



6-2 – P R O G R A M M E D' O R I E N T A T I O N S E T D' A C T I O N S - M O B I L I T É

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,
François RAVOIRE



Sommaire

0. Introduction	3
0.1. Pourquoi un POA Mobilité dans le cadre de la révision du PLUi de la C.C. Rumilly Terre de Savoie ?	3
0.2. Objectifs généraux du POA Mobilité	5
0.3. Objectifs fixés en termes d'évolution des parts modales de déplacements	5
0.4. Compatibilité du POA avec les autres documents de planification	6
0.5. Structure du POA Mobilité	6
1. Apaiser le cœur de Rumilly, améliorer l'accessibilité des équipements en modes actifs et définir une politique de stationnement	8
1.1. Réorganiser les mobilités au cœur de Rumilly au profit des modes actifs	10
1.2. Désengorger le centre-ville	13
1.3. Actionner le levier du stationnement pour réduire la place de l'automobile	15
1.4. Organiser et mettre en œuvre une stratégie de logistique urbaine	17
2. Apaiser les chefs-lieux, améliorer leur accès en modes actifs et y organiser la mobilité autour d'aires de mobilité	19
2.1. Renforcer la place des modes actifs dans les chefs-lieux en rééquilibrant le partage de la chaussée et sécurisant les cheminements	20
2.2. Organiser la mobilité dans les chefs-lieux autour d'aires de mobilité locale	23
2.3. Mettre en œuvre le schéma directeur de covoiturage	28
3. Proposer un maillage cyclable du territoire	31
3.1. Définir et adopter un schéma directeur cyclable intercommunal	33
3.2. Confirmer les besoins identifiés de liaisons cyclables intercommunales prioritaires	36
3.3. Poursuivre le développement des services vélos associés : stationnement sécurisé, signalétique, réparation	39
4. Favoriser les pratiques d'intermodalité	43
4.1. Pérenniser l'offre J'ybus et l'adapter aux besoins à venir du territoire (itinéraires, horaires, etc.)	44
4.2. Renforcer l'attractivité de la gare de Rumilly en tant que pôle de mobilité multimodal	47
4.3. Améliorer l'accessibilité des arrêts J'ybus	50
4.4. Développer et améliorer l'offre ferroviaire en lien avec les SERM franco-suisse et de Chambéry	52
4.5. Réfléchir à une billettique et une tarification intégrée	54
5. Accompagner le changement de comportement dans le cadre de la transition énergétique	56
5.1. Poursuivre le maillage du territoire en bornes de recharge pour véhicules électriques	57

5.2.	Développer les plans de mobilité des entreprises et administrations	59
5.3.	Accompagner la réalisation de plans de mobilité scolaire	61
5.4.	Poursuivre la sensibilisation et la communication en faveur des mobilités durables	63
5.5.	Favoriser le développement de l'autopartage	65
5.6.	Mettre en place un observatoire des déplacements	67
6.	Synthèse et priorisation	70
7.	Annexes	72
7.1.	Annexe 1. Synthèse relative aux indicateurs d'évaluation et de suivi des actions	72
7.2.	Synthèse relative aux échéances, à la gouvernance et aux coûts	76
7.3.	Annexe 3. Accessibilité	77
7.4.	Annexe 4. Modalités de financement	88

0. Introduction

0.1. Pourquoi un POA Mobilité dans le cadre de la révision du PLUi de la C.C. Rumilly Terre de Savoie ?

Le volet mobilités du PLUi-HM de la Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie est structuré autour de deux volets :

1. Une organisation stratégique, en lien direct avec le **Projet d'Aménagement et de Développement Durable** (PADD) du PLUi-HM, définissant la vision globale à l'échelle de la Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie, avec des zooms spécifiques sur les secteurs identifiés comme prioritaires, notamment le centre-ville de Rumilly ;
2. Un **Programme d'Orientations et d'Actions** (POA), qui constitue le cœur opérationnel du document. Il décline les objectifs du scénario retenu en actions concrètes, à travers des fiches détaillées, conformément à l'article L.1214-2 du code des transports.

Le POA mobilité s'appuie sur des actions issues du **Schéma Directeur des Déplacements et Infrastructures** (SDDI) adopté par le conseil communautaire en novembre 2013.

Le SDDI a permis d'établir une stratégie volontariste de développement des services de mobilité à l'échelle communautaire. Ce document ambitieux contenant plus de 90 actions est utilisé par la Communauté de Communes de Rumilly depuis une dizaine d'années comme feuille de route dans le déploiement de sa politique de mobilité.

Plusieurs actions significatives ont déjà été mise en œuvre ou sont en cours : prise de compétence « autorité organisatrice de la mobilité », création du réseau de transport collectif J'ybus, étude d'aménagement de la véloroute de l'Albanais, création de l'agence multiservices J'yvélo en gare de Rumilly, restructuration et développement des anciennes lignes interurbaines de transport collectifs, projet de modernisation de la voie ferrée Aix-les-Bains / Annecy.

Toutefois, notamment en raison du caractère **non opposable** du document, certaines mesures restent à ce jour non abouties comme le développement du covoiturage, la définition d'une politique de stationnement ou encore l'appui à l'élaboration de plans de mobilité employeurs.

La Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie a donc fait le choix d'intégrer un volet mobilités au POA dans le cadre de la révision générale du PLUi afin que le futur PLUi-HM est valeur de Plan de Mobilité (PDM) au sens des articles L. 1214-1 et L. 1214.2 du code des transports.

Un Plan de Mobilité (PDM) est un document de planification qui fixe les principes pour l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement. Selon l'article L.1214-2 du code des transports, il répond aux objectifs suivants :

- « L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part, en tenant compte de la nécessaire limitation de l'étalement urbain (...) » ;
- « Le renforcement de la cohésion sociale et territoriale, notamment l'amélioration de l'accès aux services de mobilité des habitants des territoires moins denses ou ruraux et des quartiers prioritaires de la politique de la ville ainsi que des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite » ;

- « L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport et en effectuant le suivi des accidents impliquant au moins un piéton, un cycliste ou un utilisateur d'engin de déplacement personnel » ;
- « La diminution du trafic automobile et le développement des usages partagés des véhicules terrestres à moteur » ;
- « Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied » ;
- « L'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération, y compris les infrastructures routières nationales et départementales, par une répartition de son affectation entre les différents modes de transport et des mesures d'information sur la circulation » ;
- L'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement, notamment en définissant les zones où la durée maximale de stationnement est réglementée, les zones de stationnement payant, les emplacements réservés aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, la politique de tarification des stationnements sur la voirie et dans les parcs publics corrélée à la politique de l'usage de la voirie, les modalités particulières de stationnement et d'arrêt des véhicules de transport public, des taxis et des véhicules de livraison de marchandises, les mesures spécifiques susceptibles d'être prises pour certaines catégories d'usagers, de véhicules ou de modalités de transport, notamment tendant à favoriser le stationnement des résidents et des véhicules bénéficiant d'un signe distinctif de covoiturage (...) ou bénéficiant du label " auto-partage " » ;
- « La localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes, le nombre de places de stationnement de ces parcs, en cohérence avec les conditions de desserte en transports publics réguliers de personnes du territoire couvert par le plan de mobilité, et la mise en place de stationnements sécurisés pour les vélos et engins de déplacement personnel » ;
- « L'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales et des particuliers, en mettant en cohérence les horaires de livraison et les poids et dimensions des véhicules de livraison dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité, en prenant en compte les besoins en surfaces nécessaires aux livraisons pour limiter la congestion des voies et aires de stationnement, en améliorant la préservation, le développement et l'utilisation des infrastructures logistiques existantes, notamment celles situées sur les voies de pénétration autres que routières et en précisant la localisation des infrastructures et équipements à venir, dans une perspective multimodale » ;
- « L'amélioration des mobilités quotidiennes des personnels des entreprises et des collectivités publiques en incitant ces divers employeurs, notamment dans le cadre d'un plan de mobilité employeur ou en accompagnement du dialogue social (...), à encourager et faciliter l'usage des transports en commun et le recours au covoiturage, aux autres mobilités partagées et aux mobilités actives ainsi qu'à sensibiliser leurs personnels aux enjeux de l'amélioration de la qualité de l'air » ;
- « L'amélioration des mobilités quotidiennes des élèves et des personnels des établissements scolaires, en incitant ces établissements à encourager et faciliter l'usage des transports en commun et le recours au covoiturage, aux autres mobilités partagées et aux mobilités actives » ;
- « L'amélioration des conditions de franchissement des passages à niveau, notamment pour les cyclistes, les piétons et les véhicules de transport scolaire » ;

- « L'organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements, incluant sur option le stationnement en périphérie et favorisant l'utilisation des transports collectifs par les familles et les groupes » ;
- « La réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables ainsi que la localisation du réseau d'avitaillement à carburant alternatif (...). Le plan de mobilité peut tenir lieu de schéma directeur de développement des infrastructures de recharges ouvertes au public pour les véhicules électriques et les véhicules hybrides rechargeables (...) ».

0.2. Objectifs généraux du POA Mobilité

Au-delà des objectifs fixés à l'article L. 1214-2 du code des transports, le POA mobilité doit également répondre aux objectifs suivants fixés par la Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie :

- **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 maîtrise des flux routiers et une meilleure affectation 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 SDDI mais restées non abouties.**

0.3. Objectifs fixés en termes d'évolution des parts modales de déplacements

Les objectifs fixés en matière d'évolution des parts modales découlent directement des effets attendus des actions portées par le présent POA mobilité. L'ambition est de rééquilibrer progressivement les usages au profit des mobilités actives et partagées, tout en maintenant un haut niveau d'accessibilité pour l'ensemble des habitants du territoire.

D'une part, la part modale de la marche a vocation à augmenter, en particulier dans les centralités (centre-ville de Rumilly et chefs-lieux), grâce à l'amélioration du confort et de la continuité des cheminements piétons, à la requalification des espaces publics et à la sécurisation des traversées. Les plans de mobilité scolaire et employeurs viendront également renforcer cette dynamique, en favorisant les déplacements de proximité à pied. Cette évolution se traduit mécaniquement par une baisse de la part modale voiture passager, notamment sur les trajets courts.

Parallèlement, la part modale du vélo est appelée à croître, portée à la fois par une tendance nationale d'essor du cyclisme utilitaire et par la mise en œuvre locale d'un réseau cyclable structurant, continu et sécurisé. Le développement des services associés (stationnement vélo, agence J'yvélo, etc.) constitue un levier déterminant pour encourager la pratique au quotidien. L'augmentation du vélo se traduira principalement par une diminution de la part modale voiture conducteur, en particulier pour les déplacements internes à Rumilly et les liaisons intercommunales.

Enfin, la part modale des transports collectifs devrait progresser sous l'effet conjugué de la montée en puissance de l'usage du réseau TER en Auvergne-Rhône-Alpes, de l'amélioration de l'intermodalité (organisation du rabattement en gare de Rumilly et au niveau des futures aires de mobilité locale, projets de billettique et tarification intégrée) et de l'optimisation progressive de l'offre J'ybus à l'échelle intercommunale. Ces évolutions contribueront à réduire la part modale voiture (conducteur et passager).

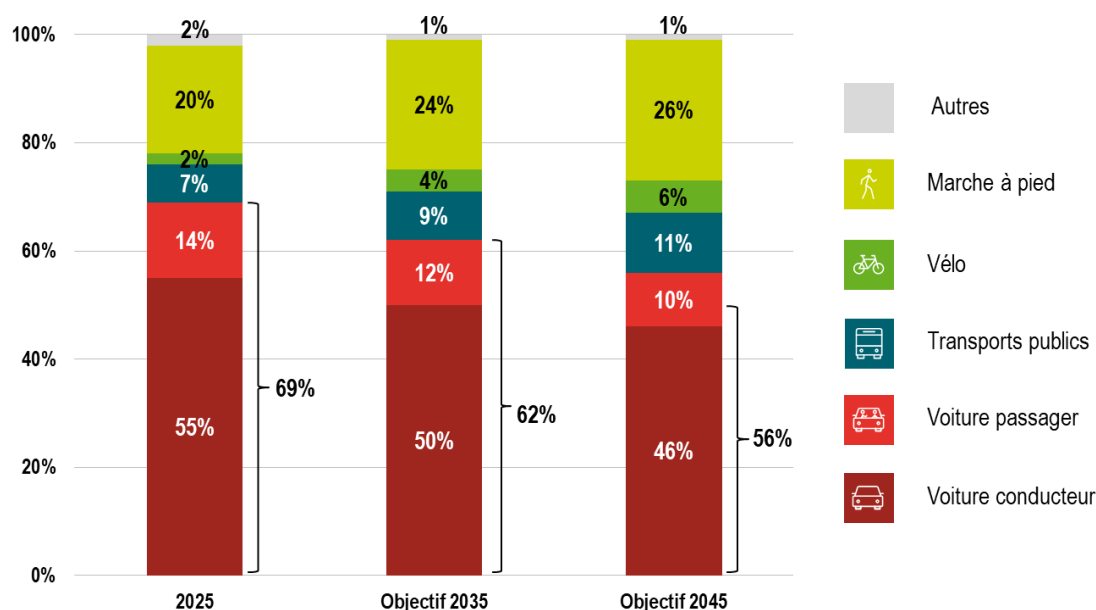


Figure 1 – Objectifs de parts modales à atteindre à moyen (2035) et long terme (2045) à l'échelle de la communauté de communes Rumilly Terre de Savoie

0.4. Compatibilité du POA avec les autres documents de planification

Le POA mobilité s'inscrit dans le **projet de territoire** et doit être élaboré en **compatibilité** avec différents documents de planification à l'échelle régionale, départementale et territoriale :

- Le **Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires** (SRADDET) Auvergne-Rhône-Alpes ;
- Le **Schéma de Cohérence Territoriale** (SCoT) du Bassin annécien ;
- le **Plan Climat Air Energie Territorial** (PCAET).

0.5. Structure du POA Mobilité

Le POA mobilité joue aussi le rôle d'outil d'opérationnalisation du PADD en traduisant sous la forme de 5 orientations stratégiques déclinées en actions opérationnelles les 2 axes et 3 orientations du PADD qui suivent :

- **Axe 1** : Répondre aux besoins des habitants du territoire
 - **Orientation 1.8** : Poursuivre la revitalisation du cœur de ville de Rumilly ;
 - **Orientation 1.9** : Accompagner la vitalité des centres-bourgs et des centres-villages.
- **Axe 3** : Tendre vers un modèle plus sobre en ressources et s'articulant autour des mobilités alternatives à la voiture

- **Orientation 3.2** : Repenser une mobilité durable globale à l'échelle du Grand Territoire, pour réduire la dépendance à la voiture et favoriser les mobilités alternatives en direction de Rumilly et du Grand Annecy.

Les 5 orientations stratégiques du POA Mobilité sont les suivantes :

1. **Apaiser le cœur de Rumilly, améliorer l'accessibilité des équipements en modes actifs et définir une politique de stationnement ;**
2. **Apaiser les chefs-lieux, améliorer leur accès en modes actifs et y organiser la mobilité autour d'aires de mobilité ;**
3. **Proposer un maillage cyclable du territoire ;**
4. **Favoriser les pratiques d'intermodalité ;**
5. **Accompagner le changement de comportement dans le cadre de la transition énergétique.**

Pour chaque action du POA mobilité, les éléments suivants seront précisés sous forme de fiche actions :

- Contexte ;
- Objectifs ;
- Contenu de l'action ;
- Outils et moyens de mise en œuvre ;
- Pilotage ;
- Partenaires ;
- Budget prévisionnel ;
- Indicateurs d'évaluation et de suivi ;
- Calendrier prévisionnel.

1. Apaiser le cœur de Rumilly, améliorer l'accessibilité des équipements en modes actifs et définir une politique de stationnement

Tableau 1 – Traduction opérationnelle du PADD dans l'orientation 1 du POA-M

Axe PADD	1. Répondre aux besoins des habitants du territoire
Orientation PADD	1.8. Poursuivre la revitalisation du cœur de ville de Rumilly
Enjeux orientation 1 POA-M	Amélioration de la lisibilité de la hiérarchisation viaire / Développement et sécurisation des modes actifs / Attractivité et apaisement du cœur de ville / Désimperméabilisation
Actions orientation 1 POA-M	1.1 Réorganiser les mobilités au cœur de Rumilly au profit des modes actifs 1.2 Désengorger le centre-ville 1.3 Actionner le levier du stationnement pour réduire la place de l'automobile 1.4 Organiser et mettre en œuvre une stratégie de logistique urbaine

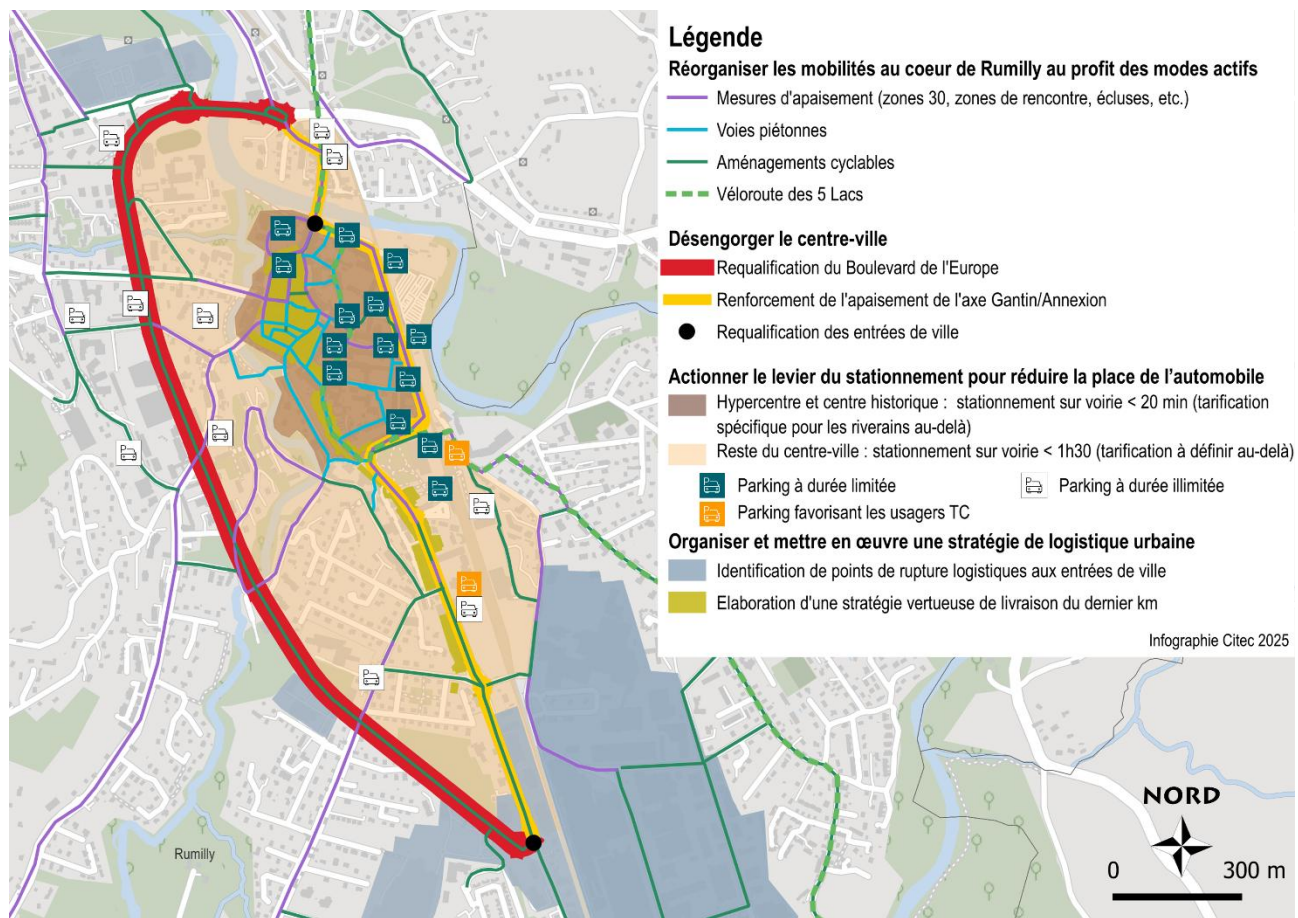


Figure 2 – Propositions d'actions à mener à l'échelle de Rumilly

1.1. Réorganiser les mobilités au cœur de Rumilly au profit des modes actifs

Contexte

Le cœur de Rumilly concentre commerces et équipements, mais reste aujourd'hui pénalisé par une organisation très tournée vers l'automobile : conflits d'usages, discontinuités piétonnes et cyclables, vitesses ressenties élevées et un stationnement de surface qui grignote l'espace public.

Marcher ou pédaler est souvent complexe, alors même que la demande progresse pour accéder à pied ou vélo au centre historique, aux écoles et à la gare. Pour corriger cela et rendre le centre véritablement « marchable et cyclable », la Ville de Rumilly a engagé dès 2021 la réalisation d'un schéma directeur des mobilités actives (SDMA).

À la suite de son adoption, le schéma a été présenté en réunion publique en mai 2025, marquant le passage de la planification à la mise en œuvre.

Cette action s'inscrit dans cette trajectoire : transformer rapidement l'expérience piétonne et cyclable dans le centre-ville de Rumilly, reconquérir l'espace public, baisser les vitesses et désimperméabiliser là où c'est pertinent pour rendre le cœur de ville plus sûr, plus attractif et plus résilient — en cohérence avec la démarche engagée par la Ville dans le cadre des programmes « Cœur de Ville » et Cœur de Ville 2 ».

Objectifs

- Réduire la place de la voiture dans l'espace public du cœur de ville ;
- Clarifier l'organisation viaire et dissuader le trafic de transit par le centre ;
- Favoriser la marche et le vélo comme modes structurants de proximité ;
- Accroître l'attractivité et le confort du centre-ville ;
- Réduire l'imperméabilisation des sols.

Contenu de l'action

- Mettre en œuvre le schéma directeur des mobilités actives de la Ville de Rumilly :
 - Aménager un réseau piéton continu, sécurisé, confortable, jalonné et végétalisé en centre-ville ;
 - Adapter le mobilier urbain à la réglementation et aux usages ;
 - Favoriser la circulation des cyclistes en aménageant un réseau continu, sécurisé, confortable et végétalisé, à partir de la dorsale que constitue la véloroute.

