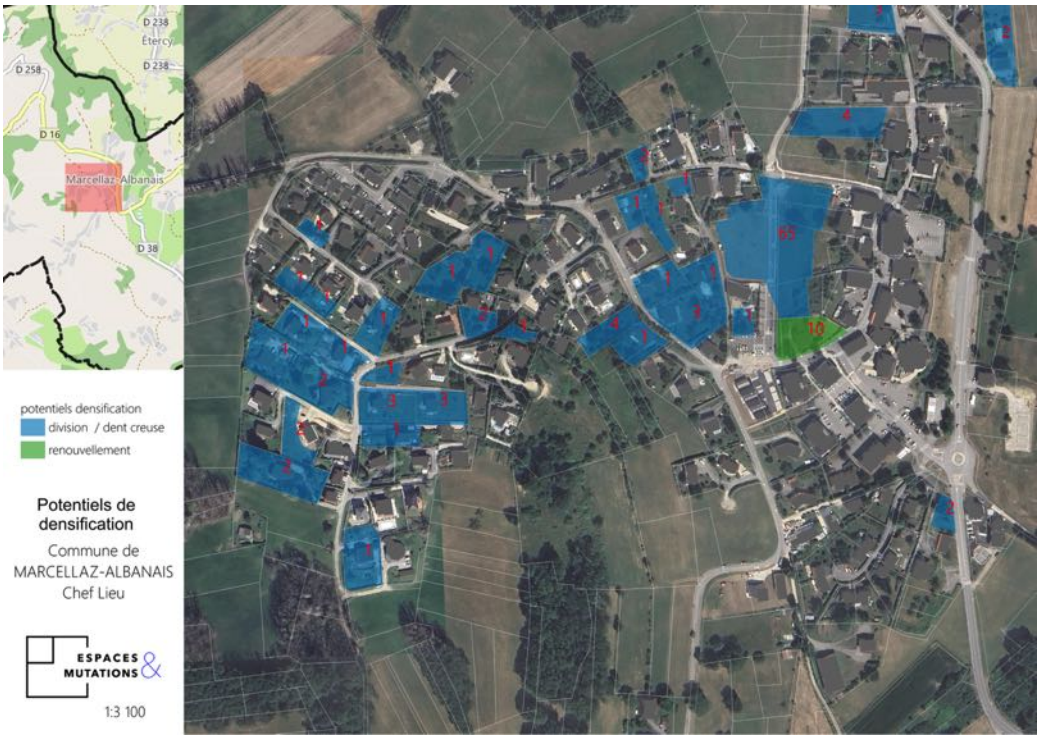
Sur le Centre, des potentiels des division et un potentiel de renouvellement sur une ancienne grange agricole.

Sur le Verley, 5 potentiels sont issus de divisions foncières sur des lots viabilisés.

Potentiels de densification identifiés sur la Commune de Marcellaz Albanais :

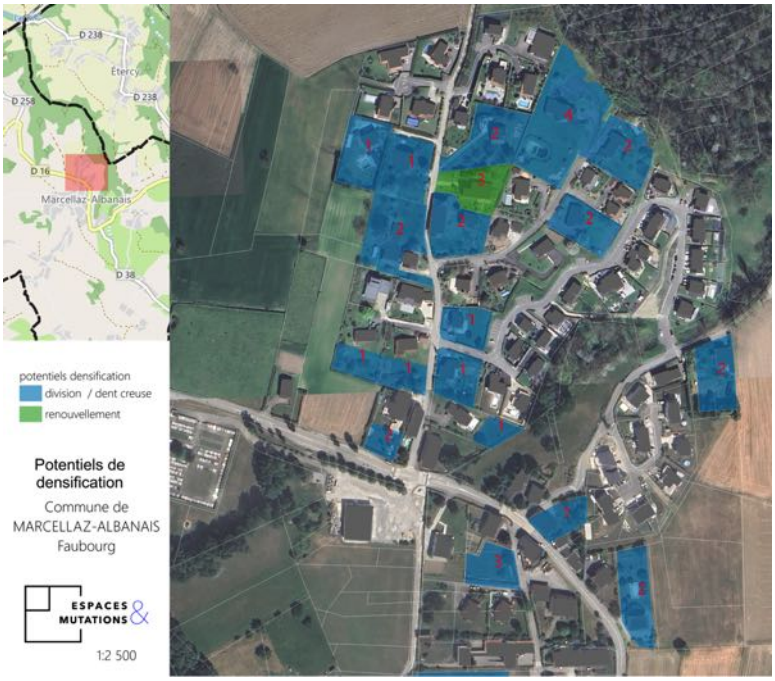
12 secteurs ont été identifiés, démontrant une dispersion des disponibilités dans le diffus :

Le secteur de Joudrain – Ouilly, avec des potentiels de division foncière, dent creuse et renouvellement sur le bâti diffus.

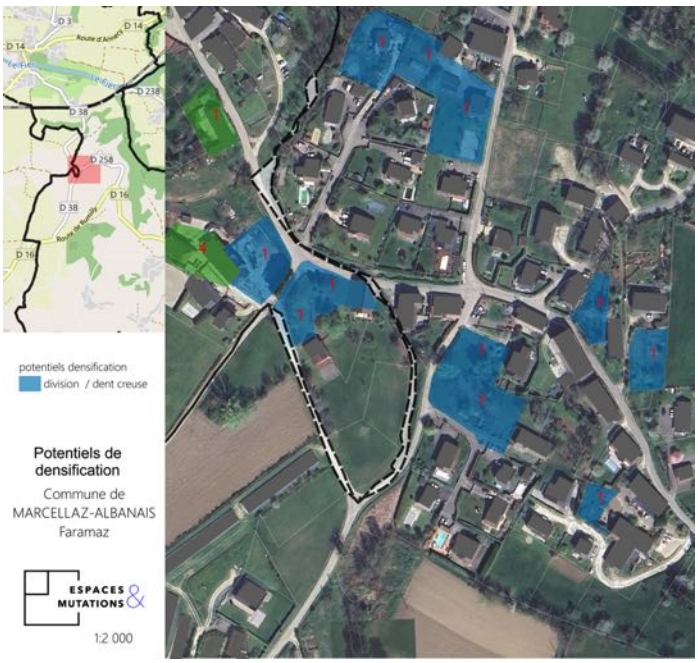


Le centre bourg, avec des potentiels de division foncière, dent creuse et renouvellement sur le bâti diffus. Un gros potentiel de 65 logements est présent rue du Saboti.

Les secteurs de Peignat, route de Chapeiry, Montmasson, Les Prailles, Route de Germagny et de Gleufoy, présentent des potentiels de densification ponctuels en division foncière et renouvellement.



Le secteur du Faubourg, secteur pavillonnaire peu dense présente également des potentiels de division majoritairement.

