

BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE TANGO D'ANNEMASSE AGGLO

Pièce E2 – Présentation générale du contexte

SOMMAIRE

1.	Description du contexte urbain et socio-économique	3
1.1.	Tissu urbain et occupation du sol	3
1.2.	Pôles et activités générateurs de déplacements	3
1.3.	Population	3
1.3.1.	Eléments démographiques	3
1.3.2.	Tranches d'âges	4
1.3.3.	Densité de population	4
1.3.4.	Parc de logements	4
1.3.5.	Perspectives d'évolution	5
1.4.	Emploi et perspectives d'évolution	7
1.4.1.	Emploi	7
1.4.2.	Population active et taux d'activité	7
1.4.3.	Secteurs d'activités	7
1.4.4.	Perspectives d'évolution	8
1.5.	Déplacements	8
1.5.1.	Mobilité importante et largement liée à l'activité de l'agglomération	8
1.5.2.	Un « effet frontière » encore marqué dans les déplacements	10
1.6.	Projets urbains	11
2.	Transports collectifs	13
2.1.	Transports collectifs urbains	13
2.1.1.	Mise en œuvre du PDU	13
2.1.2.	Réseau	14
2.2.	Autres transports collectifs	17
2.2.1.	Réseau ferroviaire	17
2.2.2.	Transport inter-urbain	17
2.2.3.	Projets de transports collectifs	18
3.	Déplacements piétons et réseau cyclable	19
4.	Réseau routier	21
4.1.	Le réseau autoroutier et routier	21
4.2.	Convois exceptionnels	22
4.3.	Projets routiers	22

1. DESCRIPTION DU CONTEXTE URBAIN ET SOCIO-ECONOMIQUE

1.1. Tissu urbain et occupation du sol

L'aire d'étude s'inscrit depuis l'avenue du général de Gaulle, au droit du lycée J. Monnet, à Annemasse, jusqu'à la zone industrielle de Ville-la-Grand, au droit du giratoire Altéa.

Elle traverse différents secteurs aux enjeux et fonctionnalités diverses :

- Le lycée J. Monnet, point de départ du tracé au Sud de l'agglomération : secteur d'accroche aux axes routiers principaux que sont la RD1205 et l'avenue de l'Europe, et regroupant des équipements éducatifs, sportifs et médicaux est propice à l'aménagement du futur P+R.
- Le quartier du Perrier à vocation collective et sociale accueille une forte densité de population et regroupe de forts enjeux de rénovation urbaine (Projets ANRU).
- Le secteur de la future avenue L. Aubrac, préservé de l'urbanisation depuis plus de 30 ans pour accueillir un futur axe de liaison inter-quartiers, permettra de relier le tramway et le BHNS à proximité du lycée des Glières.
- Les quartiers situés entre la maison des sports et le collège M. Servet situés à proximité du cœur de ville, s'articulent en liaison entre l'hyper-centre et les zones décrites précédemment.
- L'hyper-centre d'Annemasse de la place de la Libération à la gare et aux quartiers ouest de Ville-la-Grand. Ce secteur ancien et historique regroupe des espaces construits ou en mutation urbaine où s'associent, logements, bâtiments publics, commerces, pôles d'échanges.
- L'hyper-centre de Ville-la-Grand et ses zones pavillonnaires périphériques regroupent également de multiples activités associées à la vie urbaine.
- La zone d'activité industrielle et commerciale de Ville-la-Grand où sont implantées les principales entreprises industrielles de l'agglomération, les commerces de grande distribution et où un potentiel de développement s'affiche au niveau du techno-site d'Altéa.

1.2. Pôles et activités générateurs de déplacements

La partie Sud de l'aire d'étude comprenant le quartier du Perrier est résidentielle et marquée par de nombreux équipements scolaires (lycée J. Monnet, lycée des Glières, collège M.Servet, etc.) mais aussi des équipements sportifs (gymnases, etc.).

Le centre-ville d'Annemasse et le centre-ville de Ville-la-Grand concentrent des activités tertiaires de types commerces, administrations, services, avec notamment le quartier de la gare d'Annemasse (pôle d'échanges multimodal).

Enfin, le Nord-est de la zone d'étude est occupé par la zone industrielle de Ville-la-Grand qui accueille à la fois des activités industrielles, commerciales et artisanales.

1.3. Population

1.3.1. Eléments démographiques

La zone d'étude s'inscrit sur les communes d'Annemasse, Vetraz-Monthoux et de Ville-la-Grand qui appartiennent à la Communauté d'agglomération d'Annemasse – Les Voirons.

Au 1^{er} janvier 2009, la population de la communauté d'agglomération annemassienne s'élève à 80 280 habitants.

■ Population d'Annemasse

	1968	1975	1982	1990	1999	2006
Population	17 166	23 384	26 204	27 669	27 238	28 572
Densité moyenne (hab/km²)	3 447,0	4 695,6	5 261,8	5 556,0	5 469,5	5 737,4

Source : INSEE, RP 1968 à 1990 dénombrements – RP 1999 et RP 2006 exploitations principales

La commune d'Annemasse comptabilise, en 2006, 28 572 habitants. A noter que la dernière estimation de l'INSEE de 2009 indique une population de 31 910 habitants C'est la commune la plus peuplée de l'agglomération.

Si la population d'Annemasse a augmenté sur la dernière période 1999-2006 (+7%), elle a connu une évolution démographique négative sur la période précédente (1990-1999) en raison d'un solde migratoire déficitaire. Depuis, le mouvement s'est inversé avec d'une part le maintien d'un solde naturel positif et d'autre part l'accueil de nouveaux résidents.

■ Population de Vetraz-Monthoux

	1968	1975	1982	1990	1999	2006
Population	2 231	2 908	3 413	4 311	5 300	6 141
Densité moyenne (hab/km²)	313,8	409,0	480,0	606,3	745,4	863,7

Source : INSEE, RP 1968 à 1990 dénombrements – RP 1999 et RP 2006 exploitations principales

La population de Vetraz-Monthoux en 2006 est de 6 141 habitants. Selon les estimations de l'INSEE, en 2009 la population s'élève à 6 774 habitants.

La commune connaît une croissance démographique importante, de l'ordre de + 20 % environ, depuis les années 75.

■ Population de Ville-la-Grand

	1968	1975	1982	1990	1999	2006
Population	4 475	4 778	4 723	6 469	6 983	6 955
Densité moyenne (hab/km²)	996,7	1 064,1	1 051,9	1 440,8	1 555,2	1 549,0

Source : INSEE, RP 1968 à 1990 dénombrements – RP 1999 et RP 2006 exploitations principales

La commune de Ville-la-Grand comprend 6 955 habitants en 2006. En 2009, selon les dernières estimations de l'INSEE, elle atteint 7 801 habitants.

Elle connaît depuis plus de 30 ans une croissance démographique importante qui s'accélère entre 1982 et 1990 et qui ralentit ensuite. Ce ralentissement est dû à une forte baisse du solde migratoire.

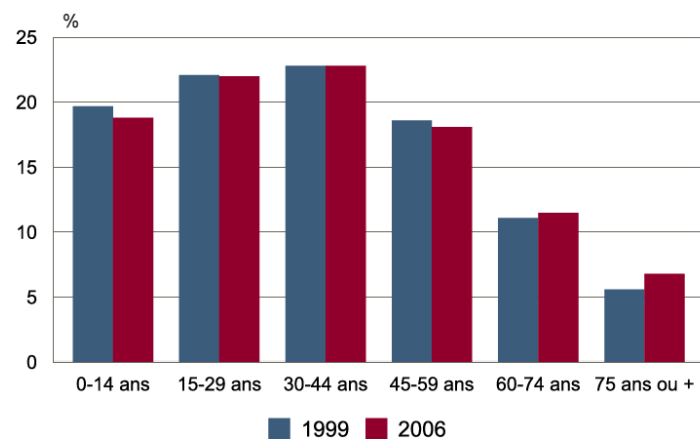
Ce ralentissement de la croissance démographique est identique à l'évolution démographique des communes de la première couronne de l'agglomération annemassienne.

Toutefois, les nombreuses constructions en cours peuvent laisser penser à une reprise de la croissance démographique.

1.3.2. Tranches d'âges

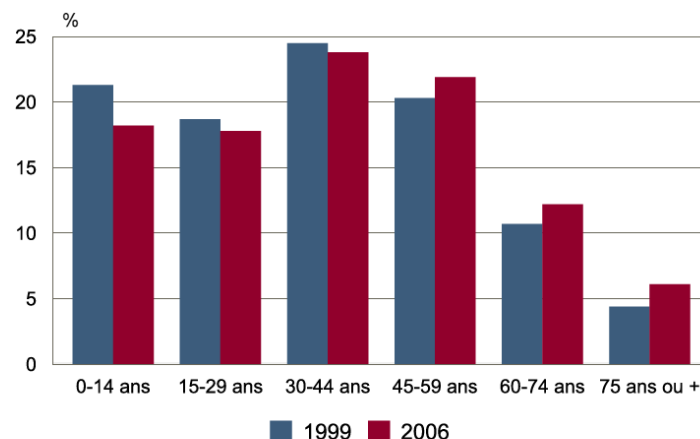
La répartition des tranches d'âges de la population en 2006 sur les communes d'Annemasse, Ville-la-Grand et Vetraz-Monthoux est à peu près équivalente et équilibrée, environ 20 % pour chaque catégorie d'âges : les 0-14 ans, les 15-29 ans, les 30-44 ans, les 45-59 ans et les plus de 60 ans.

Tranches d'âges à Annemasse



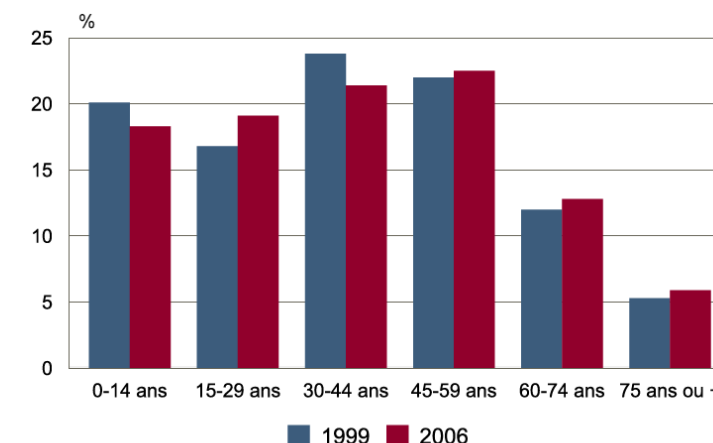
Sources : Insee, RP1999 et RP2006 exploitations principales.

Tranches d'âges à Ville-la-Grand



Sources : Insee, RP1999 et RP2006 exploitations principales.

Tranches d'âges à Vetraz-Monthoux



Sources : Insee, RP1999 et RP2006 exploitations principales.

On constate que la tranche des 75 ans ou + a augmenté d'environ 2 % entre 1999 et 2006 et que globalement, la population vieillit. Le constat est le même au niveau de l'agglomération.

1.3.3. Densité de population

La densité de population varie en fonction du caractère urbain, périurbain ou rural de la commune considérée.

La commune d'Annemasse, avec une superficie de 5 km² environ, est caractérisée par une très forte densité de population : 5 737 hab. /km².

La commune de Ville-la-Grand quant à elle, est marquée par une densité forte de population avec 1 549 hab. /km².

Enfin, la densité de population sur la commune de Vetraz-Monthoux peut être considérée comme moyenne avec 864 hab. /km².

1.3.4. Parc de logements

Le parc de logements sur la communauté d'agglomération annemassienne a augmenté d'environ 8 % entre 1999 et 2006.

La commune d'Annemasse a vu son parc augmenter de 6,4 %, et à Ville-la-Grand, le parc a crû de 5,1 %. A Vetraz-Monthoux, le nombre de logements a augmenté de 32,5 %.

■ **Catégories et types de logements à Annemasse**

	2006	%	1999	%
Ensemble	14 871	100,0	13 977	100,0
Résidences principales	13 583	91,3	12 258	87,7
Résidences secondaires et logements occasionnels	316	2,1	409	2,9
Logements vacants	971	6,5	1 310	9,4
Maisons	1 145	7,7	1 046	7,5
Appartements	13 578	91,3	12 664	90,6

Source : INSEE, RP 1999 et RP 2006 exploitations principales

Le parc de logements à Annemasse est caractérisé en grande majorité par des résidences principales (91 %). Ce parc est essentiellement composé de logements collectifs (91 %).

■ **Catégories et types de logements à Ville-la-Grand**

	2006	%	1999	%
Ensemble	3 308	100,0	3 145	100,0
Résidences principales	3 121	94,3	2 881	91,6
Résidences secondaires et logements occasionnels	79	2,4	73	2,3
Logements vacants	108	3,3	191	6,1
Maisons	1 365	41,3	1 298	41,3
Appartements	1 913	57,8	1 773	56,4

Source : INSEE, RP 1999 et RP 2006 exploitations principales

A Ville-la-Grand, les logements sont également principalement constitués de résidences principales (94 %). En revanche, la part de logements individuels est plus importante puisqu'elle représente 41 % des logements.

■ **Catégories et types de logements à Vetraz-Monthoux**

	2006	%	1999	%
Ensemble	2 823	100,0	2 131	100,0
Résidences principales	2 528	89,5	1 970	92,4
Résidences secondaires et logements occasionnels	96	3,4	83	3,9
Logements vacants	199	7,1	78	3,7
Maisons	1 676	59,4	1 477	69,3
Appartements	1 134	40,2	603	28,3

Sources : Insee, RP1999 et RP2006 exploitations principales.

