



Annemasse **Agglo**

Annemasse - Les Voirons Agglomération

Plan de Déplacements Urbains d'Annemasse Agglo 2014 - Résumé non technique -

Sommaire :

I. Qu'est-ce qu'un PDU ?	3
A- Un document de planification et un programme d'actions	3
B- Regroupant 7 thématiques	3
C- Et en lien avec d'autres documents réglementaires.....	4
II. Diagnostic d'un territoire singulier	4
A- Une agglomération transfrontalière dynamique mais contrainte.....	4
C- Automobile : un système qui atteint ses limites. .	7
D- Pour 2020, quelle mobilité voulons-nous ?.....	8
III. Les 7 axes « stratégiques » du PDU	13
IV. Et ensuite.....	25
A- Le suivi du PDU.....	25
B- La mise en œuvre du PDU.....	25
C- L'observatoire du PDU	25
D- Communication autour du PDU	26



I. Qu'est-ce qu'un PDU ?

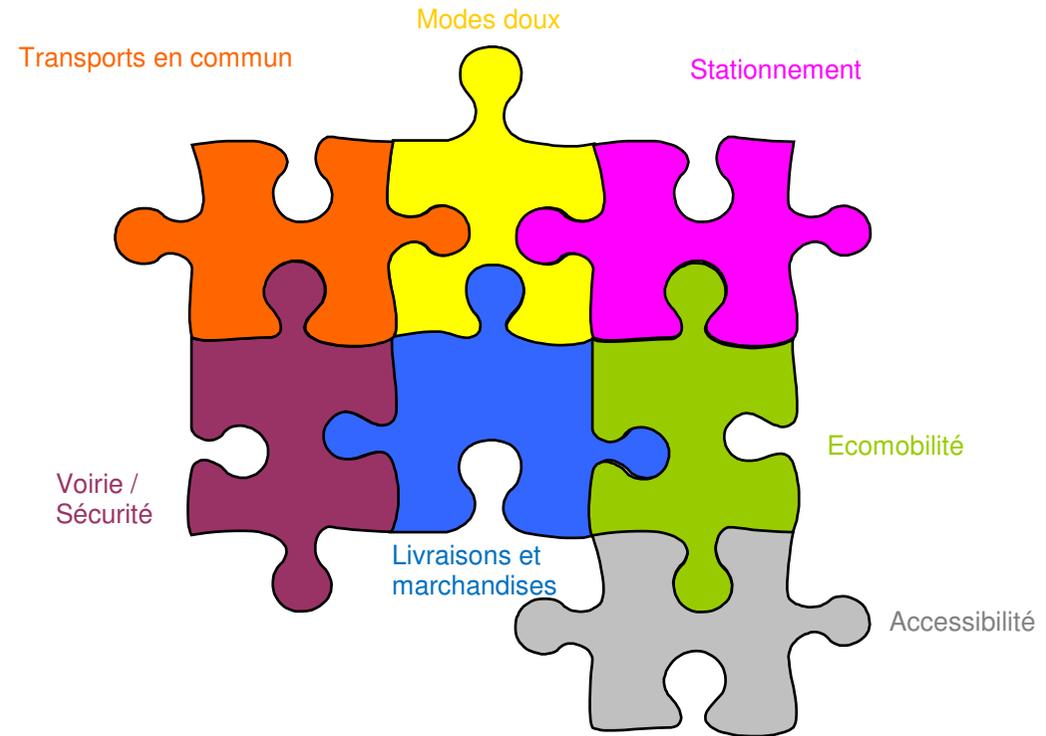
A- Un document de planification et un programme d'actions

Le Plan de Déplacements Urbains est un document institutionnel qui définit les principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement dans le périmètre des transports urbains.

C'est une démarche de planification sur 10 ans, qui impose une coordination entre tous les acteurs concernés, pour élaborer un projet global en matière d'aménagement du territoire et de déplacements.

B- Regroupant 7 thématiques

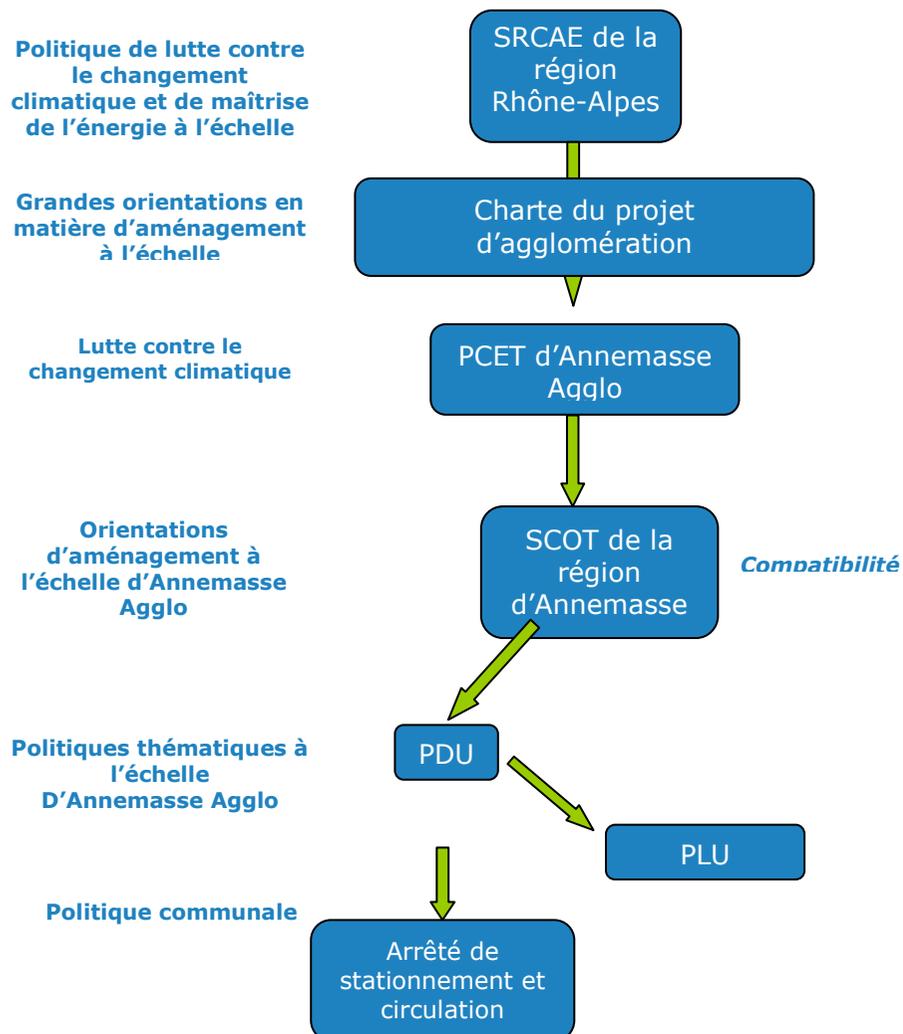
Conformément à la loi, le PDU d'Annemasse Agglo traite l'ensemble des volets liés aux déplacements. Les actions développées dans chaque thématique de manière coordonnée les unes aux autres visent à produire un projet de mobilité cohérent, répondant ainsi aux exigences d'une mobilité plus durable sur le territoire.



Chacune de ces thématiques peuvent-être traitées indépendamment les unes des autres, mais l'ensemble forme la stratégie globale de la politique de mobilité de l'agglomération.

Le schéma ci-après présente les liens de prise en compte, de compatibilité entre le PDU et les différents documents réglementaires.

C- Et en lien avec d'autres documents



réglementaires

Le PDU est un document qui planifie l'aménagement des déplacements à l'échelle des 12 communes mais aussi en coordination avec les territoires voisins et les autres AOT¹ ou partenaires institutionnels (Etat, Région, CG74, Canton de Genève, etc...). Le PDU doit également être cohérent avec les principes et les actions de la Charte du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois.

II. Diagnostic d'un territoire singulier

A- Une agglomération transfrontalière dynamique mais contrainte

Annemasse-Agglo, 80 000 habitants, s'inscrit au cœur d'un bassin de vie transfrontalier autour de Genève qui épouse toute la partie sud-ouest du Léman et qui correspond à l'agglomération franco-valdo-genevoise. **Cet espace représente ainsi une population de plus de 860 000 habitants et un bassin de 400 000 emplois.**

Le territoire d'Annemasse Agglo s'inscrit également comme une véritable centralité pour la Haute-Savoie du Nord.

¹ Autorité organisatrice de transport.

SRCAE : Schéma régional du climat de l'air et de l'énergie

PCET : Plan Climat Énergie Territorial

SCOT : Schéma de Cohérence Territoriale

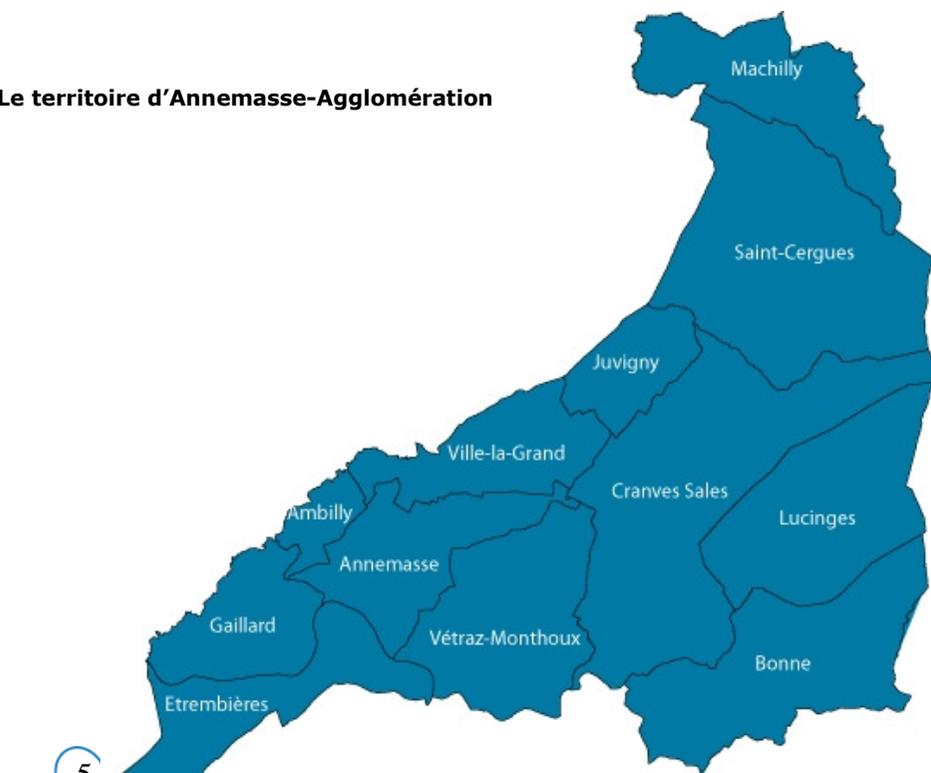
PLU : Plan Local d'Urbanisme

Le territoire est situé au carrefour d'axes majeurs de communication (autoroutes, voie rapide, étoile ferroviaire) mais il est inséré dans un environnement contraint avec une position « d'entonnoir » pour les flux vers Genève.