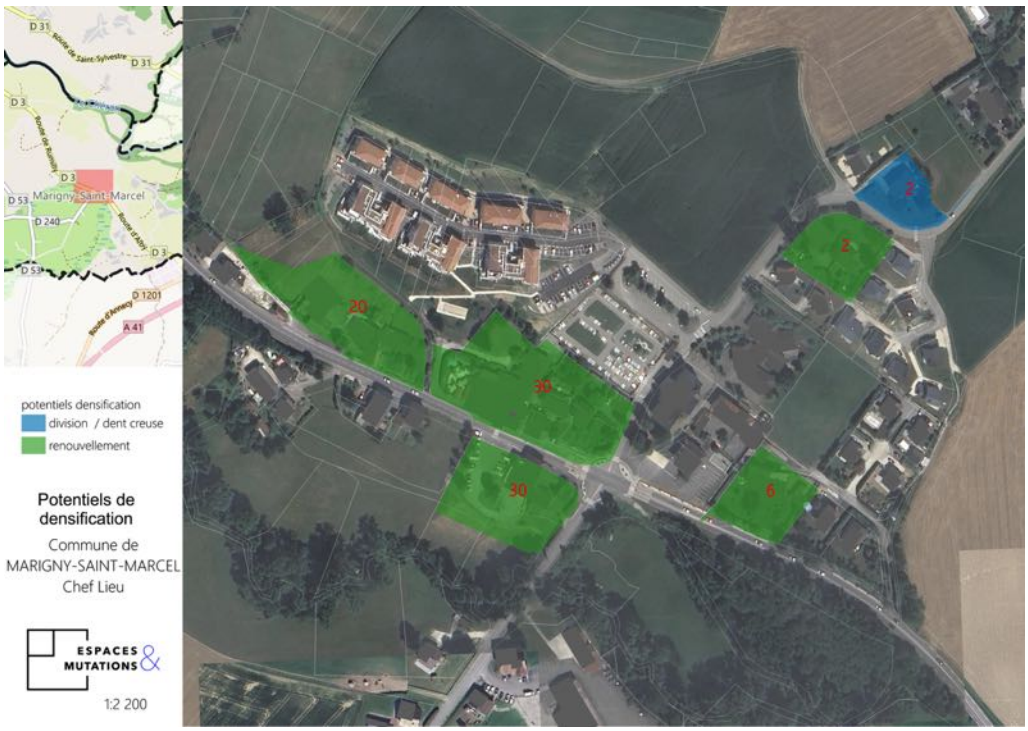


Le secteur de Faramaz, présente des potentiels de division ponctuels.

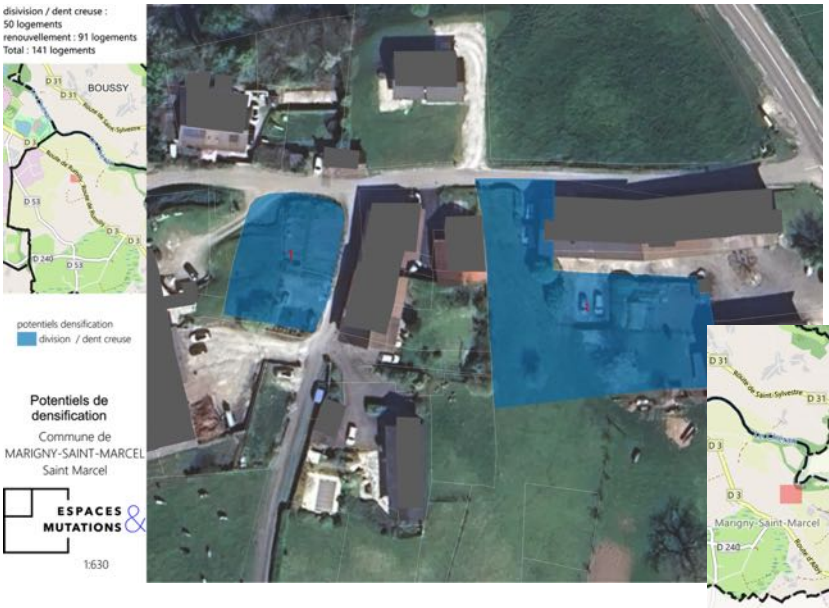
Le secteur de Chez Nanche, secteur pavillonnaire peu dense présente également des potentiels de division majoritairement

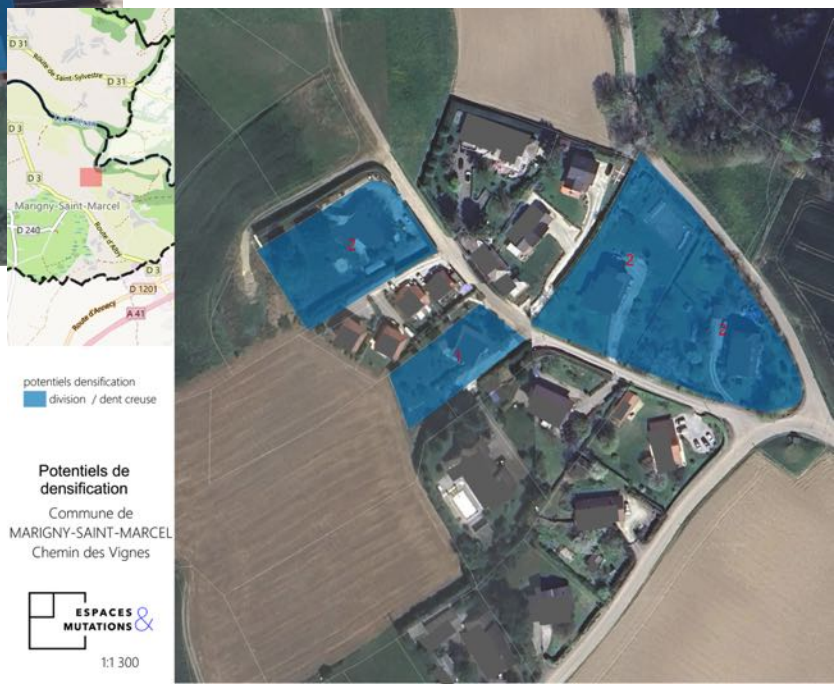
Potentiels de densification identifiés sur la Commune de Marcellaz Albanais :

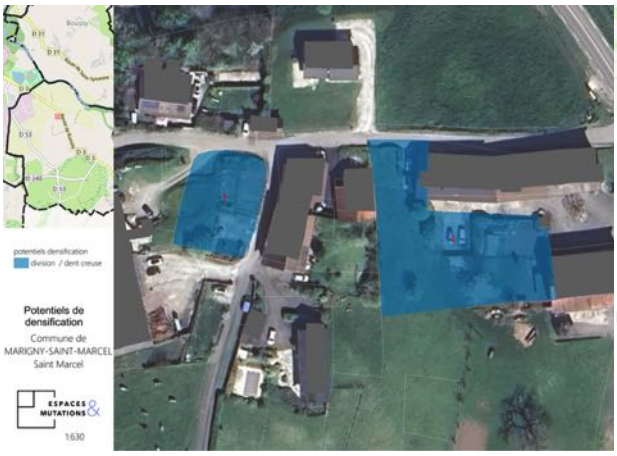
8 secteurs principaux ont été identifiés :



Le Chef-Lieu avec des potentiels de renouvellement importants sur le foncier des Restaurant Blanc et les fonciers adjacents, qui feront lieu d'orientation d'aménagement et de programmation.