Les logements de Vetraz-Monthoux sont majoritairement des résidences principales (90 %).

Contrairement aux deux autres communes, la part de logements individuels est plus importante que la part de logements collectifs (59 % contre 40 %).

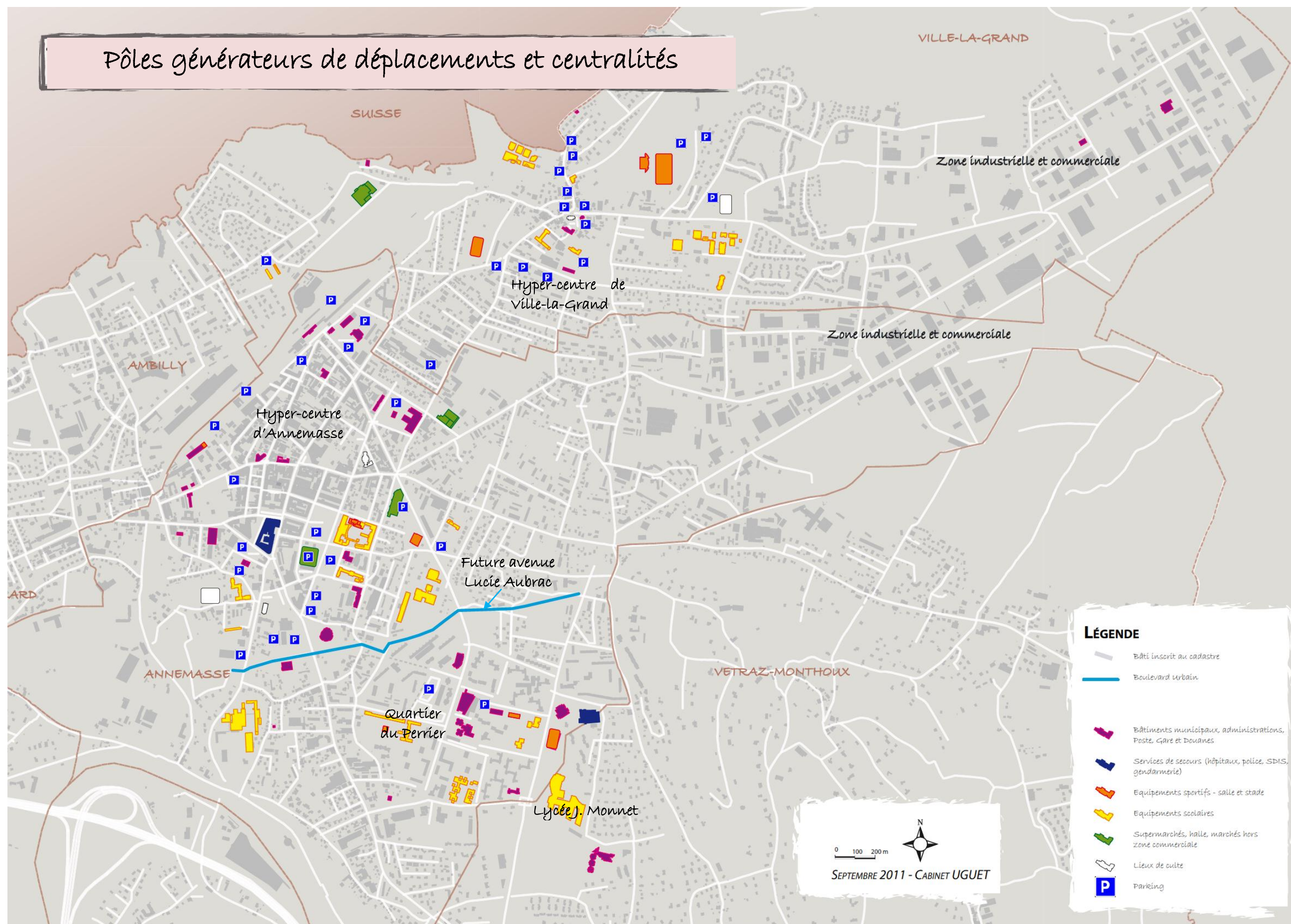
1.3.5. Perspectives d’évolution

En 2030, la population en Rhône-Alpes serait de 6,6 millions d’habitants, et le département de Haute-Savoie en comptabiliserait 882 435.

Un vieillissement de la population est attendu en 2030. Ainsi la part des plus de 60 ans en Haute-Savoie passerait de 20,4 % en 2010 à 28,2 % en 2030.

L’agglomération transfrontalière franco-genevoise constitue un bassin de près de 800 000 habitants et connaît une très forte dynamique démographique (+ 1 % par an depuis 20 ans).

Avec 74 000 habitants en 2006, l’agglomération d’Annemasse est le deuxième pôle urbain. 20 000 habitants supplémentaires sont attendus d’ici 2030.



1.4. Emploi et perspectives d’évolution

1.4.1. Emploi

	Annemasse Agglo		Annemasse		Ville-la-Grand		Vetraz-Monthoux	
	1999	2006	1999	2006	1999	2006	1999	2006
Nombre d'emplois dans la zone	24 164	27 406	12 596	13 632	3 367	4 098	1 582	1 698
Actifs ayant un emploi résidant dans la zone	29 936	34 268	11 656	12 760	3 140	3 371	2 403	2 281
Indicateur de concentration d'emploi	80,7	80	108,1	106,8	107,2	121,6	65,8	58,9
Taux d'activité parmi les 15 ans ou + en %	62,6	64	62,8	64,3	63,5	65,3	61	61,9

Source : INSEE, RP1999 et RP2006 exploitations principales lieu de résidence et lieu de travail
L'indicateur de concentration d'emploi est égal au nombre d'emplois dans la zone pour 100 actifs ayant un emploi résidant dans la zone.

Le nombre d’emplois a augmenté sur la communauté d’agglomération d’Annemasse entre 1999 et 2006, et notamment sur les communes d’Annemasse (+8.2 %), de Vetraz-Monthoux (+7,3 %) et de Ville-la-Grand (+ 21,7%).

1.4.2. Population active et taux d’activité

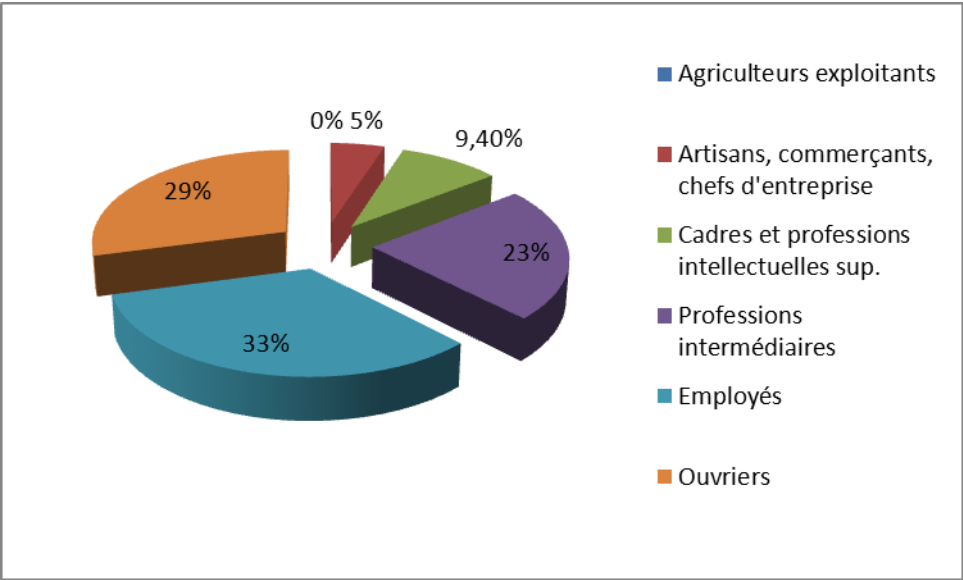
	Actifs en 1999	% d'actifs occupés en 1999	Actifs en 2006	% d'actifs occupés en 2006
Annemasse	13 681	63,30%	14 857	65,70%
Ville-la-Grand	3 489	70,60%	3 697	66,40%
Vetraz-Monthoux	2 580	72,30%	3 095	73,50%
Annemasse Agglo	34 280	64,20%	38 528	67,20%

En 2006, le pourcentage d’actifs occupés pour les communes d’Annemasse et de Ville-la-Grand est légèrement inférieur à la moyenne de l’agglomération annemassienne, mais bien supérieur pour la commune de Vetraz-Monthoux.

Entre 1999 et 2006, ce pourcentage a augmenté au niveau de l’agglomération d’Annemasse et sur les communes d’Annemasse et Vetraz-Monthoux, mais a en revanche diminué sur la commune de Ville-la-Grand.

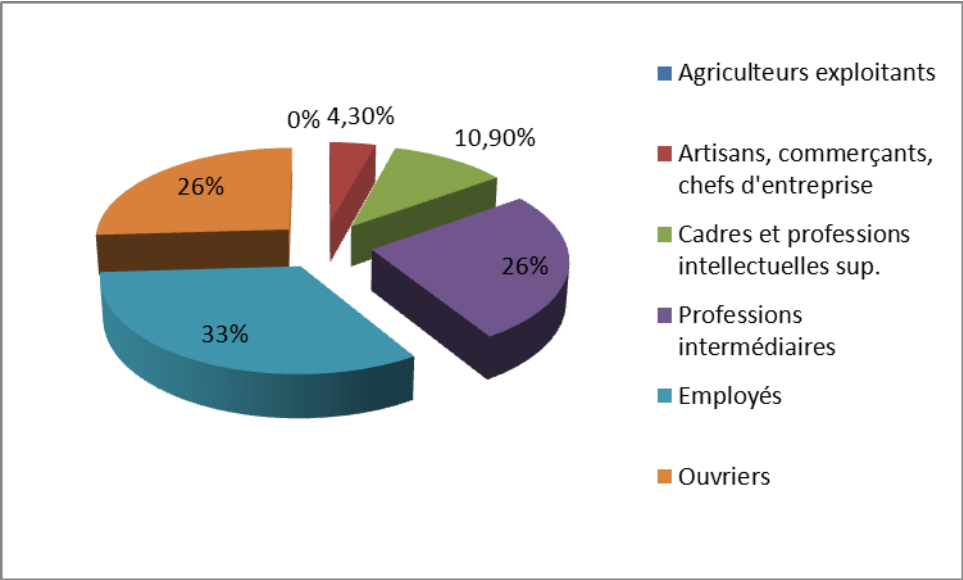
1.4.3. Secteurs d’activités

Population active selon la catégorie socio-professionnelle à Annemasse en 2006



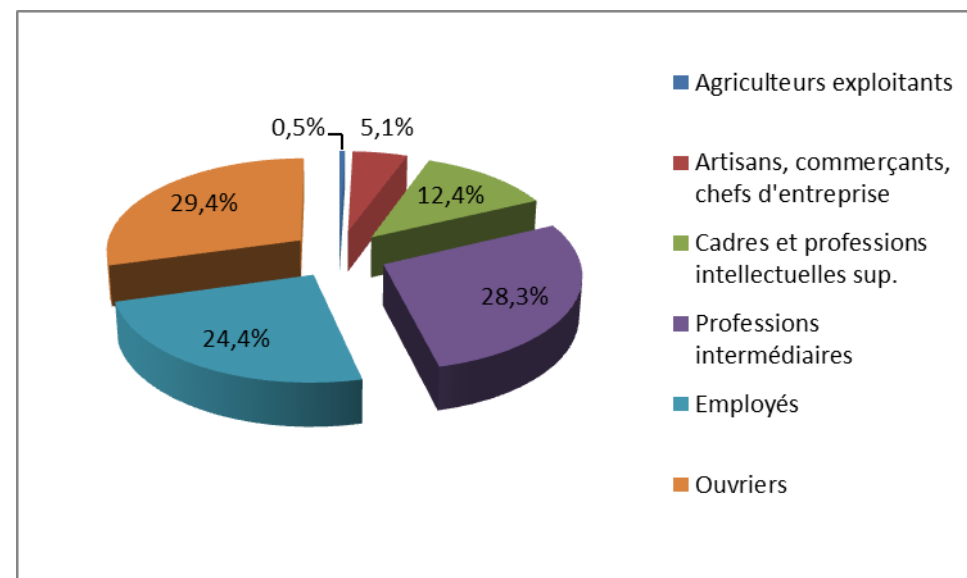
Source : Insee, RP1999 et RP2006 exploitations complémentaires

Population active selon la catégorie socio-professionnelle à Ville-la-Grand en 2006



Source : Insee, RP1999 et RP2006 exploitations complémentaires

Population active selon la catégorie socio-professionnelle à Vetraz-Monthoux en 2006



Source : Insee, RP1999 et RP2006 exploitations complémentaires

La répartition de la population active selon la catégorie socio-professionnelle est sensiblement la même à Annemasse et à Ville-la-Grand : il n'y a pas d'agriculteurs sur les deux communes ; les employés représentent environ un tiers de la population active ; un quart de la population active appartient à la catégorie professions intermédiaires et environ 10 % appartient à la catégorie cadres et professions intellectuelles supérieures. Enfin les artisans représentent 5 % de la population active, et les ouvriers un peu plus d'un quart.

Ces répartitions se retrouvent également au niveau de l'agglomération annemassienne.

En revanche, à Vetraz-Monthoux, cette répartition est quelque peu différente : la part des employés y est plus faible (un quart) alors que celle des ouvriers et des cadres et professions intellectuelles supérieures est plus importante (29,4 % et 12,4 %). En outre, les agriculteurs représentent 0,5 % de la population active.