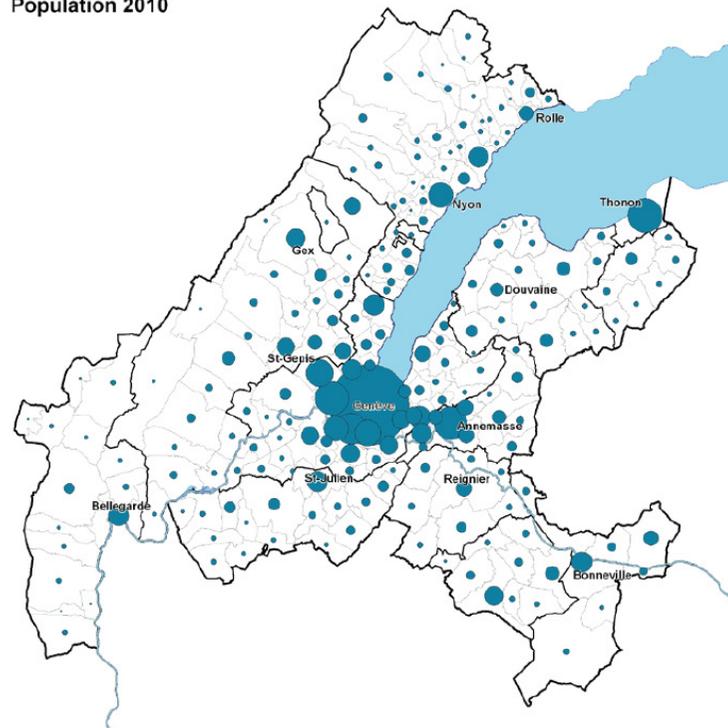
Le cœur urbain d'Annemasse Agglo dispose d'une continuité urbaine directe avec Genève malgré la présence de la frontière.

Si le territoire a longtemps connu une croissance urbaine éclatée, qui s'est traduite par un étalement urbain, une consommation extensive de foncier et un mitage des paysages, le SCOT a permis progressivement de mettre en place un développement urbain différent, beaucoup plus polarisé sur les centralités urbaines, et donc bien plus favorable au développement des transports en commun et des modes doux.

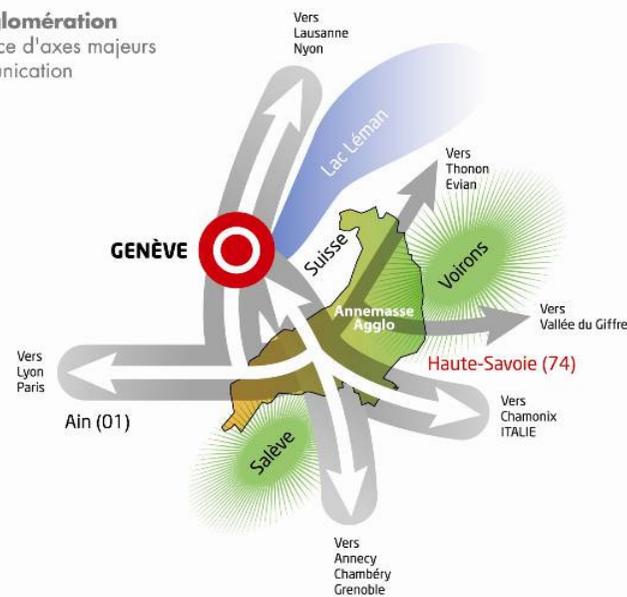
Le territoire d'Annemasse-Agglomération



Population 2010



Une agglomération à l'interface d'axes majeurs de communication



B- La mobilité sur le territoire : une société devenue « auto-dépendante »

Entre 1982 et 2012, le nombre d'habitants sur l'agglomération a augmenté de 38% et les déplacements qu'ils effectuent tous modes confondus ont augmenté de 55 %.

Sur cette même période, les déplacements automobiles des habitants du territoire ont eux augmenté de 91%, mais le nombre de kilomètres qu'ils ont parcourus en voiture a augmenté de 159%.

Cette différence frappante entre une augmentation de la population de 38% et une augmentation des kilomètres qu'ils réalisent en voiture, 4 fois supérieurs, montre les limites d'une société organisée autour de l'automobile.

Ainsi, pour expliquer ce phénomène qui s'est produit à l'échelle d'une génération, il est nécessaire de s'intéresser aux modifications de comportement.

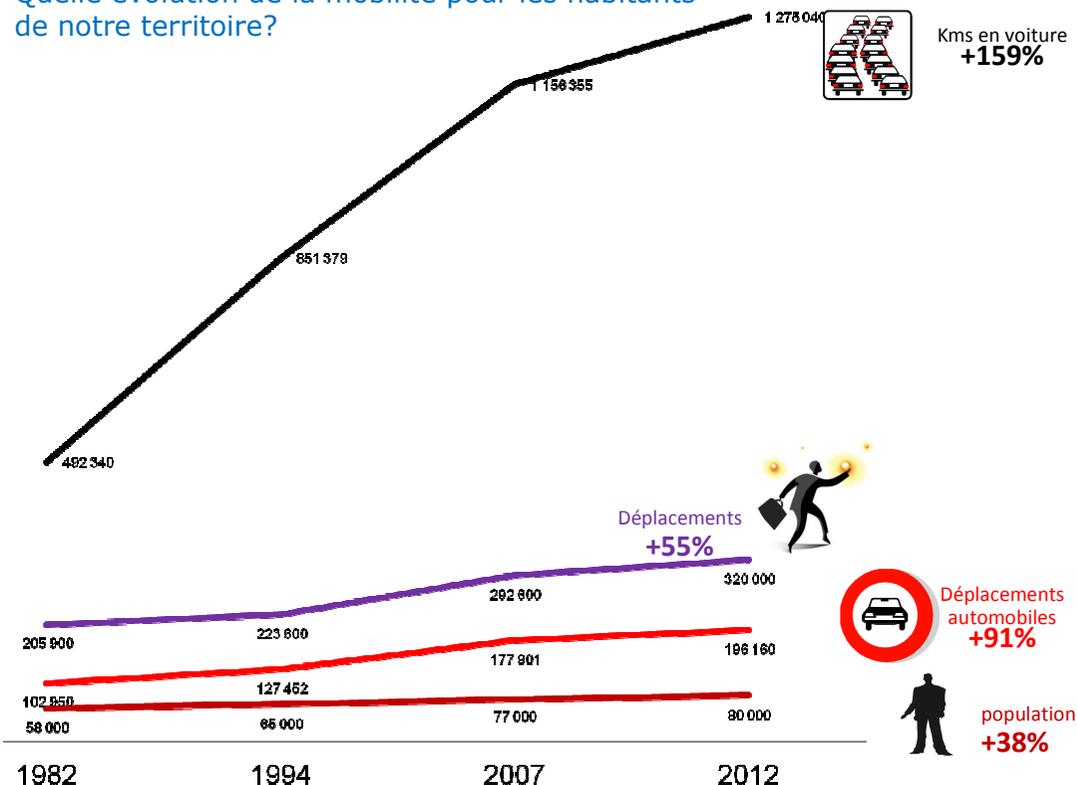
En 30 ans, la mobilité des personnes a considérablement été modifiée, avec une augmentation forte de la mobilité individuelle (du fait d'une société plus urbaine, de la féminisation de l'activité, du développement d'une société des loisirs...).

Dans le même temps, l'automobile s'est démocratisée: le parc automobile a été multiplié par 2,5 en 30 ans (même si son prix continue d'exclure 15% des ménages de son accès).

Enfin, la société s'est adaptée à l'automobile : sa facilité fait qu'on se déplace bien plus loin, tant pour les loisirs que pour le travail, et les villes se sont réorganisées de manière bien moins favorable à la marche à pied et aux transports publics. Ainsi, les ménages habitent de plus en plus loin de leur lieu de travail, les

commerces, activités et les services ont désinvesti les centres-

Quelle évolution de la mobilité pour les habitants de notre territoire?



bourgs et se sont installés en périphérie des villes, incitant donc à l'utilisation de la voiture et à l'augmentation des kilomètres parcourus.

C'est bien une modification radicale du fonctionnement de notre société, combinée à une augmentation très forte de la population, qui explique la hausse exponentielle de la mobilité automobile de notre territoire. Notre société est devenue « auto-dépendante ».

C- Automobile : un système qui atteint ses limites.

En 30 ans, l'explosion de la circulation automobile a transformé le visage de l'agglomération. L'urbanisation s'est adaptée à l'automobile mais pas à l'Homme, en s'étalant vers la périphérie du territoire.