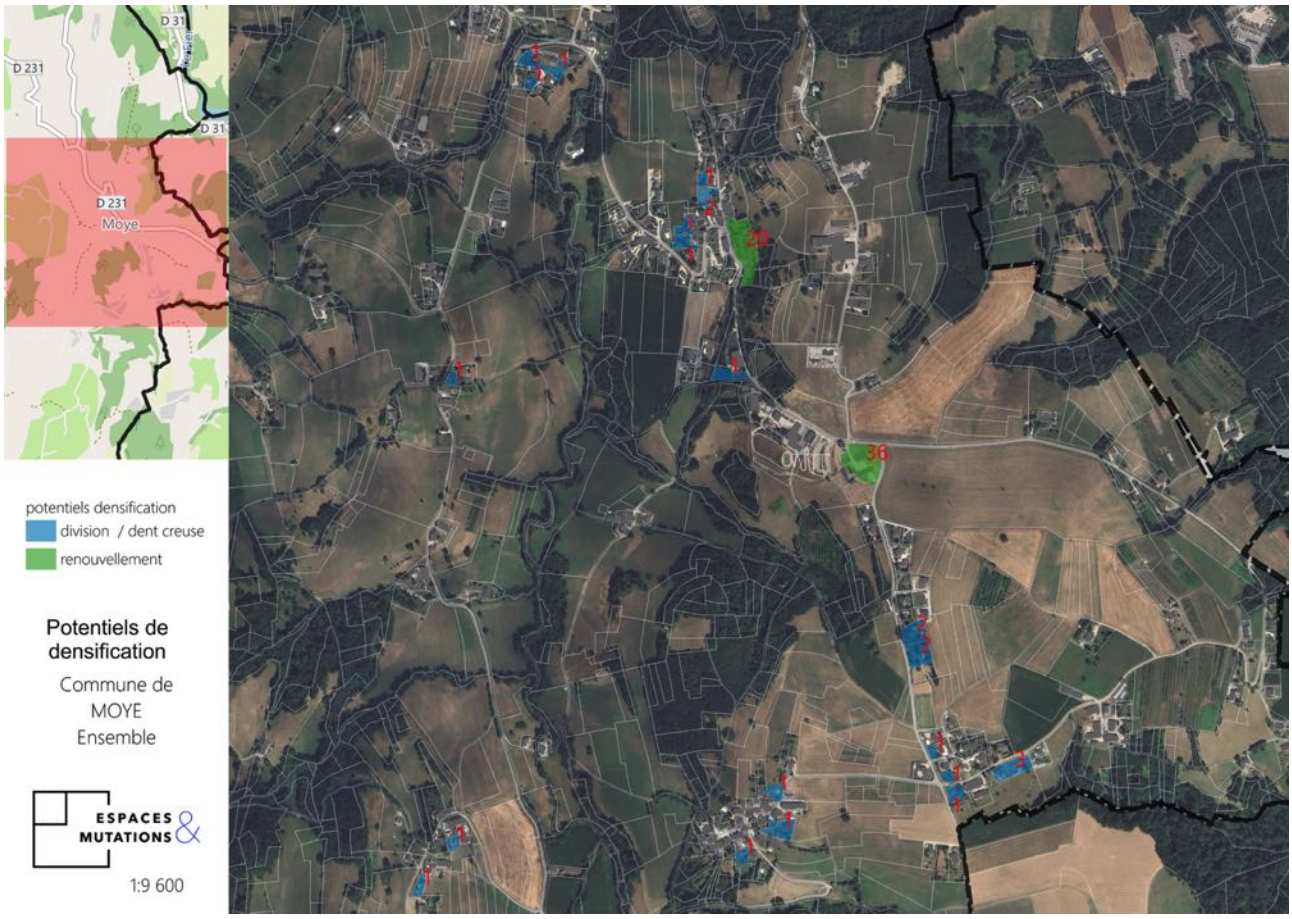


Les secteurs de Saint Marcel, du chemin des vignes, de Crêt à Randon, Nant Boré, Saint Marcel, Vaudry et Vons présentent potentiels de division foncière majoritairement avec quelques renouvellements possibles et la mobilisation de dents creuses.

Potentiels de densification identifiés sur la Commune de Massingy :

Le chef-lieu présente un potentiel de renouvellement de 20 logements après l'arrêt d'une activité agricole :

Potentiels de densification identifiés sur la Commune de Moye :



Les potentiels de division sont dispersés sur l'ensemble des bourgs. Un gros potentiel de 36 logements est présent sur un espace viabilisé sur le nouveau centre bourg. Un autre potentiel de renouvellement de 20 logements est également présent sur le secteur ce Chez Chatel, avec des bâtiments anciens et anciens commerces. Ces deux potentiels devront faire l'objet d'une OAP.