1.4.4. Perspectives d'évolution

A l'échelle de l'agglomération franco-valdo-genevoise, l'une des orientations à l'horizon 2030 est notamment d'assurer un développement équilibré, pour accueillir 100 000 emplois supplémentaires.

A l'échelle du périmètre d'aménagement coordonné d'agglomération (PACA) Genève - Eaux Vives - Annemasse, environ 13 000 emplois sont attendus à l'horizon 2030.

1.5. Déplacements

1.5.1. Mobilité importante et largement liée à l'activité de l'agglomération

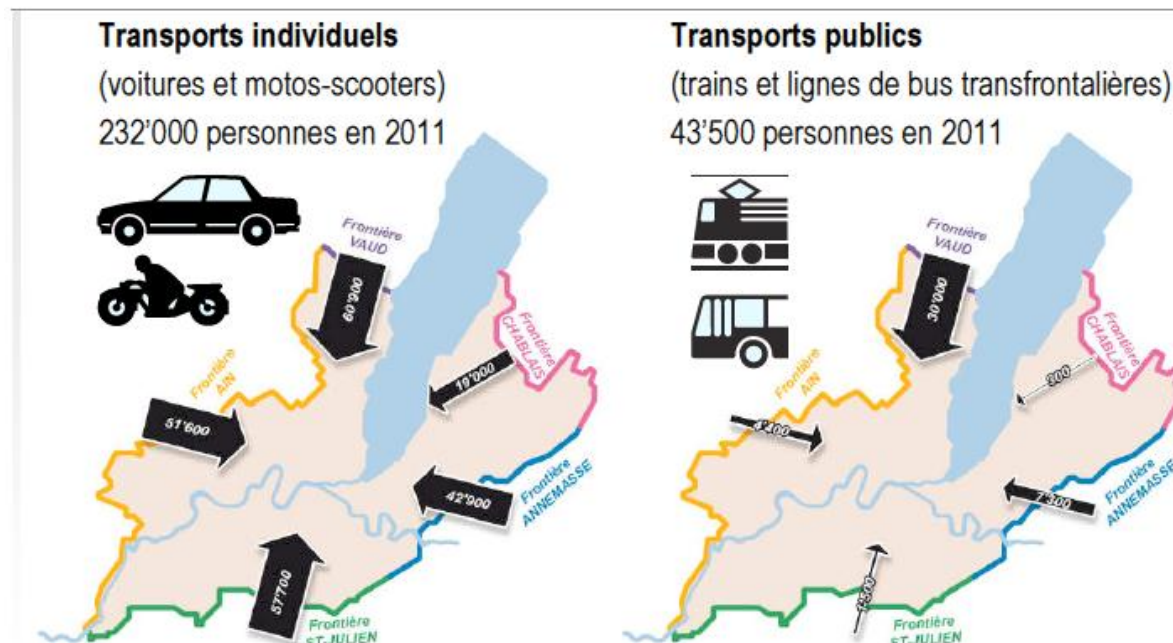
Des déplacements nombreux et une mobilité en hausse

En 2011, 550 000 déplacements par jour ouvrable sont comptabilisés à la frontière du canton de Genève (entrée+sortie), tous modes confondus.

Sur l'ensemble de la journée, 55 % de ces déplacements sont pendulaires (domicile-travail et travail-domicile).

En période de pointe du matin (06h30-09h30), le taux de pendulaires est de 85 %.

Déplacements entrants: comparaison par moyen de transport



Source : Enquête 2011 sur les flux de déplacements frontière franco-valdo-genevoise

Entre 2002 et 2011, les franchissements des frontières cantonales, toutes formes de mobilité confondues, ont progressé de 20 %.

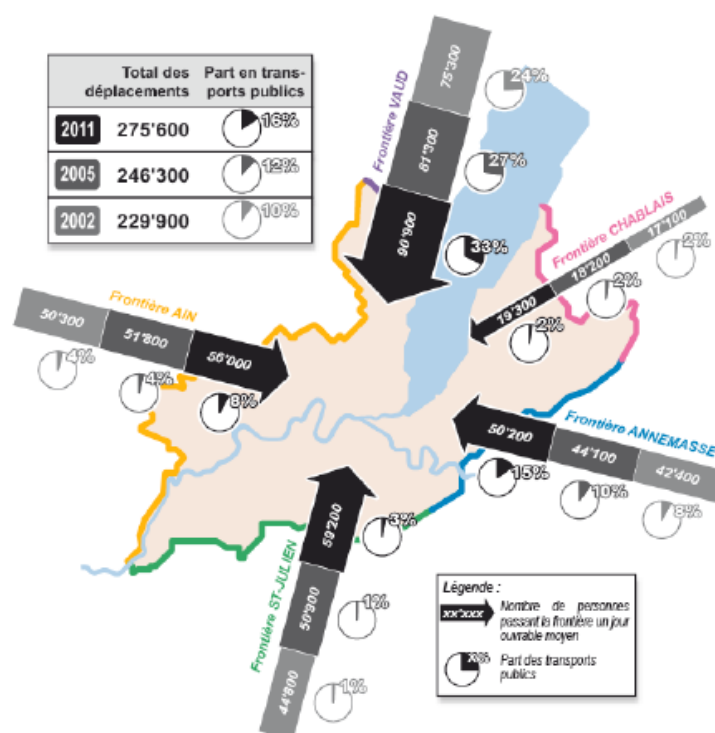
Cette augmentation des déplacements est corrélée avec l'augmentation démographique qu'a connue l'agglomération Franco-valdo-genevoise (+ 110 000 habitants supplémentaires entre 2000 et 2010 (de 770 000 à 880 000 habitants) et par la progression du nombre de places de travail sur Genève (près de 30 000 postes créés entre 2005 et 2008).

Ce sont ainsi près de 275 000 usagers qui traversent chaque jour l'un des trente-quatre points de passage étudiés. Un tiers des déplacements vers Genève provient de Suisse et deux tiers de France. Ces résultats soulignent l'ampleur des enjeux liés à la mobilité à l'échelle de la région et la nécessité d'une action coordonnée des politiques publiques territoriales dans ce domaine. En effet, les chiffres confirment que les usagers répondent positivement aux offres de transport qui leur sont proposées. Par exemple, ce sont

plus de 5 000 piétons résidant de l'autre côté de la frontière qui franchissent quotidiennement la douane pour rejoindre Genève, grâce à l'attractivité de la ligne de tram desservant Moillesullaz.

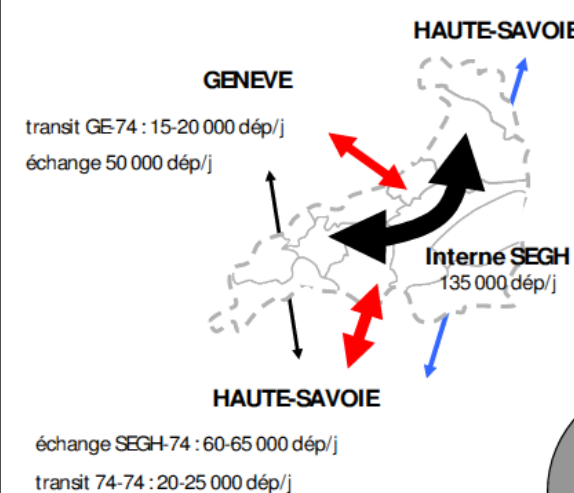
Evolution des déplacements 2002-2005-2011

- 20 % d'augmentation des déplacements entre 2002 et 2011
- Part d'utilisation des transports publics en hausse sur toutes les frontières.



CRFG
comité régional franco-genevois
www.crfinfo.org

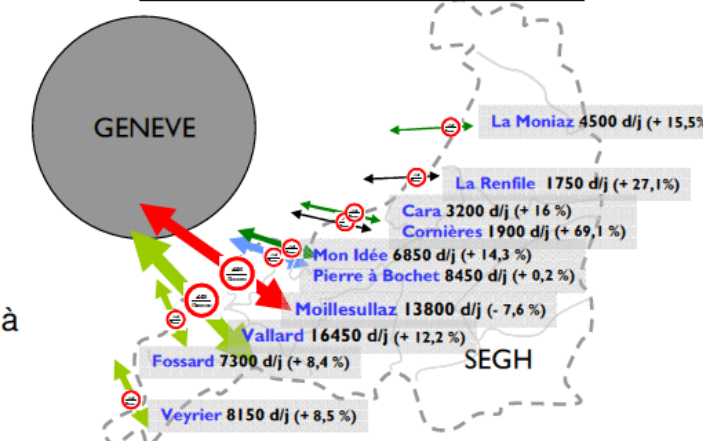
Diagnostic déplacements



Une dispersion des flux pour l'accès à Genève qui a tendance à s'accroître

L'enjeu principal est sur les déplacements internes et sur l'échange avec les territoires voisins.
L'enjeu du transit est important mais plus faible (environ 15-20% des déplacements).

Total : 72 350 passages/jour en 2005



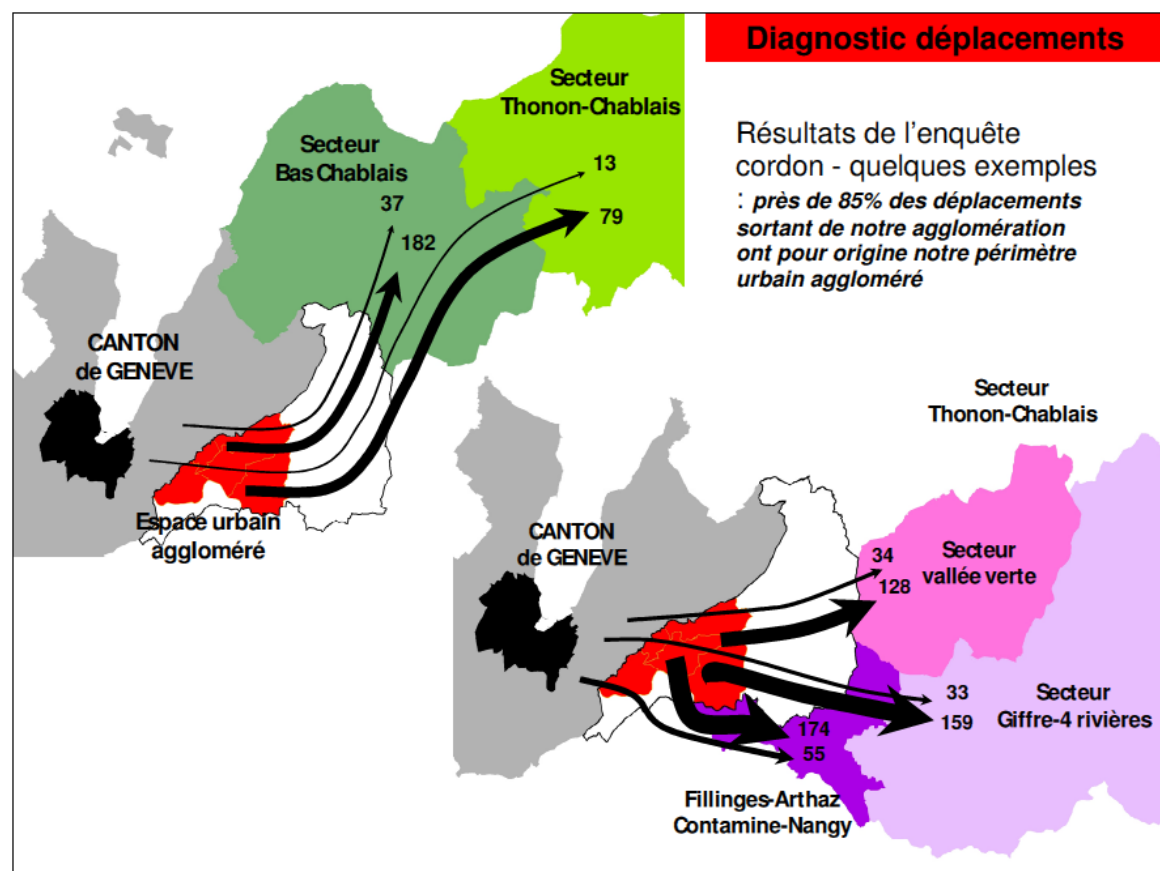
Données Enquête aux frontières et Enquête cordon- 2005, Annemasse Agglo, 2009.

- Des flux essentiellement liés aux activités de l'agglomération, malgré une situation de carrefour**

En dépit de l'attractivité de Genève, la majorité des déplacements de la région annemassienne se réalise à l'intérieur de son périmètre administratif (135 000 passages de douanes/jours pour seulement 75 000 en direction de Genève en 2005).

85% des flux ayant pour origine le territoire annemassien ont pour destination les autres territoires français limitrophes (Bas Chablais, Thonon, les vallées du Giffre, 4 rivières, l'Arve). Le trafic de transit ne représente que 20% des déplacements : si ce chiffre est élevé au regard d'autres agglomérations de même type, il ne représente au final qu'une faible part des déplacements.

Ces indicateurs tendent à renverser l'image d'un territoire annemassien uniquement tourné vers Genève et souvent présenté comme une banlieue « dortoir ». Les chiffres de l'enquête cordon confortent l'idée d'un véritable pôle urbain attractif au sein d'Annemasse Agglo ainsi que d'une forte interaction avec ses territoires voisins (Voir carte ci-dessous).



Données Enquête cordon 2005, Annemasse-Agglo, 2009.