Outils et moyens de mise en œuvre

- Moyens humains :
 - Pilotage, coordination et suivi : services concernés de la Ville de Rumilly + pôle transports et mobilités de la Communauté de Communes ;
- Moyens financiers :
 - Fonds propres ;
 - Subventions : Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie, CD74, État (Fonds vert, programme « Action Cœur de Ville 2 »)
- Outils :
 - Opérationnel : schéma directeur des mobilités actives (SDMA), plan de circulation et de jalonnement ;
 - Foncier : emplacements réservés ;
 - Communication : charte graphique des panneaux de jalonnement modes actifs, carte des itinéraires piétons et cyclistes, supports de communication (affiches, communiqués de presse, etc.).

Pilotage

- Ville de Rumilly

Partenaires

- Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie ;
- Département de la Haute-Savoie ;
- Région Auvergne-Rhône-Alpes et SNCF ;
- Associations d'usagers et conseils de quartier ;
- Commerçants.

Budget prévisionnel

Tableau 2 – Estimation des coûts de mise en œuvre de l'action

Mesure	Type de mesure	Maîtrise d'ouvrage	Coût prévisionnel
Mise en œuvre du schéma directeur des mobilités actives	Travaux	Ville de Rumilly	Budget prévisionnel SDMA
TOTAL			A préciser

Indicateurs d'évaluation / de suivi

- Niveau de fréquentation piétonne et cyclable ;
- Nombre d'itinéraires piétons et cyclables jalonnés.
- Niveau de satisfaction des usagers et riverains (enquête).

Calendrier prévisionnel

- Court terme (2025–2030) :
 - Aménagements ponctuels de confort piéton (mobilier, végétation, ombrage, jalonnement)
 - Expérimentation progressive de rues piétonnes (par secteur) ;
- Moyen terme (2030-2035) :
 - Déploiement du réseau cyclable structurant (liaisons intra-centre, connexions avec quartiers périphériques et zones d'activités) ;
 - Pérennisation progressive des rues piétonnes ;
 - Réaménagement progressif des places piétonnes.
- Long terme (2035-2045) :
 - Achèvement du maillage piéton et cyclable en centre-ville.

1.2. Désengorger le centre-ville

Contexte

Le centre-ville de Rumilly reste perméable au transit et subit des volumes de circulation qui ne correspondent pas à sa vocation de cœur de centralité. Une part non négligeable des flux traverse encore l'hypercentre alors qu'une offre de contournement existe, faute d'un plan de circulation suffisamment dissuasif, d'entrées de ville lisibles et d'un jalonnement clair vers les itinéraires de délestage.

Certains abords scolaires et les axes structurants (boulevard de l'Europe, secteur Pont Neuf) concentrent conflits d'usages, vitesses ressenties élevées et traversées piétonnes peu confortables, avec des bus ralentis par la congestion en pointe. Dans ce contexte, désengorger le centre-ville permettra de réallouer une partie de la voirie au bénéfice des modes actifs et des transports collectifs, sécuriser les carrefours clés, canaliser le trafic de passage vers la rocade et redonner au cœur de ville un rôle de destination, pas de transit.

Objectifs

- Clarifier l'organisation viaire et dissuader le trafic de transit par le centre ;
- Favoriser la marche et le vélo comme modes structurants de proximité ;
- Accroître l'attractivité et le confort du centre-ville.

Contenu de l'action

- Requalifier le boulevard de l'Europe et les entrées de ville :
 - Aménagement du giratoire en entrée Sud ;
 - Requalification de l'entrée nord au niveau de Pont Neuf (sécurisation du cheminement des élèves du groupe scolaire, refonte du parvis du groupe scolaire, création d'une voie dédiée au bus pour la dépose, intégration de la future vélo route des 5 lacs, réaménagement des stationnements, etc.) ;
- Sécurisation du carrefour route d'Aix-les-Bains / avenue Jean Moulin ;
- Repenser la signalétique pour orienter les flux hors centre-ville via la réalisation et la mise en œuvre d'un nouveau plan de jalonnement routier et de stationnement ;
- Conforter les zones de circulation apaisée sur l'axe Gantin-Annexion traversant le centre-ville : zones 30 ou de rencontre ;
- Revoir les aménagements afin de passer de la rue à la mixité des modes

Outils et moyens de mise en œuvre

- Moyens humains :
 - Pilotage, coordination et suivi : services techniques de la Ville de Rumilly.
- Moyens financiers :
 - Fonds propres ;
 - Subventions : Communauté de Communes, Département (sections RD).
- Outils :
 - Opérationnel : révision du plan de circulation et de jalonnement, arrêtés de circulation (zone 30, zone de rencontre, priorité bus) ;
 - Communication : réunions publiques, flyers d'information distribués aux riverains/commerçants, signalétique en phase chantier ;

Pilotage

- Ville de Rumilly

Partenaires

- Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie
- Département de la Haute-Savoie (routes départementales) ;

Budget prévisionnel

Tableau 3 – Estimation des coûts de mise en œuvre de l'action

Mesure	Type de mesure	Maîtrise d'ouvrage	Coût prévisionnel
Aménagement du giratoire en entrée Sud de Rumilly	Travaux	Ville de Rumilly	6 M€
Requalification de l'entrée Nord de Rumilly	Travaux	Ville de Rumilly	Chiffrage Rumilly
Sécurisation du carrefour route d'Aix-les-Bains / avenue Jean Moulin	Travaux	Ville de Rumilly	Chiffrage Rumilly
Requalification et apaisement de l'axe Gantin-Annexion	Travaux	Ville de Rumilly	1 M€
TOTAL			7 M€

Indicateurs d'évaluation / de suivi

- Evolution des niveaux de trafic routier au niveau de la traversée du centre-ville de Rumilly et sur la voie de contournement Ouest (RD910) ;
- Niveau de fréquentation piétonne et cyclable ;
- Niveau de satisfaction des usagers et riverains (enquête).

Calendrier prévisionnel

- Court terme (2025-2030) :
 - Aménagement du giratoire en entrée Sud de Rumilly ;
 - Requalification de l'entrée Nord de Rumilly ;
- Moyen terme (2030-2035) :
 - Requalification et apaisement de l'axe Gantin-Annexion ;
 - Sécurisation du carrefour route d'Aix-les-Bains / Avenue Jean Moulin.

1.3. Actionner le levier du stationnement pour réduire la place de l'automobile

Contexte

Le stationnement en surface occupe une part surdimensionnée de l'espace public du centre-ville de Rumilly, favorise le transit de courte durée et brouille la lisibilité des parcours piétons et cyclables. L'absence d'une régulation fine – différenciation claire par type d'usage ; tarification plus avantageuse en parkings que sur voirie, contrôle réellement dissuasif – entretient la saturation perçue sur rue, alors que des capacités existent hors voirie ou peuvent être mieux utilisées.

Dans le même temps, les objectifs de désimperméabilisation, d'apaisement et d'attractivité commerciale imposent de réduire le stationnement sur voirie, d'augmenter la rotation en première couronne et de déporter les longues durées vers des poches dédiées et/ou des parkings mutualisés.

Objectifs

- Adapter le stationnement aux usages réels (résidents, commerces, services) ;
- Maximiser l'utilisation des parkings pour libérer de l'espace sur la voirie ;
- Encourager le report modal en instaurant une tarification sur voirie cohérente avec celle des transports en commun ;
- Réduire la place de la voiture dans l'espace public du cœur de ville au profit des modes actifs ;
- Élaborer et mettre en œuvre une approche globale en matière de politique de stationnement à l'échelle de la ville-centre en lien avec la hiérarchisation du réseau routier ;
- Réduire l'imperméabilisation des sols.

Contenu de l'action

- Adapter la réglementation aux usages souhaités (résidents, pendulaires et visiteurs) pour inciter à la rotation (temps limité, zones bleues, tarification incitative et abonnements, emplacements réservés) et soutenir les commerces de proximité ;
- Adapter et encadrer l'offre de stationnement publique et privée dans les secteurs bien desservis en transports collectifs, afin de favoriser le report modal ;
- Maîtriser et encadrer le stationnement dans les nouvelles opérations.

Outils et moyens de mise en œuvre

Moyens humains :

- ☐ Pilotage, coordination et suivi : services concernés de la Ville de Rumilly (police municipale) ;
- ☐ Gestion du stationnement : régie ou prestataire.

■ Moyens financiers :

- ☐ Fonds propres

■ Outils :

- ☐ Réglementation : délibérations tarifaires, forfait post-stationnement, arrêtés de stationnement (redéfinition du zonage), plafonds de stationnement pour les nouvelles opérations et obligation de mutualisation inter-parcelles (PLUi-HM) ;
- ☐ Gestion : horodateurs, application de paiement, contrôles, bornes d'arrêt minute.

Pilotage

- Ville de Rumilly ;

Partenaires

- Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie ;
- Commerçants ;
- Associations d'usagers et conseils de quartier ;
- Bailleurs et promoteurs immobiliers ;
- Etablissements recevant du public (écoles, hôpital, cinéma, etc.)
- Opérateurs de paiement/contrôle et de parkings ;
- Région Auvergne-Rhône-Alpes et SNCF/Région (secteur gare).

Budget prévisionnel

Tableau 4 – Estimation des coûts de mise en œuvre de l'action

Mesure	Type de mesure	Maîtrise d'ouvrage	Coût prévisionnel
Réalisation d'une étude de stationnement	Etude	Ville de Rumilly	25 K€
Mise en œuvre de la nouvelle politique de stationnement	Equipement et VRD	Ville de Rumilly	A définir dans le cadre de l'étude
TOTAL			25 K€

Indicateurs d'évaluation / de suivi

- Niveau d'occupation et de rotation du stationnement ;
- Nombre de places de stationnement sur voirie et en ouvrage ;
- Niveau de satisfaction des clients et riverains (enquête).

Calendrier prévisionnel

Court terme (2025-2030) :

- Réalisation d'une étude de stationnement ;
- Mise en œuvre de la nouvelle politique de stationnement.

1.4. Organiser et mettre en œuvre une stratégie de logistique urbaine

Contexte

Le cœur urbain de Rumilly concentre commerces, services de proximité et logements dont les besoins quotidiens en transport de marchandises (colis, lettres, denrées alimentaires, matériaux, etc.) et déchets. Les flux de poids lourds et de véhicules utilitaires y génèrent des nuisances (pollution, congestion, insécurité perçue, conflits d'usages), alors même que la majorité des livraisons en centre-ville pourrait être effectuée par des solutions plus légères et mieux cadencées.

Cette action s'inscrit explicitement dans la continuité du Schéma Directeur des Déplacements et des Infrastructures intercommunal élaboré en 2013, qui recommandait déjà d'étudier l'organisation des livraisons en zone urbaine et en centre-ville.

Ces mesures n'ayant pas encore été mises en œuvre, la collectivité souhaite les reprendre de manière opérationnelle et actualisée : cadrage logistique à l'échelle intercommunale, micro-hub et livraisons décarbonées pour le dernier kilomètre, fenêtrage d'accès PL et signalétique amont cohérente, de façon à réduire le trafic de transit de poids lourds dans l'urbain dense, sécuriser les abords des écoles et soutenir l'attractivité commerciale.

Objectifs

- Optimiser la logistique urbaine et encadrer les livraisons en centre-ville ;
- Réduire les flux de poids lourds et de véhicules utilitaires dans le cœur de Rumilly.

Contenu de l'action

- Elaborer, puis mettre en place un schéma directeur de logistique urbaine pour :
 - Identifier les points de rupture logistiques aux entrées de ville ;
 - Elaborer une stratégie vertueuse de livraison du dernier kilomètre (micro-hub, vélo-cargos, véhicules électriques légers) pour desservir les commerces de proximité ;
 - Limiter l'accès aux poids-lourds dans le centre-ville (plages horaires et types de véhicules autorisés, etc.) ;

Outils et moyens de mise en œuvre

- Moyens humains : Pôle Transports et mobilités et pôle Développement économique de la Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie ;
- Moyens financiers :
 - Fonds propres ;
 - Subventions : InTerLud+ (jusqu'à 60%)
- Outils :
 - Réglementation ; arrêtés (fenêtres de livraison, gabarits/tonnages de véhicules autorisés, vitesses, zone à trafic limité), signature d'une charte de logistique (chargeurs, transporteurs, commerçants) ;
 - Opérationnel : micro-hub (conteneur aménagé ou local dédié), flotte de vélo-cargos ou véhicules électriques, aires de livraison, mutualisation des véhicules J'ybus ;
 - Numérique : système de gestion des aires de livraison (disque numérique, calculateur d'itinéraire s'adaptant aux emplacements disponibles, système de réservation).

Pilotage

- Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie ;
- Ville de Rumilly.

Partenaires

- Entreprises locales ;
- Commerçants locaux ;
- Chambre du Commerce et de l'Industrie ;
- Chambre des Métiers et de l'Artisanat ;
- Transporteurs.

Budget prévisionnel

Tableau 5 – Estimation des coûts de mise en œuvre de l'action

Mesure	Type de mesure	Maîtrise d'ouvrage	Coût prévisionnel
Elaboration d'un schéma de logistique urbaine	Etude	Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie	50 K€
Mise en œuvre du schéma de logistique urbaine	A définir dans le cadre de l'étude	Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie ou	A définir dans le cadre de l'étude
TOTAL			50 K€

Indicateurs d'évaluation / de suivi

- Nombre d'expérimentations menées en matière de livraison de marchandises ;
- Niveau de satisfaction des clients et commerçants (enquête).

Calendrier prévisionnel

- Court terme (2025-2030) :
 - Elaboration d'un schéma de logistique urbaine ;
 - Mise en place d'un dispositif test de logistique urbaine (ex : restriction des horaires de livraisons).
- Moyen terme (2030-2035) :
 - Bilan de l'expérimentation ;
 - Ajustements (plages horaires, emprises, flotte de véhicules) le cas échéant ;
 - Pérennisation du dispositif et extension du périmètre si résultats probants.

2. Apaiser les chefs-lieux, améliorer leur accès en modes actifs et y organiser la mobilité autour d'aires de mobilité

Tableau 6 – Traduction opérationnelle du PADD dans l'orientation 2 du POA-M

Axes PADD	1. Répondre aux besoins des habitants du territoire
	3. Tendre vers un modèle plus sobre en ressources et s'articulant autour des mobilités alternatives à la voiture
Orientations PADD	1.9. Accompagner la vitalité des centres-bourgs et des centres-villages
	3.2. Repenser une mobilité durable globale à l'échelle du Grand Territoire, pour réduire la dépendance à la voiture et favoriser les mobilités alternatives en direction de Rumilly et du Grand Annecy
Enjeux orientation 2 POA-M	Renforcement et apaisement des centralités / Développement des services et de la mobilité de proximité / Equité territoriale
Actions orientation 2 POA-M	2.1 Renforcer la place des modes actifs dans les chefs-lieux en rééquilibrant le partage de la chaussée et sécurisant les cheminements 2.2 Organiser la mobilité dans les chefs-lieux autour d'aires de mobilité locale 2.3 Mettre en œuvre le schéma directeur de covoiturage

2.1. Renforcer la place des modes actifs dans les chefs-lieux en rééquilibrant le partage de la chaussée et sécurisant les cheminements

Contexte

Les chefs-lieux du territoire intercommunal concentrent une part essentielle de la vie quotidienne locale : écoles, commerces de proximité, services municipaux, lieux de sociabilité. Pourtant, ils sont traversés par des axes départementaux qui peuvent capter des flux de transit importants et où la cohabitation entre véhicules, piétons et cyclistes se révèle souvent difficile.

Alors même que les distances internes aux chefs-lieux sont courtes et représentent un potentiel fort pour le développement de la marche et du vélo à l'échelle locale, l'environnement actuel n'incite pas à ce report. L'espace public est encore trop largement dédié à la voiture et n'incite pas aux mobilités actives. Un rééquilibrage du partage de la rue au profit des usagers vulnérables doit être mené, notamment à travers la diminution de la place de la voiture et la sécurisation des cheminements.

Désimperméabiliser, ombrager, apaiser les chefs-lieux permet également de les rendre plus attractifs, respirables et résilients, en cohérence avec le rôle de proximité qu'ils doivent jouer à l'échelle du territoire.

Objectifs

- Réduire la circulation de transit et sécuriser les traversées des chefs-lieux ;
- Renforcer la place des modes actifs dans l'espace public (marche, vélo) ;
- Faciliter l'accès aux services et équipements de proximité sans voiture.

Contenu de l'action

- Réaliser et mettre en œuvre une étude globale d'apaisement de la circulation dans les centre-bourgs, notamment au niveau des traversées ;
- Traiter les carrefours accidentogènes (ex : RD14b/RD910 à Vallières-sur-Fier) et les franchissements de passages à niveau afin d'améliorer la sécurité routière et la continuité des cheminements modes actifs ;
- Améliorer le confort piéton au sein des espaces urbains (mobilier urbain, végétation, dispositifs de rafraîchissement) ;
- Elaborer et mettre en place une signalétique favorisant les déplacements à pied ;

Outils et moyens de mise en œuvre

- Moyens humains :
 - Pilotage, coordination et suivi :
 - Etude : pôle transports et mobilités de la Communauté de Communes ;
 - Travaux : services techniques des communes et du CD74.
- Moyens financiers :
 - Fonds propres ;
 - Subventions : Etat (fonds vert), CD74, Communauté de Communes (travaux).
- Outils :
 - Opérationnel : révision du plan de circulation, de jalonnement et de stationnement, arrêtés de circulation (zone 30, zone de rencontre), urbanisme tactique pour tester (plots, séparateurs modulaires, marquages évolutifs) avant travaux définitifs, radars pédagogiques, charte (types d'aménagements, signalétique, entretien) ;

- Réglementation : taux de désimperméabilisation ou végétalisation à chaque reprise de trottoir (PLUi-HM) ;
- Communication : charte graphique des panneaux de signalétique piétonne, carte des itinéraires piétons, supports de communication (affiches, communiqués de presse, etc.).

Pilotage

- Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie ;
- Communes ;
- Département de la Haute-Savoie (routes départementales).

Partenaires

- Etat ;
- Associations locales et conseils de quartier ;
- Établissements scolaires, structures de santé ;
- Acteurs économiques et services (La Poste, commerces, artisans).

Budget prévisionnel

Tableau 7 – Estimation des coûts de mise en œuvre de l'action

Mesure	Type de mesure	Maîtrise d'ouvrage	Coût prévisionnel
Elaboration d'une étude d'apaisement de la circulation dans les centre-bourgs à l'échelle intercommunale	Etude	Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie	50 K€
Traitement des carrefours accidentogènes et des franchissements de passages à niveau	Travaux	Communes et CD74	A déterminer dans le cadre de l'étude d'apaisement de la circulation
Amélioration du confort piéton des espaces urbains	Travaux	Communes	A déterminer dans le cadre de l'étude d'apaisement de la circulation
Elaborer une signalétique favorisant les déplacements à pied	Etude	Communes	30 K€
Mettre en place une signalétique favorisant les déplacements à pied	Equipement et travaux	Communes	A déterminer dans le cadre de l'étude d'élaboration de la signalétique piétonne
TOTAL			80 K€

Indicateurs d'évaluation / de suivi

- Taux de réalisation des aménagement piétons et d'apaisement ;
- Nombre d'itinéraires piétons jalonnés.

- Baisse du trafic de transit dans les centres-bourgs ;
- Satisfaction des habitants et usagers (enquête).

Calendrier prévisionnel

- Court terme (2025-2030) :
 - Elaboration d'une étude d'apaisement de la circulation dans les centres-bourgs à l'échelle intercommunale ;
 - Traitement des carrefours accidentogènes identifiés des communes bourgs (Marcellaz-Albanais, Sales et Vallières-sur-Fier) ;
 - Amélioration du confort piéton des espaces urbains dans les chefs-lieux des communes bourgs ;
 - Elaboration d'une signalétique favorisant les déplacements à pied.
- Moyen terme (2030-2035) :
 - Traitement des carrefours accidentogènes identifiés sur les communes villages ;
 - Amélioration du confort piéton des espaces urbains dans les chefs-lieux des communes villages ;
 - Mise en place d'une signalétique favorisant les déplacements à pied.
- Long terme (2035-2040) :
 - Achèvement des mesures d'apaisement de la circulation identifiées dans le cadre de l'étude.

2.2. Organiser la mobilité dans les chefs-lieux autour d'aires de mobilité locale

Contexte

La dépendance à la voiture sur le territoire communautaire tient autant aux distances qu'au manque de solutions efficaces pour enchaîner les modes de déplacement. Entre les hameaux, les chefs-lieux et Rumilly, beaucoup de trajets combinent quelques kilomètres de voirie locale puis une liaison vers un pôle d'offre plus structuré (gare de Rumilly, lignes J'ybus).

Sans points d'accroche concrets, ces correspondances restent peu pratiques et l'usage de la voiture en tant que mode de déplacement unique s'impose par défaut. Les aires de mobilité locale répondent précisément à ce déficit d'intermodalité : ce sont des lieux identifiés, visibles et adaptés aux usages de proximité, qui permettent de laisser sa voiture ou son vélo en sécurité, d'accéder à une information voyageurs fiable, de covoiturer, de recharger son véhicule ou encore de rejoindre une ligne J'ybus ou un itinéraire cyclable dans de bonnes conditions.

Elles valorisent les traversées villageoises, soutiennent les commerces et services de proximité et créent une maille secondaire complémentaire au pôle d'échanges multimodal de la gare de Rumilly. Ces aires constituent la brique opérationnelle qui rend crédible les solutions d'intermodalité, réduit l'autosolisme sur les trajets fréquents et renforce l'équité d'accès à la mobilité pour les publics non motorisés.

Objectifs

- Créer et structurer un réseau d'aires de mobilité locale ;
- Développer l'offre de stationnement vélo et les services de mobilité de proximité ;
- Valoriser les traversées villageoises dans une logique de qualité urbaine.

Contenu de l'action

Une aire de mobilité locale est un espace aménagé, situé à un nœud stratégique du territoire, qui permet de faciliter les correspondances entre différents modes de déplacements et d'offrir des services de mobilité et de proximité.