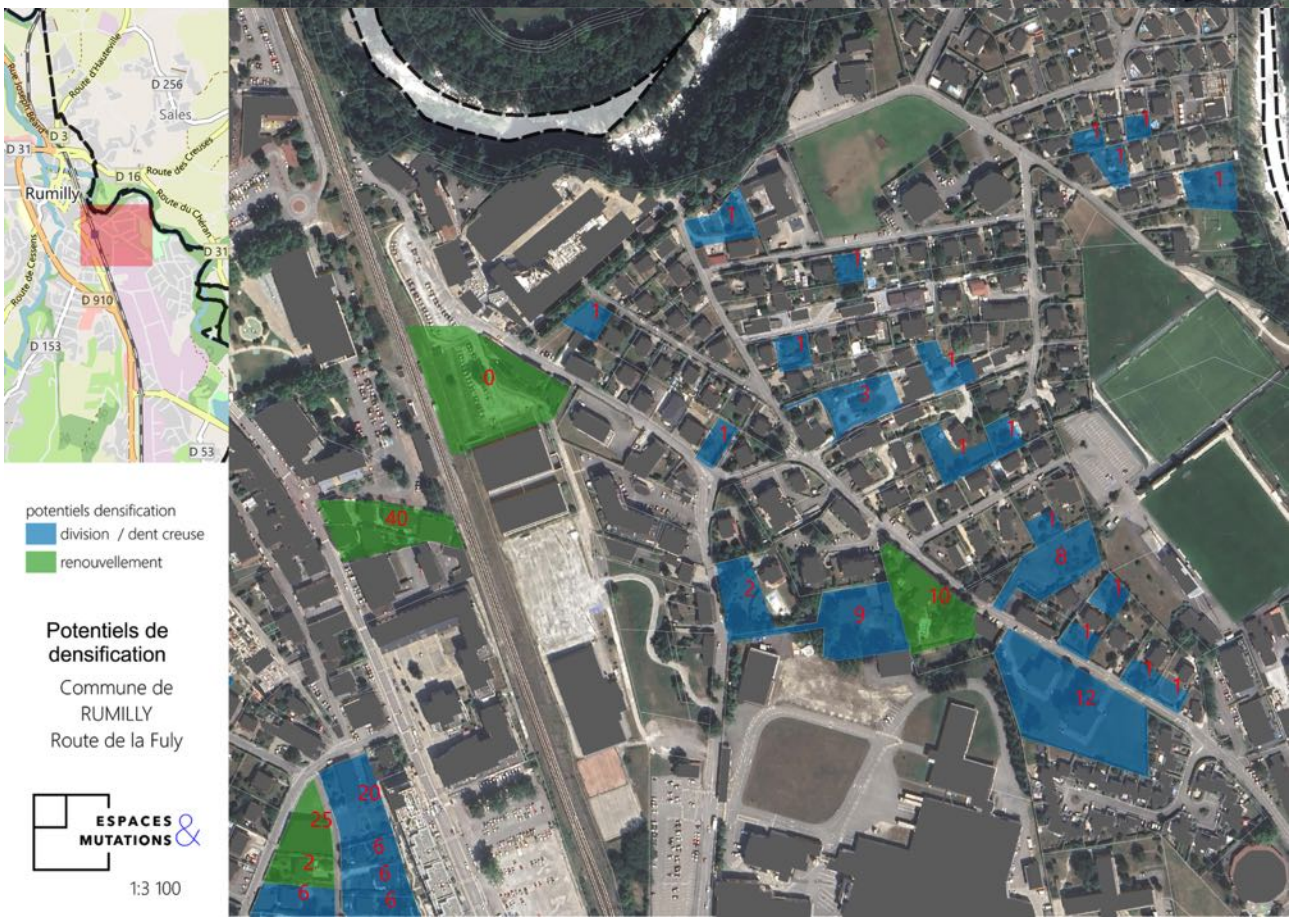
Potentiels de densification identifiés sur la Commune de Rumilly :

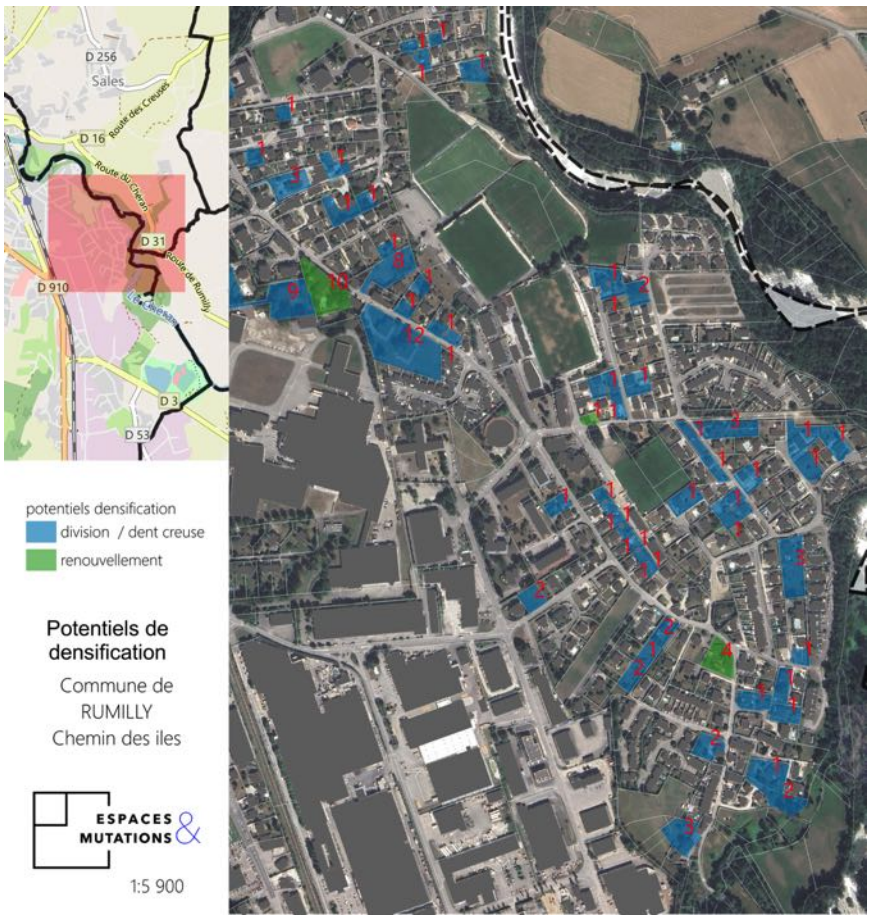
12 secteurs principaux ont été identifiés :

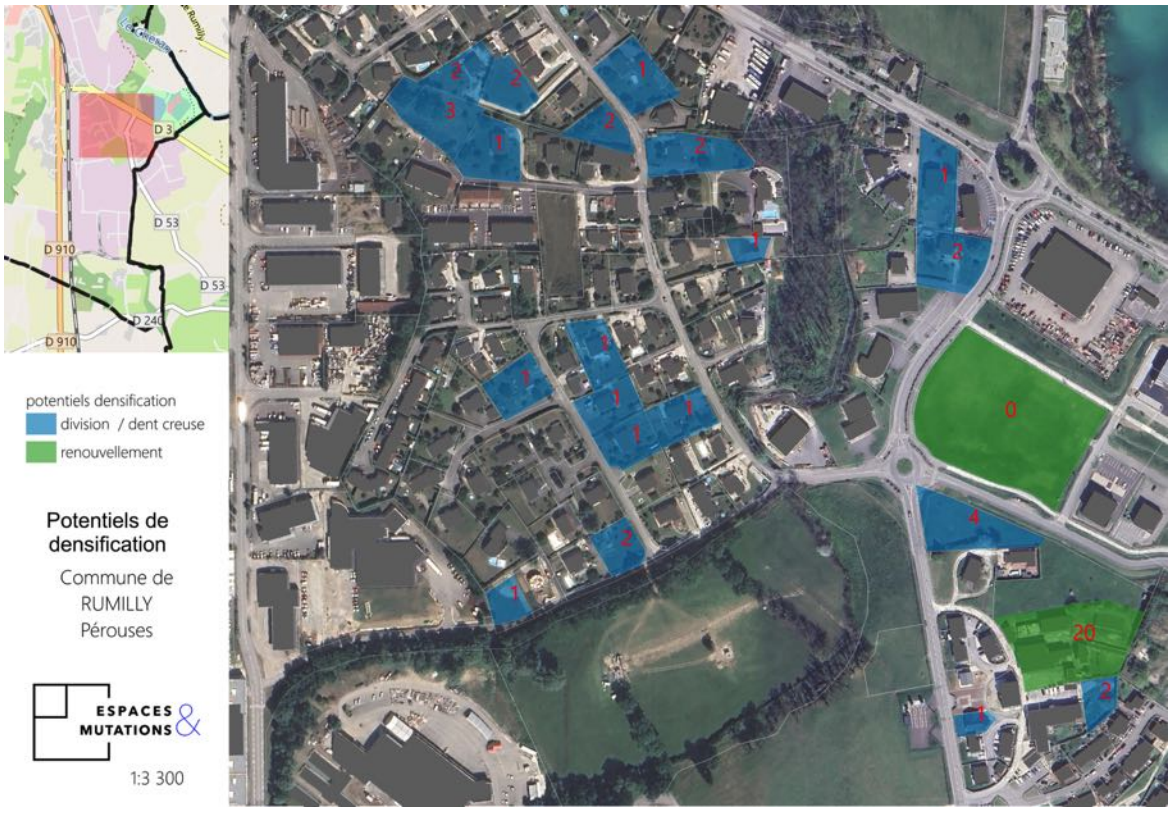
Le secteur route de Massingy présente de nombreux potentiels de division foncière en secteur pavillonnaire :