1.5.2. Un « effet frontière » encore marqué dans les déplacements

■ **Un contraste dans l'usage des transports collectifs**

On peut constater des pratiques de déplacements différentes de chaque côté de la frontière. La mobilité automobile reste prépondérante sur les territoires français alors que l'usage des transports en commun est nettement plus élevé en Suisse. La part modale des transports collectifs pour le passage de la frontière entre Genève et Nyon et Lausanne est de 27% soit près de 3 fois plus que sur les frontières entre l'agglomération annemassienne et le canton de Genève. Cette situation illustre une discontinuité entre les territoires accentuée par la frontière administrative.

■ **Une rupture de charge générée par la frontière**

La frontière induit une rupture de charge conséquente entre le réseau de transport collectif d'Annemasse Agglo (TAC) et celui des transports publics genevois (TPG). Une grande partie des usagers de la TAC capte le réseau genevois à Moëlllesulaz en traversant la frontière à pied (90%). Malgré les efforts entrepris sur le réseau TAC, une partie des déplacements motorisés vers le canton de Genève traverse d'abord l'agglomération annemassienne sans utiliser le réseau TAC, les usagers délaissant ensuite leur véhicule à la frontière pour prendre le réseau de transports collectifs suisse. La région annemassienne correspond ainsi à une véritable zone tampon pour les déplacements. La liaison ferroviaire Annemasse-Genève Cornavin est d'ailleurs discontinuée puisque la voie s'arrête à la gare des Eaux-Vives côté Suisse.

La rupture de charge créée par la frontière rend peu compétitif l'usage des transports en commun par rapport à la voiture alors que la densité urbaine est très élevée. La problématique des déplacements sur Annemasse Agglo passe par une continuité des réseaux de transports collectifs. Par ailleurs, la qualité de l'offre en transport collectif est très différente entre le réseau TPG genevois et le réseau annemassien.

■ **Des évolutions contrastées selon le moyen de transport**

Les enquêtes sur la mobilité transfrontalière démontrent que la fréquentation des transports collectifs ne cesse de progresser. Ainsi, leur part modale connaît une spectaculaire croissance : plus de 60% en 10 ans (16 % des déplacements totaux en 2011, contre 10 % en 2002). Cette évolution a été particulièrement marquée aux cours des dernières années : depuis 2005, les lignes transfrontalières de trains et de bus ont connu une hausse de 48 % en termes de passagers (+36 % depuis le canton de Vaud et +82 % en provenance de France). En 2011, c'est notamment là où la desserte ferroviaire est la plus développée - en lien avec le reste de la Suisse ou la ligne de Bellegarde - que la part des transports publics est la plus importante, dépassant 30 %. Le lien direct entre la qualité de l'offre et la fréquentation est de nouveau prouvé.

Le trafic routier évolue dans une moindre mesure :

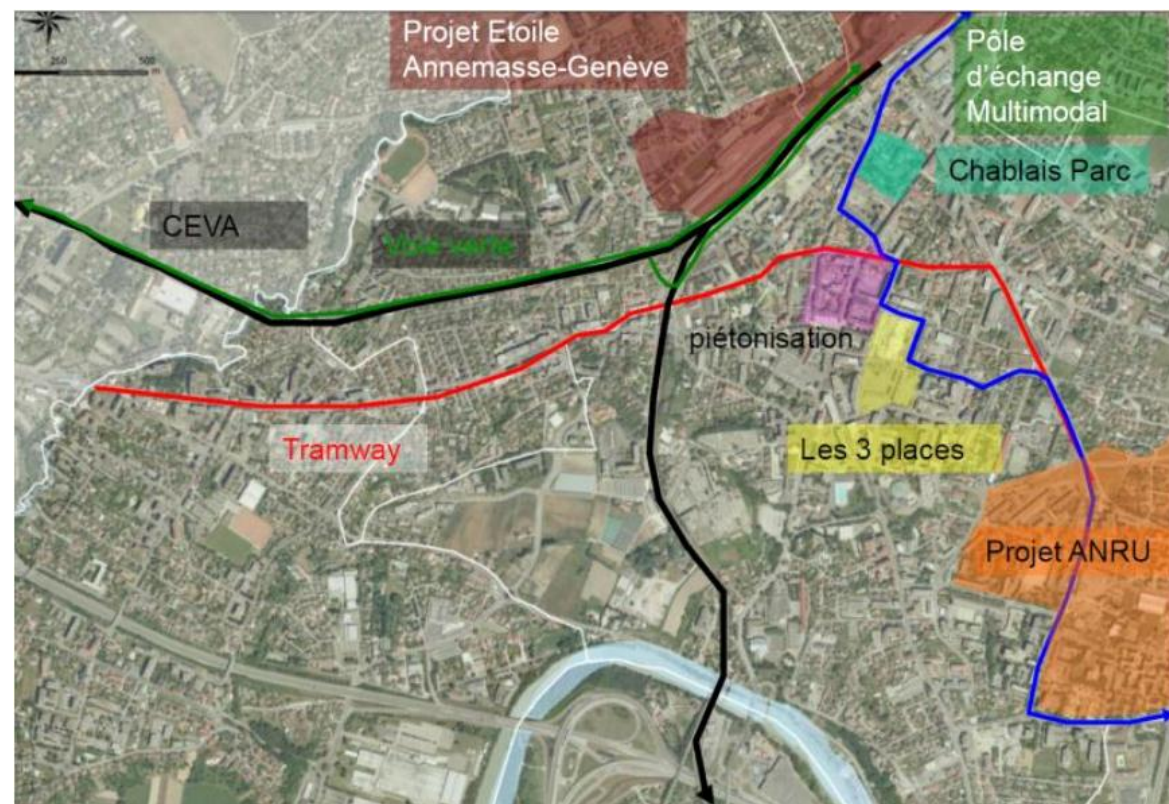
- Le nombre de personnes en véhicule individuel augmente de 8 % depuis 2005.
- Le taux d'occupation des voitures reste stable à 1,27 personne par voiture.
- Une exception: les motos et scooters augmentent de 58 % depuis 2005.

La frontière sud du canton est celle qui connaît la plus forte croissance de trafic (Saint-Julien – Annemasse) : + 12 % depuis 2005.

L'évolution est moins nette sur la frontière avec le canton de Vaud : + 3 % depuis 2005.

1.6. Projets urbains

Plusieurs projets d'aménagement du schéma d'agglomération s'inscrivent au droit de la zone d'étude.



Source : Etude préliminaire du BHNS, 2011

Chablais Parc

Il vise le développement d'une zone à vocation d'habitat et de zone de vie présentant une offre variée de commerces, loisirs et services.

Projet de renouvellement du quartier du Perrier

Ce projet ANRU du Perrier consiste à renouveler les bâtiments d'habitation. Une partie du programme de rénovation urbaine porte sur le renforcement de l'attractivité de la Zone Urbaine Sensible, qui se traduira par la réalisation de la couture urbaine (l'avenue Lucie Aubrac), et le développement des transports en commun. Il permettra aussi de maintenir l'effort en matière d'équipements publics et de qualité urbaine (réfection de la place du jumelage, création de nouveaux espaces publics...), de favoriser la réhabilitation des logements anciens et de traiter la question du partage entre les espaces publics et les espaces privés. Il est notamment prévu la réalisation d'un éco-quartier sur le secteur de Château Rouge.

Piétonisation du centre-ville

Le projet prévoit la piétonisation de plusieurs rues du centre-ville d'Annemasse (cf. 3 Déplacements piétons et réseau cyclable page 19).

Aménagement de la place Deffaugt

L'objectif d'aménagement de la place Deffaugt est de hiérarchiser la circulation motorisée conformément au plan de circulation du centre-ville (suite à la mise en service du péricentrique) et d'améliorer la qualité urbaine de cet espace public très commerçant qui se situe à l'articulation de la partie plus piétonne du centre-ville.

La voie au Nord-est de la place a comme fonction la desserte principale du centre-ville et l'accès à ses principaux parkings. Son aménagement doit lui permettre de remplir cette fonction routière importante. La rue du Chablais permet le bouclage vers le péricentrique de la rue du Mont-Blanc et de la rue du Faucigny.

Les voies au Sud et à l'Ouest ont une vocation mixte piétons/voitures et seront aménagées sans privilégier la voiture, avec un matériau de sol uniforme concourant à la mise en valeur des façades et des commerces.



Cette place sera desservie par la ligne de BHNS et par la ligne de tramway genevois qui s'étendra jusqu'au centre-ville d'Annemasse.

Projet « Etoile Annemasse-Genève »

Le grand projet intercommunal de l'Étoile Annemasse - Genève fait partie du « cœur » symbolique du territoire couvert par le Schéma de Cohérence Territoriale d'Annemasse Agglo. Il constitue une opportunité majeure pour le territoire du SCOT de rayonner au-delà de son périmètre.

Le projet de l'Étoile Annemasse-Genève correspond à une opération de renouvellement urbain. Elle est doublée d'un projet de pôle multimodal pour les déplacements, qui vise à favoriser un fort développement des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle (notamment les transports collectifs tant urbains qu'interurbains).

Sur le plan paysager, le projet est également l'occasion de requalifier une entrée de territoire majeure.

Le grand projet de l'Étoile Annemasse-Genève correspond au développement d'un pôle d'excellence au sens du SCOT d'Annemasse Agglo, permettant de renforcer l'attractivité du territoire dans son ensemble.

Ses objectifs sont les suivants :

- constituer un pôle multimodal de déplacements de dimension transfrontalière, point d'accroche majeur du réseau de transports collectifs urbains « primaire » et de son articulation avec le réseau de transports collectifs interurbains et le réseau ferroviaire, et qui doit permettre à la Gare d'Annemasse de devenir à terme la deuxième gare de la métropole franco-valdo-genevoise. Dans ce cadre, un franchissement aisé des voies pour les piétons et les vélos est nécessaire afin de constituer une gare « biface », accessible depuis Ambilly et Ville-la-Grand, et permettant d'assurer une « couture urbaine » entre quartiers.
- renforcer les fonctions urbaines majeures sur le territoire (par exemple la fonction culturelle, la fonction administrative, la fonction de formation, la fonction de loisirs urbains...), mais aussi la fonction économique (notamment commerciale et de services) et la fonction touristique. Ce grand projet de l'Étoile Annemasse-Genève est conçu non pas comme le développement d'un deuxième cœur d'agglomération, mais bien comme un moyen d'étendre le cœur d'agglomération actuel vers le nord, confirmant ainsi son dynamisme et son dimensionnement intercommunal
- contribuer à répondre aux besoins en logements sur le territoire, par une densification et une restructuration des quartiers d'habitat situés actuellement aux franges du site, avec l'exigence de garantir un équilibre social dans l'habitat.
- contribuer à améliorer la perception du territoire : le grand projet de l'Étoile Annemasse-Genève constitue une opportunité majeure pour valoriser qualitativement une « porte d'entrée » principale sur le territoire du SCOT, et plus largement sur la métropole franco-valdo-genevoise, notamment par des aménagements très qualitatifs sur le plan architectural et paysager.

Le projet devrait se développer sur 15 à 20 ans.

Périmètre d'études du projet Etoile Annemasse-Genève



Source : Annemasse Agglo 2011

La première phase de ce projet, appelée ZAC Etoile Sud-Ouest, est déjà opérationnelle. Créée par délibération du Conseil Municipal d'Annemasse en 2006, elle permet d'accueillir près de 30 000 m² d'activités tertiaires (surface hors œuvre nette), dont le nouveau siège d'Annemasse Agglo, ainsi que 200 logements.

Illustration de la ZAC Etoile Sud-Ouest



Source : SED Haute-Savoie, 2009 – Groupe6 - Lecarpentier

Pôle d'échange de la gare d'Annemasse

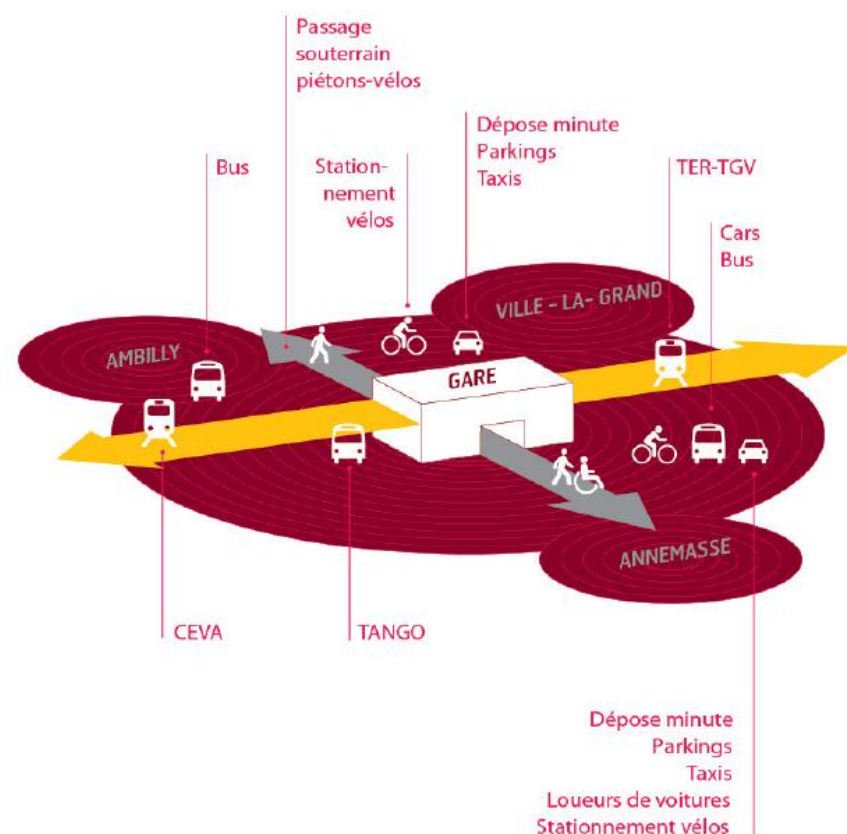
Le projet vise à développer un véritable pôle d'échanges, connecté au centre de Genève par une ligne de RER (projet CEVA), et au reste de la Haute-Savoie par le développement de l'offre de service ferroviaire en direction du Chablais, de la vallée de l'Arve et d'Annecy, et de Saint-Julien-en-Genevois et Bellegarde. La gare sera rendue biface par l'établissement d'un franchissement des voies dédié aux modes doux.