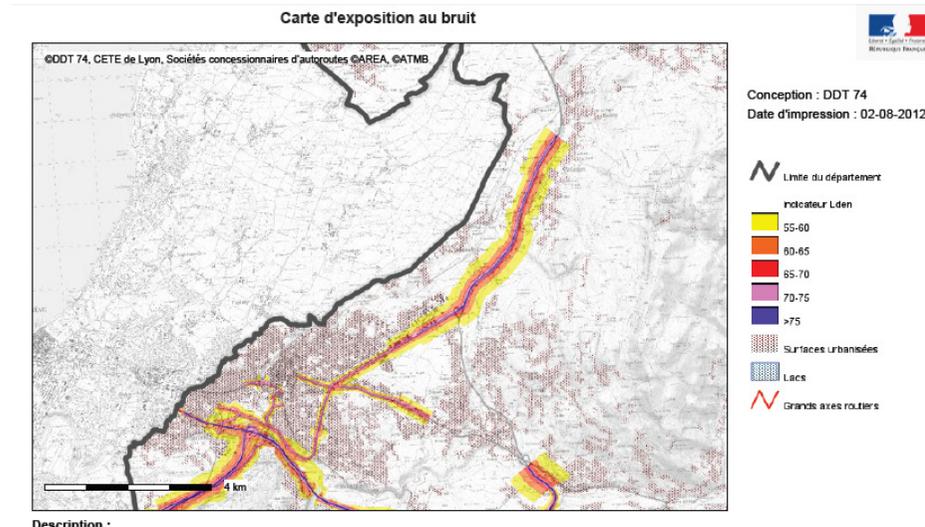
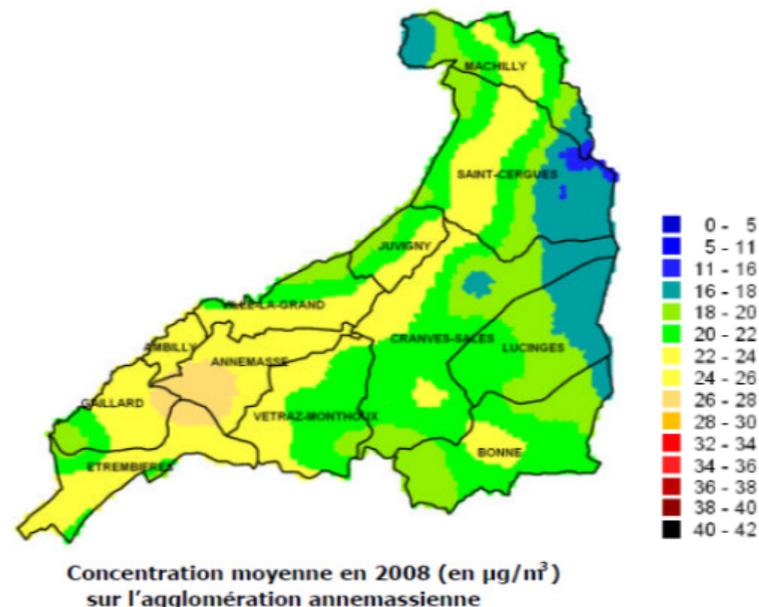
Le tissu urbain de l'agglomération annemassienne fait coexister des secteurs de très forte densité dans le cœur d'agglomération (Annemasse, Ambilly, Gaillard,...) et des communes périphériques, à proximité du massif des Voirons, où le tissu devient moins dense.

Par conséquent, les déplacements automobiles quotidiens, de plus en plus nombreux, que supporte l'agglomération, créent des saturations récurrentes et entraînent des nuisances comme la pollution et le bruit.

Les cartes ci-contre illustrent les nuisances générées pour les habitants par la circulation automobile : pollution au dioxyde d'azote (en haut), exposition au bruit (en bas), mais on pourrait citer également les saturations, les problématiques de sécurité, ou encore d'espaces publics colonisés par l'automobile.

L'impact de la voiture sur la société commence à être très fortement ressenti et à montrer les limites d'un système exclusivement tourné vers la mobilité automobile.

C'est particulièrement vrai dans une agglomération qui se transforme en se densifiant et en devenant de plus en plus « urbaine ». L'automobile n'est plus alors un mode de déplacement très fonctionnel car il se heurte à la problématique des saturations, dans des secteurs urbains contraints au cœur des zones les plus peuplées.





Nous atteignons les limites d'une société et d'un système de mobilité tourné exclusivement vers l'automobile, dans un contexte de croissance forte et de société de plus en plus urbaine.

D- Pour 2020, quelle mobilité voulons-nous ?

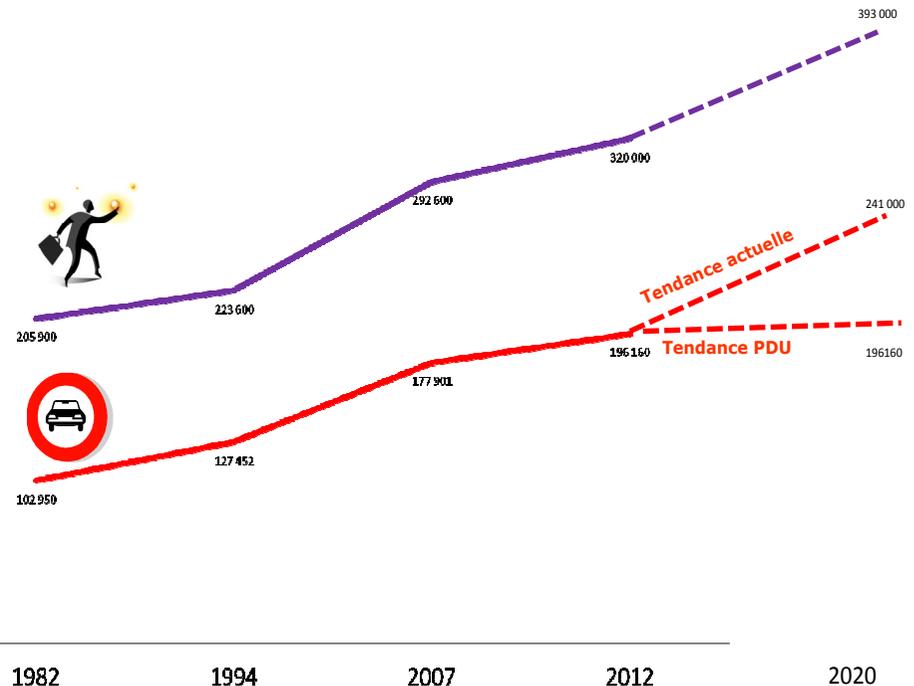
Si nous ne changeons pas fortement notre société, et notre pratique de mobilité, les tendances restent identiques : la croissance de la population (10 000 habitants supplémentaires prévus dans les 10 ans sur l'agglomération et 120 000 sur le Grand Genève) est accompagnée d'une croissance encore plus forte de

la circulation automobile, qu'il sera de plus en plus difficile à gérer.

Mais dans le contexte urbain contraint que connaît Annemasse Agglo, un système de mobilité appuyé exclusivement sur l'automobile montre ses limites, et ne permet plus d'assurer une mobilité efficace, ni une qualité de vie durable alors que dans une ville assez « dense » des systèmes de mobilité alternatifs efficaces peuvent être mis en place.

C'est donc une véritable révolution de notre mobilité qui doit s'enclencher : dans ce cadre, le PDU propose de **créer des solutions de déplacement alternatives pour une transition en douceur entre le système actuel « tout automobile » et de nouveaux modèles de déplacement, plus durables et plus urbains.**

Malgré tout, il ne **s'agit pas de faire le procès de l'automobile** ou de culpabiliser les automobilistes car elle est et restera **le principal mode de déplacement** sur notre territoire : elle offre souplesse et adaptabilité.



L'objectif du PDU est double :

- Créer une alternative pour **proposer un transport public concurrentiel à la voiture, capable de répondre aux besoins de mobilité de la population** d'aujourd'hui et de demain.

Bien évidemment, l'efficacité de l'offre en transports publics sera variable, nécessairement plus faible sur les secteurs les moins denses, mais s'améliorera au fur et à mesure des développements. Mais d'ores et déjà les secteurs urbains les plus centraux pourront développer une offre d'excellente qualité.

- « **Faire respirer** » l'agglomération en offrant aux habitants de plus en plus urbains des espaces de respiration et de détente, accessibles à pied, pour une meilleure qualité de vie et en repensant l'urbanisme différemment, **autour de l'homme et non plus autour de la voiture**, pour des villes et villages vivables à pied.

Ainsi, le Plan de Déplacements Urbains est bien **un projet de société**, qui vise autour de la mobilité, **à construire un territoire plus équilibré, plus agréable à vivre, plus attractif et bien sûr plus durable.**

Pour parvenir à atteindre ces objectifs, le PDU doit s'inscrire dans une philosophie de développement et relève 3 défis essentiels

- **DEFI N°1 : S'inscrire à long terme dans un partenariat territorial large**

La situation particulière et les contraintes d'Annemasse Agglo imposent de faire des choix cohérents avec les territoires voisins. Le PDU contribuera à construire un nouveau système de mobilité à l'échelle du « Grand Genève ». La complexité du système géographique nécessite plus que d'ordinaire de prévoir des stratégies de long terme avec les différents partenaires institutionnels (Département, Région, Etat, Canton de Genève, EPCI voisins...) afin d'anticiper sur le développement futur et de prévoir les solutions de la mobilité de demain.

Si ce PDU est celui d'Annemasse Agglo, il se veut dépassant les limites administratives du territoire pour construire une mobilité différente à l'échelle du Grand Genève, et contribuant dans ce cadre à tout un ensemble de démarches collectives, tant à l'échelle globale qu'en lien avec nos voisins immédiats.

- **DEFI N°2 : Modifier les comportements et avancer collectivement**

Pour agir sur la mobilité, il est nécessaire de modifier des pratiques, de faire évoluer des comportements individuels. Cela demande de mobiliser les différents partenaires autour du projet : décideurs (structures compétentes en matière de déplacements, communes et élus locaux, techniciens spécialisés...), partenaires du monde économique, associatif ou éducatif, professionnels de la mobilité, etc. De plus, dans ce domaine qui touche directement la vie quotidienne des habitants, il est nécessaire de concerter, d'informer, d'expliquer les évolutions à chacun.

Le PDU a été construit selon cette logique : il n'est pas une fin en soi mais une démarche vivante qui doit se construire, se mettre en place et se décliner durant les dix années de sa mise en œuvre.

- **DEFI N°3 : Penser la mobilité comme un élément pour restructurer des « cœurs de vie » plus qualitatifs**

Il est indispensable de s'inscrire aujourd'hui dans une volonté de cohérence entre urbanisation et mobilité pour penser le développement urbain en écho avec le développement de la mobilité et réciproquement : cette philosophie générale a des applications dans de nombreux domaines (développement de l'habitat, des équipements, développement économique, préservation des espaces naturels).

Ainsi, les grands projets de transport sont des leviers pour restructurer des cœurs de ville et de villages plus agréables à vivre, plus fonctionnels, plus « humains ».



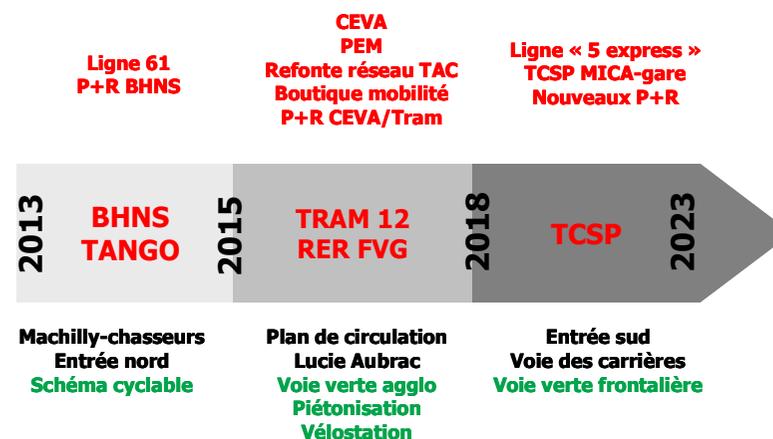
Après

Rue du Faucigny, Annemasse

Avant



© Folia



Le graphique ci-dessous compare des scénarii différents de parts modales des déplacements des habitants de l'agglomération d'Annemasse. Elaboré à partir de l'Enquête ménage déplacement réalisée en 2007, il a pour objectifs de montrer les ambitions et les impacts du projet de PDU en 2023. Malgré la très forte augmentation du nombre de déplacements (+40000 en 10 ans pour les habitants) le PDU vise à absorber la croissance des déplacements dans les transports collectifs (+200%) et les modes doux et ainsi stabiliser les déplacements automobiles au niveau actuel. Il justifie l'efficacité et la pertinence des projets du PDU en donnant les résultats chiffrés sur l'évolution de l'usage des différents modes de déplacement.