Le secteur centre de Rumilly présente des potentiels de division, de dents creuses et un grand nombre de logements potentiels en renouvellement avec des opérations de densification qui devront etre cadrés par des

OAP. Des potentiels de renouvellement en activités et équipements sont présents également (étiquetés à 0 logements).




D 256
Sales
D 16
Route des Creuses
Route du Chevron
D 31
Route de Rumilly
D 910
D 3
D 53
potentiels densification
division / dent creuse
renouvellement
Potentiels de densification
Commune de RUMILLY
Chemin des iles
ESPACES & MUTATIONS
1:5 900


D 3
D 53
D 910
D 53
D 240
D 910
potentiels densification
division / dent creuse
renouvellement
Potentiels de densification
Commune de RUMILLY
Pérouses
ESPACES & MUTATIONS
1:3 300

Les secteurs périphériques et des coteaux de Broise, Célaz, des Granges Rouges, Martenex, route de Cessens présentent également des potentiels de densification, principalement en division pavillonaire:

potentiels densification
division / dent creuse

Potentiels de densification

Commune de RUMILLY
Chemin des Granges

ESPACES & MUTATIONS

1:2 500

potentiels densification
division / dent creuse

Potentiels de densification

Commune de RUMILLY
Martenex

ESPACES & MUTATIONS

1:2 300

Grange Rouge

ESPACES & MUTATIONS

1:2 200

potentiels densification
division / dent creuse
renouvellement

Potentiels de densification

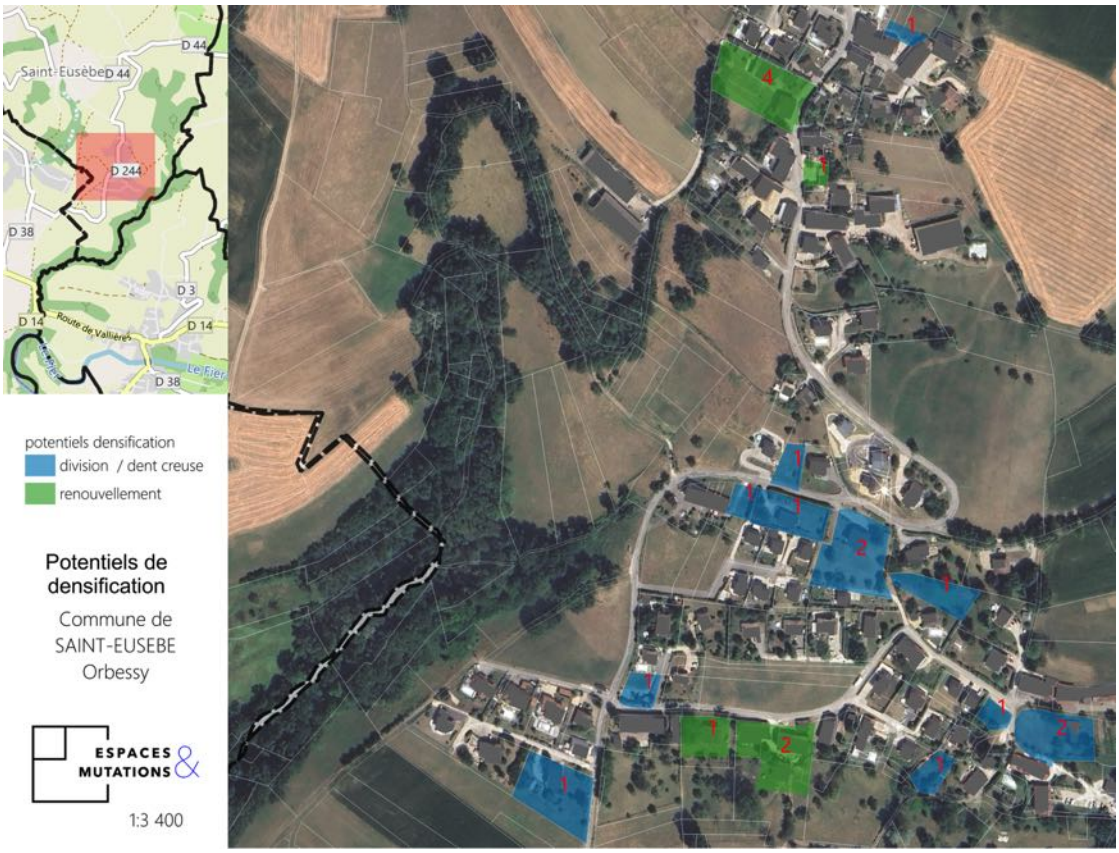
Commune de RUMILLY
Broise

ESPACES & MUTATIONS

Potentiels de densification identifiés sur la Commune de Saint Eusèbe :

3 secteurs principaux ont été identifiés :

Le secteur de Thuse, le secteur du centre bourg ainsi que le secteur d'Orbessy présentent des potentiels de division/dent creuse ainsi que de renouvellement.



Potentiels de densification identifiés sur la Commune de Sales :

10 secteurs principaux ont été identifiés :

Le secteur à l'ouest de la commune, avec des potentiels de division foncière, dent creuse et renouvellement sur le bâti diffus.