Ce pôle d'échanges organisera de manière optimisée les relations entre différents modes de transports : transports publics urbains avec bus à haut niveau de service et bus classiques, cars intercity, TER, trains grandes lignes, piétons et vélos, taxis, voiture...

Le dimensionnement et les fonctionnalités du pôle d'échanges multimodal sont en cours de programmation. Le schéma d'organisation de principe suivant a été établi en 2006. Il est susceptible d'évoluer en fonction des nouvelles réflexions liées à l'arrivée de CEVA : les études sont en cours.

Ce pôle d'échange sera parfaitement intégré au reste du projet urbain. Ainsi, d'après le PLU d'Annemasse, les objectifs définis de l'aménagement de la place de la gare (côté sud des voies) sont les suivants :

- distribuer, desservir et organiser visuellement les programmes très différents qui prendront place dans ce lieu, pour assurer les liens entre tous les modes de déplacement [...],
- rendre visible et lisible la liaison avec le centre-ville par l'avenue de la gare et la liaison vers Ambilly à travers le réseau ferré,
- être un espace convivial et agréable, faisant appel au végétal, représentatif de la modernité de l'Etoile Annemasse Genève et de la ville d'Annemasse.



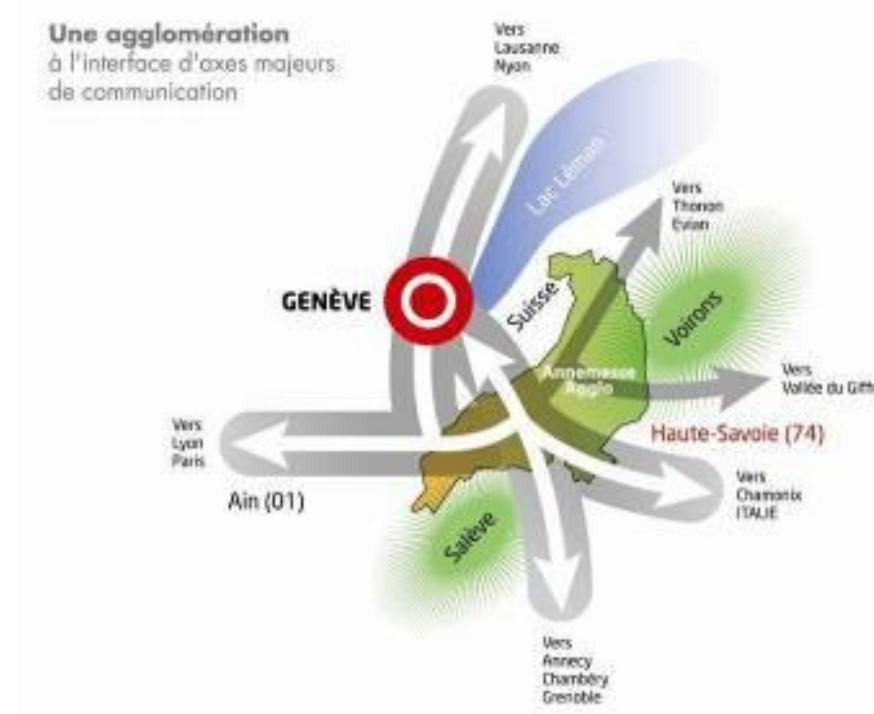
Source : Dossier de concertation de l'opération "Cœur de l'Etoile", 2007

2. TRANSPORTS COLLECTIFS

2.1. Transports collectifs urbains

2.1.1. Mise en œuvre du PDU

De par son contexte géographique particulier, l'agglomération d'Annemasse est un lieu d'échanges et de passages. Véritable nœud de communication rayonnant à différentes échelles, une réflexion intercommunale est privilégiée pour traiter la problématique des déplacements, au travers du Plan de Déplacements Urbains (PDU).



Source : Annemasse Agglo, 2009

La concertation publique sur les objectifs et les grands projets de transports a eu lieu en décembre 2009 et janvier 2010. Une approbation du PDU incluant le plan d'action est attendue dans le courant de l'année 2012.

Le PDU est un document de planification sur 10 ans qui vise à assurer un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et la protection de l'environnement et de la santé. Il a comme objectif un usage coordonné de tous les modes de déplacements, ainsi que la promotion des modes les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie, notamment en réduisant les déplacements motorisés.

Les déplacements d'échange avec l'extérieur du territoire (en particulier le Canton de Genève), constituent l'essentiel des déplacements de moyenne distance et représentent entre 35 et 40 % de l'ensemble des déplacements.

Explosion des besoins de mobilité

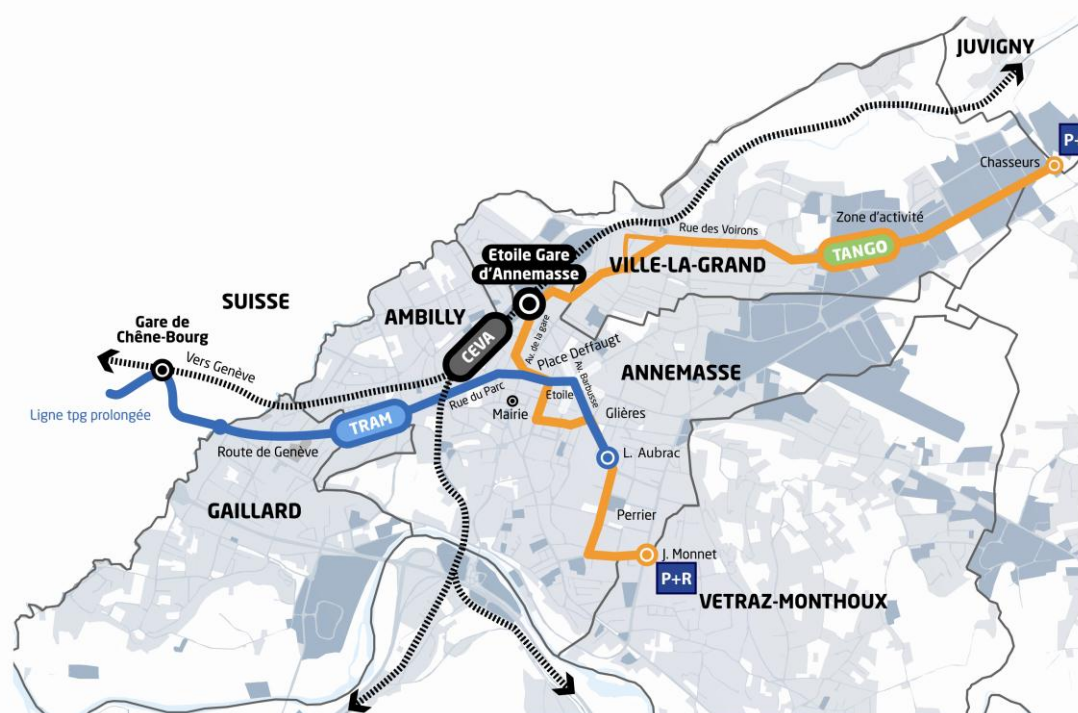
L'agglomération franco-valdo-genevoise compte aujourd'hui près de 800 000 habitants répartis sur 2 cantons (Genève et Vaud) et sur 2 départements français (Haute-Savoie et Ain). La croissance démographique place l'agglomération en cinquième position européenne. A l'horizon 2030, 200 000 habitants et 100 000 emplois supplémentaires sont attendus.

Actuellement, 500 000 personnes et 350 000 véhicules traversent quotidiennement les frontières franco-valdo-genevoises. Alors que la mobilité du bassin croît de plus de 8% par an depuis 2000, la part modale moyenne des transports collectifs y est de 12% seulement (contre 36% sur l'ensemble de la Suisse). Les différences sont significatives selon les zones frontières observées : 27% de part modale dans les déplacements de/vers le canton de Vaud et seulement de 1 à 10% de part modale dans les relations avec la France voisine (source : SBB CFF FFS - Chemin de Fer Fédéraux).

Selon le PDU d'Annemasse Agglo, en 2003, le nombre de déplacements quotidiens sur l'agglomération était estimé entre 300 000 à 370 000 déplacements, dont 50 000 en échange avec Genève et 15 000-20 000 pour le transit vers Genève. La part des déplacements en transports collectifs est faible sur le territoire de l'agglomération d'Annemasse (4% des déplacements, dont 1% pour le ferroviaire).

L'enjeu du PDU consiste ainsi à développer fortement les transports collectifs dans les 10 ans à venir, pour multiplier par trois la part des déplacements en transports en commun.

Le concept transports en communs du PDU



Source : Annemasse Agglo, 2009

Le PDU s'est fixé quatre objectifs ambitieux pour les transports collectifs urbains :

- Etendre et améliorer la couverture du réseau de transport urbain.
- Améliorer la performance et l'attractivité des transports collectifs, pour concurrencer les VP dans la traversée des centres urbains et les liaisons transfrontalières.
- Mieux intégrer le réseau de la région d'Annemasse dans le réseau de transport de l'agglomération franco-valdo-genevoise.
- Développer l'intermodalité et la complémentarité avec le train et les lignes départementales.

2.1.2. Réseau

Le réseau de transports urbains de l'agglomération (réseau TAC) est aujourd'hui composé de six lignes régulières en semaine et de deux lignes le dimanche.

La fréquence des lignes est la suivante :

- la ligne 1 (du lycée J. Monnet d'Annemasse à la gare de Chêne-Bourg) et la ligne 2 (de la ZI de Montréal à Gaillard Fossard) présentent une fréquence de l'ordre de 15 minutes aux heures de pointe et 35 à 40 minutes aux heures creuses ; leur tracé commun sur la route de Genève conduit à un doublement de l'offre sur cette portion ;
- la ligne 3 (de Prés des Plans à Ville-la-Grand/Eglise de Ville-la-Grand à Gaillard Fossard/Collège J. Prévert), la ligne 4 (de l'église de Ville-la-Grand/Albert Hénon à Bonne) et la ligne 5 (de l'école de Pas-de-l'Echelle /mairie d'Etrembières à Bonne centre) présentent une fréquence de l'ordre de 25 à 30 minutes toute la journée sur la partie agglomérée (terminus intermédiaire de la ligne 3 à Cranves-Sales en journée) ;
- la ligne 6 (de Prés des Plans à Ville-la-Grand à Gaillard Fossard) présente une fréquence de l'ordre de 45 minutes toute la journée.

Lignes	Nombre de service en semaine	Fréquence heure de pointe	Fréquence heure creuse	Remarques
1-Chêne-bourg gare/J. Monnet	39 passages	1 bus toutes les 15 min	~ 1 bus toutes les 35 à 40 min	A noter : sur la route de Genève et le centre d'Annemasse les deux lignes sont communes, ce qui multiplie la fréquence par 2.
2-Gaillard Fossard/ZI Montréal	39 passages	1 bus toutes les 15 min	~ 1 bus toutes les 35 à 40 min	
3-Gaillard Fossard/Pré des plans	35 passages	~ 1 bus toutes les 25 min toute la journée		A noter : sur la section collège / Bonne les deux lignes sont communes, ce qui multiplie la fréquence par 2 (uniquement en heure pleine pour Bonne).
4-Albert Hénon/Cranves-Sales Mairie/Bonne Centre	25 passages	~ 1 bus toutes les 30 min prolongé jusqu'à Bonne centre	~ 1 bus toutes les 30 min jusqu'à Cranves-sales	
5-Pas de l'Echelle/ Etrembières Mairie/ Bonne	29 passages	~ 1 bus toutes les 30 min toute la journée		
6-Gaillard Fossard/Pré des Plans	19 passages	~ 1 bus toutes les 45 min toute la journée		Les lignes 3 et 6 se prolongent et offre une boucle de desserte.

Annemasse Agglo, 2009.

Plan du réseau de transport urbain actuel



Source : TAC, 2011

Les temps de parcours

Selon le PDU, malgré des efforts importants ces dernières années en terme d’offre et de services, le réseau dispose d’une amplitude horaire moyenne de service encore faible de 5-6h à 20-21 h variable selon les lignes. Les lignes les plus rapides sont les lignes 1 et 2 qui sont interconnectés sur la route de Genève, ce qui permet de faire tomber la fréquence en heure de pointe à 7 minutes. Le territoire dispose seulement de 2 lignes de bus le dimanche (ligne D3 et D6, Gaillard Fossard/Pré des plans).