Pour cela, 2 situations différentes ont été comparées :

- **Un scénario « tendance » ou « fil de l'eau »** sans les projets de transports collectifs du PDU et ses conséquences sur les déplacements à horizon 2023
- **Le scénario PDU 2023** articulé avec les projets « phares » du PDU que le BHNS Tango, le RER Franco-Genévois et le tramway.



Automobiles

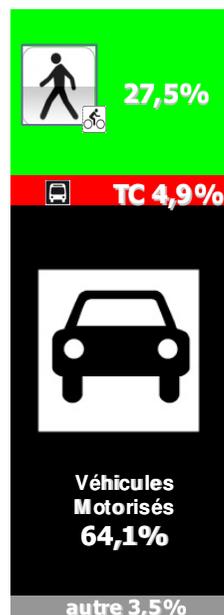
Deux-roues

Piétons

Transports collectifs urbains et non urbains

Transports collectifs ferroviaires

Horizon 2023 sans PDU



Horizon 2023 avec PDU



Maintien de la part des déplacements piétons et forte hausse des déplacements vélos

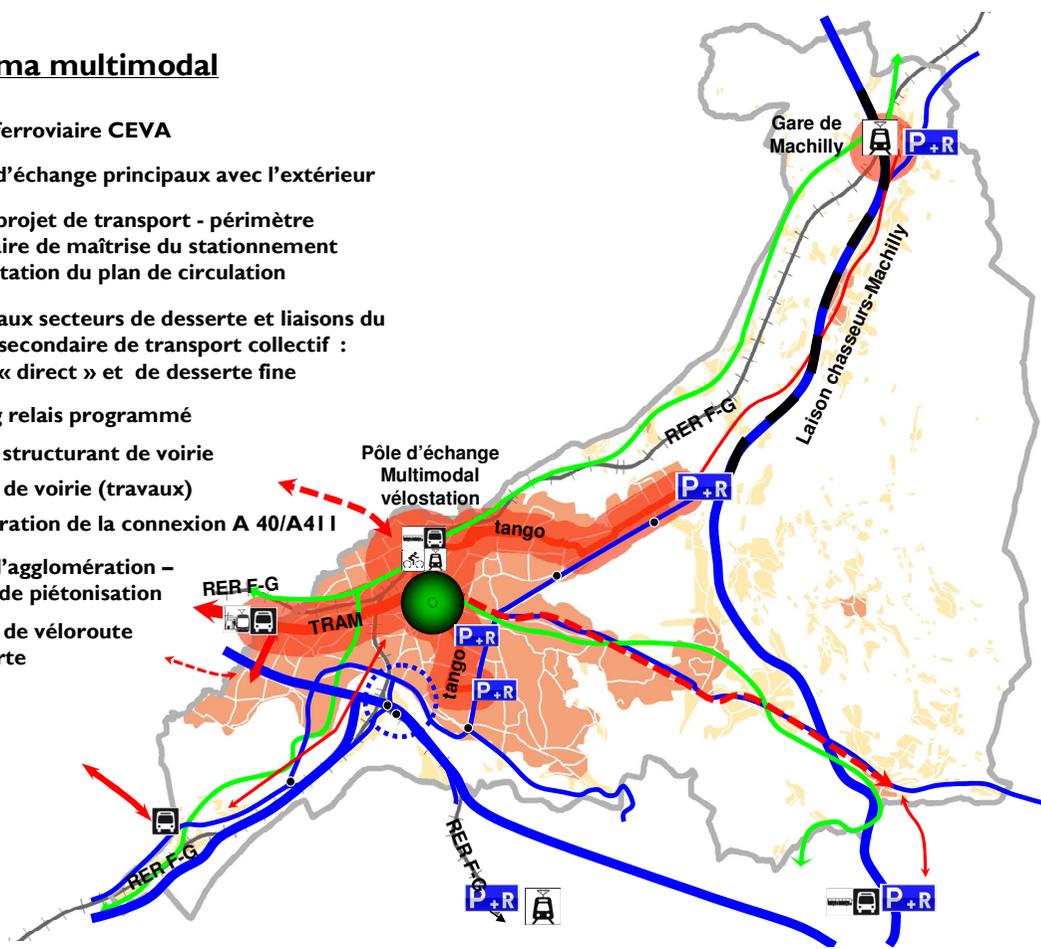
Multiplication par 3 de l'utilisation des transports en commun

Diminution de la part modale des transports individuels motorisés et baisse du trafic en cœur de ville

Estimation de l'évolution des parts modales de déplacements des habitants de l'agglomération à horizon 2020.

Schéma multimodal

-  Projet ferroviaire CEVA
-  Points d'échange principaux avec l'extérieur
-  Grand projet de transport - périmètre prioritaire de maîtrise du stationnement et adaptation du plan de circulation
-  Principaux secteurs de desserte et liaisons du réseau secondaire de transport collectif : réseau « direct » et de desserte fine
-  Parking relais programmé
-  Réseau structurant de voirie
-  Projets de voirie (travaux)
-  Amélioration de la connexion A 40/A41 I
-  Cœur d'agglomération – projet de piétonisation
-  Projets de véloroute voie verte



Le schéma multimodal du PDU organisé autour du pôle d'échange multimodal, principal nœud d'intermodalité de l'agglomération, est organisé comme suit :

- ❖ Les grands projets de transports en commun que sont le Tram, le BHNS Tango et le RER Franco-Genevois
- ❖ Le réseau structurant majeur « modes doux » composé des 2 véloroutes voies vertes frontière-Loëx et Machilly-Pas de l'Echelle.
- ❖ Les parkings relais, permettant de favoriser le rabattement des automobiles vers les transports collectifs en proposant environ 1000 places combinant voiture/Transport.
- ❖ Les réseaux structurants de voirie.

III. Les 7 axes « stratégiques » du PDU

Face aux menaces que représente pour notre territoire une mobilité tournée essentiellement vers l'automobile, le projet de PDU se propose d'agir par 7 grands axes qui correspondent aux exigences réglementaires fixées par les lois LAURE et SRU. Ils reflètent également les choix politiques majeurs qui ont été souhaités par les élus de l'agglomération pour améliorer les services à la population en matière de transport, mais aussi pour dynamiser l'attractivité de notre territoire et améliorer la qualité de vie des habitants.

Ces axes sont autant de leviers « stratégiques » et essentiels pour mettre en place un système de mobilité durable au cœur de notre territoire mais également pour les territoires voisins. Ces objectifs sont cohérents avec les politiques menées dans les réflexions transfrontalières, œuvrant ainsi pour un système de mobilité multimodal.

Les parties suivantes du document précisent de manière synthétique la déclinaison des actions et les objectifs du PDU pour chaque axe.

Ces actions concernent aussi bien des infrastructures que des services mais également des améliorations organisationnelles et réglementaires.

Transports en commun : Mettre en place un réseau de transport collectif performant à l'échelle transfrontalière et sur l'agglomération

Modes doux : Favoriser la pratique des modes doux et développer les services vélos

Stationnement : Maîtriser les besoins en stationnement

Sécurité et transport individuel motorisé : Hiérarchiser le réseau routier et améliorer la sécurité

Marchandises et livraisons : Améliorer les conditions d'acheminement des livraisons et des marchandises

Démarches d'écomobilité : Accompagner et encourager les démarches d'écomobilité sur le territoire

Annexe accessibilité du PDU

Conscient des limites de l'efficacité du réseau de transport actuel, **le cœur du projet du PDU réside dans la mise en place de transports en commun en site propre performants et innovants.**

Cette nouvelle offre, articulée à plusieurs échelles, permet de concurrencer l'automobile en proposant une alternative forte. Ces projets sont également les seuls permettant de s'intégrer de manière cohérente avec Genève et la Haute-Savoie, mais ils contribuent aussi à mieux relier les communes de l'agglomération.

Les grands projets de transports collectifs sont aussi une locomotive pour restructurer autour d'eux de manière plus qualitative espaces publics et nouveaux quartiers. Les transports collectifs performants permettent de dynamiser l'attractivité économique du territoire et de préserver durablement l'environnement en améliorant la qualité de vie des habitants.

Les actions du PDU (voirie, stationnement, sécurité, modes doux) s'articulent de manière cohérente et consistent en grande partie à adapter la ville autour des grands projets de transports en commun.

Ainsi, le projet de transport collectif du PDU repose sur la réalisation de plusieurs grands projets ayant un rayonnement fort, mais aussi sur le développement d'une offre de transport public à tous niveaux, des lignes à forte fréquence jusqu'au transport à la demande.

Objectifs :

- Tripler l'utilisation des transports en commun
- 80% des habitants à moins de 20' du centre-ville d'Annemasse ou d'une gare CEVA
- Atteindre des gains de temps de parcours de l'ordre de 20% à 30% dans la partie urbaine de l'agglomération et supérieurs à 30% pour la partie périurbaine.
Exemple : On passera de 40 à 13 minutes pour un parcours Carouge-gare à Annemasse-gare.