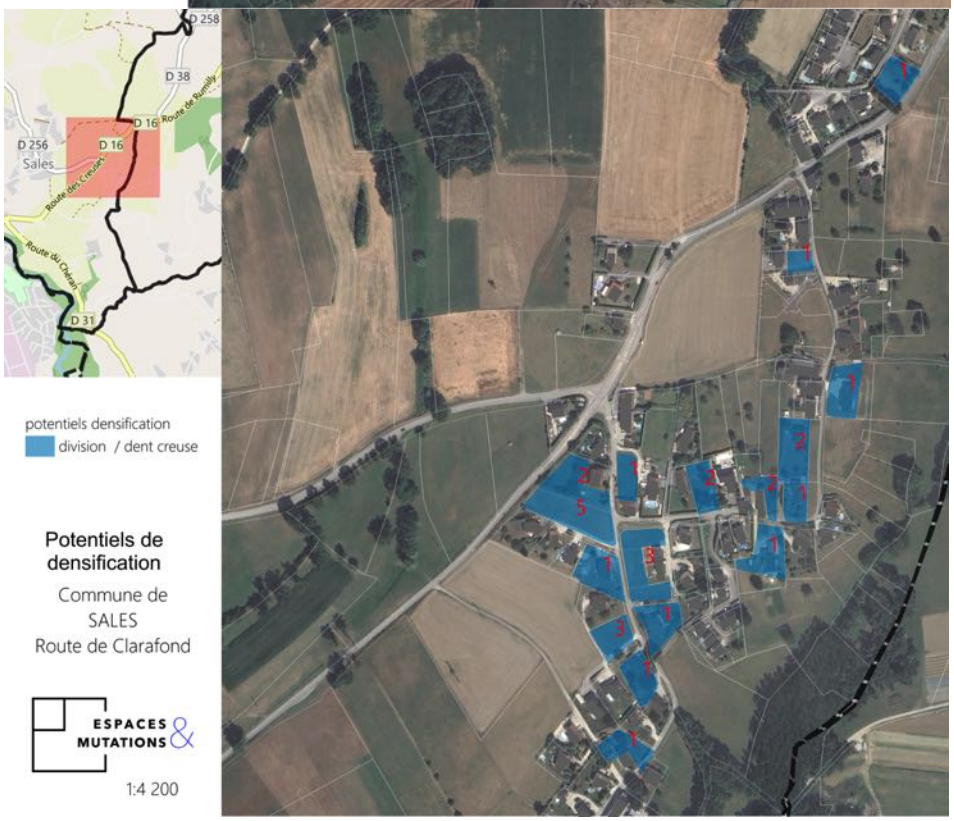
Le secteur du centre bourg présente des potentiels plus importants en division et renouvellement sur deux secteurs du centre.

Les secteurs de Charvaz, chemin du Mollard, Faramaz, Gaudin, et le Pessey présentent des potentiels de division foncière ponctuels sur le bâti pavillonnaire diffus.

D 3
D 14
Route d'Annecy
D 14
Le Fier
Le Fier
D 238
D 38
D 258
D 16
D 38
Route de Rumilly
D 16
D 256
potentiels densification
division / dent creuse
renouvellement
Potentiels de densification
Commune de SALES
Faramaz
ESPACES & MUTATIONS
1:2 300

D 910
D 256
Route d'Hauteville
D 31
D 3
D 231
D 16
D 31
potentiels densification
division / dent creuse
Potentiels de densification
Commune de SALES
Gaudin
ESPACES & MUTATIONS
1:2 200

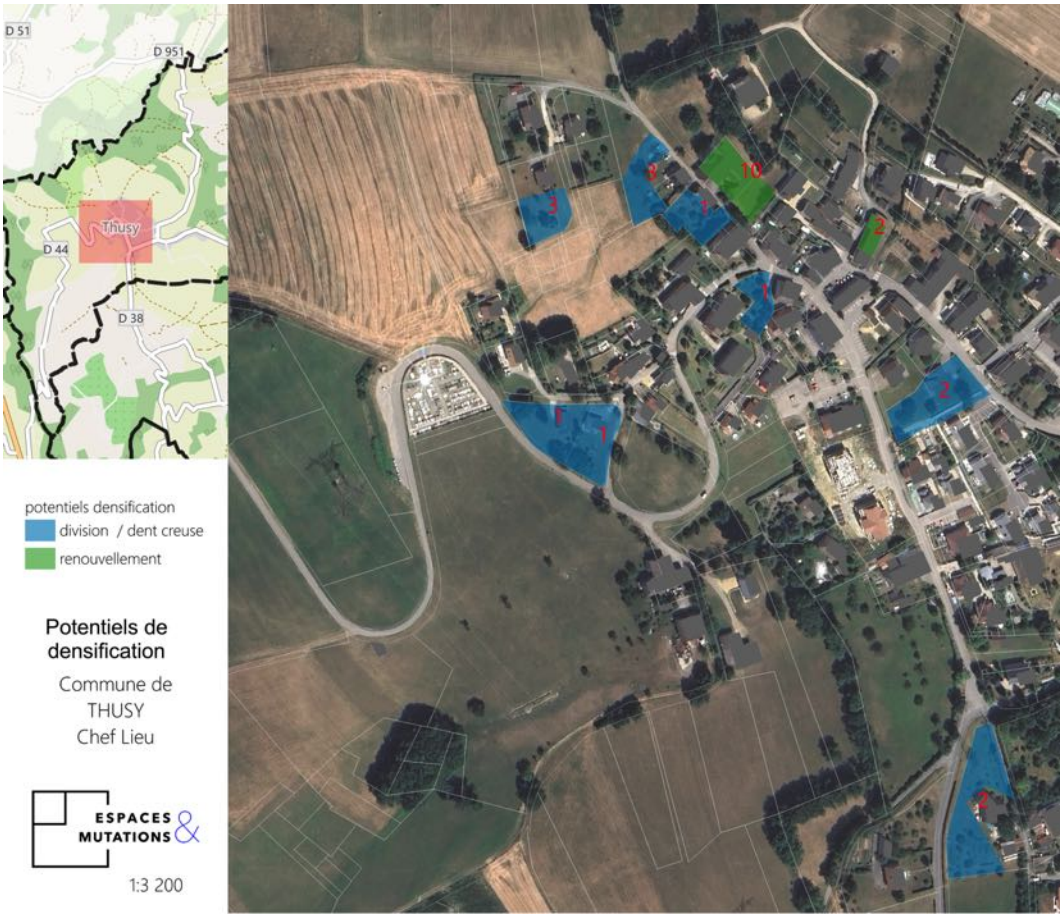
D 38
D 14
Route de Valleiry
D 3
D 38
D 3
D 3
Route d'Humilly
D 16
D 256
Sales
Route des Creuses
potentiels densification
division / dent creuse
Potentiels de densification
Commune de SALES
Le Pessey
ESPACES & MUTATIONS
1:3 600


D 258
D 38
D 16
Route de Rumilly
D 256
Sales
D 16
Route des Creuses
Route du Chenay
D 31
potentiels densification
division / dent creuse
Potentiels de densification
Commune de SALES
Route de Clarafond
ESPACES & MUTATIONS
1:4 200

Enfin le secteur au nord de la Route des Creuses représente un gros potentiel de renouvellement de 50 logements