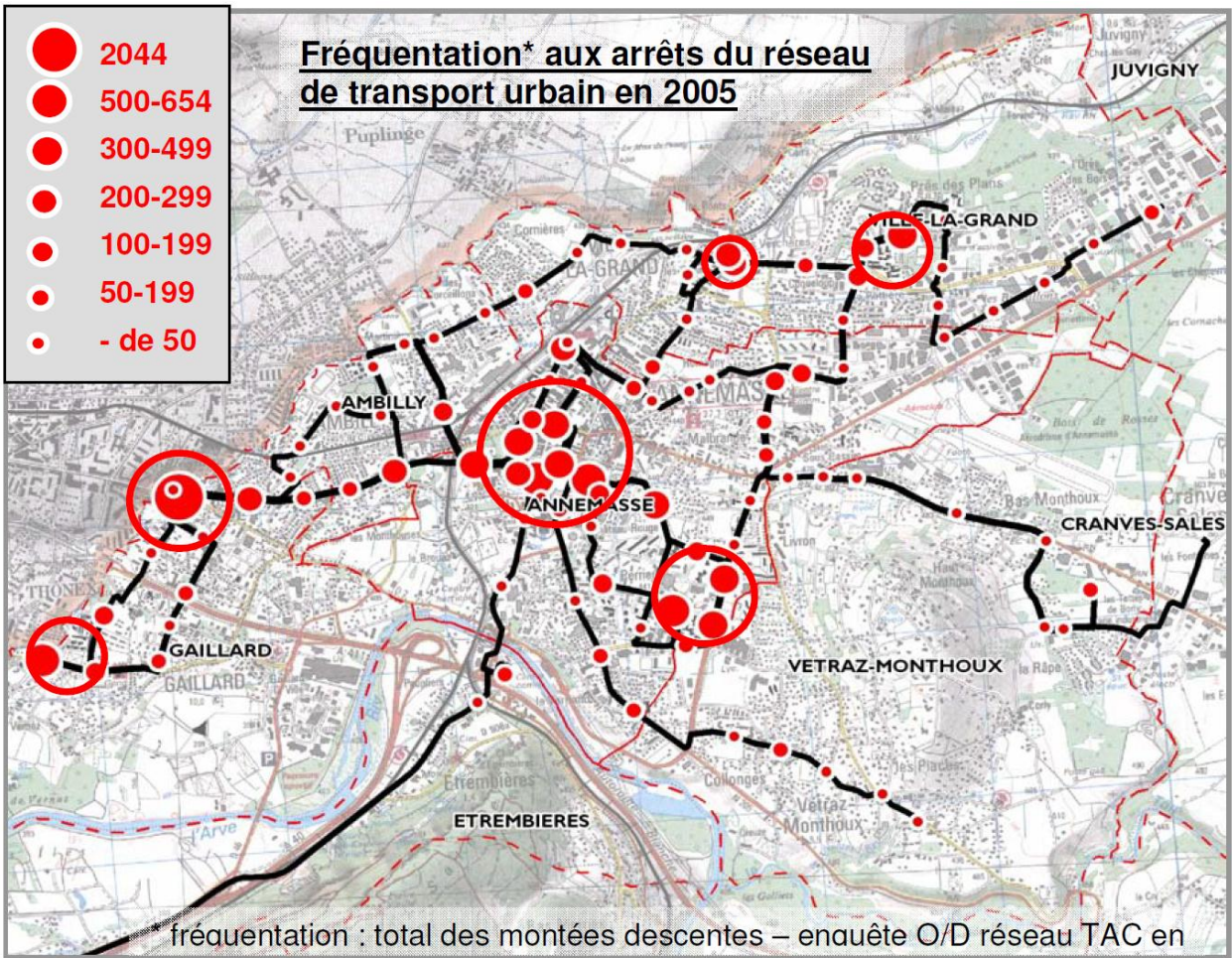
Une part modale des transports collectifs encore faible

Selon le PDU, la part modale des transports collectifs (TC) est relativement faible dans le total des déplacements avec seulement 3% à l’échelle d’Annemasse Agglo et 1% pour les territoires périphériques. Toutefois, la situation des TCU est plus contrastée en fonction des zones de résidence puisque les déplacements en TC représentent environ de 4 à 5% sur l’ancien périmètre de la communauté de communes de l’agglomération annemassienne (2C2A). Les déplacements entre l’agglomération et Genève sont équivalents (estimés à environ 5 à 6% d’après l’enquête frontière de 2005).

Dans tous les cas, ces chiffres sont faibles si on les compare à d’autres agglomérations urbaines équivalentes ou à la partie suisse de l’agglomération franco-valdo-genevoise. On compte par exemple 24% de déplacements en TC entre le district de Nyon et le Canton de Genève.

Une fréquentation inégale

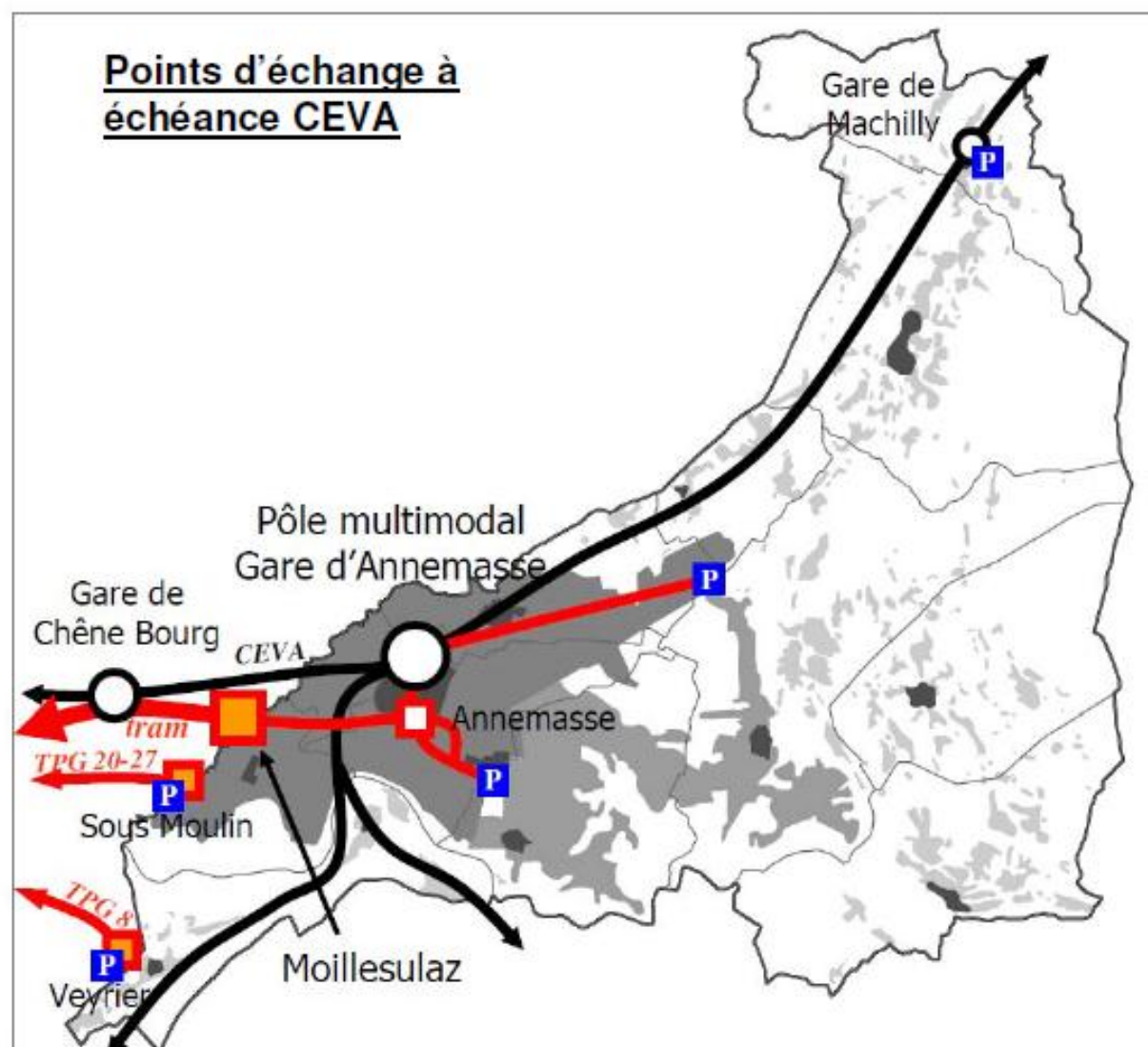
La fréquentation des arrêts est très inégale et concentrée sur certains points de l’agglomération. Ainsi, on constate une très forte fréquentation à l’arrêt de Moëllesulaz près de la frontière Suisse avec plus de 2000 montées/descentes/jour. La fréquentation du réseau se concentre également sur des espaces urbains centraux comme les centres-villes d’Annemasse, de Ville-la-Grand, et les quartiers d’habitat social du Perrier, et de Gaillard- Fossard.



Annemasse Agglo, 2007.

L'échange entre le réseau urbain de l'agglomération annemassienne, et le réseau structurant est assuré aux points d'arrêt du réseau structurant. Ces points d'échange constituent par là même des éléments forts à relier par le réseau urbain TAC :

- les gares d'Annemasse et de Chêne-Bourg à horizon CEVA,
- le terminus du tramway du genevois à Moëllesulaz,
- le terminus des lignes fortes genevoises (P+R Sous Moulin, Veyrier, MICA).



Annemasse Agglo, 2009.

Principe de développement des transports en commun

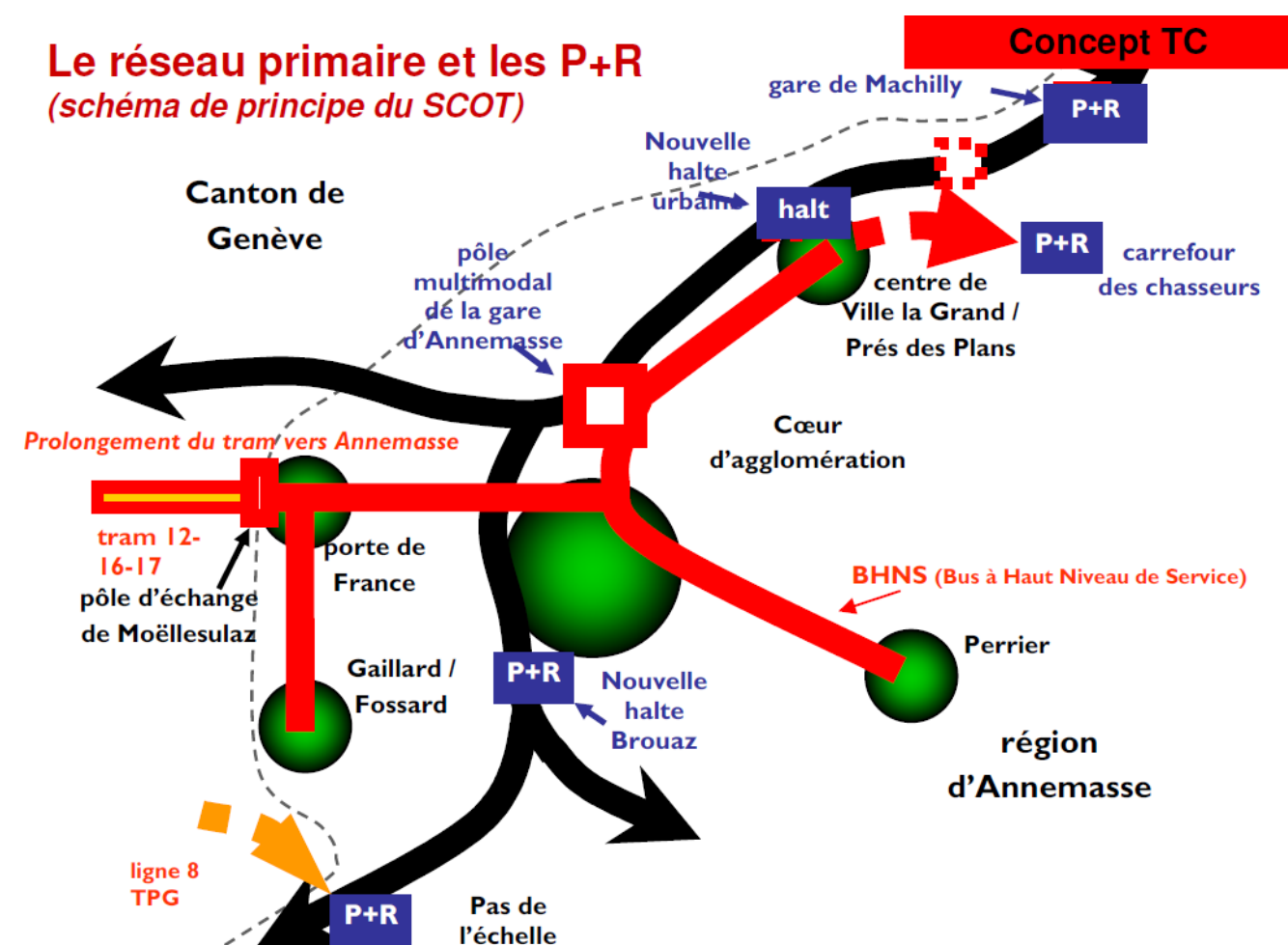
Le Réseau primaire relie le cœur d'agglomération avec les 4 principaux pôles urbains de l'espace urbain aggloméré :

- Chef-lieu de Ville-la-Grand-quartier Pré des Plans prolongé via la ZI d'Annemasse,
- Ville-la-Grand jusqu'au secteur des chasseurs-Bois enclos (parking relais),
- Quartier Porte de France via la route de Genève,
- Chef-lieu de Gaillard-quartier de Fossard,
- Quartier du Perrier.

Le Réseau primaire relie également les points d'échange du réseau structurant transfrontalier et de l'agglomération annemassienne.

Il vise à être compétitif vis-à-vis de la voiture, et propose donc l'offre la plus fréquente et la plus attractive. Prioritaire sur la circulation automobile, il dispose d'aménagements spécifiques (priorités aux feux, couloirs de bus et sites propres...) qui le rendent rapide et fiable. L'objectif est de proposer une fréquence minimum de 10 à 15 minutes en heure de pointe. La mise en œuvre des aménagements sera progressive.