- Offrir de nouvelles solutions et de nouvelles dessertes
- Faciliter et encourager l'usage des transports en commun

Les actions du PDU en matière de transport collectif

1- Structurer un réseau performant de transports collectifs en site propre

- Action 1.1 :** Projet de liaison ferroviaire CEVA (Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse)
- Action 1.2 :** Réalisation d'un nouveau pôle d'échange multimodal à la gare d'Annemasse
- Action 1.3 :** Mise en place du BHNS "TANGO" sur l'agglomération
- Action 1.4 :** Prolongement de la ligne de tramway suisse sur Annemasse

2- Adapter et améliorer l'offre de bus sur le territoire

- Action 2.1 :** Réorganisation et amélioration du réseau secondaire TAC pour accompagner le développement des grandes infrastructures
- Action 2.2 :** Etendre la desserte du réseau TAC en direction des territoires périphériques et développer des lignes fortes

3- Améliorer l'information et les services aux voyageurs

- Action 3.1 :** Adapter la tarification et améliorer l'intermodalité
- Action 3.2 :** Mise en place de services d'information dynamiques

4- Créer les structures de gouvernance et de financement des transports en partenariat avec les territoires voisins

- Action 4.1 :** Etudier la mise en place de structures de gouvernance des transports

5- Favoriser le rabattement vers les transports collectifs et développer une politique de parc-relais

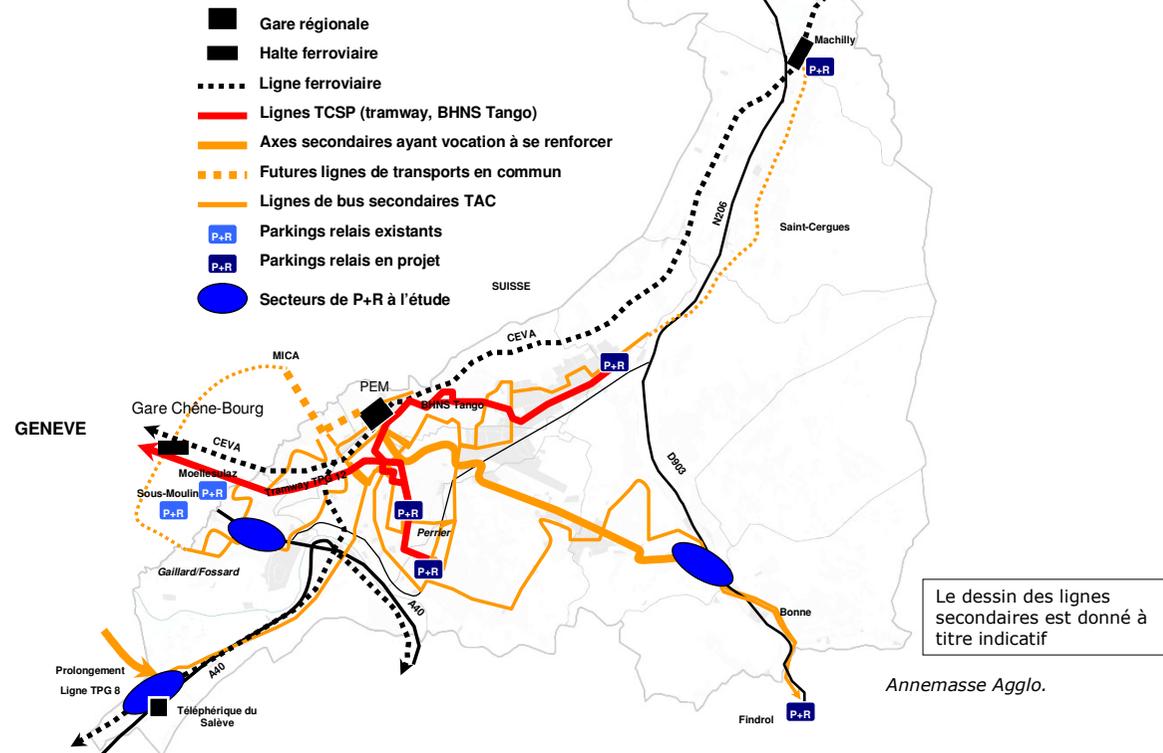
- Action 5.1 :** Réaliser des parcs-relais

6- Mettre en cohérence l'urbanisme et les transports

- Action 6.1 :** Articulation entre transport et développement urbain.

Les orientations et le détail de mise en œuvre des actions figurent dans la partie IV « transports collectifs »

Schéma illustratif du réseau de transport à horizon 2018-2022



RER Franco-Genevois), ou à longue distance vers les grandes villes de Haute-Savoie ou d'ailleurs (RER Franco-Genevois).

- ❖ Un réseau secondaire de desserte fine dans la partie urbaine et une desserte complémentaire vers les villages périphériques moins denses.
- ❖ Parmi ces lignes secondaires, certaines auront vocation à se renforcer à moyen terme, notamment vers Cranves-Sales, Bonne, MICA, Gaillard sud – les îles.
- ❖ Une desserte scolaire et des transports à la demande, pour les captifs sur les secteurs les moins denses.

Pour une efficacité optimale, il est nécessaire de rendre notre réseau de transports en commun plus confortable (régularité, information voyageurs, billettique, accessibilité,...) et de le connecter aux territoires voisins.

Le réseau de transports sera organisé comme suit :

- ❖ De grandes infrastructures efficaces et rapides, pour les secteurs très denses, pour les déplacements internes (BHNS Tango, Tram), ou vers Genève (Tram,

Les déplacements « modes doux » restent difficiles sur notre territoire : malgré des efforts dans la dernière décennie, les vélos restent souvent noyés dans la circulation, ou possèdent des itinéraires marqués par de nombreuses ruptures, et circulent dans des conditions de sécurité insuffisantes. Les piétons ont peu d'espaces disponibles dans une ville encore largement tournée vers l'automobile, et peu conçue pour les déplacements à pied, alors qu'ils représentent pourtant une large part des déplacements.

Pourtant, le contexte d'Annemasse Agglo (assez plat, dense...) la proximité de Genève ou des zones d'activité est tout à fait favorable au développement des modes doux, et leur expansion peut tout à fait contribuer à donner à notre territoire plus d'espaces publics, plus d'espaces de respiration...

En lien avec la mise en place des grands projets de transports, **le PDU vise à augmenter fortement la place et l'usage des mobilités douces sur le territoire**. L'objectif est de tripler les déplacements réalisés en vélo et de conforter la part de ces modes de déplacement (gain de 10 000 déplacements modes doux à échéance du PDU).

Mais plus encore, cette évolution doit être un enjeu de société et doit permettre de « **faire respirer l'agglo** », en développant des espaces publics plus importants, adaptés aux modes doux, apaisés et sécurisés en reconstruisant les cœurs de ville et de village autour de l'homme et non autour de l'automobile.

En parallèle, et au-delà de leur intérêt « utilitaire » (par exemple pour le domicile-travail), le PDU veut développer des itinéraires vélos permettant aux urbains d'aller fréquenter des « espaces de détente » verts, à proximité de la ville.

Le PDU favorisera également la mise en place des services vélos (vélostation, stationnement,...) et propose de poursuivre

l'amélioration de l'accessibilité des personnes à mobilité réduite par l'aménagement progressif des cheminements piétons.

Objectifs :

- Tripler les utilisateurs vélo et conforter la part modale de la marche, en accompagnement des transports en commun
- Créer un réseau cyclable de 87 km d'itinéraires, pour atteindre 1 mètre linéaire par habitant
- Multiplier les secteurs apaisés (zones 30, zones piétonnes) par 2

Les actions du PDU pour les mobilités douces

1-Définir et mettre en œuvre une politique « modes doux » globale et cohérente à l'échelle de l'agglomération

Action 1.1 : Finaliser et mettre en œuvre le volet cyclable du schéma modes doux

2-Mettre en œuvre des aménagements cyclables dédiés

Action 2.1 : Réaliser la section frontière-PEM-Bonne de la Véloroute Voie Verte du Léman au Mont-Blanc

Action 2.2 : Réaliser la section Etrembières-PEM-Machilly de la Véloroute Voie Verte ViaRhona

Action 2.3 : Réaliser le réseau structurant secondaire et le réseau de desserte locale

3-Assurer un meilleur partage de la voirie en faveur des modes doux

Action 3.1 : Projet de piétonnisation du centre-ville d'Annemasse

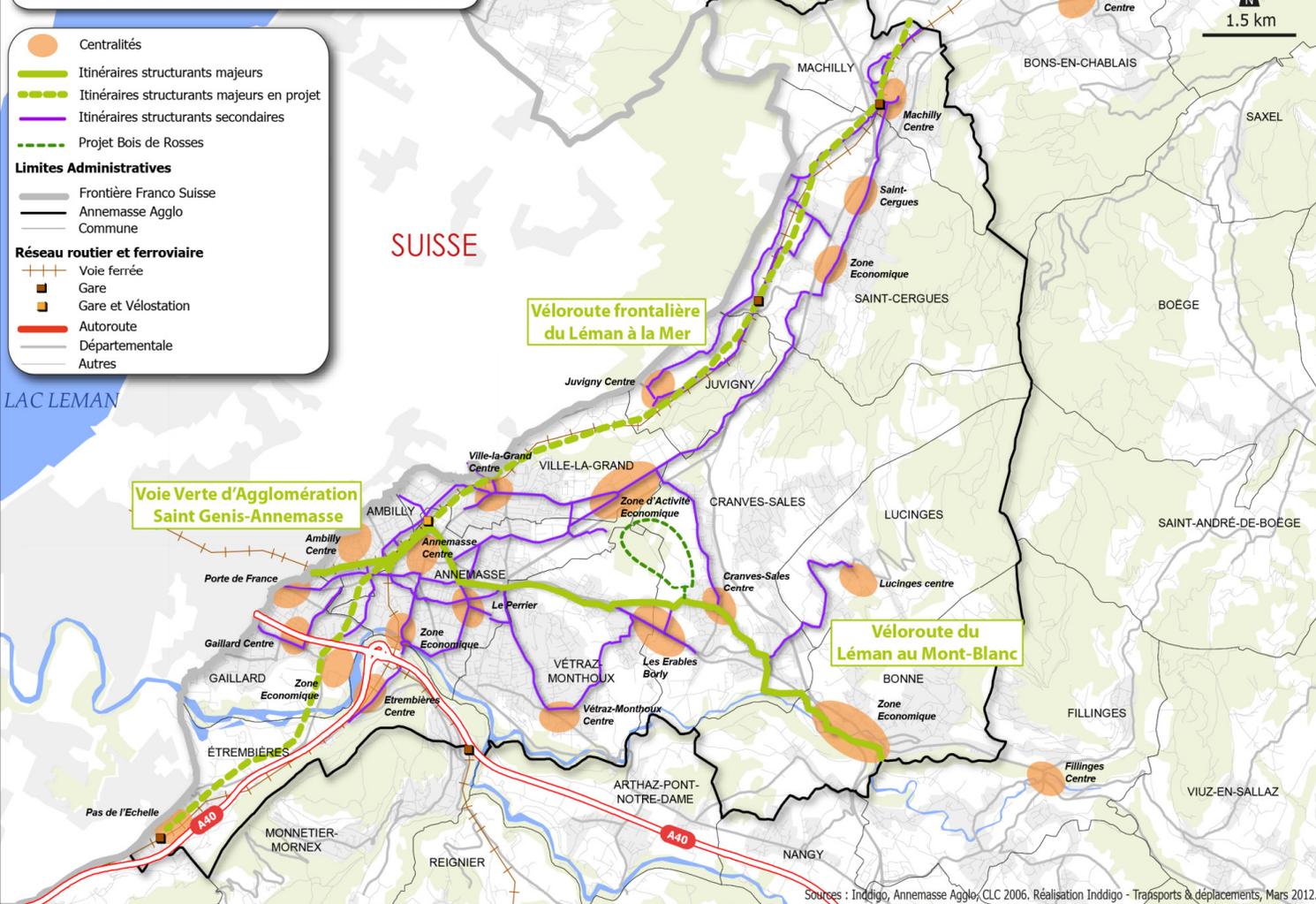
Action 3.2 : Finaliser et mettre en œuvre le volet piéton du schéma modes doux

Action 3.3 : Dynamiser et apaiser les centres urbains de l'agglomération

4-Développer l'offre de services et promouvoir l'usage du vélo

Action 4.1 : Mettre en place une vélostation au niveau du PEM d'Annemasse

Action 4.2 : Développer le stationnement sur l'agglomération



principaux pôles économiques, collèges, lycées, quartiers populaires (ZUS,...)