Elle a pour vocation de structurer le réseau de mobilité à l'échelle locale et intercommunale, en agissant comme point d'ancrage entre les zones d'habitat, d'activités et les infrastructures de transport.

Selon son positionnement, elle peut intégrer : des services liés à la mobilité (stations de covoiturage, borne IRVE, stationnement vélo sécurisé, etc.), des services de proximité (drive fermier, distributeur automatique, conciergerie, logistique, etc.) et parfois des connexions aux transports publics (réseau J'ybus et/ou TER).

Situées à proximité des entrées des communes, les aires de mobilité locale jouent ainsi un rôle de parcs de rabattement vers le pôle d'échange multimodal de la gare de Rumilly et constituent un second niveau de hiérarchie dans l'organisation des mobilités à l'échelle du territoire.

- Etudier l'opportunité du développement d'un **réseau d'aires** de mobilité locale et ses modalités (sites de développement stratégiques, services proposés, périmètre d'expérimentation, etc.) ;
- Aménager à titre expérimental des aires de mobilité locale proposant des **services de mobilité** (stations de covoiturage, borne IRVE, information voyageurs, arrêt J'ybus, stationnement vélo sécurisé, etc.) et **services de proximité** (drive fermier, distributeur automatique, conciergerie etc.) sur les

communes volontaires via le projet SMART (solutions de mobilités alternatives rurales transfrontalières) lauréat du programme Interreg ALCOTRA 2021-2028 France-Italie ;

- Déployer à l'issue du projet SMART le réseau des aires de mobilité locale à l'échelle de la communauté de communes Rumilly Terre de Savoie. La **Erreur ! Source du renvoi introuvable.** propose à titre indicatif les emplacements potentiels déjà identifiés.

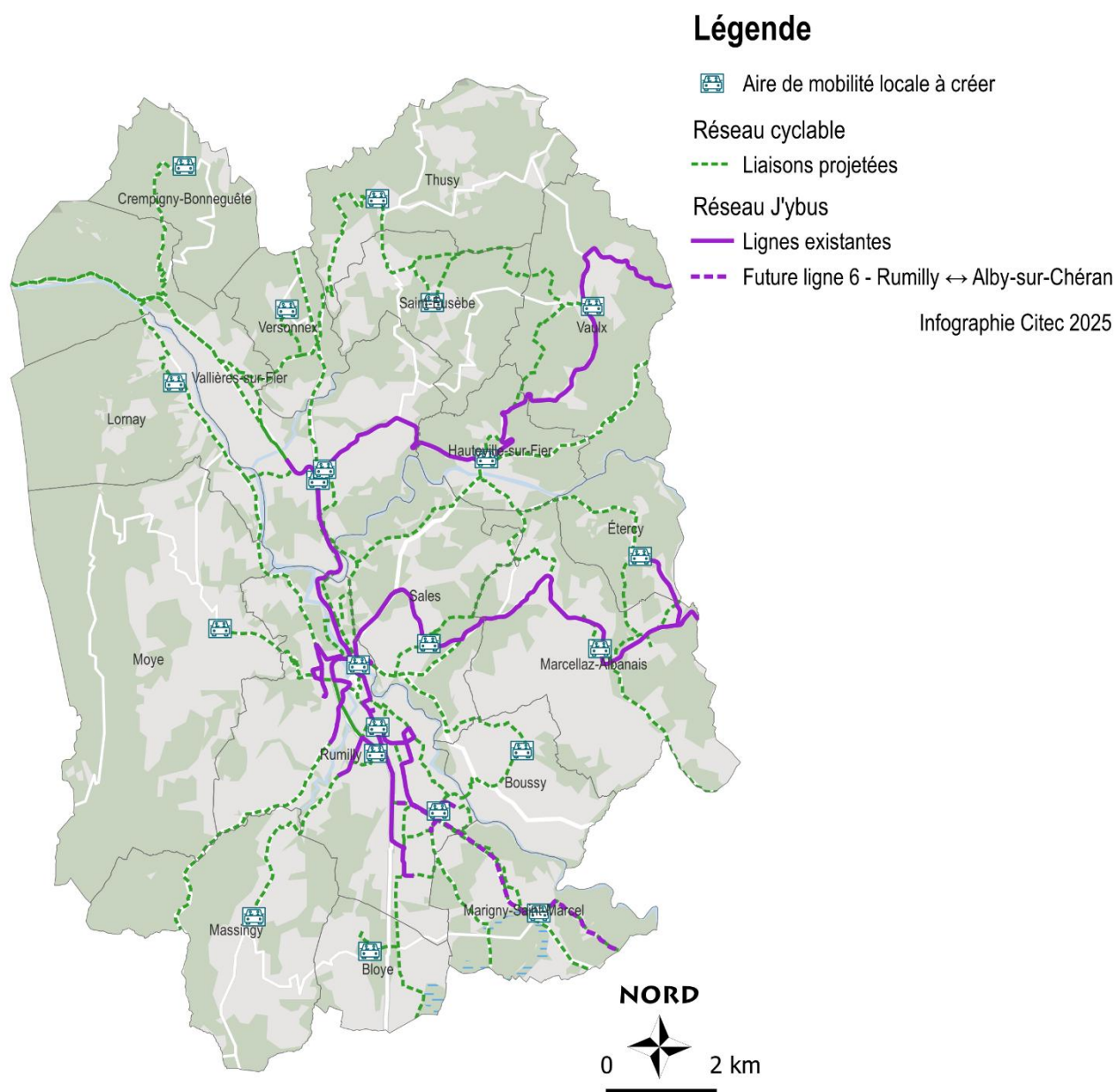


Figure 3 – Aires de mobilité locale potentielles à créer

Les 2 tableaux suivants proposent une hiérarchisation des aires de mobilité locale selon leurs emplacements potentiels et le niveau de service en fonction de leur typologie.

Tableau 8 – Hiérarchisation proposée des aires de mobilité locale potentielles identifiées

Localisation	Commune	Type d'espace	Desserte TC	Desserte vélo	Type
Anciennes Casernes	Rumilly	Parking public	X	X	Structurante
Plan d'eau	Rumilly	Parking public	X	X	Structurante
Hyper U	Rumilly	Parking privé		X	Intermédiaire
Place Louis Amoudry	Rumilly	Parking public	X	X	Intermédiaire
Tennis	Etercy	Parking public	X	X	Intermédiaire
Salles des fêtes	Hauteville-sur-Fier	Parking public	X	X	Intermédiaire
Place de l'Albanais	Marcellaz-Albanais	Parking public	X	X	Intermédiaire
Salle des Fêtes	Marigny-Saint-Marcel	Parking public	X	X	Intermédiaire
Eglise	Sales	Parking public	X	X	Intermédiaire
Mairie	Vallières-sur-Fier	Parking public	X	X	Intermédiaire
Cimetière	Vaulx	Parking public	X	X	Intermédiaire
Ecole	Bloye	Parking public		X	Proximité
Eglise	Boussy	Parking public		X	Proximité
Eglise	Cremigny-Bonneguête	Parking public		X	Proximité
Eglise	Lornay	Parking public		X	Proximité
Mairie	Massingy	Parking public		X	Proximité
Mairie	Moye	Parking public		X	Proximité
Eglise	Saint-Eusèbe	Parking public		X	Proximité
Mairie	Thusy	Parking public		X	Proximité
Route de Genève	Vallières-sur-Fier	Parking public		X	Proximité
Mairie	Versonnex	Parking public		X	Proximité

Tableau 9 – Niveau de service proposé pour chaque type d'aire de mobilité locale

Aire structurante	Aire intermédiaire	Aire de proximité
20 places réservées au covoiturage	10 places réservées au covoiturage	5 places réservées au covoiturage
4 bornes IRVE	2 bornes IRVE	1 borne IRVE
Box à vélos sécurisé	Abri à vélos couvert	Abri à vélos couvert
Borne numérique intermodale (réservation, infos, paiements)	Borne d'information en temps réel	Services de proximité à définir avec les acteurs locaux
Station de gonflage / réparation vélo	Station de gonflage / réparation vélo	
Zone d'attente abritée	Zone d'attente abritée	
WC publics	Services de proximité à définir avec les acteurs locaux	
Services de proximité à définir avec les acteurs locaux		

Les sites définitifs seront cependant à définir avec les communes volontaires, en s'adaptant au contexte et à la configuration locale. Pour cela, la Communauté de Communes a défini plusieurs indicateurs qui seront à prendre en compte dans le cadre du choix de la localisation :

■ Accessibilité :

- ☐ Distance marchable et/ou cyclable depuis le chef-lieu ;
- ☐ Existence d'un parking ou possibilité d'en créer un ;
- ☐ Présence d'un arrêt de bus si la commune est desservie par le réseau J'ybus ;
- ☐ Proximité d'une voie structurante ;

■ Potentiel de fréquentation :

- ☐ Proximité avec au moins un pôle générateur de déplacement (mairie, commerce, école, zone d'activités, etc.) ;
- ☐ Présence actuelle d'une activité économique locale (producteurs, artisans, etc.) ;
- ☐ Population résidente dans un rayon de 500m $\geq$ 200 habitants, de 3km $\geq$ 500 habitants et 5km $\geq$ 1'000 habitants ;

■ Pertinence fonctionnelle et foncière :

- ☐ Disponibilité foncière maîtrisée par la commune ou la communauté de communes ;
- ☐ Compatibilité avec le PLUi-HM (zonage, contraintes réglementaires) ;
- ☐ Raccordement existant à l'électricité, l'eau, à la fibre (selon les besoins des services visés) ;

■ Pertinence de la mise en place de services de proximité :

- ☐ Présence de producteurs/agriculteurs à moins de 10 km ;
- ☐ Existence de circuits courts déjà en place (AMAP, marchés, ventes directes) ;
- ☐ Appétence des habitants pour ce type de service (à creuser via enquête ou retour d'expérience).

Outils et moyens de mise en œuvre**■ Moyens humains :**

- ☐ Pilotage, coordination et suivi : pôle transports et mobilités de la Communauté de Communes ;
- ☐ Exploitation : régie ou délégataire ;

■ Moyens financiers :

- ☐ Fonds propres ;
- ☐ Subventions : Etat (fonds vert), CD74, Union Européenne (programme Interreg via le projet SMART).

■ Outils :

- ☐ Opérationnel : cahier des charges par typologie d'aire de mobilité locale (niveau de service, entretien, jalonnement, etc.), centrale d'achat,
- ☐ Suivi et évaluation : compteurs (boucles/capteurs), enquête usagers ;
- ☐ Numérique : système d'assistance à la mobilité multimodale (horaires des réseaux de transports, calculateur d'itinéraires, informations trafic, plans des réseaux, achat de services de mobilité, etc.) ;
- ☐ Communication : identité visuelle du projet, campagne de communication, kit nouveau arrivant, défi mobilité inter-communes ou inter-entreprises, animations sur site.

Pilotage**■ Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie**

Partenaires

- Communes ;
- Département de la Haute-Savoie (routes départementales) ;
- Etat ;
- Union Européenne ;
- Associations locales et conseils de quartier ;
- Acteurs économiques et services (La Poste, commerces, artisans) ;
- SYANE (bornes IRVE).

Budget prévisionnel

Tableau 10 – Estimation des coûts de mise en œuvre de l'action

Mesure	Type de mesure	Maîtrise d'ouvrage	Coût prévisionnel
Définition et hiérarchisation des aires de mobilité locale	Etude	Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie	50 K€
Aménagement et équipement d'aires de mobilité sur les communes volontaires	Travaux d'infrastructures	Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie	500 K€
Déploiement des aires de mobilité locale sur l'ensemble du territoire	Travaux d'infrastructures	Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie	700 k€
			1,25 M€

Indicateurs d'évaluation / de suivi

- Nombre d'utilisations des bornes IRVE ;
- Niveau d'occupation des places vélo ;
- Taux d'occupation des aires de mobilité locale ;
- Satisfaction des habitants et usagers (enquête).

Calendrier prévisionnel

- Court terme (2025-2030) :
 - ☐ Définition et hiérarchisation des aires de mobilité locale ;
 - ☐ Aménagement et équipement d'aires de mobilité sur les communes volontaires.
- Moyen terme (2030-2035) :
 - ☐ Déploiement des aires de mobilité locale sur l'ensemble du territoire.

2.3. Mettre en œuvre le schéma directeur de covoiturage

Contexte

Afin de poursuivre le développement des mobilités alternatives à l'autosolisme sur son territoire, et notamment dans les communes rurales périphériques, et face au constat d'un secteur d'activité « covoiturage » complexe et en mutation réglementaire et technique régulière, la communauté de communes Rumilly Terre de Savoie a élaboré en 2024-2025 son schéma directeur de covoiturage.

Ce schéma avait pour but de définir les conditions d'expérimentation d'un système innovant de covoiturage organisé à l'échelle de l'Albanais qui devrait être lancé entre 2025 et 2026.

Objectifs

- Améliorer l'accessibilité du territoire et notamment des zones peu denses en s'inscrivant dans une logique de complémentarité avec le réseau de transport public J'ybus, voire le mode ferroviaire ;
- Réduire le trafic motorisé sur le territoire de la collectivité, dans une perspective d'amélioration de la qualité de l'aire et de réduction des émissions de gaz à effet de serre ;
- Faciliter la mise en relation du public pratiquant déjà le covoiturage ou intéressé par le covoiturage ;
- Promouvoir le covoiturage auprès de différents publics cibles (salariés, étudiants, etc.)

Contenu de l'action

- Élaborer et mettre en œuvre des actions (mise en relation, promotion, etc.) visant à développer la pratique du covoiturage sur la communauté de communes, en relation avec les autres collectivités territoriales
- Mettre en place ultérieurement une offre de covoiturage pérenne (aires et équipements).

Outils et moyens de mise en œuvre

- Moyens humains :
 - Pilotage, coordination et suivi : pôle transports et mobilités de la Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie ;
 - Exploitation du service de covoiturage : régie ou prestataire ;
 - Entretien des infrastructures : services techniques communaux.
- Moyens financiers :
 - Fonds propres ;
 - Subventions : Etat (fonds vert), CD74, Union Européenne (programme Interreg via le projet SMART).
- Outils :
 - Communication : identité visuelle du projet, campagne de communication, kit nouveau covoitureur, défi covoiturage inter-communes ou inter-entreprises, ambassadeurs covoiturage, animations sur site, primes covoiturage ;
 - Numérique : plateforme de mise en relation (web et application) ;
 - Suivi et évaluation : trajets enregistrés sur la plateforme et/ou l'application, enquête usagers ;

- Foncier : mise en place d'emplacements réservés, réservation de places de stationnement (parkings publics et privés), identification dans le cadre de plans de mobilité employeurs de places de stationnement réservées aux covoitureurs au sein des entreprises.

Pilotage

- Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie ;

Partenaires

- Communes ;
- Agence Ecomobilité Savoie-Mont-Blanc ;
- Département de la Haute-Savoie (routes départementales) ;
- Région Auvergne-Rhône-Alpes ;
- Etat ;
- Union Européenne ;
- Associations locales et conseils de quartier ;
- Établissements scolaires, structures de santé ;
- Acteurs économiques et services (La Poste, commerces, artisans).

Budget prévisionnel

Tableau 11 – Estimation des coûts de mise en œuvre de l'action

Mesure	Type de mesure	Maîtrise d'ouvrage	Coût prévisionnel
Expérimentation du service de covoiturage organisé	Test de service	Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie	300 K€ (2 ans)
Pérennisation du service de covoiturage organisé	Exploitation de service	Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie	200 K€ / an, soit ~1 M€
Réalisation d'aires de covoiturage et équipements	Travaux d'infrastructures	Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie	800 K€
TOTAL			2,1 M€

Indicateurs d'évaluation / de suivi

- Nombre et montant de primes covoiturage versées ;
- Taux d'occupation des aires de covoiturage ;
- Satisfaction des habitants et usagers (enquête).

Calendrier prévisionnel

- Court terme (2025-2030) :
 - Expérimentation du service de covoiturage organisé
 - Pérennisation du service de covoiturage organisé
 - Réalisation d'aires de covoiturage et équipements

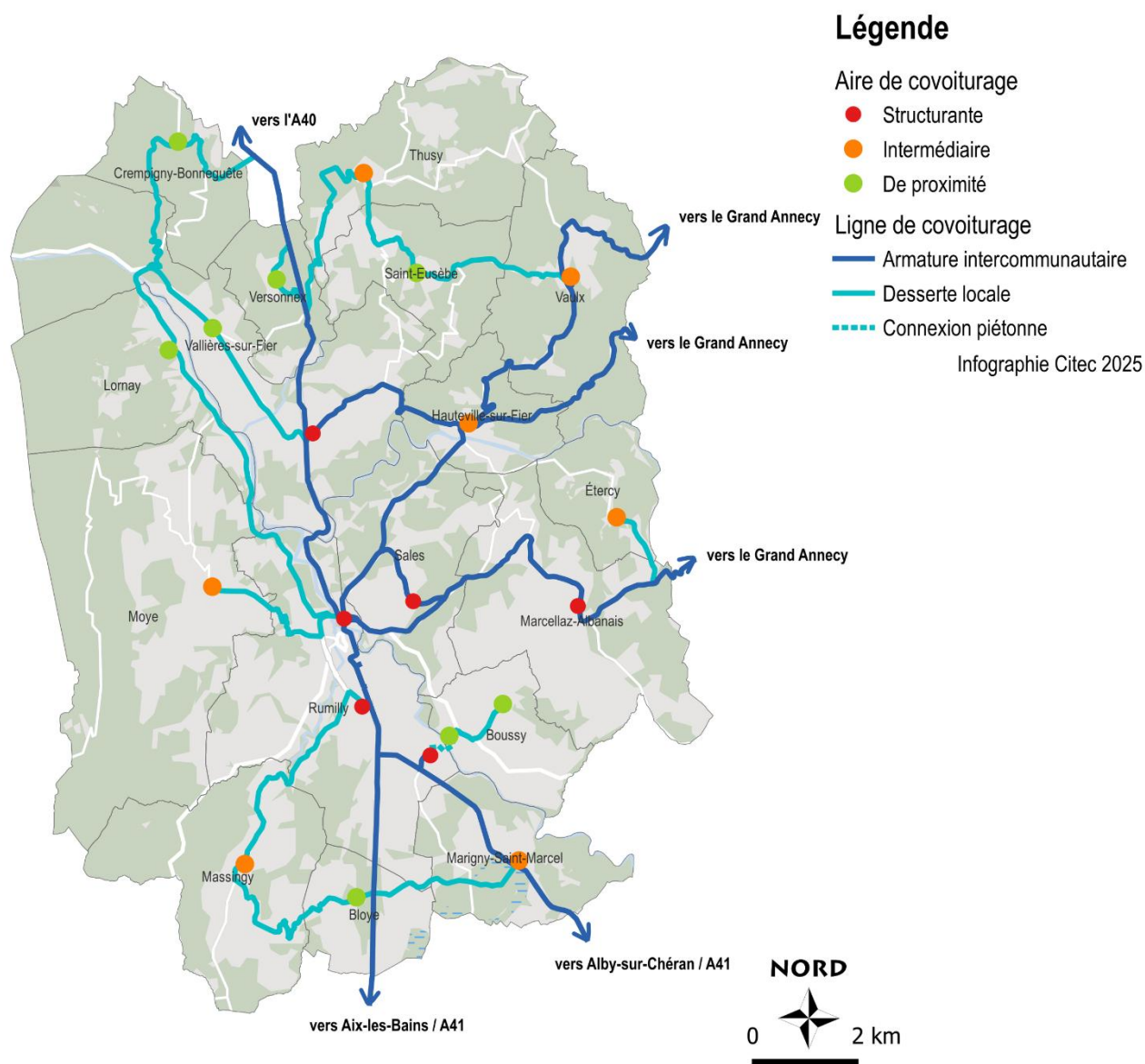


Figure 4 – Schéma de principe de structuration du covoiturage sur le territoire communautaire à long terme

3. Proposer un maillage cyclable du territoire

Tableau 12 – Traduction opérationnelle du PADD dans l'orientation 3 du POA-M

Axes PADD	3. Tendre vers un modèle plus sobre en ressources et s'articulant autour des mobilités alternatives à la voiture
Orientations PADD	3.2. Repenser une mobilité durable globale à l'échelle du Grand Territoire, pour réduire la dépendance à la voiture et favoriser les mobilités alternatives en direction de Rumilly et du Grand Annecy
Enjeux orientation 3 POA-M	Continuités et sécurisation des aménagements cyclables / Liaisons intercommunales / Desserte des pôles générateurs de déplacements / Connexions aux grands itinéraires
Actions orientation 3 POA-M	3.1 Définir et adopter un schéma directeur cyclable intercommunal 3.2 Confirmer les besoins identifiés de liaisons cyclables intercommunales prioritaires 3.3 Poursuivre le développement des services vélos associés : stationnement sécurisé, signalétique, réparation

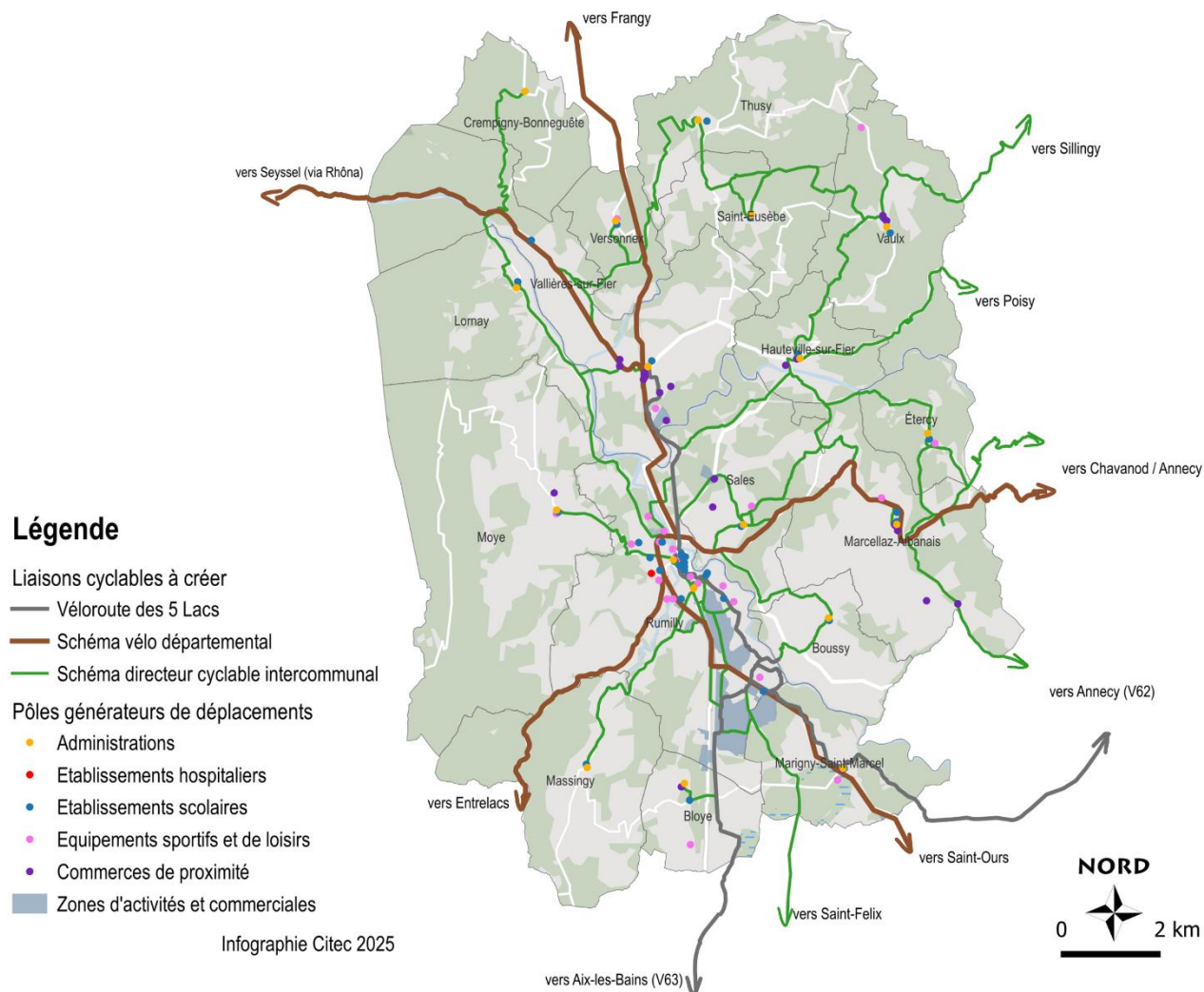


Figure 5 – Liaisons cyclables intercommunales à créer (~100 km de linéaire)

3.1. Définir et adopter un schéma directeur cyclable intercommunal

Contexte

Dans le cadre du schéma directeur des déplacements et des infrastructures de 2013, la nécessité d'élaborer un schéma directeur des aménagements cyclables avait déjà été identifiée.