Le réseau primaire et les P+R (schéma de principe du SCOT)



Source : Diagnostic du PDU, 2009

2.2. Autres transports collectifs

2.2.1. Réseau ferroviaire

L'infrastructure ferroviaire actuelle du bassin franco-valdo-genevois est constituée pour l'instant de deux réseaux ferroviaires distincts, faiblement connectés.

Côté suisse, Genève constitue une extrémité du réseau ferroviaire suisse et de la ligne Lausanne / Genève, avec deux gares majeures : Genève-Cornavin et Genève-Aéroport desservie en antenne depuis Cornavin. Une autre antenne vers le Sud dessert le triage de La Praille et connaît une desserte voyageurs jusqu'à Lancy-Pont Rouge.

La seule connexion existante avec le réseau français est située à l'Ouest vers Bellegarde : la ligne Genève / Bellegarde (vers Lyon et Chambéry) est à double voie et permet la circulation des TGV.

Côté français, le réseau est largement maillé. L'étoile d'Annemasse est ainsi constituée de 4 branches :

- Annemasse / Thonon-les-Bains / Evian,
- Annemasse / La Roche-sur-Foron qui se prolonge vers Saint-Gervais et vers Annecy,
- Annemasse / Bellegarde,
- Annemasse / Genève Eaux-Vives en cul-de-sac et non connectée avec le réseau suisse.

Infrastructure ferroviaire du bassin franco-valdo-genevois



Source : Prolongement du projet CEVA en France – Synthèse des études, SYSTRA – Juin 2005

Les lignes suisses sont exploitées par les Chemins de Fer Fédéraux (CFF), tandis que le réseau français de Réseau Ferré de France (RFF) est exploité essentiellement par la Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF), ainsi que la partie sur le territoire suisse jusqu'à la gare des Eaux-Vives.

Cette ligne transfrontalière Annemasse - Eaux-Vives est exploitée en totalité par la SNCF dans le cadre d'un traité d'exploitation entre le Canton de Genève, propriétaire pour la section suisse, et la SNCF pour la section française.

De plus, il n'y pas d'interpénétration des deux réseaux à Cornavin, où se côtoient pourtant trains français et suisses. Les parties CFF et SNCF de la gare de Cornavin sont séparées par un système de contrôle de police et douane, qui oblige l'usager à changer de train et pénalise la durée du trajet international d'environ 15 minutes.

Ce système de contrôle a déjà été aboli pour la liaison transfrontalière Bellegarde / La Plaine / Genève depuis 2001. Un système de contrôle embarqué a été mis en œuvre et les trains utilisent des quais qui accueillent également des trains suisses.

2.2.2. Transport inter-urbain

Le Conseil Général de Haute-Savoie (CG74) a la responsabilité d'organiser, dans le département, les transports routiers de voyageurs ainsi que les circuits spéciaux de transports scolaires, à l'extérieur des périmètres urbains (loi d'orientation sur les transports intérieurs de 1982 et lois de décentralisation de 1983). Une mission de service public à laquelle il consacre chaque année depuis maintenant 20 ans, une part importante de son budget (36 millions d'euros pour 2006).

Les transports interurbains de voyageurs sont délégués à des entreprises locales avec lesquelles le Conseil Général a signé des conventions.

Les circuits et les fréquences de desserte ont été adaptés au plus près de la demande des usagers, pour favoriser l'utilisation des transports collectifs, notamment sur certains itinéraires à fort trafic. Plusieurs lignes se veulent de véritables alternatives à l'utilisation de la voiture particulière. Elles permettent également des connexions avec le réseau ferroviaire (Grandes Lignes, TGV et TER), les bus urbains et d'autres lignes d'autocars.

Une dizaine de lignes desservent la commune d'Annemasse :

- La ligne 11 : Annemasse / Saint-Julien-en-genevois.
- La ligne 12 : Annemasse / Monnetier.
- La ligne 101 : Annemasse / Cluses.
- La ligne 102 : Gaillard / Sixt.
- La ligne 112 : Annemasse / Bellevaux.
- La ligne 141 et la ligne 151 Evian / Annemasse, qui desservent également la commune de Ville-la-Grand.
- La ligne 313 : Annecy / Annemasse express.
- La ligne T73 : Annecy / Genève.



Source : LIHSA, 2011

2.2.3. Projets de transports collectifs

■ **Projet de tramway**

La Communauté d'agglomération d'Annemasse a pour projet l'extension du tramway genevois jusqu'au centre-ville d'Annemasse.

Ce projet, d'une longueur de 3,2 km, s'inscrit sur les communes de Gaillard, Ambilly et Annemasse.

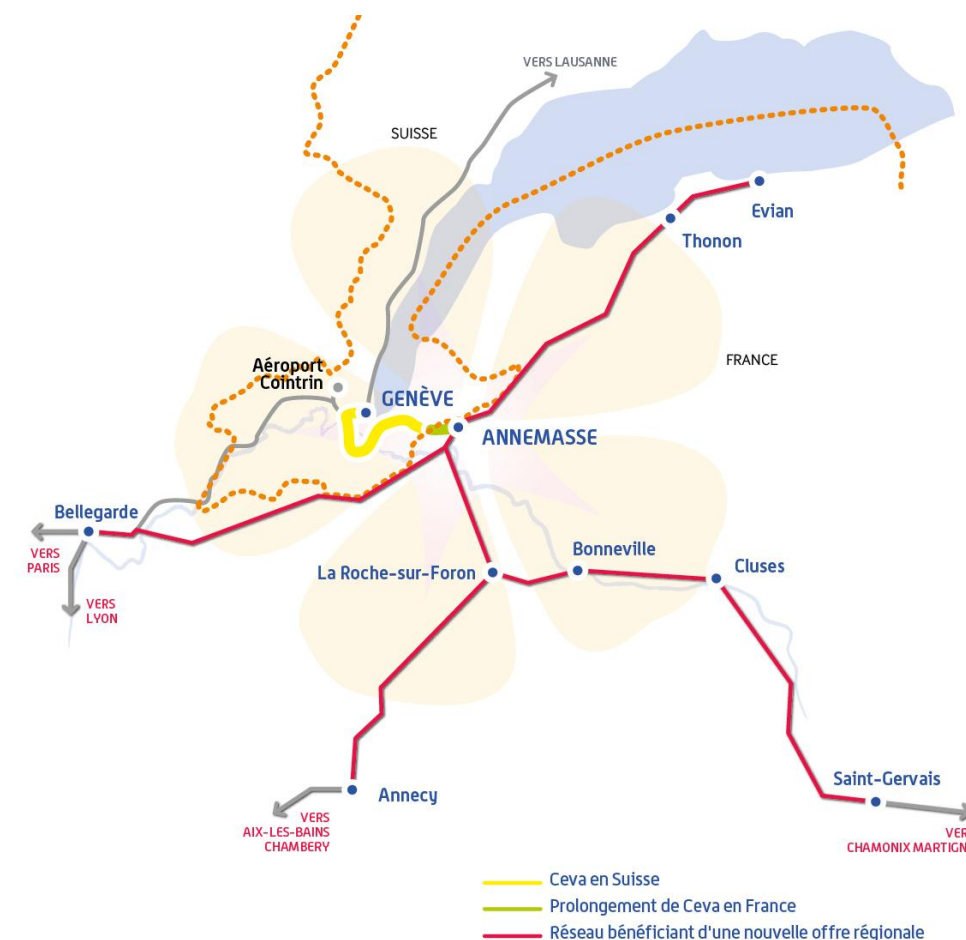
Il vise à :

- Développer un mode de déplacement durable, rapide et accessible
- Offrir une alternative à l'automobile pour se déplacer.
- Connecter l'agglomération et le centre-ville d'Annemasse avec sa voisine genevoise.
- Requalifier l'image d'un axe central et historique route de Genève.
- Améliorer la qualité de vie et les espaces publics limitrophes.

■ **Projet « Cornavin - Eaux-Vives – Annemasse » (CEVA)**

Le projet CEVA est un projet d'origine Suisse. Il s'appuie sur d'anciens accords internationaux de 1881 et 1909 entre l'Etat français et l'Etat suisse.

Raccordement Cornavin - Eaux-Vives - Annemasse (CEVA)



Source : Concertation CEVA RFF, 2010

Ce projet consiste à créer un "RER genevois" dans la ville de Genève, qui dessert la gare centrale de Genève-Cornavin, la gare de la Praille, la gare de Genève Eaux-Vives, puis la France. D'autres arrêts intermédiaires seront créés sur le territoire suisse. Cette liaison est longue de 16 km dont 1,5 km en France, et nécessite plus de 8 km de voies nouvelles entre La Praille et la gare des Eaux-Vives.

La majorité du parcours en Suisse se fait en souterrain, y compris les gares.

Ce projet est motivé par le besoin en déplacements internes à Genève et à son agglomération, forte de quasiment 1 million d'habitants y compris sur sa partie transfrontalière. Les échanges pendulaires transfrontaliers (250 000 personnes par jour entrent et sortent du Canton de Genève) sont nombreux et en constante augmentation depuis plusieurs années, le lieu d'emploi étant la ville centre, et le lieu de résidence étant souvent en France.

Le prolongement du projet CEVA en France va permettre le développement des dessertes de la Haute-Savoie, et la connexion des réseaux suisses et français par la création d'une nouvelle liaison ferrée entre la gare centrale de Genève et la gare d'Annemasse.

Les objectifs du projet en France s'analysent donc essentiellement en terme de :

- développement de la desserte de voyageurs en maintenant le fort trafic fret du secteur (eaux d'Evian, granulats...),
- amélioration des temps de parcours dans leur ensemble pour le Nord de la Haute-Savoie,
- amélioration des temps de correspondance,
- systématisation des dessertes (desserte cadencée),
- liaisons transfrontalières.

3. DEPLACEMENTS PIETONS ET RESEAU CYCLABLE

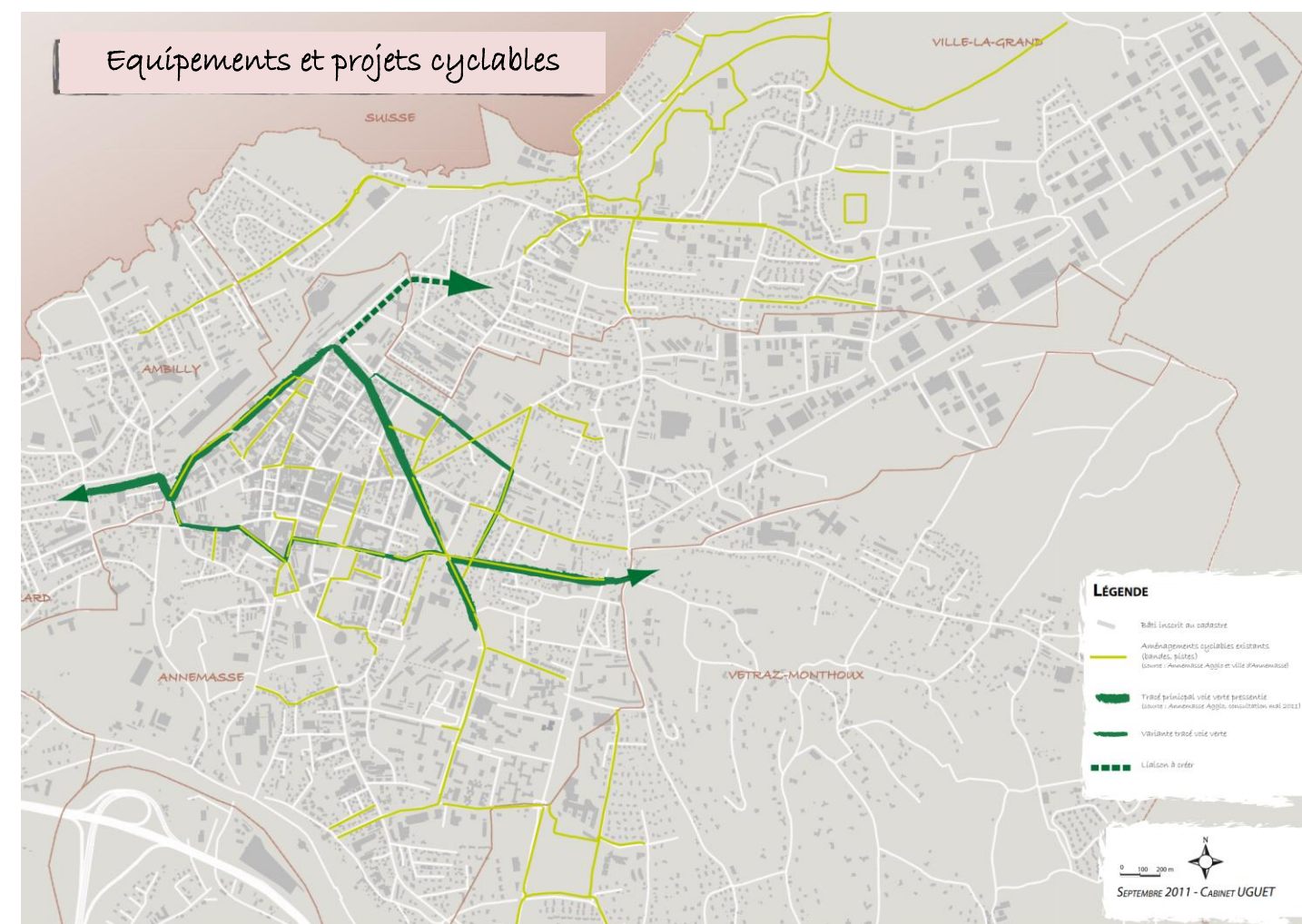
■ *Un réseau cyclable peu développé et discontinu*

Les voies cyclables ne sont pas aménagées en fonction d'itinéraires continus permettant de traverser la ville d'Est en Ouest ou du Nord au Sud sur un espace spécifiquement réservé aux cycles (itinéraires structurants). Le réseau cyclable est marqué par de nombreuses ruptures des bandes ou pistes cyclables.