- ❖ Le réseau de desserte locale assurant une desserte de proximité des équipements communaux : desserte de quartiers, commerces de proximité,...

L'objectif, au-delà de la création d'un réseau cyclable est de « faire respirer l'agglomération » et de permettre aux habitants de se déplacer en vélo depuis chez eux et de manière sécurisée, que ce soit pour le loisir (balade,...) ou utilitaire (domicile-travail, domicile-école)

Ce schéma permet enfin de reconsidérer nos pôles urbains pour favoriser les déplacements cyclables et piétons et de repenser l'urbanisation autour de l'Homme avec le développement de zones donnant une grande place aux usagers non motorisés (zones de

rencontre,...)

Le schéma cyclable de l'agglomération qui s'inscrit dans la continuité des schémas régionaux, départementaux et du Grand Genève, propose 3 niveaux de réalisation :

- ❖ Le réseau structurant majeur composé des 2 « véloroutes voies vertes » : frontière-Loëx et Machilly-Pas de l'Echelle. Elles constituent le cœur du réseau.
- ❖ Le réseau structurant secondaire assurant les liaisons entre les différents pôles générateurs de l'agglomération :

Enfin, de nouveaux services et solutions de mobilité seront créés (vélostation, « maison de la mobilité ») pour permettre un meilleur accompagnement des usagers.

L'offre publique de stationnement actuelle est importante mais connaît des dysfonctionnements sur l'agglomération, notamment sur certains secteurs soumis à une forte pression.

L'absence d'alternative forte à l'automobile et de parcs-relais de rabattement du côté français accentuent les tensions sur l'offre de stationnement public, plus particulièrement dans les zones frontalières.

Ainsi, le développement d'un réseau de transport performant en site propre (BHNS Tango, tramway, RER Franco-Genevois) implique une réorganisation profonde de la réglementation et de l'offre de stationnement actuelle.

Plutôt que de chasser l'automobile ou de créer de nouvelles nappes de parkings en ville, le PDU vise à une meilleure utilisation de l'offre par l'augmentation de la rotation des véhicules (zones limitées et payantes) sur les secteurs convoités afin de garantir une place pour l'ensemble des usagers (résidents, visiteurs).

La mise en place de parcs-relais connectés aux lignes de transport en site propre a pour objectif d'offrir une solution attractive en entrée de ville pour une partie des pendulaires motorisés et leur permettre un rabattement vers les transports collectifs.

Objectifs :

- Créer environ 1 000 places de stationnement en parking-relais sur l'agglomération en complément de l'offre de Genève et du Genevois français.
- Réglementer le stationnement public sur les centralités urbaines attractives (commerces, emplois) et à proximité des axes de transports en commun en site propre, pour limiter le stationnement pendulaire.

- Encadrer le stationnement privé pour les constructions nouvelles (normes plafonds article 12 des PLU)

Les actions du PDU en matière de stationnement

1-Mettre en cohérence la politique de stationnement avec les grands projets du territoire et de Genève

Action 1.1 : Etendre et mettre en cohérence la réglementation du stationnement sur le cœur d'agglomération en particulier sur le cœur d'agglomération, autour des grands projets de transport (Tram, BHNS Tango et RER Franco-Genevois) et dans les centres des bourgs et villages

Action 1.2 : Mieux prendre en compte les besoins de stationnement spécifiques

2-Encourager le rabattement des transports motorisés vers les transports collectifs

Action 2.1 : Réalisation de parcs-relais (P+R) de rabattement TCSP

Action 2.2 : Adapter et réglementer les places de stationnement privé

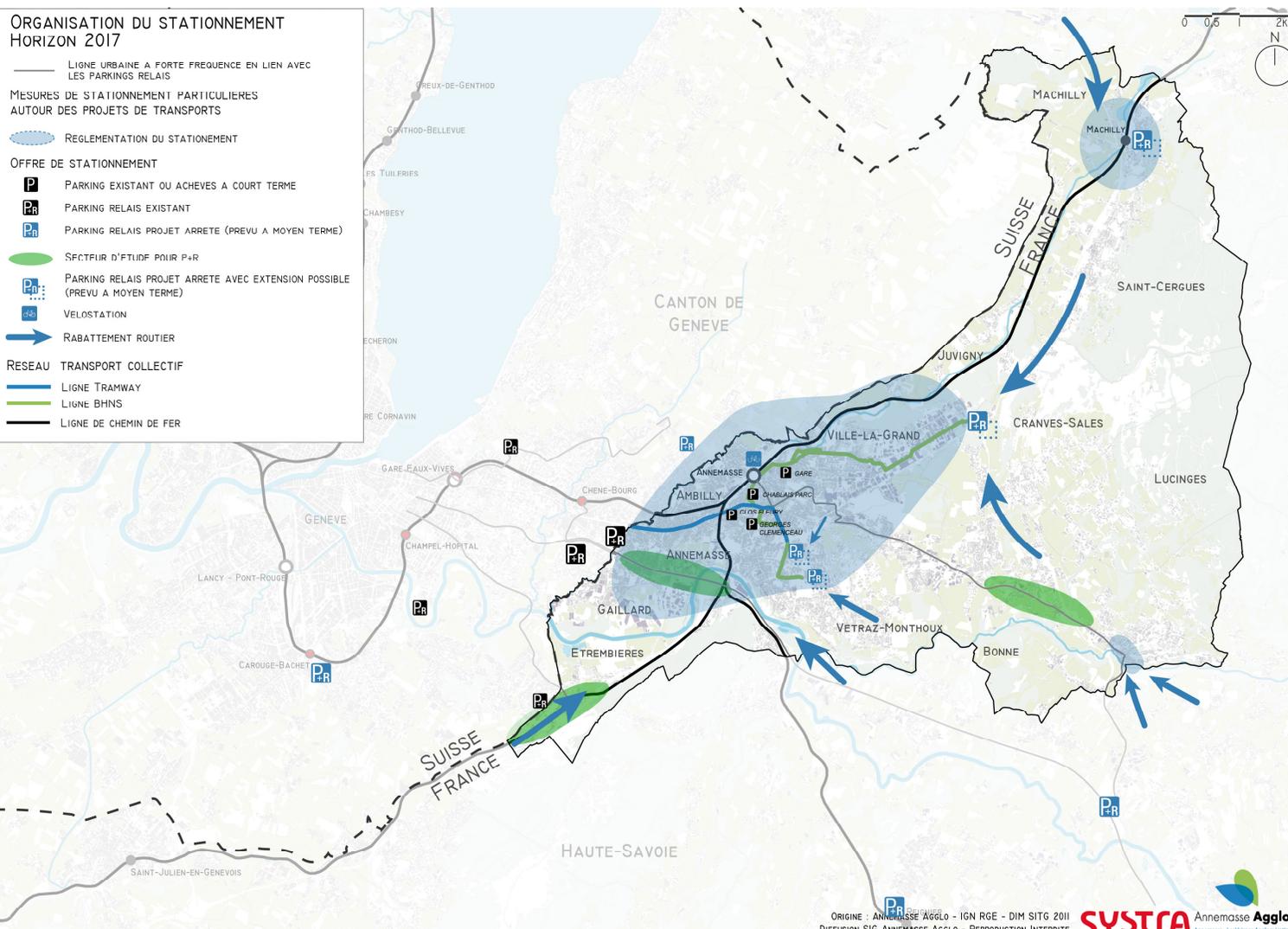
3-Mettre en place un contrôle efficace de la politique de stationnement

Action 3.1 : Mesures de contrôle des stationnements

Les orientations et le détail des actions figurent dans la partie VI «stationnement»

ORGANISATION DU STATIONNEMENT HORIZON 2017

- LIGNE URBAINE A FORTE FREQUENCE EN LIEN AVEC LES PARKINGS RELAIS
- MESURES DE STATIONNEMENT PARTICULIERES AROUND DES PROJETS DE TRANSPORTS
 - REGLEMENTATION DU STATIONNEMENT
- OFFRE DE STATIONNEMENT
 - PARKING EXISTANT OU A CHEVES A COURT TERME
 - PARKING RELAIS EXISTANT
 - PARKING RELAIS PROJET ARRETE (PREVU A MOYEN TERME)
 - SECTEUR D'ETUDE POUR P+R
 - PARKING RELAIS PROJET ARRETE AVEC EXTENSION POSSIBLE (PREVU A MOYEN TERME)
 - VELOSTATION
 - RABATTEMENT ROUTIER
- RESEAU TRANSPORT COLLECTIF
 - LIGNE TRAMWAY
 - LIGNE BHNS
 - LIGNE DE CHEMIN DE FER



le report modal et de maîtriser les besoins en stationnement sur le territoire.