Bien que la communauté de communes ne dispose pas à ce jour d'un document cadre de ce type, une dynamique a tout de même été enclenchée : identification d'un réseau d'aménagements cyclables à développer à l'échelle de Rumilly dans le cadre du schéma directeur des mobilités actives de la Ville, réalisation de la véloroute des 5 lacs prévue par la Région, création de l'agence J'yvélo et de consignes à vélos sécurisées par la Communauté de Communes.

Dans un contexte où l'automobile reste dominante et où la sécurité est un enjeu fort, un schéma directeur cyclable intercommunal reste un outil essentiel pour basculer progressivement vers la constitution d'un réseau cyclable du quotidien continu, homogène et aux impacts mesurables à l'échelle du Grand Territoire.

Objectifs

- Structurer, hiérarchiser et prioriser le réseau (structurant, secondaire et local) en cohérence avec le schéma directeur des mobilités actives de la Ville de Rumilly, la véloroute des 5 lacs et le SCOT ;
- Définir des principes d'aménagement (conception par type d'aménagement cyclable, traitement des carrefours et franchissements, séparation des flux, structure et revêtements, végétalisation, entretien, etc.) pour garantir qualité et homogénéité ;
- Etablir et approuver un plan pluriannuel d'investissement (phasage, gouvernance, coûts, financements) à suivre sur la période 2025–2045 ;
- Définir un système d'indicateurs commun (linéaires réalisés, population couverte, niveau de sécurité, fréquentation) et un dispositif de comptages ;

Contenu de l'action

- Identifier les liaisons prioritaires : pôles générateurs de déplacements, zones d'activités et d'emploi, quartiers résidentiels, chefs-lieux ;
- Cartographier précisément les connexions manquantes et points noirs, puis en définir les principes d'aménagement à travers une charte ;
- Croiser avec les tracés du schéma directeur des mobilités actives de Rumilly, de la véloroute des 5 lacs et du SCOT du bassin annécien ;
- Hiérarchiser le réseau cyclable (structurant, secondaire et local) et mailler le territoire ;
- Programmer la mise en œuvre du schéma directeur cyclable (phasage, gouvernance, programme pluriannuel d'investissement, etc.).

Outils et moyens de mise en œuvre

- Moyens humains :
 - Pilotage, coordination et suivi : pôle transports et mobilités de la Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie
- Moyens financiers :
 - Fonds propres ;
 - Subventions : ADEME (programme AVELO), Union Européenne (programme Interreg via le projet SMART).
- Outils :
 - Opérationnel : recommandations et fiches techniques du CEREMA, trame verte et bleue, coordination avec le programme de voirie des communes et du Département, dispositifs d'expérimentation avant travaux définitifs ;
 - Réglementation : conventions avec le Département pour les sections sur routes départementales, clause « cyclabilité » dans tous les marchés de voirie/urbanisme ;
 - Suivi et évaluation : baromètre des villes cyclables, compteurs vélos, outil de suivi avec des indicateurs d'impact standardisés (ex : cycloscope de l'ADEME),
 - Communication : portail en open data unique (tracés, chantiers, dates de mise en service, comptages, etc.).
 - Concertation : cartes collaboratives en ligne, balades urbaines à vélo avec les habitants et associations, stands sur les marchés ou lors d'événements

Pilotage

- Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie

Partenaires

- Communes concernées ;
- Département de la Haute-Savoie ;
- Région Auvergne-Rhône-Alpes ;
- Associations vélos locales ;
- Agriculteurs et propriétaires pour les voies privées partagées apaisées.

Budget prévisionnel

Tableau 13 – Estimation des coûts de mise en œuvre de l'action

Mesure	Type de mesure	Maîtrise d'ouvrage	Coût prévisionnel
Elaborer un schéma directeur cyclable intercommunal	Etude	Communauté de Communes	50 K€
TOTAL			50 K€

Indicateurs d'évaluation / de suivi

- Nombre de kilomètres de linéaire cyclable à réaliser ;
- Nombre d'habitants couverts par les aménagements cyclables prévus ;
- Nombre de points durs et discontinuités à résorber.

Calendrier prévisionnel

Court terme (2025-2030) :

- Elaboration du schéma directeur cyclable intercommunal

3.2. Confirmer les besoins identifiés de liaisons cyclables intercommunales prioritaires

Contexte

Le territoire de la Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie présente une forte dépendance à la voiture (69% de part modale), mais dispose d'un potentiel important de report vers le vélo, notamment dans les secteurs Sud et Est du territoire, ainsi qu'à l'échelle communale. Le vélo peut en effet devenir une option simple et rapide pour relier les centralités entre elles et avec Rumilly, à condition de proposer des liaisons continues, lisibles et sûres.

Si Rumilly dispose déjà d'un réseau cyclable qui devrait se densifier avec la mise en œuvre de son schéma directeur des mobilités actives, le reste du territoire reste peu maillé, fragmenté et peu sécurisé pour les déplacements à vélo. La majorité des voiries supportant de forts trafics n'intègrent pas d'aménagements cyclables. Cela peut décourager une partie des trajets du quotidien, alors même que les distances sont souvent courtes et que la topographie est globalement favorable sur plusieurs corridors.

Créer des liaisons intercommunales prioritaires permet de rendre possible les déplacements domicile-école, domicile-travail et l'accès aux services sans passer par la voiture, tout en connectant le territoire aux grands itinéraires existants comme la véloroute des 5 lacs et la ViaRhôna.

Le PADD prévoit de renforcer la structure du territoire autour de pôles et centralités (Rumilly, Vallières-sur-Fier, Sales, etc.) et d'organiser la mobilité autour de ces points d'ancrage. Le vélo, en tant que mode actif structurant, est un vecteur de lien entre les hameaux, bourgs et centralités.

Objectifs

- Proposer un réseau cyclable continu, sécurisé et cohérent à l'échelle intercommunale ;
- Relier les pôles de vie, d'emploi et d'éducation entre eux et avec Rumilly ;
- Offrir des connexions avec les infrastructures existantes (ViaRhôna, véloroute des 5 lacs, etc.) ;
- Favoriser l'usage du vélo au quotidien, au-delà de la pratique de loisirs ;
- Intégrer la cyclabilité dans tous les projets de voirie ou d'urbanisme ;
- Penser et construire un réseau cyclable indépendant des grands axes routiers à fort trafic, afin de rendre la pratique du vélo attractive, confortable et sûre

Contenu de l'action

- Relier le territoire intercommunal aux centralités via des liaisons cyclables, en fonction de l'organisation retenue dans le programme pluriannuel d'investissement du schéma directeur cyclable intercommunal :
 - Connecter et sécuriser les déplacements depuis Moye et Massingy vers Rumilly ;
 - Organiser les déplacements depuis Bloye et Boussy vers la véloroute des 5 lacs ;
 - Connecter et sécuriser les déplacements depuis Crempigny-Bonneguête, Versonnex et Lornay vers Vallières-sur-Fier ;
 - Étudier un itinéraire structurant entre Vallières-sur-Fier et Seyssel pour connecter la véloroute des 5 lacs et la ViaRhôna ;
 - Étudier une liaison alternative via Sales, Marcellaz-Albanais et Etercy vers Chavanod (Grand Annecy) ;

- Créer une liaison locale entre Thusy, Saint-Eusèbe, et Vaulx (voir les connexions potentielles avec la Communauté de Communes de Fier & Usse et le Grand Annecy) ;
- Anticiper l'accessibilité vélo depuis Hauteville-sur-Fier, Marcellaz-Albanais et Etercy vers la halte ferrée (Hauteville-sur-Fier).
- Prévoir des aménagements cyclables (bande, piste, double-sens cyclable, voie verte, zone de rencontre) continus et conformes à la charte vélo élaborée dans le cadre du schéma directeur cyclable intercommunal.

Outils et moyens de mise en œuvre

- Moyens humains :
 - Services techniques des communes
- Moyens financiers :
 - Fonds propres ;
 - Subventions : Communauté de Communes, CD74 (routes départementales), Etat (fonds vert).
- Outils :
 - Opérationnel : plan pluriannuel d'investissement du schéma directeur cyclable intercommunal, charte vélo, expérimentation (marquages temporaires, séparateurs modulaires, radars pédagogiques et évaluation) ;
 - Réglementation : arrêtés de mise en double-sens cyclable, abaissement des vitesses, limitations de trafic de transit ;
 - Foncier : emplacements réservés dans le PLUi-HM, conventions avec propriétaires ou agriculteurs pour autoriser le passage sur les voies privées.

Pilotage

- Communes

Partenaires

- Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie ;
- Département de la Haute-Savoie ;
- Région Auvergne-Rhône-Alpes ;
- Associations vélos locales ;
- Agriculteurs et propriétaires pour les voies privées partagées apaisées.

Budget prévisionnel

Tableau 14 – Estimation des coûts de mise en œuvre de l'action

Mesure	Type de mesure	Maîtrise d'ouvrage	Coût prévisionnel
Relier le territoire intercommunal aux centralités via des liaisons cyclables continus, végétalisés et conformes à la charte vélo	Travaux de voirie	Communauté de Communes	20 M€ pour 100 km de linéaire
TOTAL			20 M€

Indicateurs d'évaluation / de suivi

- Nombre de kilomètres de linéaire cyclable réalisés ;

- Nombre d'aménagements cyclables réalisés conformes à la charte ;
- Nombre de vélos comptabilisés sur les axes principaux ;
- Part modale vélo dans les déplacements (notamment domicile-travail) ;
- Evolution du nombre d'accidents impliquant des cyclistes ;
- Niveau de satisfaction des usagers.

Calendrier prévisionnel

- Court terme (2025-2030) :
 - ☐ Aménagement des liaisons cyclables intercommunales prioritaires ;
- Moyen terme (2030-2035) :
 - ☐ Aménagement des liaisons cyclables intercommunales secondaires ;
- Long terme (2035-2045) :
 - ☐ Aménagement des liaisons cyclables intercommunales tertiaires).

3.3. Poursuivre le développement des services vélos associés : stationnement sécurisé, signalétique, réparation

Contexte

Un réseau cyclable n'est utilisé à son plein potentiel que s'il est accompagné de services fiables et bien identifiés. L'usage du vélo pâtit autant du manque de liaisons cyclables aménagées que du manque de confort au quotidien : stationnement sécurisé insuffisant à proximité des pôles générateurs de déplacements, jalonnement parfois incomplet, peu d'appui à la maintenance (réparation, gonflage) ou à l'équipement des usagers.

Déployer des arceaux et box sécurisés, structurer un jalonnement cohérent de bout en bout, prolonger les services J'yvélo (location, atelier, animations) et travailler la lisibilité aux interfaces avec les réseaux J'ybus et TER, peuvent lever les freins qui font renoncer beaucoup d'usagers potentiels à la pratique du vélo.

Objectifs

- Favoriser la pratique du vélo et le report modal ;
- Offrir un bouquet de solutions de mobilité adaptées aux besoins des différents usagers ;
- Protéger les vélos du vol et des intempéries ;
- Encourager l'intermodalité ;
- Eviter les conflits d'usages dans les espaces privés et publics liés au stationnement vélo gênant (halls d'immeuble, barrières, etc.) ;
- Permettre aux usagers de tester le vélo sans engagement ;
- Renforcer l'accessibilité pour tous, notamment pour les publics jeunes, non motorisés et à faibles revenus ;
- Développer une culture du vélo sur le territoire ;
- Accompagner les nouveaux usagers qui ne se sentent pas à l'aise et former des cyclistes responsables et autonomes ;
- Aider les usagers à trouver les équipements et itinéraires cyclables existants.

Contenu de l'action

- Développer l'offre de stationnement vélo à l'échelle de l'intercommunalité :
 - Améliorer et compléter l'offre de stationnement vélo en centre-ville de Rumilly, notamment à proximité de la gare et des entrées de ville, en s'appuyant sur le plan d'actions du schéma directeur des mobilités actives ;
 - Définir et mettre en œuvre un plan de déploiement du stationnement vélo dimensionné en fonction des besoins sur le reste du territoire.
- Garantir des conditions de stationnement vélo suffisantes dans les nouvelles constructions ;
- Poursuivre le développement de l'agence J'yvélo et ses services (location, atelier, vente pièces et équipements, animations délocalisées, etc.) :
 - Etudier la faisabilité de faire évoluer le service avec du vélo en libre-service ;
 - Acheter des triporteurs ;
 - Promouvoir les services J'yvélo auprès des employeurs du territoire en lien avec les PDME.
- Elaborer et mettre en œuvre le plan de jalonnement cyclable :

- Réaliser un diagnostic du jalonnement existant ;
- Définir et hiérarchiser les pôles générateurs de flux à jalonner ;
- Concevoir les fiches carrefours et réaliser une cartographie détaillée des itinéraires à jalonner ;
- Définir le coût et le planning de mise en œuvre ;
- Assurer la pose du jalonnement ;
- Suivre et entretenir le jalonnement.

Outils et moyens de mise en œuvre

■ Moyens humains :

- Pilotage, coordination et suivi :
 - Etudes : pôle transports et mobilités de la Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie ;
 - Equipement et travaux : services concernés de la collectivité ayant la maîtrise d'ouvrage du projet ;
- Exploitation de l'agence J'yvélo : Agence Ecomobilité Savoie Mont-Blanc.

■ Moyens financiers :

- Fonds propres ;
- Subventions : ADEME (programme AVELO) pour le plan de déploiement du stationnement vélo, le plan de jalonnement cyclable et le développement de l'agence J'yvélo ; FUB/ROZO (Alvéole) pour l'installation d'emplacements de stationnement sécurisé.

■ Outils :

- Opérationnel : fiches carrefours et itinéraires pour le jalonnement, fiches-sites standardisées pour le stationnement (localisation, type d'équipement, nombre d'emplacement vélo, gestionnaire, année d'implantation, etc.), stations de gonflage/réparation J'yvélo, programme de désimperméabilisation à chaque installation ;
- Réglementation : charte vélo, règlement du PLUi-HM (plafonds minimums de stationnement vélo par destination, mutualisation inter-parcelles, locaux vélos en rez-de-chaussée, etc.) ;
- Suivi et évaluation : inventaire SIG des équipements (publication en open data), capteurs d'occupation (consignes sécurisées) et vélos (axes principaux jalonnés), enquête usagers,
- Communication : identité visuelle vélo, kit nouveaux cyclistes (guide du « bon cycliste », bon d'achat pour antivol en U, bracelet fluorescent, marquage vélo gratuit), carte du stationnement (web + QR code sur totems), test dans le cadre d'événements des nouveaux services mis en place par l'agence J'yvélo.

Pilotage

- Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie (équipements d'intérêt communautaire) ;
- Communes (domaine public) ;
- Département de la Haute-Savoie (collèges) ;
- Région Auvergne-Rhône-Alpes (gare de Rumilly et lycées).

Partenaires

- SNCF Gares et Connexions ;
- Agence Ecomobilité Savoie-Mont-Blanc ;
- Associations vélos locales ;
- Etablissements scolaires ;
- Etablissements sportifs et culturels d'intérêt communautaire.

Budget prévisionnel

Tableau 15 – Estimation des coûts de mise en œuvre de l'action

Mesure	Type de mesure	Maîtrise d'ouvrage	Coût prévisionnel
Améliorer et compléter l'offre de stationnement vélo en centre-ville de Rumilly	Equipement et travaux	Ville de Rumilly, Communauté de Communes, CD74 ou Région AURA	Budget prévisionnel SDMA
Définir un plan de déploiement du stationnement vélo	Etude	Communauté de Communes	20 K€
Mettre en œuvre un plan de déploiement du stationnement vélo	Equipement et travaux	Communes, Communauté de Communes ou CD74	A définir en fonction du plan de déploiement du stationnement vélo
Poursuivre le développement de l'agence J'yvélo et ses services	Exploitation de services	Communauté de Communes	Budget agence J'yvélo
Elaborer le plan de jalonnement cyclable	Etude	Communauté de Communes	30 K€
Mettre en œuvre le plan de jalonnement cyclable	Equipement et travaux	Communes ou CD74 (routes départementales)	A définir en fonction du plan de jalonnement cyclable
TOTAL			50 K€

Indicateurs d'évaluation / de suivi

- Nombre de places de stationnement vélo réalisées ;
- Nombre d'itinéraires cyclables jalonnés ;
- Part modale vélo dans les déplacements (notamment domicile-travail) ;
- Nombre de locations à l'agence J'yvélo ;
- Niveau de satisfaction des usagers.

Calendrier prévisionnel

■ Court terme (2025-2030)

- ☐ Améliorer et compléter l'offre de stationnement vélo en centre-ville de Rumilly ;
- ☐ Définir un plan de déploiement du stationnement vélo ;
- ☐ Poursuivre le développement de l'agence J'yvélo et ses services ;
- ☐ Elaborer le plan de jalonnement cyclable.
- ☐ Mettre en œuvre le plan de déploiement du stationnement vélo ;
- ☐ Mettre en œuvre le plan de jalonnement cyclable.

4. Favoriser les pratiques d'intermodalité

Tableau 16 – Traduction opérationnelle du PADD dans l'orientation 4 du POA-M

Axes PADD	3. Tendre vers un modèle plus sobre en ressources et s'articulant autour des mobilités alternatives à la voiture
Orientations PADD	3.2. Repenser une mobilité durable globale à l'échelle du Grand Territoire, pour réduire la dépendance à la voiture et favoriser les mobilités alternatives en direction de Rumilly et du Grand Annecy
Enjeux orientation 4 POA-M	Affirmation du rôle de la gare / Rabattements fiables / Complémentarité entre les modes / Accessibilité du territoire / Lisibilité de l'offre
Actions orientation 4 POA-M	4.1 Pérenniser l'offre J'ybus et l'adapter aux besoins à venir du territoire (itinéraires, horaires, etc.) 4.2 Renforcer l'attractivité de la gare de Rumilly en tant que pôle de mobilité multimodal 4.3 Améliorer l'accessibilité des arrêts J'ybus 4.4 Développer et améliorer l'offre ferroviaire en lien avec les SERM franco-suisse et de Chambéry 4.5 Réfléchir à une billettique et une tarification intégrée

4.1. Pérenniser l'offre J'ybus et l'adapter aux besoins à venir du territoire (itinéraires, horaires, etc.)

Contexte

En service depuis 2019, le réseau J'ybus désormais 7 des communes du territoire (Etercy, Hauteville-sur-Fier, Marcellaz-Albanais, Rumilly, Sales, Vallières-sur-Fier et Vaulx) et s'articule autour de la gare TER de Rumilly, avec une offre composée de 3 lignes urbaines dont une à la demande et de 2 lignes interurbaines. Opéré par la SIBRA, le réseau compte 1'200 voyageurs par jour.

Cette maille locale est pensée en complémentarité avec les liaisons vers Annecy et les réseaux voisins. Elle s'appuie sur des outils numériques et tarifaires partagés (abonnement combiné aux réseaux Sibra+J'ybus, intégration à la communauté Oûra en cours de déploiement). Dans ce cadre, la rentrée du 1er septembre 2025 marque une actualisation de l'offre (prolongement de la ligne 2 jusqu'à l'arrêt « Trelod » et vers la ZAE Rumilly Sud, ajustements des horaires sur les lignes 1, 4 et 5), avec publication de nouvelles fiches horaires.

Parallèlement, l'organisation opérationnelle évolue : la ligne 3 à la demande a simplifié ses modalités de réservation et une convention a été signée en juillet 2025 entre la Communauté de Communes, la Ville de Rumilly et la SIBRA pour assurer la sécurisation du réseau. Ces évolutions répondent à un accroissement de la demande. Le développement de l'offre doit encore se poursuivre pour s'adapter au mieux aux besoins actuels et futurs du territoire.