Selon le PDU, les voies dédiées aux mobilités douces manquent de cohérence pour des déplacements à l'échelle intercommunale et communale ainsi que pour la desserte des espaces d'intermodalité avec les transports.

La cartographie suivante recense les aménagements cyclables existants (en jaune) et les perspectives d'évolution connues à ce jour.

Recensement des cheminements cyclables et piétons (existant et projets)



Les principales voies cyclables existantes sont sur l'avenue Emile Zola à destination de la gare d'Annemasse et sur l'avenue de Verdun et l'avenue de l'Europe.

Des aménagements cyclables ont été réalisés sur une grande partie des voiries de la zone d'étude dans le secteur Sud d'Annemasse : rue du Léman, avenue de Verdun, avenue Henri Barbusse, rue du Beulet et avenue Jules Ferry. Ils présentent cependant des discontinuités au niveau des carrefours, et leur gabarit est parfois inférieur à la réglementation en vigueur.

En revanche, dans le secteur de la gare d'Annemasse, entre la place Deffaugt et le centre de Ville-la-Grand, aucun aménagement n'est recensé.

Dans le centre de Ville-la-Grand, des pistes cyclables ont été réalisées récemment, un prolongement sur la rue des Voirons est en cours de réalisation.

Enfin, dans la zone d'activités, au-delà du giratoire des Esserts, les voiries de gabarit relativement importantes n'ont à ce jour pas été équipées de bandes cyclables.

▪ **Une part modale des modes doux relativement faible**

L'usage des mobilités douces est globalement faible à l'échelle de l'agglomération puisque plus de la moitié des déplacements se font en automobile (61%).

Les déplacements en vélo sont très faibles ; ils représentent 1% des déplacements. La marche constitue le deuxième mode de déplacement (26%), ce mode est généralement employé en complément d'autres modes (train, bus, tram...) et se concentre pour l'essentiel dans les secteurs urbains centraux. Comme dans la plupart des centres-villes d'agglomération, la marche est importante : 1 déplacement sur 2 est effectué à pied sur la ville d'Annemasse en raison de sa densité de services, commerces...

▪ **Des initiatives locales volontaristes de promotion des mobilités douces**

La mutation vers une voirie plus favorable aux mobilités douces émerge sur les communes du territoire :

- Le plan de piétonisation de la ville d'Annemasse constitue un premier pas en faveur des modes doux en centre-ville (cf. ci-dessous).
- La commune de Ville-la-Grand a également aménagé des zones 30 sur le centre-ville, sur la rue des Voirons et rue Fernand David.
- Les déplacements transfrontaliers commencent à être envisagés par le biais des modes doux. Le projet de voie verte (cf. ci-après) reliant Genève et Annemasse a pour objectif de desservir une multitude d'équipements, et de relier les principaux pôles d'échanges ainsi que les futurs projets urbains.

▪ **La piétonisation de l'hyper centre d'Annemasse**

La ville d'Annemasse a entrepris une mutation des rues de l'hypercentre en développant des rues piétonnes. La ville dispose aujourd'hui d'une place piétonne (Place de l'Hôtel de Ville), et de plusieurs rues piétonnes autour de la mairie d'Annemasse (rue Molière, rue Jean Moulin, avenue de la République, l'Ilot Moret).

Le projet de piétonisation doit se poursuivre pour développer d'autres liaisons piétonnes autour des futurs projets urbains, et vers le nouveau pôle d'échanges de la gare.

La piétonisation doit permettre de sécuriser les rues, réduire les nuisances de la circulation automobile, et revaloriser la qualité urbaine du centre.

▪ **Le projet de voie verte**

Le projet de voie verte a pour objectif d'établir un itinéraire transfrontalier réservé aux modes doux. Son tracé emprunte notamment en partie la tranchée couverte de CEVA et traverse des parties urbaines denses de l'agglomération d'Annemasse. La voie verte relie les principaux pôles intermodaux comme la gare des Eaux-Vives et la gare d'Annemasse. L'itinéraire dessert également les principaux projets urbains et les pôles d'emplois.

▪ **Les opportunités de développement des modes doux**

Les futurs projets de transport représentent une opportunité pour développer l'interface entre les transports en commun et les modes doux :

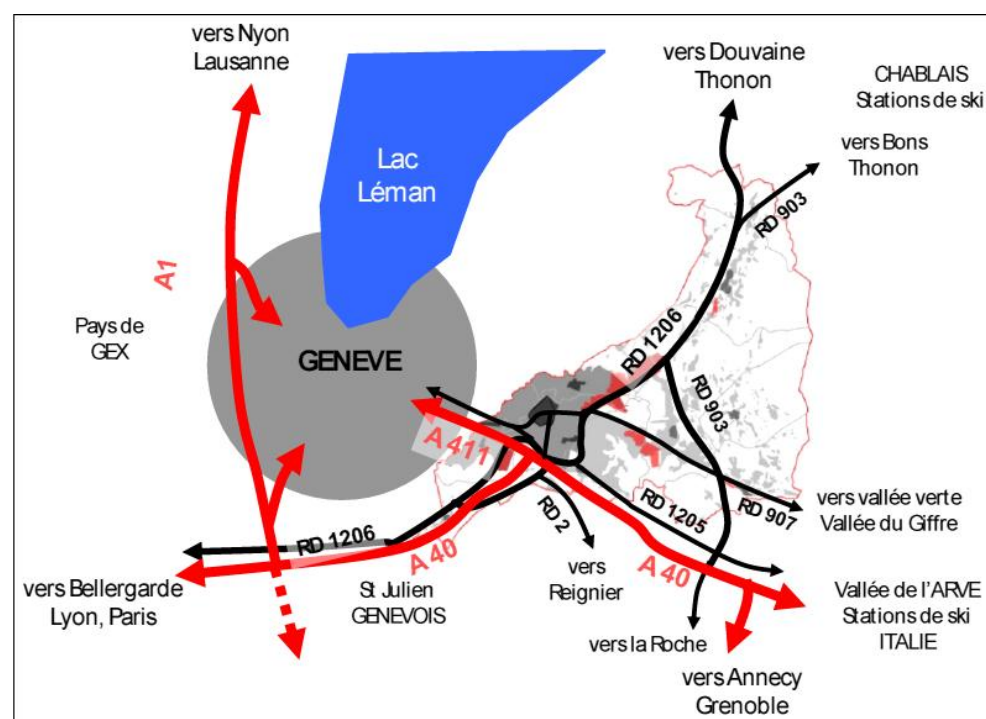
- Le projet ferroviaire Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse va considérablement, augmenter l'offre TER et RER et par conséquent l'affluence des gares,
- Le nouveau pôle d'échanges d'Annemasse agira comme réceptacle et diffuseur des liaisons douces,
- L'extension du tramway et le BHNS doivent constituer de nouvelles liaisons en transports collectifs sur l'agglomération d'Annemasse et permettre l'intermodalité avec les modes doux.

4. RESEAU ROUTIER

4.1. Le réseau autoroutier et routier

D'une manière générale, le réseau viaire de l'agglomération d'Annemasse est composé des éléments suivants :

- Un réseau structurant composé des différents axes autoroutiers : l'A40 qui relie Mâcon à Saint-Gervais-les-Bains et l'A411 qui relie l'A40 à Thônex (canton de Genève) ;
- Un réseau principal devant reprendre la majorité des flux de déplacements en transit. Ce réseau principal est formé de la RD1206, la route de Taninges et la route de Bonneville. A noter que ce réseau n'est pas totalement complet et que des problèmes de connexions entre celui-ci et l'autoroute existent. En effet, tous les mouvements du nœud d'Etrembières n'existent pas, notamment pour le flux de véhicules entre Thonon et l'autoroute. Il est alors nécessaire de passer par le centre d'Annemasse, ou de rejoindre l'autoroute au niveau de Gaillard. Aucun axe primaire n'est offert au Nord d'Annemasse ;
- Un réseau secondaire, qui permet d'accéder au centre de l'agglomération. Ce réseau comprend, entre autres, la rue de Genève, la rue des Maraîchers, la route d'Etrembières ainsi que le périmètre, actuellement non totalement symétrique dans les rues empruntées (avenue Emile Zola, rue du Salève, rue des Amoureux, avenue Jules Ferry / rue Aristide Briand, avenue du Giffre / avenue Florissant). Ce dernier a comme vocation de supporter le trafic qui passe à proximité du centre-ville et de protéger ainsi l'hyper centre ;
- Un réseau de desserte des différents quartiers.



Annemasse Agglo, 2007.

Le réseau viaire des secteurs concernés par la zone d'étude du projet se caractérise par un nombre limité de voies de circulation, en général une par direction, de même que, au niveau des intersections, par des voies de présélections restreintes. Les points suivants sont néanmoins à mentionner :

- L'avenue du Général Charles de Gaulle offre deux voies de circulation à l'approche du giratoire ainsi que dans celui-ci ;
- L'avenue de Verdun dispose d'un tronçon en zone 30, avec quelques seuils et obstacles évitant la possibilité de dépassements. Les voies de circulations restent larges et sont bordées de bandes cyclables et de places de stationnement ;
- L'avenue Jules Ferry, entre la rue du Faucigny et la rue Vaillat, offre deux voies de circulation en direction du Sud. Ce tronçon fait partie du périmètre d'Annemasse. En sens inverse, la circulation automobile est interdite entre l'avenue Alfred Bastin et l'avenue Pasteur. Seul les autobus peuvent y circuler ;
- La rue du Faucigny offre deux voies de circulation en sens unique en direction de Genève ;
- Au niveau de la place Jean Deffaugt, plusieurs voies de présélection sont mises en place, en plus d'une voie réservée pour les autobus en direction de la gare ;
- La rue de la gare est actuellement en sens unique en direction du Nord. Cette rue est bordée de places de stationnement des deux côtés ;
- Le carrefour devant la place de la gare (giratoire + perte de priorité) est relativement complexe et répond aux contraintes spécifiques actuelles du passage du périmètre dans le secteur ;
- Le carrefour Rue Louis Armand – rue du Jura présente une perte de priorité pour le sens Ville-la-Grand → Annemasse ;
- Un mini-giratoire est aménagé entre la rue du Jura et la rue de la République ;
- Un giratoire ovoïde effectue la liaison entre les rues Thouvenel, République, Tournelle, Espérance et Enfants du Monde.
- Sur la rue de l'Espérance – rue Léon Bourgeois, deux ronds-points sont aménagés ;
- sur la rue Thouvenel et la rue des Enfants du Monde, la situation est aujourd'hui en sens unique et les intersections sont réglées par perte de priorité ;
- Dans l'autre sens Ville-la-Grand → Annemasse, via le contournement en cours de réalisation, une voie de circulation est maintenue en parallèle de la voie bus nouvellement créée. Les carrefours seront équipés d'une régulation ;
- Sur la rue des Voirons, là encore un aménagement est en cours de réalisation jusqu'à la rue Debussy ; les carrefours seront régulés par des feux, deux voies seront dédiées à la circulation et une voie centrale réservée aux bus en approche des carrefours ;
- Au-delà de la rue Debussy, les principales intersections sont équipées de ronds-points jusqu'au site d'Altéa. Là encore, le réseau viaire est constitué d'une voie de circulation par sens ;
- Deux présélections facilitent les accès aux logements et commerces du quartier Pré-des-Plans entre la rue Debussy et le giratoire des Esserts ;
- Au-delà du giratoire des Esserts, sur la rue de Montréal, la circulation s'effectue sur une voie par sens, mais les emprises de voirie sont plus généreuses.

Sur l'ensemble du réseau viaire de la zone d'étude, les intersections sont donc gérées par :

- des intersections à feux, principalement dans le centre-ville d'Annemasse et au niveau du périmètre ;
- des giratoires, notamment aux extrémités de la ligne (secteur du Perrier et de Ville-La-Grand) ;
- des pertes de priorité pour les axes secondaires et les dessertes de quartier.

4.2. Convois exceptionnels

La zone d'étude n'est pas concernée par des itinéraires de convois exceptionnels.

4.3. Projets routiers

La commune de Ville-la-Grand vient de réaliser des travaux d'aménagement de contournement du centre de Ville-la-Grand et de la rue des Voirons.

Le projet Lucie Aubrac (ex-Boulevard Urbain) est inscrit depuis plus de 50 ans dans les différents plans d'occupation des sols (ou équivalents) de la commune d'Annemasse

Aujourd'hui, les enjeux de sa réalisation sont néanmoins très loin de ceux évoqués alors. Il ne s'agit plus de réaliser une voie « autoroutière » mais une voie de circulation où cohabiteront les différents modes de déplacements au cœur d'un espace paysager. Absorbant une partie du trafic de transit, le Boulevard Urbain permettra aussi de relier les quartiers Sud au centre-ville et de leur apporter vie et animation.

Enfin, il est également prévu la création de nouveaux ronds-points sur la RD1206 afin de fluidifier d'une part, les circulations Est / Ouest sur cette voirie et d'autre part, les circulations sur la zone d'activités des Chasseurs.