Les parking-relais ont pour objectif de favoriser le rabattement des automobilistes vers les transports collectifs en proposant une offre tarifaire combinée. 4 P+R évolutifs sont d'ores et déjà prévus aux entrées de l'agglomération et de villes :

- ❖ P+R Lucie Aubrac : au terminus du Tram avec 100 places de stationnement à terme.
- ❖ P+R Chasseurs : au terminus du BHNS Tango avec 250 places de stationnement à terme.
- ❖ P+R Jean Monnet : au terminus du BHNS Tango avec 250 places de stationnement à terme.
- ❖ P+R Machilly : à la gare CEVA de Machilly avec 80 places de stationnement à terme.
- ❖ D'autres P+R situés hors territoire permettront de compléter l'offre, tant à destination d'Annemasse que de Genève

3 P+R sont à l'étude sur les secteurs de Gaillard, du Pas de l'Echelle (Etrembières) et de Cranves-Sales/Bonne.

Le schéma ci-dessus présente l'organisation du stationnement à horizon 2017. Il vise notamment à adapter la réglementation de l'offre publique de stationnement sur le cœur d'agglomération avec l'arrivée des grands projets de transports, afin de favoriser

ORIGINE : ANNEMASSE AGGLO - IGN RGE - DIM SITG 2011
DIFFUSION SIG ANNEMASSE AGGLO - REPRODUCTION INTERDITE

SYSTRA Annemasse Agglo

En raison de sa position de carrefour routier et de « débouché » routier vers Genève, le territoire d'Annemasse Agglo connaît un trafic automobile important sur son territoire qui crée de nombreuses nuisances (pollution, bouchons aux heures de pointe,...), en particulier en cœur de ville.

Ce constat est accentué à la fois par l'absence de contournement autoroutier « efficace » à l'Est de l'agglomération franco-valdo-genevoise, mais aussi par l'existence d'un réseau routier peu hiérarchisé sur l'agglomération. La faiblesse actuelle de l'alternative à l'automobile, notamment pour les moyennes et les longues distances, renforce également l'usage de l'automobile.

En parallèle, la situation d'Annemasse Agglo en matière de sécurité n'est pas très bonne et touche principalement les usagers les plus vulnérables (piétons, vélos, motos) et les cœurs urbains.

En **complément d'une politique qui met la priorité sur les transports collectifs** et les modes doux, le PDU vise à **restructurer le réseau routier existant en le hiérarchisant**.

Ainsi, **un réseau primaire efficace vise à concentrer la majeure partie du trafic, notamment le trafic de moyenne / longue distance et le transit**.

Pour réduire les dysfonctionnements sur ce réseau, Annemasse Agglo soutient la **réalisation rapide du contournement via le projet de « désenclavement du Chablais »**, entre l'A40 et Machilly et souhaite étudier au plus vite avec le Conseil Général des solutions d'**amélioration de la connexion entre l'A40 et le réseau primaire de l'agglo**, pour lesquelles la solution d'un nouveau pont en amont est à ce jour privilégiée.

En parallèle, des aménagements de plus petite taille doivent permettre, à court terme, d'améliorer l'efficacité du réseau primaire interne à l'agglo (notamment barreau quai d'Arve / Mal Leclerc), dans une logique de « fluidité lente »

A contrario, **le réseau secondaire de l'agglomération**, celui qui irrigue les espaces urbanisés, a **vocation à accueillir du trafic local** et doit donc chercher à dissuader les déplacements de longue distance et la vitesse.

Situés au cœur des pôles d'habitat, il doit **vise à trouver un équilibre dans la « cohabitation » entre l'homme et la voiture**, en cherchant à répondre à plusieurs objectifs différents :

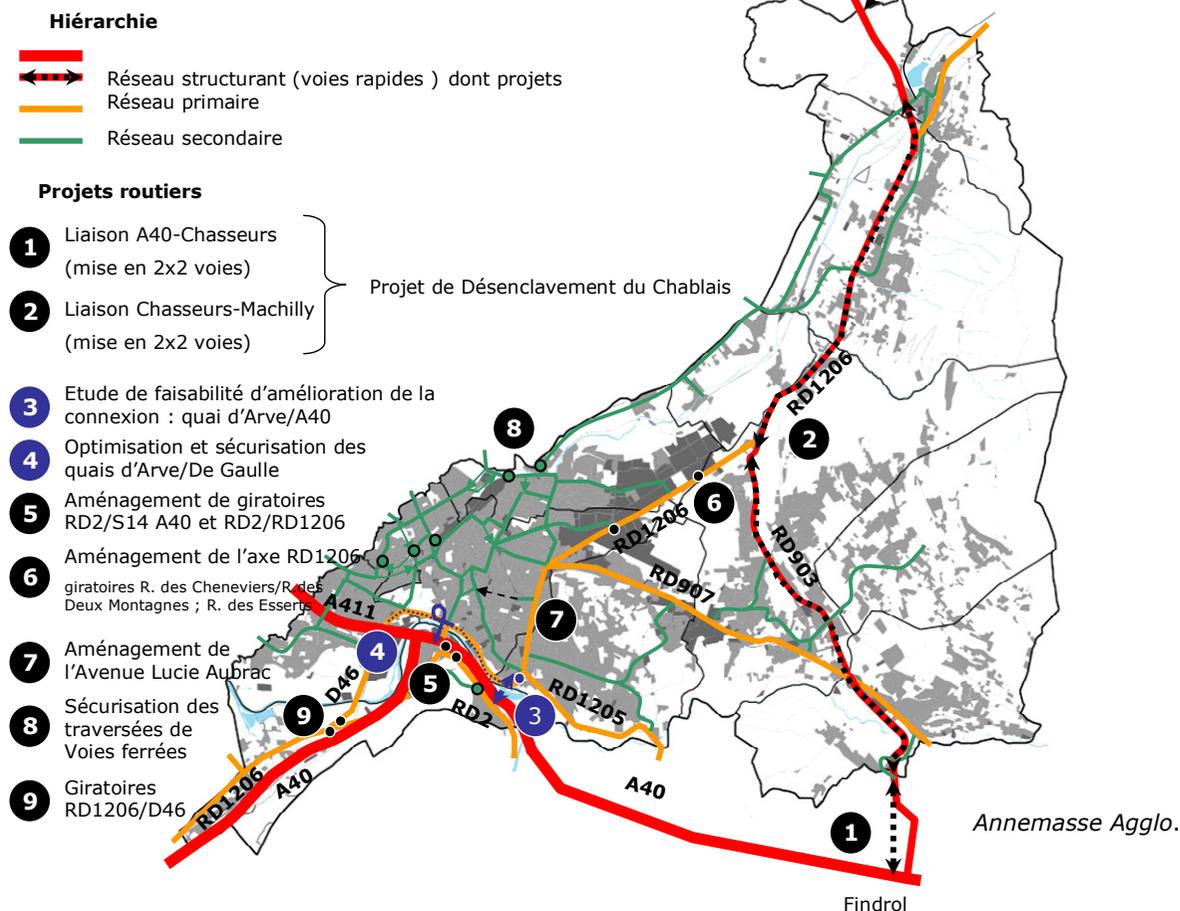
- **Desservir les quartiers**, notamment ceux en développement,
- **Réduire les nuisances** pour les résidents, particulièrement sur les secteurs centraux ou « fragiles » (cœur de village, ZUS, équipement, école...),
- **Donner la priorité aux transports publics** et aux modes doux
- **Dissuader les mouvements non voulus** (transit, déplacement longue distance...)
- Tout en maintenant une **fluidité correcte**, afin de réduire les saturations.

Le point d'équilibre est difficile à atteindre, et se trouve souvent par des analyses très fines, pouvant descendre jusqu'à chaque carrefour, et peut se traduire de différentes façon (zones 30, boucles, mesures de sécurisation, etc...).

Dans ce cadre, la mise en place des grands projets de transport en commun a permis de définir des plans de circulation locaux sur les secteurs traversés, et il est souhaité de les généraliser sur l'ensemble du territoire.

Enfin, plusieurs mesures visent à réduire certains dysfonctionnements du réseau secondaire.

Principes du schéma routier du PDU



Objectifs :

- Stabiliser le trafic automobile, malgré la forte croissance du nombre de déplacements et ainsi limiter les saturations,
- Dissuader l'usage de la voiture pour les déplacements pour lesquels elle n'est pas indispensable (dans les secteurs urbains centraux, en particulier autour des

secteurs desservis par les grands projets de transports – réseau secondaire).

- Rendre plus efficace le système routier actuel en améliorant l'efficacité des voiries structurantes qui organisent le transit et le grand trafic d'échange (réseau primaire).
- Réduire le trafic urbain de 20% en cœur d'agglo.

Les actions du PDU pour la sécurité et les transports individuels motorisés

1- Structurer le réseau routier sur l'espace franco-valdo-genevois et favoriser le contournement de l'agglomération

Action 1.1 : Mettre en application le schéma routier du PDU sur le réseau primaire et pour les liaisons d'échelle supra-territoriales

Action 1.2 : Projet de désenclavement du Chablais : Réalisation de la liaison routière

Action 1.3 : Etudier la faisabilité de solution d'amélioration de contournement de l'agglomération sur l'A40 avec les quais d'Arve

Action 1.4 : Réaménagement de la sortie d'autoroute de l'A40 à Etrembières

2- Améliorer la sécurité sur le réseau d'échange et local

Action 2.1 : Réaménagement et requalification des axes d'entrée nord et sud de l'agglomération (Route de Thonon et de la Zone-RD 1206 et 46

3- Réduire les vitesses et assurer un meilleur partage de la voirie

Action 3.1 : Mise en application du schéma de voirie du PDU sur les réseaux secondaires et de desserte locale

Action 3.2 : Adapter la voirie et le plan de circulation dans les secteurs concernés par la mise en place de TCSP

Action 3.3 : Maîtriser la circulation et réduire l'insécurité dans les espaces urbains traversés par le réseau primaire et/ou situés aux portes d'entrée du territoire

Action 3.4 : Aménagement de l'avenue Lucie Aubrac

4- Améliorer la sécurité pour les traversées de voies ferrées

Action 4.1 : Sécurisation de la traversée des voies ferrées

Le transport de marchandises (transports de colis, déchets, matériaux, achats,...) génère quotidiennement des déplacements qui participent aussi à la congestion et à la pollution des villes.

La question des marchandises et des livraisons est une thématique encore peu prise en compte dans les politiques publiques de déplacements. Ainsi, comme dans de nombreuses agglomérations françaises, le territoire d'Annemasse Agglo présente certains dysfonctionnements en matière de livraisons et de marchandises. On constate notamment une insuffisance d'espaces dédiés aux livraisons et une réglementation qui présente des disparités entre les communes.

Les projets de transports collectifs en site propre sur l'ensemble du territoire et la piétonisation sur Annemasse invitent à mieux organiser les conditions de livraison en ville. Le volet marchandise du PDU vise à mettre en cohérence la réglementation de manière progressive sur le centre-ville et sur l'agglomération, en lien avec les modifications de circulation liées aux grands projets.

Le PDU cherche également à favoriser le contournement des flux de transit mais aussi à développer des espaces dédiés pour les livraisons dans les centres-villes pour limiter les pertes de temps et les encombrements liés à la recherche de place. La thématique des marchandises nécessite en outre de mieux intégrer la logistique en ville et dans les documents d'urbanisme.