Objectifs

- Pérenniser et fiabiliser l'offre J'ybus (cadencement lisible, amplitude élargie aux pointes et soirées, desserte des secteurs en développement) ;
- Améliorer la régularité et la vitesse commerciale par des aménagements ponctuels et une gestion fine des chantiers impactant les lignes.
- Renforcer l'information voyageurs ;
- Outiller le pilotage grâce aux données récoltées (comptages, charges par course, ponctualité, motifs) pour ajuster l'offre en continu.

Contenu de l'action

- Ajuster l'offre aux besoins de la population et des projets urbains :
 - Mettre en service la ligne interurbaine 6 entre Rumilly et Alby-sur-Chéran via Marigny-Saint-Marcel (tracé de l'actuelle ligne SIBRA 42) avec un niveau de service attractif ;
 - Renouveler la flotte de bus (2026) pour augmenter la capacité des véhicules.
- Alimenter les tableaux de bord de l'usage du réseau et du profil des usagers ;
- Déployer le système billettique Oûra (fin 2025) :
 - Faciliter l'accès aux transports en commun en diversifiant les canaux de ventes de titres ;
 - Assurer l'interopérabilité avec le réseau Sibra du Grand Annecy et le réseau TER ;
 - Mettre en place l'application M-Ticket qui permet d'acheter des titres de transport du réseau Oûra directement sur un smartphone.

Outils et moyens de mise en œuvre

- Moyens humains :
 - Pilotage, coordination et suivi : Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie ;
 - Exploitation : effectifs du délégataire SIBRA.
- Moyens financiers :
 - Fonds propres, Fonds vert.
- Outils :
 - Opérationnel : plan de service et grilles horaires, tableau de bord niveaux de charges/retards, tests d'itinéraires, renforts pointe et événements ;
 - Réglementation : conventions d'exploitation et d'interopérabilité, arrêtés d'aménagement des arrêts et de voies bus prioritaires ;
 - Suivi : validation embarquée, compteurs automatiques ;
 - Communication : information voyageurs aux arrêts (QR code) et en ligne

Pilotage

- Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie

Partenaires

- SIBRA ;
- Communes ;
- Grand Annecy ;
- Région Auvergne-Rhône-Alpes.

Budget prévisionnel

Tableau 17 – Estimation des coûts de mise en œuvre de l'action

Mesure	Type de mesure	Maîtrise d'ouvrage	Coût prévisionnel
Mettre en service la ligne interurbaine 6 entre Rumilly et Annecy via Marigny-Saint-Marcel	Exploitation	Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie	250 K€ / an, soit ~1,25 M€
Renouveler la flotte de bus pour augmenter la capacité des véhicules	Equipement	Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie	1,1 M€
Alimenter les tableaux de bord de l'usage du réseau et du profil des usagers	Données	Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie	Ressources internes
Déployer le système billettique Oïra à l'échelle du territoire intercommunal	Equipement	Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie	200 K€
TOTAL			2,55 M€

Indicateurs d'évaluation / de suivi

- Ponctualité des lignes J'ybus ;
- Nombre de services réalisés ;
- Taux de remplissage des véhicules ;
- Nombre de correspondances bus–TER honorées.

Calendrier prévisionnel

- Court terme (2025-2030) :
 - Déployer le système billettique Oûra à l'échelle du territoire intercommunal ;
 - Alimenter les tableaux de bord de l'usage du réseau et du profil des usagers ;
 - Renouveler la flotte de bus pour augmenter la capacité des véhicules ;
 - Mettre en service la ligne interurbaine 6 entre Rumilly et Annecy via Marigny-Saint-Marcel.

4.2. Renforcer l'attractivité de la gare de Rumilly en tant que pôle de mobilité multimodal

Contexte

La gare de Rumilly se positionne comme troisième gare de Haute-Savoie avec plus de 600 000 voyageurs/an. La gare constitue le principal nœud multimodal du territoire, avec un potentiel de rayonnement à l'échelle intercommunale et vers Annecy, Aix-les-Bains, Chambéry et au-delà. Elle concentre les flux domicile-travail et de loisirs, et accueille les lignes interurbaines J'ybus, les services ferroviaires régionaux (TER) et les mobilités actives.

Enfin, 2025 marque une phase de travaux ferroviaires et d'accessibilité pilotés par SNCF Réseau et Gares & Connexions (rehaussement de quais, ascenseurs, interruptions temporaires de circulation en juillet avec substitutions routières), qui reconfigurent l'expérience des correspondances et les usages du parvis à court terme.

Malgré cette position stratégique, l'accessibilité de la gare, son aménagement et son intégration modale restent insuffisants : absence de façade Est valorisée, manque de confort des cheminements piétons, lisibilité des connexions à améliorer et zones d'attente peu adaptées en termes de confort climatique.

SNCF Réseau et Gares & Connexions ont lancé en 2025 des travaux de rehaussement des quais et d'implantation d'ascenseurs. Les efforts doivent être poursuivis afin de renforcer l'attractivité de la gare et ainsi renforcer son rôle de pôle de mobilité multimodal.

Objectifs

- Offrir un accès clair, lisible et ombragé depuis toutes les directions, avec une façade Est fonctionnelle ;
- Créer un parvis multimodal lisible, intégrant stationnement vélo sécurisé, zones d'attente confortables et services du « dernier kilomètre » ;
- Garantir des cheminements piétons continus, accessibles et sûrs entre centre-ville, quartiers proches et quais ;
- Organiser et réguler le stationnement pour fluidifier les correspondances et limiter les conflits d'usages.

Contenu de l'action

- Réaménager la façade Est pour créer un accès complémentaire, végétalisé et lisible ;
- Créer un parvis multimodal attractif (stationnements vélos, abris, signalétique, services) ;
- Améliorer les connexions piétonnes (chemin des écoliers, liaison entre le centre-ville et la gare) ;
- Mener une réflexion sur le stationnement en gare (rotation du stationnement voiture) et son accessibilité (rabattement en parc relais).

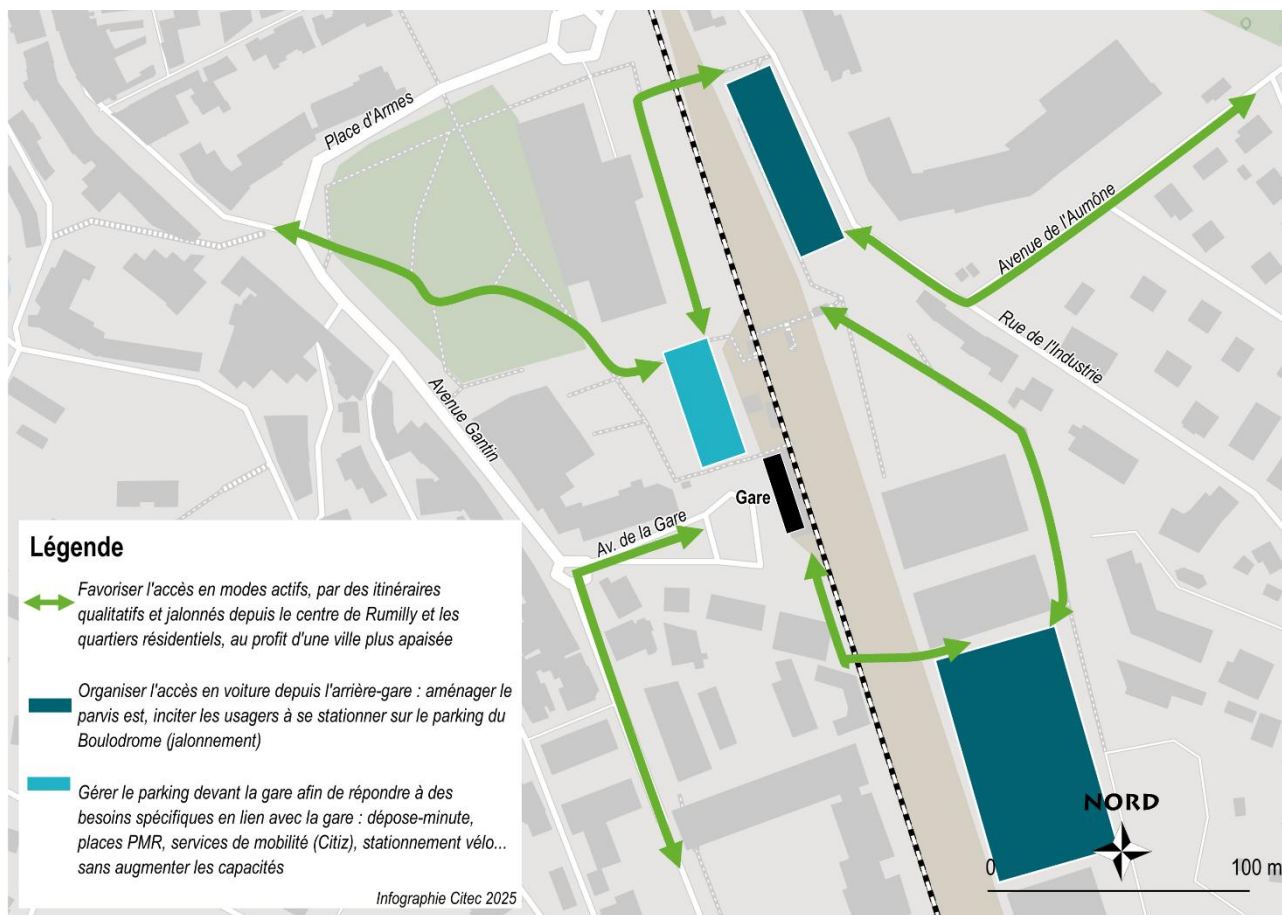


Figure 6 – Mesures proposées en vue d'amélioration de l'attractivité de la gare de Rumilly

Outils et moyens de mise en œuvre

- Moyens humains :
 - Pilotage, coordination et suivi : équipes concernées de la Ville de Rumilly
- Moyens financiers :
 - Fonds propres ;
 - Subventions : Communauté de Communes, SNCF Gares et Connexions.
- Outils :
 - Opérationnel : plan-guide du parvis, stationnement vélo sécurisé, dépose bus lisible, jalonnement piéton ;
 - Réglementation : conventions avec la SNCF Gares & Connexions/Région, arrêtés de circulation/stationnement (zones minute, taxis, vélos) ;
 - Suivi : capteurs d'occupation parkings/consignes à vélos.
 - Communication : plan de quartier, signalétique directionnelle, publications internet avant et après la mise en service.

Pilotage

- Ville de Rumilly

Partenaires

- Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie ;
- SNCF ;
- Région Auvergne–Rhône–Alpes ;
- SIBRA ;
- Agence Ecomobilité Savoie-Mont-Blanc.

Budget prévisionnel

Tableau 18 – Estimation des coûts de mise en œuvre de l'action

Mesure	Type de mesure	Maîtrise d'ouvrage	Coût prévisionnel
Réaménager la façade Est	Travaux	Ville de Rumilly	1 M€
Créer un parvis multimodal attractif	Travaux	Ville de Rumilly	1 M€
Améliorer les connexions piétonnes avec la gare	Travaux	Ville de Rumilly	500 K€
Mener une réflexion sur le stationnement en gare	Etude	Ville de Rumilly	40 K€
TOTAL			2,54 M€

Indicateurs d'évaluation / de suivi

- Taux d'occupation du stationnement vélo sécurisé ;
- Taux de rotation du dépose-minute et des parkings de la gare.

Calendrier prévisionnel

- Court terme (2025-2030) :
 - ☐ Réaménager la façade Est ;
 - ☐ Créer un parvis multimodal attractif ;
 - ☐ Améliorer les connexions piétonnes avec la gare ;
 - ☐ Mener une réflexion sur le stationnement en gare.

4.3. Améliorer l'accessibilité des arrêts J'ybus

Contexte

Le maillage d'arrêts J'ybus structure la mobilité du quotidien sur Rumilly et les communes voisines, mais leur accessibilité et leur confort reste hétérogène selon les sites. Le réseau évolue en 2025 avec des ajustements de dessertes et d'horaires à la rentrée de septembre, ce qui implique des mises à jour de points d'arrêt et de l'information voyageurs.

Le réseau J'ybus étant encore jeune et que son matériel est lui déjà adapté aux PMR, il ne fait encore l'objet d'aucun schéma directeur d'accessibilité programmé (Sd'Ap) et les standards d'accessibilité qui sont attendus – pour les quais, bordures d'accostage, dalles pododactiles, largeurs de cheminement, éclairage, positionnement des abris – ne sont pour la plupart des abris pas atteint. Seuls quelques sites ont déjà été traités et sont conformes aux normes.

Objectifs

- Mettre à niveau l'accessibilité PMR des points d'arrêt prioritaires ;
- Améliorer le confort d'attente et la sécurité (abris, assises, ombrage, visibilité, implantation) ;
- Sécuriser les traversées et les cheminements d'accès aux arrêts, en particulier aux abords scolaires et des axes à fort trafic ;
- Entretenir une qualité de service durable (maintenance des abris et équipements, propreté).

Contenu de l'action

- Elaborer un schéma directeur d'accessibilité programmé (Sd'Ap) du réseau J'ybus ;
- Sécuriser les traversées (feux, plateaux, éclairage) et apaiser les abords des arrêts des lignes J'ybus ;
- Proposer des arrêts J'ybus accessibles et confortables en période estivale et hivernale.

Outils et moyens de mise en œuvre

- Moyens humains :
 - Coordination, coopération et suivi :
 - Etude et équipement : pôle transports et mobilités de la Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie ;
 - Travaux : services techniques des communes et services concernées du CD74.
- Moyens financiers :
 - Fonds propres
- Outils :
 - Opérationnel : audit d'accessibilité PMR, traversées sécurisées, continuités cyclables, abris aux normes ;
 - Réglementation : arrêtés de vitesse/zones 30, normes de conformité des arrêts PMR (gabarits, bordures) ;
 - Foncier : emprises et emplacements réservés ;
 - Suivi : capteurs de fréquentation des arrêts.

Pilotage

- Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie ;
- Communes (voirie communale) ;
- Département de la Haute-Savoie (voirie départementale).

Partenaires

- SIBRA (délégataire) ;
- APF France Handicap.

Budget prévisionnel

Tableau 19 – Estimation des coûts de mise en œuvre de l'action

Mesure	Type de mesure	Maîtrise d'ouvrage	Coût prévisionnel
Elaborer un schéma directeur d'accessibilité programmé (Sd'Ap) du réseau J'ybus	Etude	Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie	50 K€
Sécuriser les traversées et apaiser les abords des arrêts des lignes J'ybus	Travaux	Communes (voirie communale) et CD74 (voirie départementale)	5 M€ (pour ~100 arrêts)
Proposer des arrêts J'ybus accessibles et confortables en période estivale et hivernale	Equipement et travaux	Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie, communes et CD74	2,5 M€ (pour ~100 arrêts)
TOTAL			7,55 M€

Indicateurs d'évaluation / de suivi

- Nombre d'arrêts J'ybus aménagés ;
- Nombre d'arrêts J'ybus conformes aux normes PMR ;
- Nombre de traversées sécurisées aux abords des arrêts J'ybus.

Calendrier prévisionnel

- Court terme (2025-2030) :
 - Elaborer un schéma directeur d'accessibilité programmé (Sd'Ap) du réseau J'ybus.
 - Sécuriser les traversées et apaiser les abords des arrêts des lignes J'ybus,
 - Proposer des arrêts J'ybus accessibles et confortables en période estivale et hivernale.
- Moyen à long terme (2030-2045) :
 - Sécuriser les traversées et apaiser les abords des arrêts des lignes J'ybus,
 - Proposer des arrêts J'ybus accessibles et confortables en période estivale et hivernale.

4.4. Développer et améliorer l'offre ferroviaire en lien avec les SERM franco-suisse et de Chambéry

Contexte

La communauté de communes Rumilly Terre de Savoie se situe sur l'axe ferroviaire Annecy–Aix-les-Bains, dont la capacité reste contrainte par une voie unique avec seulement quelques zones de croisement. Les limites de capacité nourrissent la réflexion sur le doublement partiel de la voie entre Annecy et Aix-les-Bains.

Parallèlement, la réouverture de la halte ferroviaire à Marcellaz-Hauteville est inscrite dans le travail de planification locale (PLUi-HM) et fait l'objet d'un intérêt public renouvelé, en lien avec l'enjeu d'accessibilité du nord du territoire intercommunal.

Enfin, le cadre stratégique du SERM se structure à deux niveaux autour du bassin de vie : côté franco-suisse (Grand Genève), auquel la Communauté de Communes participe financièrement, au même titre que Grand Annecy et d'autres partenaires ; côté Métropole Savoie (Chambéry, Aix-les-Bains) où la préfiguration du SERM a été lancée en 2025. Rumilly se trouve ainsi à l'interface de deux dynamiques SERM complémentaires, l'une tournée vers le Grand Genève, l'autre vers le Sillon Alpin. Ces projets visent tous deux à fiabiliser et densifier les dessertes, à mieux connecter les trains et réseaux locaux, mais également à sécuriser les investissements à venir.

Objectifs

- Étudier et, le cas échéant, engager la réouverture de la halte de Marcellaz-Hauteville pour améliorer l'accessibilité ferroviaire du territoire ;
- Renforcer le maillage horaire (fréquences, amplitudes) des TER et la robustesse des correspondances avec J'ybus aux heures pendulaires ;
- Contribuer à la préfiguration d'un RER métropolitain Rumilly–Groisy ;
- Réduire les temps de parcours et augmenter la fiabilité ;
- Consolider la coordination entre les acteurs pour mieux saisir les opportunités d'évolution de l'offre.

Contenu de l'action

- Étudier l'opportunité et la faisabilité de la réouverture de la halte de Marcellaz-Hauteville ;
- Porter un plaidoyer interterritorial pour le déploiement d'un RER métropolitain Rumilly–Groisy (liaison vers Grand Annecy et bassin genevois) ;
- Rester en veille sur les opportunités d'amélioration de l'offre ferroviaire en lien avec le SERM de Chambéry (liaison vers la Savoie).

Outils et moyens de mise en œuvre

- Moyens humains :
 - Pilotage, coordination et suivi : pôle transports et mobilités de la Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie
- Moyens financiers :
 - Fonds propres ; Etat et Région Auvergne-Rhône-Alpes et autres financeurs au titre du SERM.
- Outils :
 - Opérationnel : études d'opportunité/faisabilité, modélisation des horaires et de la capacité, plan P+R vélo/voiture ;
 - Réglementation : procédures SNCF Réseau, conventions TER avec la Région ;

- Suivi : comptages, enquêtes usagers, partage des données par la Région / la SNCF.

Pilotage

- Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie

Partenaires

- Région Auvergne-Rhône-Alpes ;
- SNCF ;
- Grand Genève, Grand Annecy et autres territoires voisins ;
- État ;
- Communes concernées (Rumilly, Marcellaz-Albanais, Hauteville-sur-Fier).

Budget prévisionnel

Tableau 20 – Estimation des coûts de mise en œuvre de l'action

Mesure	Type de mesure	Maîtrise d'ouvrage	Coût prévisionnel
Etudier l'opportunité et la faisabilité de la réouverture de la halte de Marcellaz-Hauteville	Etude	Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie	100 K€
Porter un plaidoyer interterritorial pour le déploiement d'un RER métropolitain Rumilly–Groisy	Coopération	Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie	Ressources internes
Rester en veille sur les opportunités d'amélioration de l'offre ferroviaire en lien avec le SERM de Chambéry	Coopération	Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie	Ressources internes
TOTAL			100 K€

Indicateurs d'évaluation / de suivi

- Fréquentation des liaisons TER au départ/à l'arrivée de la gare de Rumilly ;
- Ponctualité des trains sur l'axe Annecy/Aix-les-Bains ;
- Taux d'occupation des P+R vélo et voiture liés au ferroviaire ;
- Niveau de satisfaction des voyageurs.

Calendrier prévisionnel

- Court terme (2025-2030) :
 - Etudier l'opportunité et la faisabilité de la réouverture de la halte de Marcellaz-Hauteville ;
 - Porter un plaidoyer interterritorial pour le déploiement d'un RER métropolitain Rumilly–Groisy ;
 - Rester en veille sur les opportunités d'amélioration de l'offre ferroviaire en lien avec le SERM de Chambéry.

4.5. Réfléchir à une billettique et une tarification intégrée

Contexte

Le territoire s'inscrit dans l'écosystème régional Oûra, qui fédère aujourd'hui plus d'une cinquantaine de réseaux en Auvergne-Rhône-Alpes et propose un socle commun d'interopérabilité billettique. Ce système régional sert déjà de support aux coopérations locales : à Rumilly, un abonnement combiné J'ybus+Sibra existe et s'appuie sur la carte Oûra, permettant de voyager indifféremment sur les deux réseaux voisins.

À l'échelle régionale, la tendance est à la dématérialisation (vente en ligne, intégrations smartphone et solutions M-ticket selon les territoires) et à la convergence avec les offres TER et Cars Région, ce qui ouvre la voie à des parcours tarifaires plus continus.

Enfin, les travaux de préfiguration des SERM insistent sur l'intégration des services associés (tarification, billettique, information) pour améliorer l'usage combiné des modes à l'échelle des bassins de vie, un cadre directement pertinent pour les flux entre Aix-les-Bains, Rumilly et Annecy.

Objectifs

- Intégrer les logiques tarifaires et de billettique à l'échelle du Grand Territoire ;
- Faciliter l'accès aux transports par une billettique unifiée et des parcours d'achat simples ;
- Mettre en cohérence la tarification entre réseaux dans une logique de mobilité continue ;
- Renforcer l'inclusion tarifaire (publics jeunes, précaires, seniors) en s'appuyant sur l'écosystème Oûra.

Contenu de l'action

- Engager une réflexion avec les partenaires sur une billettique unifiée (SERM, réseaux Sibra et Cars Région) ;
- Favoriser la tarification zonale ou interopérable dans une logique de « mobilité continue » (transports collectifs, vélo et autopartage).

Outils et moyens de mise en œuvre

- Moyens humains :
 - Pilotage, coordination et suivi : pôle transports et mobilités de la Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie
- Moyens financiers :
 - Fonds propres, Etat et Région Auvergne-Rhône-Alpes et autres financeurs au titre du SERM.
- Outils :
 - Opérationnel : intégration Oûra (supports, canaux, M-Ticket), échanges avec les opérateurs de covoiturage et d'autopartage ;
 - Réglementation : conventions d'interopérabilité ;
 - Suivi : données d'usage transmis par la Région et par SIBRA.