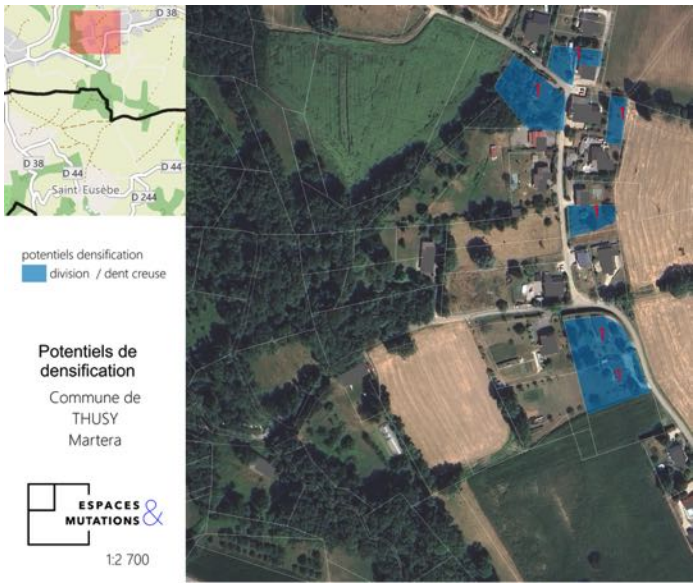
Potentiels de densification identifiés sur la Commune de Thusy :

3 secteurs principaux ont été identifiés :



Le secteur du centre bourg présente un potentiel de 10 logement sur du bâti ancien ainsi que des potentielles divisions foncières.

Les secteurs de Martera et de la route de la Combe présentent des potentiels de division foncière.



Potentiels de densification identifiés sur la Commune de Vallière sur Fier :

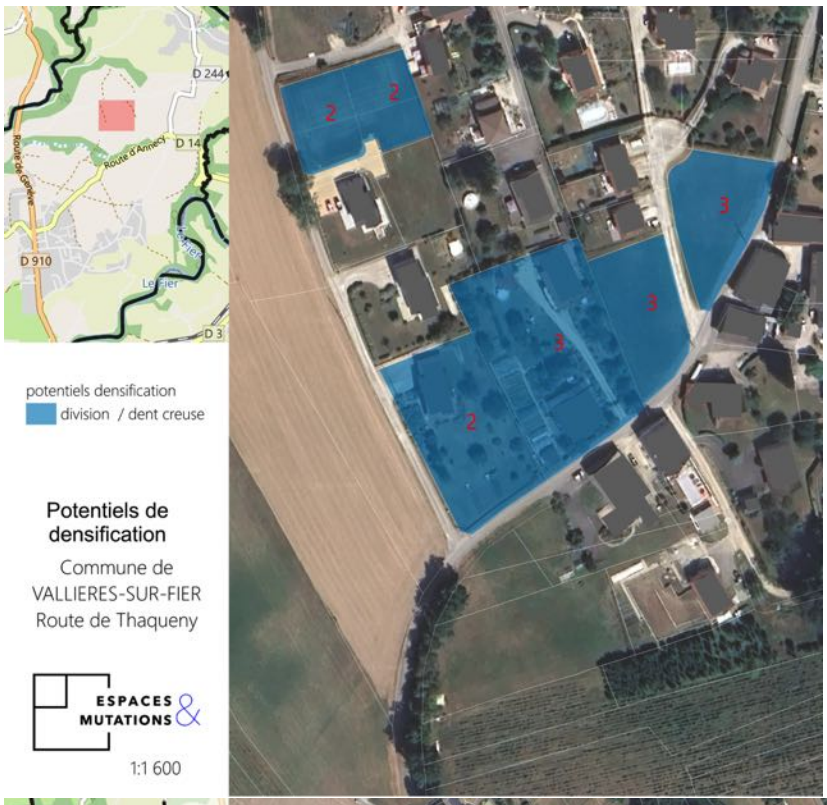
8 secteurs principaux ont été identifiés :

Le centre bourg présente un grand nombre de potentiels de densification et 4 grands potentiels de renouvellements fléchés :

Les autres secteurs sont des potentiels de densification par division foncière de l'habitat difus / pavillonaires

D 244
D 14
D 3
potentiels densification
division / dent creuse
Potentiels de densification
Commune de
VALLIERES-SUR-FIER
Jussy
ESPACES & MUTATIONS
1:1 200

D 14
D 910
Route de Grève
D 31
potentiels densification
division / dent creuse
Potentiels de densification
Commune de
VALLIERES-SUR-FIER
La Ravoire
ESPACES & MUTATIONS
1:3 100


D 244
D 14
D 910
D 3
potentiels densification
division / dent creuse
Potentiels de densification
Commune de VALLIERES-SUR-FIER
Route de Thaqueny
ESPACES & MUTATIONS
1:1 600

D 51
D 144
D 44
D 31
D 14
Lornay
potentiels densification
division / dent creuse
renouvellement
Potentiels de densification
Commune de VALLIERES-SUR-FIER
Sion
ESPACES & MUTATIONS
1:3 900

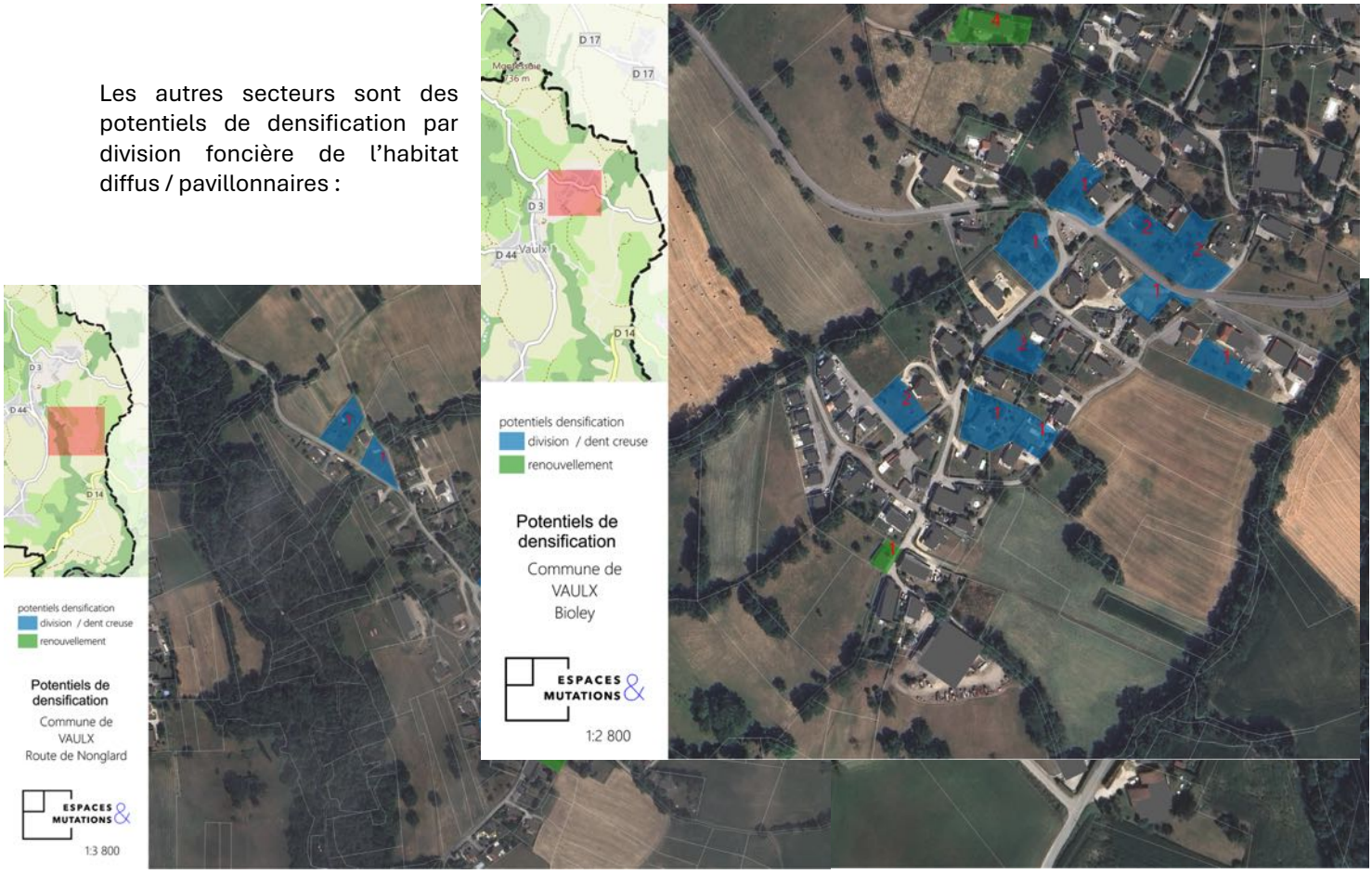
Potentiels de densification identifiés sur la Commune de Vaulx :