Le PDU prévoit également sur le long terme d'étudier des solutions innovantes permettant d'intégrer la question de la logistique à l'échelle transfrontalière et de faire évoluer l'approvisionnement du centre-ville d'Annemasse.

Objectifs :

- Harmoniser la réglementation à l'échelle de l'agglomération
- Réduire les impacts négatifs du transit de marchandises dans les espaces urbains
- Construire un partenariat solide, coordonné à l'échelle de l'agglomération, entre les acteurs publics et privés du transport de marchandises.

Les actions du PDU en matière de transport de marchandises et de livraison

1- Adapter le cadre réglementaire aux conditions de livraisons et au rythme de la ville

- Action 1.1 :** Développer une réglementation sur le centre-ville d'Annemasse
- Action 1.2 :** Réglementer l'accès à l'aire piétonne du centre-ville d'Annemasse
- Action 1.3 :** Harmoniser la réglementation à l'échelle intercommunale
- Action 1.4 :** Réduire les nuisances des poids lourds/transport de matériaux/travaux BTP sur le territoire

2- Assurer des espaces d'accueil pour les véhicules de livraisons

- Action 2.1 :** Aménager de nouvelles aires de livraison conformes
- Action 2.2 :** Développer des espaces sur emprise privée et intégrer la logistique en ville

3- Etudier les solutions innovantes en termes de marchandises en ville

- Action 3.1 :** Etudier la faisabilité d'une plateforme logistique urbaine de niveau 2 à la gare d'Annemasse pour desservir le centre-ville
- Action 3.2 :** Etudier la faisabilité d'une boutique multi-services à destination des commerçants et des particuliers

4- Contrôler les livraisons

- Action 4.1 :** Faire respecter la réglementation

5- Concertation et communication

- Action 5.1 :** Mettre en place un groupe de travail de veille et de suivi de la politique marchandise sur l'agglomération

Les déplacements motorisés quotidiens du territoire correspondent majoritairement à des trajets qui sont liés au domicile-travail (68% de l'ensemble des déplacements) et sont bien souvent réalisés par une seule personne par véhicule (environ 80% des cas). Ces pendulaires motorisés disposent aussi bien souvent de parkings gratuits sur leur lieu de travail. Ces deux facteurs renforcent l'usage exclusif de l'automobile pour parfois réaliser des déplacements de moins de 5 km qui pourraient être réalisés par des modes alternatifs dans la mesure où des services existent pour les entreprises.

Aussi, la réalisation de Plans de mobilité (Plan de Déplacements d'Entreprises (PDE), Plan de Déplacements des Administrations (PDA)) au sein des entreprises et des collectivités publiques permet de renforcer l'utilisation des modes alternatifs à l'automobile (covoiturage, vélos électriques, abonnement de transport en commun, etc...). Les plans de mobilité représentent un levier puissant pour encourager au report modal et faire connaître les alternatives existantes.

Le PDU poursuit l'objectif de favoriser la réduction de l'usage de l'automobile au quotidien à la fois grâce à la mise en place des projets de transports alternatifs (tramway, BHNS Tango, RER Franco-Genevois, vélostation, voie verte) mais aussi en accompagnant l'évolution vers une mobilité plus durable, tant

- des habitants (par des mesures de communication, par la création d'une « maison de la mobilité » capable de renseigner, d'animer et d'offrir des services de mobilité

- que des structures (administrations, établissements scolaires et les

entreprises du territoire) en accompagnant les plans de mobilité.

Objectifs :

- Mise en place « d'une maison de la mobilité » pour renseigner et accompagner les usagers des transports alternatifs à la voiture.
- Mise en place d'un Plan de déplacements des administrations pour chaque commune de l'agglomération, et d'un PDIE sur la zone d'Annemasse / Ville-la-Grand

Les actions du PDU en matière de plans de mobilité

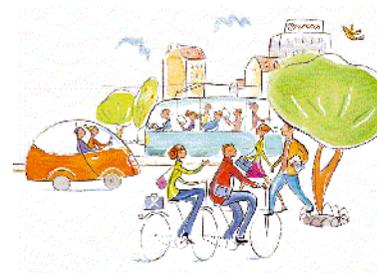
1- Favoriser et accompagner la mise en place de démarches d'écobilité sur l'agglomération

Action 1.1 : Mise en place de plans de déplacements entreprises et interentreprises

Action 1.2 : Mise en place de plans de déplacements pour les administrations et les établissements scolaires

Action 1.3 : Mise en place d'une boutique mobilité/vélostation

Le détail du concept et des actions figurent dans la partie IX « Démarches d'écobilité »



La réalisation d'une annexe accessibilité dans le plan de déplacements urbains est une démarche obligatoire depuis la loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées communément appelée loi « handicap » de 2005.

L'aménagement de la voirie, des espaces et des équipements publics ainsi que les transports, ont pendant longtemps été conçus pour des individus « valides ». Ils doivent désormais, conformément à la loi, prendre en compte tous les handicaps et être accessibles à tous d'ici 2015.

L'annexe constitue une synthèse des orientations et des mesures prises par les communes, l'agglomération mais aussi les partenaires institutionnels (Région Rhône Alpes, Conseil général de la Haute-Savoie) dans leurs domaines de compétences.

Ainsi, le PDU comprend l'état d'avancement des démarches sur l'accessibilité et les actions chiffrées en cours ou prévues d'ici 2023.

Ces actions concourent toutes à améliorer et à garantir la continuité de la chaîne des déplacements pour les personnes à mobilité réduite sur l'agglomération.

Objectifs :

- Mise en conformité de 132 points d'arrêt du réseau de transports en commun d'Annemasse-Agglo
- Mise en place de 2 nouvelles lignes en site propre qui seront totalement accessibles (quais, abris, informations visuelles et sonores,...) sur le réseau TAC
- Mise en accessibilité de la voirie (PAVE communaux)

Les actions du PDU en matière d'accessibilité

1-Accessibilité des transports

Action 1.1 : Application du schéma directeur d'accessibilité des transports urbains

Action 1.2 : Application du schéma directeur d'accessibilité du service de transport TER

Action 1.3 : Application du schéma directeur d'accessibilité des transports interurbains

2-Favoriser la continuité des cheminements piétons et améliorer l'accessibilité des espaces publics

Action 2.1 : Application des plans d'accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE)

3-Améliorer l'accessibilité des établissements recevant du public

Action 3.1 : Application des diagnostics d'accessibilité des établissements recevant du public (ERP)

Action 3.2 : Information et appui sur l'accessibilité des établissements privés

IV. Et ensuite

A- Le suivi du PDU

Des réunions annuelles seront organisées pour suivre les évolutions et présenter le bilan des 51 actions du PDU en matière d'impacts sur le territoire. Le comité technique du PDU préparera le bilan sur la base d'indicateurs de mobilité.

Les éléments d'évaluation seront soumis à la commission « Transports et mobilité » d'Annemasse-Agglomération, au **comité de suivi du PDU** - regroupant les principaux maîtres d'ouvrage des actions du PDU - qui jouera également un rôle de suivi de la mise en œuvre et de concertation partenariale.

Par ailleurs, ce comité restera actif au cours de la mise en œuvre des actions et pourra participer à l'élaboration d'éventuelles mesures correctives.

B- La mise en œuvre du PDU

La mise en œuvre des actions du PDU s'accompagnera d'un travail d'animation qui sera mené dans une logique de partenariat et de concertation.

Le PDU propose de mettre en place plusieurs organes pour assurer une mise en œuvre partenariale de certaines thématiques et créer les outils de suivi.

Un **Comité de pilotage « Mobilité durable »**, regroupant l'agglomération et les 12 communes, déjà existant aujourd'hui pour le suivi du schéma vélo, dont la responsabilité pourrait s'étendre aux thématiques piétonnes et au suivi de certaines actions favorables aux modes doux : zones 30 et zones 20, pacification du réseau de voirie de desserte locale,...

Il visera également à la mise en place de « **plans de circulation / stationnement** » localisés sur les différents

secteurs du territoire afin d'assurer un travail de mise en cohérence de l'organisation de la circulation sur les différents secteurs de l'agglomération (organisation circulation VP, articulation TC/VP/modes doux), et décliner le travail demandé par le PDU sur les plans de circulation et de stationnement locaux (mesures de pacifications, gestion par poches, contrôles d'accès, études stationnement).

Par ailleurs, plusieurs autres instances seront utilisées pour assurer le suivi du PDU :

- la « **commission Accessibilité** », animée par Annemasse Agglomération déjà existante pour le suivi des mesures favorables aux personnes handicapées,
- la « **commission Transports et Mobilité** » d'Annemasse Agglomération, pour le suivi des mesures de transport public et d'écomobilité relevant d'Annemasse Agglomération
- la « **commission Voirie communautaire** » d'Annemasse Agglomération, pour le suivi des grands projets de voirie.

C- L'observatoire du PDU

Les organes de suivi du PDU (Comité technique, Comité de pilotage, Commission « Transports et Mobilité ») doivent ainsi disposer des éléments d'observation et d'enquête pour suivre l'impact et les évolutions apportées par les différentes actions engagées dans le PDU. Le bilan des actions sera effectué par le biais d'un observatoire pour chaque thématique traitée (transports collectifs, mobilités douces, sécurité, marchandises, transports individuels motorisés,...).

Cet observatoire sera alimenté par les enquêtes et études menées par l'agglomération et ses partenaires en privilégiant l'utilisation des bases de données, études existantes et leurs mises à jour postérieures.

D- Communication autour du PDU

La communication sur les mesures prévues dans le PDU et la promotion des actions sont essentielles pour inciter au changement de comportement.

Le PDU prévoit d'activer plusieurs leviers :

- une information générale à travers l'observatoire du PDU, les bulletins municipaux et intercommunaux et les différentes études et enquêtes partenariales (exemple : résultats des enquêtes aux frontières)
- des cartes et documents d'information (réalisation d'une carte des équipements cyclables, mise à jour du plan de ville...)
- une information thématique ou multimodale visant notamment à promouvoir l'offre nouvelle de service (transports collectifs, P+R, vélostation...) et de manière plus générale, l'accompagnement à la nouvelle mobilité.
- un accompagnement individualisé via la « maison de la mobilité » et les actions d'écomobilité en particulier la mise en œuvre des PDE/PDIE/PDA.

Le PDU préconise ainsi de développer les actions de conseil et de promotion de la mobilité via des moyens humains renforcés soit par l'intermédiaire des collectivités compétentes soit par des structures mandatées (notamment « maison de la mobilité »).



© Stéphane Couchet