Pilotage

- Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie

Partenaires

- Région Auvergne-Rhône-Alpes ;
- SIBRA ;
- Grand Annecy et autres AOM limitrophes ;
- Agence Ecomobilité Savoie Mont-Blanc ;
- Etat ;
- Citiz.

Budget prévisionnel

Tableau 21 – Estimation des coûts de mise en œuvre de l'action

Mesure	Type de mesure	Maîtrise d'ouvrage	Coût prévisionnel
Engager une réflexion avec les partenaires sur une billettique unifiée (SERM, réseaux Sibra et Cars Région)	Etude et coopération	Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie	50 K€
Favoriser la tarification zonale ou interopérable dans une logique de « mobilité continue » (transports collectifs, vélo et autopartage)	Etude et coopération	Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie	- K€
TOTAL			50 K€

Indicateurs d'évaluation / de suivi

- Nombre de nouvelles adoptions des supports Oûra / M-Ticket à l'échelle du territoire ;
- Nombre de validations interopérables ;
- Satisfaction des usagers par rapport à la simplicité tarifaire et l'accès aux titres.

Calendrier prévisionnel

- Court terme (2025-2030) :
 - Engager une réflexion avec les partenaires sur une billettique unifiée (SERM, réseaux Sibra et Cars Région) ;
 - Favoriser la tarification zonale ou interopérable dans une logique de « mobilité continue » (transports collectifs, vélo et autopartage).

5. Accompagner le changement de comportement dans le cadre de la transition énergétique

Tableau 22 – Traduction opérationnelle du PADD dans l'orientation 5 du POA-M

Axes PADD	3. Tendre vers un modèle plus sobre en ressources et s'articulant autour des mobilités alternatives à la voiture
Orientations PADD	3.2. Repenser une mobilité durable globale à l'échelle du Grand Territoire, pour réduire la dépendance à la voiture et favoriser les mobilités alternatives en direction de Rumilly et du Grand Annecy
Enjeux orientation 5 POA-M	Sobriété carbone / Acceptabilité sociale / Alternatives à l'autosolisme / Développement d'une culture mobilité durable
Actions orientation 5 POA-M	5.1. Poursuivre le maillage du territoire en bornes de recharge pour véhicules électriques 5.2. Développer les plans de mobilité des entreprises et administrations 5.3 Accompagner la réalisation de plans de mobilité scolaire 5.4. Poursuivre la sensibilisation et la communication en faveur des mobilités durables 5.5. Favoriser le développement de l'autopartage 5.6. Mettre en place un observatoire des déplacements

5.1. Poursuivre le maillage du territoire en bornes de recharge pour véhicules électriques

Contexte

Le passage à l'électromobilité s'accélère en Auvergne-Rhône-Alpes : en 2024, près d'un véhicule particulier neuf sur cinq était électrique, ce qui influence mécaniquement la demande en recharge au quotidien, dans les bâtiments et sur l'espace public.

Dans ce paysage, la Haute-Savoie dispose d'un atout structurant avec le réseau public porté par le SYANE et intégré à eborn (réseau interdépartemental interopérable), déjà fort d'environ 155 bornes publiques et encadré par un schéma directeur IRVE qui programme les priorités à l'horizon 2025 et 2028.

Le maillage en bornes de recharges pour véhicules électriques est également incité à l'échelle nationale et européenne : le règlement AFIR impose la montée en puissance des infrastructures sur les grands axes, pendant que le droit français renforce les obligations d'équipement et de pré-équipement dans les parkings des bâtiments.

Concrètement, pour un territoire polarisé par Rumilly et ses centralités, cela signifie articuler les sites stratégiques (gare, zones d'activités, aires de mobilité locales) avec l'offre publique existante, anticiper les raccordements, et tenir compte des usages pendulaires et de transit.

Objectifs

- Favoriser l'adoption des véhicules électriques via un maillage cohérent de points de recharge ;
- Anticiper les obligations réglementaires et structurer une offre publique adaptée aux besoins locaux ;
- Atteindre 15% du stationnement équipé en bornes IRVE d'ici 2030, en cohérence avec les objectifs nationaux.

Contenu de l'action

- Suivre dans le cadre du PLUi-HM les obligations réglementaires s'appliquant pour les bâtiments (cf. Code de la construction) :
 - Bâtiments neufs ou rénovés de plus de 10 places : 100% du stationnement pré-équipé en résidentiel et 20% en non-résidentiel, dont 2% réservé aux PMR ;
 - Bâtiments existants de plus 20 places non-résidentiels : 1 borne par tranche de 20 places.
- Atteindre un objectif de 15% du stationnement équipées d'ici 2030, en cohérence avec les objectifs nationaux ;
- Identifier les besoins par secteur IRIS (en lien avec le SDIRVE Haute-Savoie du SYANE) ;
- Déployer des bornes dans les lieux stratégiques : centre-ville et gare de Rumilly, zones d'activités (ZAE Nord, Est, Sud), aires de mobilité locale des chefs-lieux.

Outils et moyens de mise en œuvre

- Moyens humains :
 - Pilotage, coordination et suivi :
 - Etude et équipement : pôle transports et mobilités de la Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie ;
 - Travaux : Communes
- Moyens financiers :
 - Fonds propres ;
 - Subventions : Etat (fond vert).

■ Outils :

- Opérationnel : SDIRVE, plan d'implantation, politique tarifaire ;
- Réglementation : normes de conformité d'accessibilité PMR, code de la construction (pré-équipement), conventions foncières et avec le SYANE ;
- Communication : cartographie publique, signalétique directionnelle, tutoriels d'usage.

Pilotage

- Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie ;
- Communes ;
- SYANE.

Partenaires

- Transporteurs / fournisseurs d'énergie.

Budget prévisionnel

Tableau 23 – Estimation des coûts de mise en œuvre de l'action

Mesure	Type de mesure	Maîtrise d'ouvrage	Coût prévisionnel
Suivre dans le cadre du PLUi-HM les obligations réglementaires s'appliquant pour les bâtiments	Etude	Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie	Ressources internes
Identifier les besoins par secteur IRIS (en lien avec le SDIRVE Haute-Savoie du SYANE)	Etude	SYANE	15 K€
Déployer des bornes dans les lieux stratégiques	Equipement et travaux	SYANE Communes	1 M€
TOTAL			1,015 M€

Indicateurs d'évaluation / de suivi

- Nombre de points de recharge publics installés / prévus ;
- Nombre de places de stationnement équipées en bornes IRVE.

Calendrier prévisionnel

- Court terme (2025-2030) :
 - Suivre dans le cadre du PLUi-HM les obligations réglementaires s'appliquant pour les bâtiments ;
 - Identifier les besoins par secteur IRIS (en lien avec le SDIRVE Haute-Savoie du SYANE) ;
 - Déployer des bornes dans les lieux stratégiques.

5.2. Développer les plans de mobilité des entreprises et administrations

Contexte

Les déplacements domicile-travail restent majoritairement effectués en voiture individuelle sur le territoire et la part du covoiturage quotidien demeure faible, ce qui pèse sur la congestion locale, le stationnement et les émissions. Dans ce contexte, les plans de mobilité employeurs représentent un réel levier de changement de comportements de déplacements.

La loi d'orientation des mobilités (LOM) est venue clarifier le cadre juridique qui encadre ces plans : obligation d'élaborer un plan pour les entreprises de plus de 50 salariés situées dans une agglomération plus de 100'000 habitants et, plus largement, intégration des questions de mobilité au dialogue social annuel (NAO) – à défaut d'accord, un plan formalisé est attendu.

Pour un bassin d'emploi en interconnexion avec Annecy et le Genevois, cette dynamique se combine avec des dispositifs régionaux de mobilisation (ex. Challenge Mobilité AURA, coordonné localement par l'Agence Écomobilité Savoie Mont-Blanc) et des services locaux existants, comme J'yvélo à la gare de Rumilly qui facilite stationnement sécurisé, location et maintenance vélo.

L'enjeu n'est donc pas seulement réglementaire : il est aussi organisationnel et partenarial, pour traiter à la fois les trajets pendulaires, les flottes de véhicules, l'accessibilité des sites et l'articulation aux services de mobilité du territoire.

Objectifs

- Réduire les émissions liées aux déplacements quotidiens par la mutation des flottes publiques et privées ;
- Développer une culture de mobilité durable au sein des entreprises et administrations.

Contenu de l'action

- Proposer un accompagnement dans l'élaboration de leur plan de mobilité aux employeurs de plus de 50 salariés et établissements publics (diagnostic mobilité, accessibilité TC, solutions d'autopartage et de covoiturage, stationnement vélo, etc.) ;
- Encourager la mutualisation des plans de mobilité entre entreprises ou administrations d'une même zone d'emploi (zones d'activités, centre de Rumilly, etc.) ;

Outils et moyens de mise en œuvre

- Moyens humains :
 - Pilotage, coordination et suivi : pôle transports et mobilités de la Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie
- Moyens financiers :
 - Fonds propres ;
 - Subventions : Union Européenne (programme Interreg via le projet SMART).
- Outils :
 - Opérationnel : diagnostics origine-destination, bouquets de solutions (covoiturage, vélo, transport à la demande, télétravail, mutualisation des parkings, etc.) ;
 - Réglementation : mise en conformité avec la loi LOM ;

- Suivi : enquêtes salariés, outils d'inscription aux services de mobilité ;
- Communication : kits employeur et salarié, défis inter-entreprises, événements annuels (Challenge Mobilité, Semaine de la Mobilité, Mai à vélo, etc.).

Pilotage

- Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie

Partenaires

- Employeurs locaux (entreprises, administrations, etc.) ;
- Chambre de commerce et d'industrie ;
- Chambre des métiers et de l'artisanat.

Budget prévisionnel

Tableau 24 – Estimation des coûts de mise en œuvre de l'action

Mesure	Type de mesure	Maîtrise d'ouvrage	Coût prévisionnel
Assistance à l'élaboration et à la mise en œuvre des PDME	Etude, animation et communication	Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie	130 K€
TOTAL			130 K€

Indicateurs d'évaluation et de suivi

- Nombre de plans de mobilité employeurs mis en place ou accompagnés ;
- Niveau de satisfaction des employeurs et salariés ;
- Nombre d'employeurs ayant engagé la transition de leur flotte de véhicules ;
- Nombre de véhicules thermiques remplacés par des véhicules électriques, hybrides ou GNV.

Calendrier prévisionnel

- Court à moyen terme (2025-2035) :
 - Assistance à l'élaboration et à la mise en œuvre des plans de mobilité employeur

5.3. Accompagner la réalisation de plans de mobilité scolaire

Contexte

Les déplacements scolaires représentent plus de 10% des flux quotidiens internes à la communauté de communes Rumilly Terre de Savoie. Or, 70% des trajets de courtes distances (inférieures à 5km) sont effectués en voiture, contre 18% à pied, 10% en transports collectifs et 2% à vélo.

Cette situation contribue à la congestion aux abords des établissements scolaires, à des problématiques de sécurité routière et à des nuisances pour les riverains (émissions de polluants, bruit, stationnement anarchique).

Les infrastructures cyclables et piétonnes sont en développement mais encore discontinues, notamment sur les liaisons domicile-école. Le territoire compte par ailleurs plus de 30 établissements scolaires (maternelles, primaires, collèges, lycées) dont plusieurs sont situés à proximité d'axes très circulés (ex : boulevard de l'Europe, avenue Jean Moulin, etc.).

Dans ce contexte, la réalisation de plans de mobilité scolaire permettrait de structurer une démarche territoriale autour de la sécurité, la sobriété carbone et l'éducation à la mobilité durable.

Objectifs

- Sécuriser les trajets domicile-école à l'échelle communale et intercommunale ;
- Réduire l'usage de la voiture individuelle pour les trajets scolaires ;
- Encourager la marche, le vélo et le covoiturage scolaire ;
- Sensibiliser les familles et les enfants à l'écomobilité ;
- Améliorer la qualité de vie et la sécurité aux abords des établissements.

Contenu de l'action

- Identifier les établissements prioritaires pour l'élaboration de plans de mobilité scolaire selon leur localisation, les flux et les problématiques de sécurité ;
- Réaliser un état initial des mobilités (stationnement, flux piétons/vélos, sécurité, horaires, etc.) ;
- Associer les acteurs locaux (parents, enseignants, élus, police municipale) ;
- Définir un plan d'actions (itinéraires sécurisés, mesures d'apaisement et sécurisation (notamment des franchissements de passages à niveau pour les véhicules de transport scolaire), stationnement vélo, signalétique, sensibilisation).

Outils et moyens de mise en œuvre

- Moyens humains :
 - Pilotage, coordination et suivi : services concernés de la collectivité ayant la compétence ;
- Moyens financiers :
 - Fonds propres ;
 - Subventions : Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie.
- Outils :
 - Opérationnel : diagnostics origine-destination et de sécurité des abords d'école, révision du plan de circulation et de jalonnement, rue aux écoles et

mesures d'apaisement, vélobus et pédibus, mutualisation des parkings, plateformes de covoiturage, programme savoir rouler à vélo ;

- Suivi : enquêtes auprès des familles, élèves et enseignants, observatoire de l'accidentologie, tableau de bord du taux de participation aux actions ;
- Communication : kits écoles, supports ludiques pour les élèves, événements annuels (Challenge Mobilité, Semaine de la Mobilité, Mai à vélo, etc.), défi inter-écoles.

Pilotage

- Communauté de Communes de Rumilly Terre de Savoie, pour le compte des communes (écoles primaires) ;
- Département de la Haute-Savoie (collèges) ;
- Région Auvergne-Rhône-Alpes (lycées).

Partenaires

- Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie ;
- Etablissements scolaires ;
- Éducation nationale ;
- Associations de parents d'élèves
- Police municipale / gendarmerie

Budget prévisionnel

Tableau 25 – Estimation des coûts de mise en œuvre de l'action

Mesure	Type de mesure	Maîtrise d'ouvrage	Coût prévisionnel
Accompagnement à la réalisation des plans de mobilité scolaire	Etude, animation et communication	Communauté de communes (écoles primaires), CD74 (collèges), Région AURA (lycées)	100 K€
TOTAL			100 K€

Indicateurs d'évaluation et de suivi

- Nombre de plans de mobilité scolaire mis en place ou accompagnés ;
- Niveau de satisfaction des familles, élèves et enseignants ;
- Part modale des modes alternatifs à la voiture pour les trajets scolaires ;
- Evolution du trafic automobile aux abords des établissements scolaires.

Calendrier prévisionnel

- Court à moyen terme (2025-2035) :
 - Accompagnement à la réalisation des plans de mobilité scolaire.

5.4. Poursuivre la sensibilisation et la communication en faveur des mobilités durables

Contexte

Changer les pratiques de mobilité repose autant sur l'infrastructure que sur une acculturation continue. À l'échelle nationale, l'État soutient des campagnes-cadres et des incitations qui structurent l'année : semaine européenne de la mobilité, plan national covoiturage doté d'une enveloppe pluriannuelle et d'une prime de 100 € pour les nouveaux conducteurs et événements comme Mai à vélo (plus de 7'000 animations en 2025).

Localement, ces temps forts sont relayés par des opérateurs spécialisés comme l'Agence Écomobilité Savoie-Mont-Blanc et des réseaux d'employeurs, ce qui permet de faire descendre l'information jusqu'aux sites de travail, aux établissements scolaires et aux collectivités. Pour la Communauté de Communes, ce contexte offre un calendrier et des outils prêts à l'emploi pour communiquer des messages sur la marche, le vélo, le covoiturage et l'intermodalité, avec des retombées mesurables en fréquentation et en notoriété des services locaux.

Objectifs

- Ancrer une culture de mobilité durable dans les usages quotidiens ;
- Rendre visibles et compréhensibles les alternatives à l'autosolisme disponibles et la façon de les utiliser ;
- Encourager le passage à l'action en proposant des premiers essais accompagnés, du prêt de matériel ;
- Adapter les messages et formats aux publics clés (scolaires, salariés, seniors) pour lever leurs freins spécifiques ;
- Installer des rendez-vous récurrents qui rythment l'année et entretiennent la pratique.

Contenu de l'action

- Elaborer ou accompagner des manifestations / animations locales en faveur de la promotion des mobilités alternatives à l'autosolisme (défi mobilité, mai à vélo, etc.) ;
- Mettre en œuvre la stratégie de communication, événementielle et sur le terrain favorisant les changements d'usages vers les modes actifs définis dans le schéma directeur des mobilités actives de la Ville de Rumilly ;

Outils et moyens de mise en œuvre

- Moyens humains :
 - Pilotage, accompagnement et suivi : pôle transports et mobilités de la Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie en collaboration avec les équipes communales
- Moyens financiers :
 - Fonds propres ;
 - Subventions : Union Européenne (programme Interreg via le projet SMART) ; ADEME (AVELO), ROZO (Alvéole).
- Outils :
 - Opérationnel : événements annuels (Challenge Mobilité, Semaine de la Mobilité, Mai à Vélo, etc.) et mensuels (Mercredis J'yvélo) ;

- Réglementation : conventions d'autorisation d'occupation du domaine public ;
- Suivi : compteur de fréquentation, enquête auprès des participants ;
- Communication : campagne de communication multi-canaux, ambassadeurs mobilité.

Pilotage

- Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie ;
- Communes.

Partenaires

- Employeurs locaux (entreprises, administrations, etc.) ;
- Etablissements scolaires (écoles primaires) ;
- Agence Ecomobilité Savoie-Mont-Blanc.

Budget prévisionnel

Tableau 26 – Estimation des coûts de mise en œuvre de l'action

Mesure	Type de mesure	Maîtrise d'ouvrage	Coût prévisionnel
Elaborer ou accompagner des manifestations / animations locales en faveur de la promotion des mobilités alternatives à l'autosolisme	Animation	Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie et communes	150 K€
Mettre en œuvre la stratégie de communication, événementielle et sur le terrain favorisant les changements d'usages vers les modes actifs définie dans le schéma directeur des mobilités actives de la Ville de Rumilly	Communication et animation	Ville de Rumilly	Chiffrage SDMA Rumilly
TOTAL			150 K€

Indicateurs d'évaluation et de suivi

- Nombre de personnes sensibilisées dans le cadre de manifestations/animations.

Calendrier prévisionnel

- Court terme (2025-2030) :
 - Elaborer ou accompagner des manifestations / animations locales en faveur de la promotion des mobilités alternatives à l'autosolisme ;
 - Mettre en œuvre la stratégie de communication, événementielle et sur le terrain favorisant les changements d'usages vers les modes actifs définie dans le schéma directeur des mobilités actives de la Ville de Rumilly.

5.5. Favoriser le développement de l'autopartage

Contexte

L'autopartage compte plus d'un million d'abonnés en France et près de 14'000 véhicules au 1er janvier 2025, avec une présence diffuse dans les villes moyennes et les territoires périurbains. À l'échelle du bassin de vie, l'offre émergente développée par Citiz donne un premier accès à un véhicule partagé en gare de Rumilly.

Les retours d'expérience montrent qu'un véhicule partagé peut remplacer plusieurs voitures privées et libérer de l'espace en voirie ou en cœur de bourg, à condition d'être implanté au bon endroit (nœuds de mobilité, quartiers denses, proximités de services) et articulé aux offres de mobilité locale (réseau TER, J'ybus, vélo et covoiturage). Le contexte intercommunal est propice à des déploiements ciblés — à commencer par Rumilly et les centralités les mieux desservies — avec un potentiel d'effet vitrine et de désaturation du stationnement.

Objectifs

- Encourager la pratique sur le territoire ;
- Inciter à la réduction du nombre de véhicules par ménage ;
- Faciliter l'accès à la mobilité ;
- Valoriser le dispositif auprès des entreprises du territoire et des habitants.

Contenu de l'action

- Elaborer une stratégie de développement de l'offre d'autopartage ;
- Expérimenter 3-4 stations Citiz supplémentaires sur des sites stratégiques ;
- Evaluer, pérenniser et déployer le service à l'échelle du Grand Territoire.

Outils et moyens de mise en œuvre

- Moyens humains :
 - Pilotage, coordination et suivi :
 - Equipement et exploitation : pôle transports et mobilités de la Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie ;
 - Travaux : services techniques des communes concernées.
- Moyens financiers :
 - Fonds propres
- Outils :
 - Foncier : autorisation d'occupation du domaine public, emplacements réservés (PLUi-HM) ;
 - Suivi : données transmises par Citiz (nombre de réservations, taux d'usage) ;
 - Communication : campagne de communication multi-canaux au lancement de l'expérimentation puis au déploiement du service, offres d'essai, B2B auprès des entreprises et administrations, kit nouvel utilisateur.

Pilotage

- Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie ;
- Communes.

Partenaires

- Citiz ;
- Employeurs locaux (entreprises, administrations, etc.).

Budget prévisionnel

Tableau 27 – Estimation des coûts de mise en œuvre de l'action

Mesure	Type de mesure	Maîtrise d'ouvrage	Coût prévisionnel
Elaborer une stratégie de développement de l'offre d'autopartage	Etude	Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie	- K€
Expérimenter 3-4 stations Citiz supplémentaires sur des sites stratégiques	Equipement, travaux et exploitation de service	Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie et communes volontaires	25 K€
Evaluer, pérenniser et déployer le service à l'échelle du Grand Territoire	Equipement, travaux et exploitation de service	Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie et communes	12,5 K€
TOTAL			37,5 K€

Indicateurs d'évaluation et de suivi

- Taux de réservation par véhicule en autopartage.

Calendrier prévisionnel

- Court terme (2025-2030) :
 - ☐ Elaborer une stratégie de développement de l'offre d'autopartage ;
 - ☐ Expérimenter 3-4 stations Citiz supplémentaires sur des sites stratégiques.
- Moyen terme (2030-2035) :
 - ☐ Evaluer, pérenniser et déployer le service à l'échelle du Grand Territoire.

5.6. Mettre en place un observatoire des déplacements

Contexte

Le diagnostic du PLUi-HM met en évidence une part modale voiture importante (69% des déplacements), une hausse constante des flux de transit et une sécurité perfectible pour les modes actifs, notamment au niveau des traversées de centre-bourgs et du centre de Rumilly.