4 secteurs principaux ont été identifiés :

Le centre bourg présente des potentiels de renouvellement importants avec trois potentiels qui cumulent 29

logements

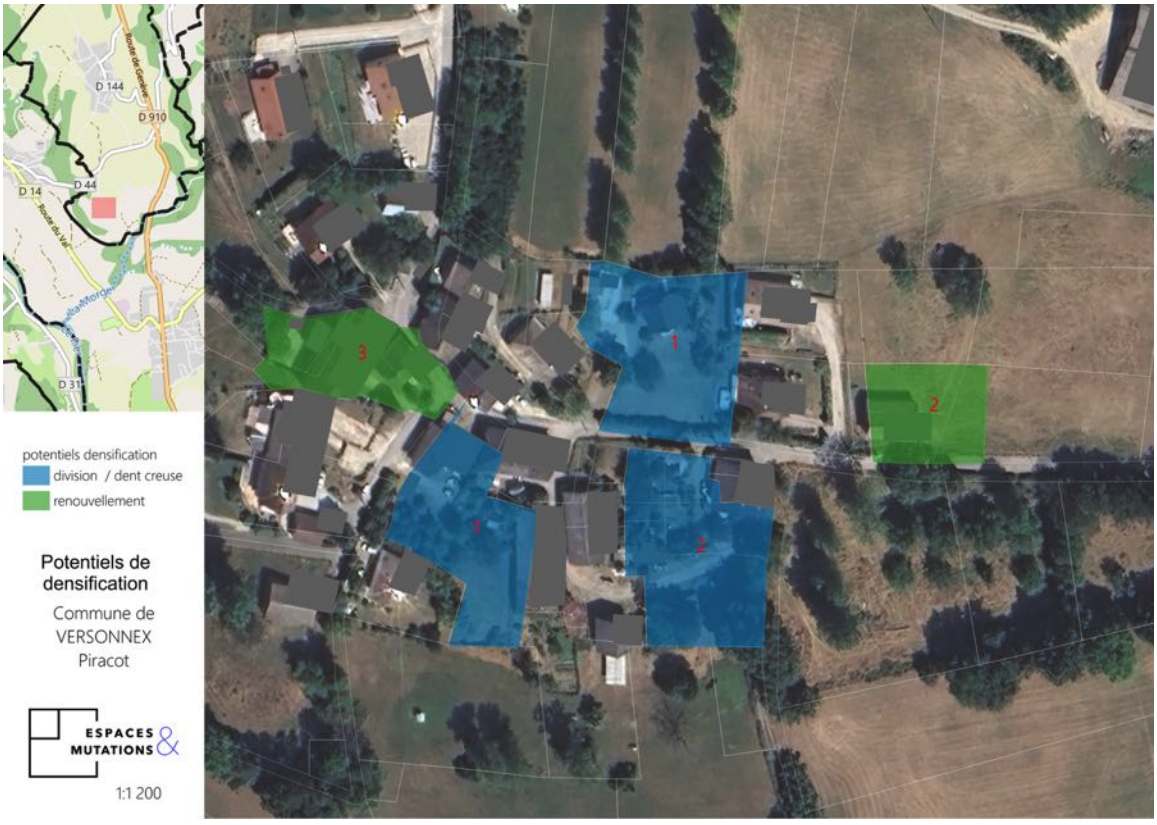
Les autres secteurs sont des potentiels de densification par division foncière de l'habitat diffus / pavillonnaires :



Potentiels de densification identifiés sur la Commune de Versonnex :

3 secteurs principaux ont été identifiés :

Des potentiels de densification ont été identifiés sur les secteurs du Chef Lieu, de Piracot et de la Route de Genève avec principalement des surfaces en divisions parcellaire



D 44
D 144
D 910
Versonnex
D 14
potentiels densification
division / dent creuse
renouvellement
Potentiels de densification
Commune de VERSONNEX
Route de Geneve
ESPACES & MUTATIONS
1:4 300

Synthèse du potentiel de densification :

Nombre de logements potentiels en densification Commune	Type dent creuse	division	renouvellement	Total général
Bourgs et hameaux	**355**	**421**	**522**	**1298**
BLOYE	18	20	20	58
BOUSSY	21	38	38	97
CREMPIGNY-BONNEGUETE	4	3	3	10
ETERCY	38	41	33	112
HAUTEVILLE-SUR-FIER	31	44	132	207
LORNAY	14	9	6	29
MARCELLAZ-ALBANAIS	98	110	23	231
MARIGNY-SAINT-MARCEL	19	31	91	141
MASSINGY			20	20
MOYE	8	25	62	95
SAINT-EUSEBE	22	15	12	49
THUSY	9	28	15	52
VAULX	32	38	43	113
VERSONNEX	41	19	24	84
Pôle relais	**302**	**538**	**665**	**1505**
RUMILLY	142	281	494	917
SALES	82	74	96	252
VALLIERES-SUR-FIER	78	183	75	336
Total général	**657**	**959**	**1187**	**2803**

Ainsi, 2803 logements potentiels ont été identifiés dont 1505 sur les Pôles relais. 42% de ces logements sont des potentiels en renouvellement. Ces potentiels ne suffisent pas pour permettre les besoins estimés en logement pour la période mesurée et devra mobiliser des surfaces en extension de l'enveloppe urbaine. De plus, une part non négligeable de ces potentiels foncier ne sera pas mobilisé (rétention, contraintes techniques, économiques, etc.)