De plus, la hiérarchie du réseau routier est parfois peu lisible et certains carrefours sont accidentogènes (ex. RD14b/RD910 à Vallières-sur-Fier).

Le code du transport impose que le Plan de Mobilité (PDM) prévoit le suivi systématique des accidents impliquant au moins un piéton, un cycliste ou un utilisateur d'engin de déplacement personnel à travers la mise en place d'un observatoire qui permet de suivre les impliquant les modes actifs afin de prioriser les aménagements correctifs.

Pour assurer le suivi de l'ensemble des actions du POA-M et l'évolution des mobilités à l'échelle du territoire, la communauté de communes Rumilly Terre de Savoie souhaite aller plus loin en développant un observatoire des déplacements.

Cet observatoire viendra structurer la gouvernance de la donnée mobilité, en lien avec les démarches nationales (base de données annuelle des accidents corporels de la circulation routière, observatoire départemental de sécurité routière, enquêtes mobilité type EMC², plateformes en open data).

Objectifs

- Disposer d'une base de données partagée et actualisée sur les flux et comportements de mobilité ;
- Mettre en place un suivi systématique des accidents impliquant au moins un piéton, un cycliste ou un utilisateur d'engin de déplacement personnel ;
- Identifier et hiérarchiser les points noirs de sécurité pour orienter les investissements ;
- Alimenter les bilans périodiques du PLUi-HM ;
- Favoriser la transparence et l'appropriation citoyenne des données sur la mobilité.

Contenu de l'action

- Créer une base de données mobilité intercommunale :
 - Collecter, centraliser et harmoniser les données issues de différentes sources (comptages routiers et cyclables, enquêtes déplacements, données d'accidentologie et des opérateurs TC / de services de mobilité) ;
 - Définir une méthode de suivi annuel, la structure, le contenu et le format de la base de données.
- Mettre en place un observatoire de suivi de l'accidentologie modes actifs :
 - Identifier les zones à risques et les points noirs à résorber ;
 - Prioriser les interventions d'aménagement (signalétique, requalification, sécurisation de carrefours ou traversées) ;
 - Publier un bilan annuel avec des indicateurs d'évolution et des propositions de mesures correctives chiffrées ;
- Assurer la diffusion et la gouvernance des données :
 - Intégrer l'observatoire dans une démarche open data (formats SIG et web) ;
 - Organiser un comité mobilité annuel associant les élus, techniciens, associations et partenaires.

Outils et moyens de mise en œuvre

- Moyens humains :
 - Pilotage, coordination et suivi : pôle transports et mobilités de la Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie.
- Moyens financiers :
 - Fonds propres
- Outils :
 - Opérationnel : campagnes de comptages, enquêtes mobilité, audits de sécurité, bilans annuels d'accidentologie ;
 - Numérique : base de données SIG mobilité, plateforme open data ;
 - Communication : cartographies et bilans en ligne, restitutions publiques,.

Pilotage

- Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie

Partenaires

- Département de la Haute-Savoie (comptages, données enquêtes mobilité EMC²) ;
- Etat (base de données annuelle des accidents corporels de la circulation routière, observatoire départemental de la sécurité routière) ;
- Région Auvergne-Rhône-Alpes (données enquêtes mobilité type EMC²) ;
- Services de secours et gendarmerie nationale ;
- Opérateurs de services de mobilité et de transports publics (SNCF, Sibra, Citiz, Agence Ecomobilité Savoie-Mont-Blanc, etc.).

Budget prévisionnel

Tableau 28 – Estimation des coûts de mise en œuvre de l'action

Mesure	Type de mesure	Maîtrise d'ouvrage	Coût prévisionnel
Créer une base de données mobilité intercommunale	Etude	Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie	Ressources internes
Mettre en place un observatoire de suivi de l'accidentologie modes actifs	Etude	Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie et communes volontaires	Ressources internes
Assurer la diffusion et la gouvernance des données	Gouvernance	Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie et communes	Ressources internes

Indicateurs d'évaluation et de suivi

- Nombre de points noirs identifiés et résorbés ;
- Évolution du nombre d'accidents impliquant les modes actifs ;
- Fréquence de mise à jour des données ;
- Part des données ouvertes et/ou publiées ;
- Taux d'utilisation de l'observatoire par les communes.

Calendrier prévisionnel

- Court terme (2026-2030) :
 - Créer une base de données mobilité intercommunale ;
 - Mettre en place un observatoire de suivi de l'accidentologie modes actifs ;
 - Assurer la diffusion et la gouvernance des données.

6. Synthèse et priorisation

Le POA mobilités permet de dégager une trajectoire pour la Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie en trois temps :

- 1^{er} temps : rééquilibrer les mobilités locales en faveur des modes actifs et partagés ;
- 2^e temps : consolider la structuration intercommunale autour de la gare de Rumilly et du réseau J'ybus ;
- 3^e temps : accompagner la mutation des comportements et la transition énergétique.

Cette hiérarchie n'est pas uniquement une affaire de calendrier, elle répond à une logique de levier : agir d'abord là où l'impact peut être rapide et visible, puis déployer des infrastructures et des services robustes, pour enfin installer une culture durable de la mobilité.

Les centralités, et notamment le cœur de Rumilly, doivent être traités en priorité.

En effet, il s'agit de lieux fréquentés au quotidien, où se concentrent commerces, équipements et services. Leur transformation est donc un levier fort en matière d'évolution des pratiques de mobilité. Ces actions sont visibles, concrètes et souvent rapides à engager, avec des coûts maîtrisés par rapport à d'autres chantiers d'infrastructures lourdes.

Cela passe par :

- la réorganisation de l'espace public au profit des piétons et des cyclistes ;
- le désengorgement du centre-ville ;
- la restructuration du stationnement ;
- le développement des aires de mobilité locale ;
- et la mise en place d'une stratégie de logistique urbaine.

La 2nde priorité doit ensuite être donnée aux mobilités actives, au déploiement progressif du covoiturage et à l'adaptation de l'offre J'ybus.

Ces actions opèrent à l'échelle du bassin de vie et constituent la colonne vertébrale du système de mobilités alternatives.

Le vélo, encore marginal dans les pratiques locales, ne deviendra une option quotidienne que si des liaisons continues, sécurisées et hiérarchisées relient entre eux les pôles générateurs de déplacement situés sur le territoire intercommunal et à proximité.

Le covoiturage, déjà identifié comme absent dans les politiques passées, doit bénéficier d'une impulsion claire : tests, services organisés, puis infrastructures d'aires dédiées.

La pérennisation du réseau J'ybus et son adaptation aux besoins futurs – avec un lien fort vers la gare de Rumilly – est également un levier déterminant pour réduire la dépendance automobile, notamment sur les liaisons vers Rumilly et le Grand Annecy.

Enfin, le renforcement de l'intermodalité et de la transition énergétique permet de consolider à plus long terme les évolutions dans l'organisation des mobilités.

L'intégration tarifaire et la billettique unifiée, bien qu'elles soient complexes à mettre en œuvre, conditionnent l'attractivité du système global en simplifiant les parcours usagers.

De la même manière, le développement de l'électromobilité et de l'autopartage contribue à une mutation plus progressive, en accompagnant la demande vers de nouveaux usages motorisés mais moins carbonés.

Le travail d'accompagnement au changement de comportement se situe aussi à ce stade : plans de mobilité employeurs et de mobilité scolaire, communication et sensibilisation, expérimentation de nouveaux services. Ces dispositifs ne produisent pas des résultats immédiats, mais ils installent une culture partagée de la mobilité durable.

Cette priorisation traduit ainsi une logique claire :

- À court terme, reconquérir les centralités et donner un avantage décisif aux mobilités actives ;
- À moyen terme, consolider les liaisons intercommunales et les réseaux structurants, en misant sur le covoiturage, le vélo et les transports collectifs ;
- À long terme, installer une mobilité intégrée, sobre en carbone et ancrée dans les pratiques quotidiennes, grâce à l'intermodalité, à l'électromobilité et à une gouvernance partagée des mobilités.

L'ensemble forme une trajectoire progressive, lisible et pragmatique, qui combine des actions visibles et rapides avec des chantiers plus lourds mais structurants, et qui répond à la fois aux besoins immédiats des habitants et aux objectifs stratégiques de transition de la Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie.

7. Annexes

7.1. Annexe 1. Synthèse relative aux indicateurs d'évaluation et de suivi des actions

Tableau 29 – Indicateurs d'évaluation et de suivi du POA-mobilités

Orientation	Action	Indicateurs d'évaluation et de suivi
1. Apaiser le cœur de Rumilly, améliorer l'accessibilité des équipements en modes actifs et définir une politique de stationnement	1.1 Réorganiser les mobilités au cœur de Rumilly au profit des modes actifs	– Niveau de fréquentation piétonne et cyclable – Nombre d'itinéraires piétons et cyclables jalonnés - Niveau de satisfaction des usagers et riverains (enquête)
	1.2 Désengorger le centre-ville	– Niveau d'occupation et de rotation du stationnement – Nombre de places de stationnement sur voirie et en ouvrage - Niveau de satisfaction des clients et riverains (enquête)
	1.3 Actionner le levier du stationnement pour réduire la place de l'automobile	– Nombre d'expérimentations menées en matière de livraison de marchandises - Niveau de satisfaction des clients et commerçants (enquête)
	1.4 Organiser et mettre en œuvre une stratégie de logistique urbaine	– Nombre d'expérimentations menées en matière de livraison de marchandises - Niveau de satisfaction des clients et commerçants (enquête)
2. Apaiser les chefs-lieux, améliorer leur accès en modes actifs, et y organiser la mobilité autour d'aires de mobilité	2.1 Renforcer la place des modes actifs dans les chefs-lieux en rééquilibrant le partage de la chaussée et sécurisant les cheminements	– Taux de réalisation des aménagement piétons et d'apaisement – Nombre d'itinéraires piétons jalonnés – Baisse du trafic de transit dans les centres-bourgs - Satisfaction des habitants et usagers (enquête)
	2.2 Organiser la mobilité dans les chefs-lieux autour d'aires de mobilité locale	– Nombre d'utilisations des bornes IRVE – Niveau d'occupation des places vélo – Taux d'occupation des aires de mobilité locale - Satisfaction des habitants et usagers (enquête)
	2.3 Mettre en œuvre le schéma directeur de covoiturage	– Nombre et montant de primes covoiturage versées

		– Taux d'occupation des aires de covoiturage – Satisfaction des habitants et usagers (enquête)
3. Proposer un maillage cyclable du territoire	3.1 Définir et adopter un schéma directeur cyclable intercommunal	– Nombre de kilomètres de linéaire cyclable à réaliser – Nombre d'habitants couverts par les aménagements cyclables prévus – Nombre de points durs et discontinuités à résorber
	3.2 Confirmer les besoins identifiés de liaisons cyclables intercommunales prioritaires	– Nombre de kilomètres de linéaire cyclable réalisés – Nombre d'aménagements cyclables réalisés conformes à la charte – Nombre de vélos comptabilisés sur les axes principaux – Part modale vélo dans les déplacements (notamment domicile-travail) – Evolution du nombre d'accidents impliquant des cyclistes – Niveau de satisfaction des usagers
	3.3 Poursuivre le développement des services vélos associés : stationnement sécurisé, signalétique, réparation	– Nombre de places de stationnement vélo réalisées – Nombre d'itinéraires cyclables jalonnés – Part modale vélo dans les déplacements (notamment domicile-travail) – Nombre de locations à l'agence J'yvélo – Niveau de satisfaction des usagers
4. Favoriser les pratiques d'intermodalité	4.1 Pérenniser l'offre J'ybus et l'adapter aux besoins à venir du territoire (itinéraires, horaires, etc.)	– Ponctualité des lignes J'ybus – Nombre de services réalisés – Taux de remplissage des véhicules – Nombre de correspondances bus-TER honorées
	4.2 Renforcer l'attractivité de la gare de Rumilly en tant que pôle de mobilité multimodal	– Taux d'occupation du stationnement vélo sécurisé – Taux de rotation du dépose-minute et des parkings de la gare
	4.3 Améliorer l'accessibilité des arrêts J'ybus	– Nombre d'arrêts J'ybus aménagés

		– Nombre d'arrêts J'ybus conformes aux normes PMR – Nombre de traversées sécurisées aux abords des arrêts J'ybus
	4.4 Développer et améliorer l'offre ferroviaire en lien avec les SERM franco-suisse et de Chambéry	– Fréquentation des liaisons TER au départ/à l'arrivée de la gare de Rumilly – Ponctualité des trains sur l'axe Annecy/Aix-les-Bains – Taux d'occupation des P+R vélo et voiture liés au ferroviaire – Niveau de satisfaction des voyageurs
	4.5 Réfléchir à une billettique et une tarification intégrée	– Nombre de nouvelles adoptions des supports Oûra / M-Ticket à l'échelle du territoire – Nombre de validations interoperables – Satisfaction des usagers par rapport à la simplicité tarifaire et l'accès aux titres
5. Accompagner le changement de comportement dans le cadre de la transition énergétique	5.1. Poursuivre le maillage du territoire en bornes de recharge pour véhicules électriques	– Nombre de points de recharge publics installés / prévus – Nombre de places de stationnement équipées en bornes IRVE
	5.2. Développer les plans de mobilité des entreprises et administrations	– Nombre de plans de mobilité employeurs mis en place ou accompagnés – Niveau de satisfaction des employeurs et salariés – Nombre d'employeurs ayant engagé la transition de leur flotte de véhicules – Nombre de véhicules thermiques remplacés par des véhicules électriques, hybrides ou GNV
	5.3 Accompagner la réalisation de plans de mobilité scolaire	– Nombre de plans de mobilité scolaire mis en place ou accompagnés – Niveau de satisfaction des familles, élèves et enseignants – Part modale des modes alternatifs à la voiture pour les trajets scolaires – Evolution du trafic automobile aux abords des établissements scolaires

5.4. Poursuivre la sensibilisation et la communication en faveur des mobilités durables	– Nombre de personnes sensibilisées dans le cadre de manifestations/animations
5.5. Favoriser le développement de l'autopartage	– Taux de réservation par véhicule en autopartage
5.6. Mettre en place un observatoire des déplacements	– Nombre de points noirs identifiés et résorbés – Évolution du nombre d'accidents impliquant les modes actifs – Fréquence de mise à jour des données – Part des données ouvertes et/ou publiées – Taux d'utilisation de l'observatoire par les communes

7.2. Annexe 2. Synthèse relative aux échéances, à la gouvernance et aux coûts

Action	Temporalité			Gouvernance					Estimation financière*
	CT (2025-2030)	MT (2030-2035)	LT (2035 et +)	EPCI	Ville de Rumilly	Autres communes	Département	Région	
1.1. Réorganiser les mobilités au cœur de Rumilly au profit des modes actifs				Partenaire	Pilotage		Partenaire	Partenaire	€
1.2. Désengorger le centre-ville				Partenaire	Pilotage		Partenaire		€€€€€
1.3. Actionner le levier du stationnement pour réduire la place de l'automobile					Pilotage		Pilotage	Partenaire	€
1.4. Organiser et mettre en œuvre une stratégie de logistique urbaine				Pilotage	Pilotage				€
2.1. Renforcer la place des modes actifs dans les chefs-lieux en rééquilibrant le partage de la chaussée et sécurisant les cheminements				Pilotage		Pilotage	Partenaire		€€
2.2. Organiser la mobilité dans les chefs-lieux autour d'aires de mobilité locale				Pilotage	Partenaire	Partenaires	Partenaire		€€€€
2.3. Mettre en œuvre le schéma directeur de covoiturage				Pilotage	Partenaire	Partenaires	Partenaire	Partenaire	€€€€
3.1.Définir et adopter un schéma directeur cyclable intercommunal				Pilotage	Partenaire	Partenaires	Partenaire	Partenaire	€
3.2. Confirmer les besoins identifiés de liaisons cyclables intercommunales prioritaires				Partenaire	Pilotage	Pilotage	Partenaire	Partenaire	€€€€€
3.3. Poursuivre le développement des services vélos associés : stationnement sécurisé, signalétique, réparation				Pilotage	Pilotage	Pilotage	Pilotage	Pilotage	€
4.1. Pérenniser l'offre J'ybus et l'adapter aux besoins à venir du territoire (itinéraires, horaires, etc.)				Pilotage	Partenaire	Partenaires		Partenaire	€€€€
4.2. Renforcer l'attractivité de la gare de Rumilly en tant que pôle de mobilité multimodal				Partenaire	Pilotage			Partenaire	€€€€
4.3. Améliorer l'accessibilité des arrêts J'ybus				Pilotage	Pilotage	Pilotage	Pilotage		€€€€€
4.4. Développer et améliorer l'offre ferroviaire en lien avec les SERM franco-suisse et de Chambéry				Pilotage	Partenaire	Partenaires		Partenaire	€€
4.5. Réfléchir à une billettique et une tarification intégrée				Pilotage				Partenaire	€€€
5.1. Poursuivre le maillage du territoire en bornes de recharge pour véhicules électriques				Pilotage	Pilotage	Pilotage			€€€€
5.2. Développer les plans de mobilité des entreprises et administrations				Pilotage					€€€€
5.3. Accompagner la réalisation des plans de mobilité scolaire				Partenaire	Pilotage	Pilotage	Pilotage	Pilotage	€€€€
5.4. Poursuivre la sensibilisation et la communication en faveur des mobilités durables				Pilotage	Pilotage	Pilotage			€€€
5.5. Favoriser le développement de l'autopartage				Pilotage	Pilotage	Pilotage			€€€€
5.6. Mettre en place un observatoire des déplacements				Pilotage	Partenaire	Partenaires	Partenaire	Partenaire	Ressources internes
*€ Moins de 50 K €€ 50 K à 250 K €€€ 250 K à 1 M €€€€ 1 M à 5 M €€€€€ plus de 5 M									

ûts

7.3. Annexe 3. Accessibilité

Contexte et rappel réglementaire

L'accessibilité constitue aujourd'hui un pilier essentiel des politiques de mobilité, guidée par une évolution progressive du cadre juridique européen et national. La directive 2001/85/CE du Parlement et du Conseil européen du 20 novembre 2001 a posé les bases techniques pour l'accessibilité des véhicules de transport collectif, afin de garantir leur utilisation par tous les usagers, y compris les personnes à mobilité réduite.

En France, la loi du 11 février 2005 a marqué un tournant majeur en affirmant le principe d'« accessibilité universelle » dans l'ensemble des espaces publics, des transports et des établissements recevant du public. Cependant, la mise en œuvre concrète de ces exigences a rapidement confronté les collectivités à des difficultés techniques et financières significatives.

L'ordonnance n° 2014-1090 du 26 septembre 2014 a alors introduit un cadre plus opérationnel. Elle redéfinit la stratégie de mise en accessibilité autour d'une logique progressive, programmée et hiérarchisée, prenant acte des réalités de terrain. Cette ordonnance vise ainsi à rendre la démarche d'accessibilité plus réaliste et soutenable dans le temps, tout en maintenant l'objectif premier : garantir l'autonomie de déplacement et l'inclusion des personnes en situation de handicap.

La loi de 2005 a instauré plusieurs documents structurants pour organiser la mise en accessibilité :

- Le **Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA)** des services de transports publics qui définit les actions à mettre en œuvre pour rendre accessibles les réseaux de transports urbains et interurbains, en intégrant l'ensemble de la chaîne de déplacement (véhicules, quais, information voyageurs, intermodalité) ;
- Le **Plan de Mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE)** qui porte sur les cheminements piétons, les traversées, le mobilier urbain et l'aménagement des espaces partagés. Le PAVE identifie les points de rupture, hiérarchise les priorités et organise la programmation des interventions ;
- Les **Agendas d'Accessibilité Programmée (Ad'AP)** pour le cadre bâti et les **Schémas Directeurs d'Accessibilité Programmée (SD'AP)** pour les transports publics introduits par l'ordonnance de 2014 : ces outils viennent prolonger et sécuriser la mise en accessibilité lorsque celle-ci ne pouvait être réalisée immédiatement. Ils permettent de planifier les travaux dans le temps, de mobiliser les moyens financiers nécessaires et de rendre compte de l'avancement auprès de l'État.

La loi encadre également l'accessibilité des Établissements Recevant du Public (ERP) et Installations Ouvertes au Public (IOP). Le décret n° 2014-1326 du 7 novembre 2014, modifiant le Code de la construction et de l'habitation, ainsi que l'arrêté du 8 décembre 2014, précisent les exigences d'accessibilité pour les ERP/IOP situés dans un cadre bâti existant.

Ces textes introduisent des adaptations réalistes, notamment en matière de cheminements extérieurs :

- continuité du cheminement depuis l'espace public jusqu'à l'entrée de l'établissement ;
- gestion des pentes, ressauts et revêtements ;
- repères visuels et podotactiles pour l'orientation ;
- largeur de passage et absence d'obstacles ;
- implantation du mobilier urbain hors des zones de circulation piétonne.

Il ne s'agit pas seulement de rendre un bâtiment accessible, mais de garantir une expérience de déplacement fluide, sans rupture, depuis la rue jusqu'aux services proposés.

A l'échelle du territoire communautaire, l'ex-Communauté de Communes du Canton de Rumilly a recruté en 2009 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 ».

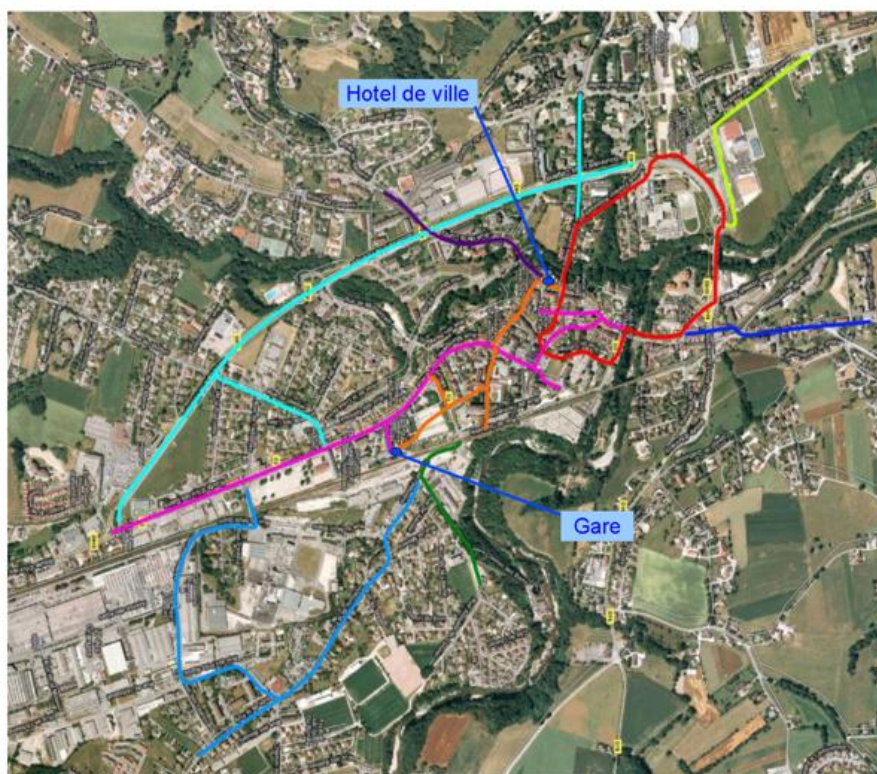
Etat des lieux de l'accessibilité du territoire

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.

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.

Diagnostic d'Accessibilité Handicapé Voirie - Ville de Rumilly



1. Boucle des trois ponts
2. Gare SNCF /Hotel de Ville
3. Sud av Gantin /Place Croisollet
4. Hotel de Ville /Salle des Fêtes
5. Pont Neuf /Grumillon
6. Monéry /Fuly
7. Zone Projet (boulevard L. Dagand)
8. Parking InterMarché /Centre de loisirs
9. Place d'Armes /Aumône

Figure 8 – 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 réduite ont été relevées dans le centre-ville. L'offre est détaillée dans le tableau ci-dessous.

Tableau 30 – 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 Albanaïs	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.

Au sein des autres communes, l'accessibilité des modes actifs aux services et commerces au sein des chefs-lieux peut également 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 mairies de 5^e catégorie.

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'Albanaïs, la salle des fêtes, l'école primaire René Darnet 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 9 – 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 10 – 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 11 – 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 tronç 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 12 – 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 13 – Clarafond (Sales), exemple d'arrêt non conforme

Le tableau ci-dessous présente l'analyse réalisée dans le cadre des visites terrain de la conformité aux normes d'accessibilité des points d'arrêts du réseau J'ybus situés sur le territoire de la Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie.

Tableau 31 – 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)

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
Charvaz	4	Sales	Non conforme	arrêt sur RD hors agglomération 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 agglomération 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	4	Marcellaz-	Conforme	
Chef-Lieu		Albanais		
Martenex	2	Rumilly	Bonne	conformité à vérifier
			accessibilité	
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
Sales Chef-Lieu	4	Sales	Non conforme	accessibilité à vérifier après travaux
Savoiroux	3	Rumilly	Non conforme	trottoirs non franchissables, largeur du trottoir insuffisante d'un côté, absence de passage piéton
Sises	2	Rumilly	Non conforme	passage piéton trop loin
Tennis	3	Rumilly	Non conforme	trottoir trop étroit d'un côté et de l'autre absence de trottoir
Vallières	5	Vallières-	Bonne	conformité à vérifier
Eglise		sur-Fier	accessibilité	
Verdun	3	Rumilly	Non conforme	trottoirs trop étroits, rebord non franchissable depuis le passage piéton pour les PMR et pente trop forte d'un côté
Vers Coppet	5	Vallières-	Non conforme	terre-pleins rendant les traversées au niveau des passages piétons impossibles, rebords des trottoirs non franchissables
		sur-Fier		
Vers le Nant	5	Vallières-	Bonne	conformité à vérifier
		sur-Fier	accessibilité	

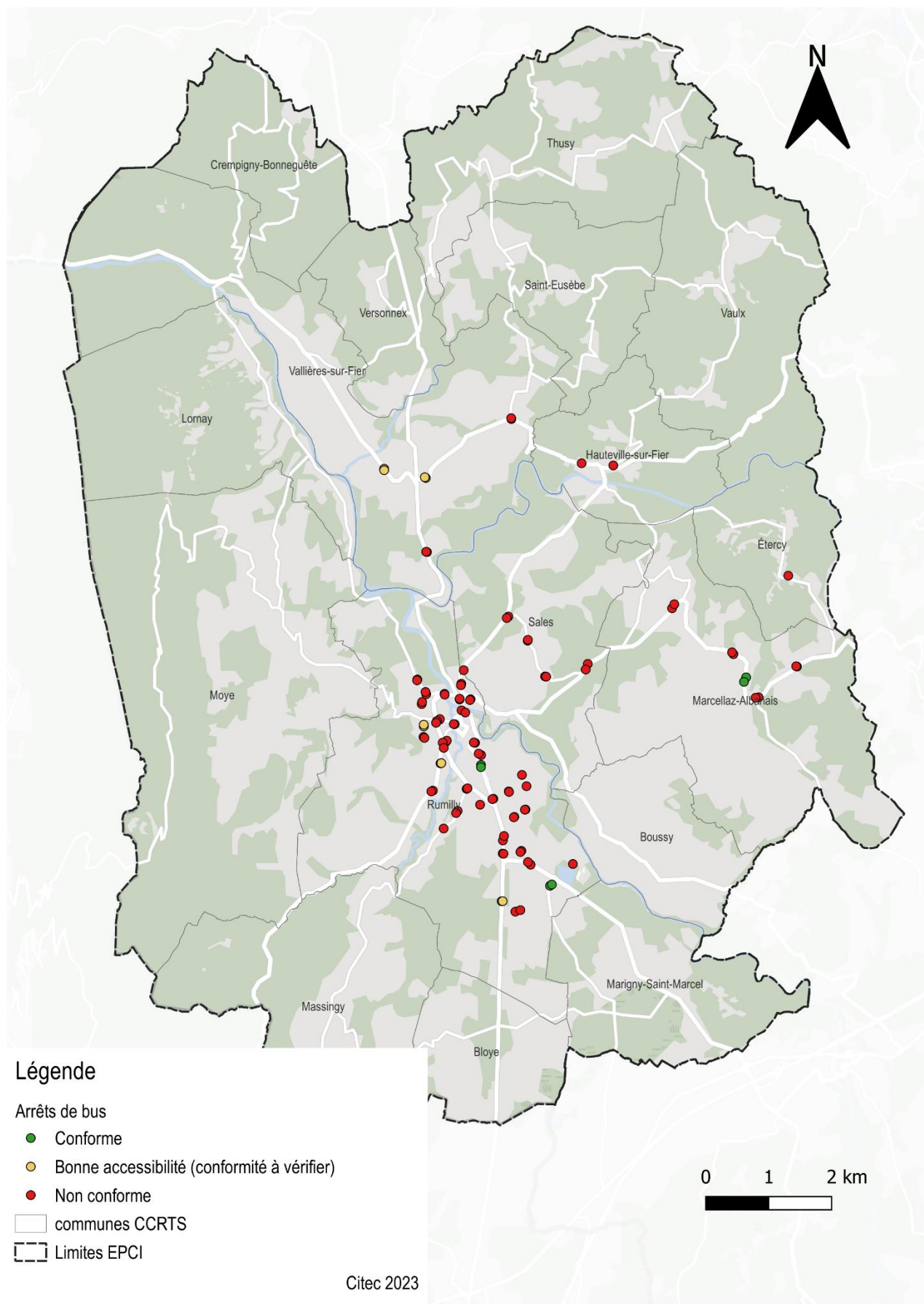


Figure 14 – Conformité des arrêts du réseau J'ybus sur la Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie



Figure 15 – Arrêts J'ybus à mettre aux normes en priorité en fonction du nombre de montées par jour

Le renforcement de l'accessibilité du territoire à travers les actions du POA Mobilité

La question de l'accessibilité constitue un axe transversal du POA Mobilités. Elle concerne aussi bien les aménagements de voirie et de cheminements modes actifs que l'organisation des transports publics, du stationnement et des services de mobilité. Les actions menées dans ce cadre visent à garantir à tous les habitants du territoire – quel que soit leur âge ou leur niveau d'autonomie – une mobilité sécurisée, continue et confortable.

Plusieurs actions définies dans le PDM sont ainsi en faveur de l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite :

■ Requalification des espaces publics et cheminements piétons :

Les actions d'apaisement du cœur de Rumilly (action 1.1) et des chefs-lieux (action 2.1) intègrent la mise en accessibilité des cheminements : sécurisation des traversées, abaissés de trottoirs, revêtements adaptés, élargissement des trottoirs dans les zones en tension, continuités piétonnes accessibles autour des principaux pôles générateurs de déplacements (écoles, commerces, pôles de santé, gare, zones d'activités).

■ Accessibilité dans les projets de stationnement :

La réorganisation du stationnement en centre-ville de Rumilly (action 1.3) intègre des exigences renforcées pour les personnes à mobilité réduite : création ou repositionnement de places PMR aux emplacements les plus pertinents (proximité des pôles générateurs de déplacements), conformité aux largeurs réglementaires,

accessibilité des cheminements depuis les places jusqu'aux trottoirs ou aux entrées de bâtiments.

■ Accessibilité au sein des aires de mobilité locale et pôle d'échanges de la gare :

Le développement des aires de mobilité locale (action 2.2) s'accompagne de cheminements accessibles depuis les arrêts de bus et vers les espaces de stationnement et services de proximité.

La gare de Rumilly reste un point d'attention particulier (action 4.2), avec un enjeu fort de continuité de l'accessibilité intermodale, notamment pour les personnes à mobilité réduite.

■ Accessibilité des arrêts de transport public :

Le POA Mobilités prévoit la mise en accessibilité progressive des arrêts J'ybus (action 4.3) en priorisant les arrêts situés dans les centralités et à proximité des pôles générateurs de déplacements, ainsi que l'adaptation de la signalétique et des cheminements d'accès. L'objectif est d'améliorer l'accès aux services du quotidien pour les personnes dépendant des transports collectifs dans leurs déplacements.

■ Sécurité routière et observatoire des accidents impliquant les modes actifs :

La création d'un observatoire des déplacements (action 5.6) inclut un volet spécifique de suivi des accidents touchant les piétons, les cyclistes et les personnes en situation de handicap. Cette démarche permettra d'identifier les secteurs à risque pour les usagers les plus vulnérables, de prioriser les aménagements correctifs (traversées, éclairage, visibilité) et d'améliorer la sécurité des cheminements vers les équipements publics.

7.4. Annexe 4. Modalités de financement

Page suivante

Actions		Maitre d'ouvrage	Montant actions		Court terme (2025 - 2030)			Moyen terme (2030 - 2035)			Long terme (après 2025)		Source de financement	Taux de subvention	Montant éligible à la subvention
			Inv.	Fct	Inv.	Reste à charge (après subventions)	Fct.	Inv.	Reste à charge (après subventions)	Fct.	Inv.	Fct.			
1.1	Réorganiser les mobilités au cœur de Rumilly au profit des modes actifs	Ville de Rumilly	Selon SDMA Ville Rumilly										Action Cœur de ville 2 Fonds vert		
1.2	Désengorger le centre-ville	Aménagement du giratoire en entrée Sud de Rumilly	Ville de Rumilly	6M €									Département Haute-Savoie		
		Requalification de l'entrée Nord de Rumilly	Ville de Rumilly	Chiffrage ville Rumilly									Département Haute-Savoie		
		Sécurisation du carrefour route d'Aix-les-Bains / rue de Madrid	Ville de Rumilly	Chiffrage ville Rumilly									Département Haute-Savoie		
		Requalification et apaisement de l'axe Gantin-Annexion	Ville de Rumilly	1M €											
1.3	Actionner le levier du stationnement pour réduire la place de l'automobile	Réalisation d'une étude de stationnement	Ville de Rumilly	25K €											
		Mise en œuvre de la nouvelle politique de stationnement	Ville de Rumilly	A définir											
1.4	Organiser et mettre en œuvre une stratégie de logistique urbaine	Elaboration d'un schéma de logistique urbaine	CC Rumilly Terre de Savoie	50K €				50K €	20K €				INTERLUD	60%	
		Mise en œuvre du schéma de logistique urbaine	CC Rumilly Terre de Savoie	A définir											

Actions		Maitre d'ouvrage	Montant actions		Court terme (2025 - 2030)			Moyen terme (2030 - 2035)			Long terme (après 2025)		Source de financement	Taux de subvention	Montant éligible à la subvention
			Inv.	Fct	Inv.	Reste à charge (après subventions)	Fct.	Inv.	Reste à charge (après subventions)	Fct.	Inv.	Fct.			
2.1	Renforcer la place des modes actifs dans les chefs-lieux en rééquilibrant le partage de la chaussée et sécurisant les cheminements	Elaboration d'une étude d'apaisement de la circulation dans les centre-bourgs à l'échelle intercommunale	CC Rumilly Terre de Savoie	50K €					50K €	50K€			Département Haute-Savoie		
		Traitement des carrefours accidentogènes et des franchissements de passages à niveau	CC Rumilly Terre de Savoie	A définir											
		Amélioration du confort piéton des espaces urbains	Communes										Département Haute-Savoie		
		Elaborer une signalétique favorisant les déplacements à pied	Communes	30K €											
		Mettre en place une signalétique favorisant les déplacements à pied	Communes	A définir											
2.2	Organiser la mobilité dans les chefs-lieux autour d'aires de mobilité locale	Définition et hiérarchisation des aires de mobilité locale	CC Rumilly Terre de Savoie	50K €		50K €	10K €						Programme Interreg ALCOTRA SMART	80%	80K €
		Aménagement et équipement d'aires de mobilité sur les communes volontaires	CC Rumilly Terre de Savoie	500K €		500K €	500K €								
		Déploiement des aires de mobilité locale sur l'ensemble du territoire	CC Rumilly Terre de Savoie	700K €					700K €	700K €					
2.3	Mettre en œuvre le schéma directeur de covoiturage	Expérimentation du service de covoiturage organisé	CC Rumilly Terre de Savoie		300K €/an			300K €/an					Programme Interreg ALCOTRA SMART	80%	115K €
		"Pérennisation du service de covoiturage organisé - Exploitation de service"	CC Rumilly Terre de Savoie		200K €/an			200K €/an							
		Réalisation d'aires de covoiturage et équipements	CC Rumilly Terre de Savoie	800K €		800K €	800K €								

Actions		Maitre d'ouvrage	Montant actions		Court terme (2025 - 2030)			Moyen terme (2030 - 2035)			Long terme (après 2025)		Source de financement	Taux de subvention	Montant éligible à la subvention
			Inv.	Fct	Inv.	Reste à charge (après subventions)	Fct.	Inv.	Reste à charge (après subventions)	Fct.	Inv.	Fct.			
3.1	Définir et adopter un schéma directeur cyclable intercommunal	CC Rumilly Terre de Savoie	50K€		50K €	25K €							ADEME (programme AVELO)	50%	25K€
3.2	Confirmer les besoins identifiés de liaisons cyclables intercommunales prioritaires	CC Rumilly Terre de Savoie (50%) Département de Haute Savoie (50%)	20M €		6,666 M €	3,333M €		6,666M €			6,666M €		Département Haute Savoie Etat (Fonds Mobilité Actives)	50%	
3.3	Améliorer et compléter l'offre de stationnement vélo en centre-ville de Rumilly	CC Rumilly Terre de Savoie	Selon mise en œuvre actions SDMA Ville Rumilly												
	Définir un plan de déploiement du stationnement vélo	CC Rumilly Terre de Savoie	20K €		20K €	20K €							ADEME (programme AVELO)		
	Mettre en œuvre un plan de déploiement du stationnement vélo	CC Rumilly Terre de Savoie	A définir										Département Haute-Savoie		
	Poursuivre le développement de l'agence J'yvélo et ses services	CC Rumilly Terre de Savoie	A définir												
	Elaborer le plan de jalonnement cyclable	CC Rumilly Terre de Savoie	30 000 €		30 000 €	30 000 €							ADEME (programme AVELO)		
	Mettre en œuvre le plan de jalonnement cyclable	CC Rumilly Terre de Savoie	A définir												

Actions			Maitre d'ouvrage	Montant actions		Court terme (2025 - 2030)			Moyen terme (2030 - 2035)			Long terme (après 2025)		Source de financement	Taux de subvention	Montant éligible à la subvention
				Inv.	Fct	Inv.	Reste à charge (après subventions)	Fct.	Inv.	Reste à charge (après subventions)	Fct.	Inv.	Fct.			
4.1	Pérenniser l'offre J'ybus et l'adapter aux besoins à venir du territoire	Mettre en service la ligne interurbaine 6 entre Rumilly et Annecy via Marigny-Saint-Marcel	CC Rumilly Terre de Savoie		250K €/an			250K €/an						Grand Annecy / Région AURA		
		Renouveler la flotte de bus pour augmenter la capacité des véhicules	CC Rumilly Terre de Savoie	1 71M €		1,1M €	1,1M €									
		Alimenter les tableaux de bord de l'usage du réseau et du profil des usagers	CC Rumilly Terre de Savoie		Budget interne CC											
		Déployer le système billettique Oûra à l'échelle du territoire intercommunal	CC Rumilly Terre de Savoie	200K €		200K €	100K €							Fonds vert	50%	100K €
4.2	Renforcer l'attractivité de la gare de Rumilly en tant que pôle de mobilité multimodal	Réaménager la façade Est	Ville de Rumilly	1M €		50K €	10K €							CC Rumilly Terre de Savoie / Région AURA		
		Créer un parvis multimodal attractif	Ville de Rumilly	1M €										CC Rumilly Terre de Savoie / Région AURA		
		Améliorer les connexions piétonnes avec la gare	Ville de Rumilly	500K €		500K €	500K €							CC Rumilly Terre de Savoie / Région AURA		
4.3	Améliorer l'accessibilité des arrêts J'ybus	Elaborer un schéma directeur d'accessibilité programmé (Sd'Ap) du réseau J'ybus	CC Rumilly Terre de Savoie Département Haute-Savoie	50K €		50K €	50K €									
		Sécuriser les traversées et apaiser les abords des arrêts des lignes J'ybus (100 arrêts)	Communes Département Haute Savoie	5M €												
		Proposer des arrêts J'ybus accessibles et confortables en période estivale et hivernale (100 arrêts)	CC Rumilly Terre de Savoie Département Haute Savoie	2.5M €		1.25M €	1.25M €		1.25M €	1.25M €						

Actions			Maitre d'ouvrage	Montant actions		Court terme (2025 - 2030)			Moyen terme (2030 - 2035)			Long terme (après 2025)		Source de financement	Taux de subvention	Montant éligible à la subvention
				Inv.	Fct	Inv.	Reste à charge (après subventions)	Fct.	Inv.	Reste à charge (après subventions)	Fct.	Inv.	Fct.			
4.4 Développer et améliorer l'offre ferroviaire en lien avec les SERM franco-suisse et de Chambéry	Étudier l'opportunité et la faisabilité de la réouverture de la halte de Marcellaz-Hauteville	CC Rumilly Terre de Savoie	100K €			100K €	0 €							SERM	100%	
	Porter un plaidoyer interterritorial pour le déploiement d'un RER métropolitain Rumilly–Groisy	CC Rumilly Terre de Savoie			Budget interne CC											
	Rester en veille sur les opportunités d'amélioration de l'offre ferroviaire en lien avec le SERM de Chambéry	CC Rumilly Terre de Savoie			Budget interne CC											
4.5 Réfléchir à une billettique et une tarification intégrée	Engager une réflexion avec les partenaires sur une billettique unifiée (SERM, réseaux Sibra et Cars Région)	CC Rumilly Terre de Savoie	50K €			50K €	50K €							SERM	100%	
	Favoriser la tarification zonale ou interopérable dans une logique de « mobilité continue » (transports collectifs, vélo et autopartage)	CC Rumilly Terre de Savoie			Perte de recettes à définir											

Actions			Maitre d'ouvrage	Montant actions		Court terme (2025 - 2030)			Moyen terme (2030 - 2035)			Long terme (après 2025)		Source de financement	Taux de subvention	Montant éligible à la subvention
				Inv.	Fct	Inv.	Reste à charge (après subventions)	Fct.	Inv.	Reste à charge (après subventions)	Fct.	Inv.	Fct.			
5.1	Poursuivre le maillage du territoire en bornes de recharge pour véhicules électriques	Suivre dans le cadre du PLUi-HM les obligations réglementaires s'appliquant pour les bâtiments	CC Rumilly Terre de Savoie		Budget interne CC				50K €	50K€				Département Haute-Savoie		
		Identifier les besoins par secteur IRIS (en lien avec le SDIRVE Haute-Savoie du SYANE)	SYANE	15K €												
		Déployer des bornes dans les lieux stratégiques	SYANE	1M €										Département Haute-Savoie		
5.2	Développer les plans de mobilité des entreprises et administrations		CC Rumilly Terre de Savoie	130K €		60K €	12K €		70K €	70K €				Programme Interreg ALCOTRA SMART	80%	60K €
5.3	Accompagner la réalisation de plans de mobilité scolaire		CC Rumilly Terre de Savoie	100K €		50K €	50K €		50K €	50K €						
5.4	Poursuivre la sensibilisation et la communication en faveur des mobilités durables		CC Rumilly Terre de Savoie		150K €	150K €	94K €							Programme Interreg ALCOTRA SMART	80%	70K €
5.5	Favoriser le développement de l'autopartage	Élaborer une stratégie de développement de l'offre d'autopartage	CC Rumilly Terre de Savoie	5K €		0 €								Programme Interreg ALCOTRA SMART	80%	80K €
		Expérimenter 3-4 stations Citiz supplémentaires sur des sites stratégiques	CC Rumilly Terre de Savoie	50K €		25K €	25K €		25K €	25K €						
		Évaluer, pérenniser et déployer le service à l'échelle du Grand Territoire	CC Rumilly Terre de Savoie	25K €		12,5K €	12,5K€		12,5K €	12,5K €						
5.6	Mettre en place un observatoire des déplacements		CC Rumilly Terre de Savoie		Budget interne CC											
			TOTAL	42,17M €												
			dont CC Rumilly Terre de Savoie	22,605M €		11,164M €	7,461M €		8,874M€			6,666M €				