



Annemasse **Agglo**

Annemasse - Les Voirons Agglomération

Plan de Déplacements Urbains d'Annemasse Agglo 2014

Sommaire	1
-----------------------	----------



PARTIE I - Introduction générale et contexte d'élaboration

I. Le contexte réglementaire	8
A. Le cadre légal du PDU	8
B. Les objectifs fondamentaux	10
II. Historique de la démarche	11
A. Le contexte territorial	11
B. Les étapes clés du PDU et de la mobilité	13
C. L'articulation avec les autres démarches et les documents d'urbanisme	14
III. Méthodologie d'élaboration du PDU	16
A. Le pilotage de la démarche.....	16
B. Un projet de mobilité concerté	19
C. Les études et les enquêtes utilisées dans le PDU	22



PARTIE II - Diagnostic général et objectifs politiques du PDU

I. Diagnostic général et enjeux du territoire	25
A. Un territoire transfrontalier dynamique mais contraint	25
B. La mobilité sur le territoire : un système qui atteint ses limites.....	30
II. Les objectifs politiques et le projet de mobilité du PDU	38
A. Les objectifs généraux	38
B. Les 7 axes « stratégiques » du PDU.....	45
C. Un projet de PDU cohérent avec les réflexions prospectives à horizon 2030	60
III. Les ambitions chiffrées pour 2023	63
1. L'évaluation des effets du projet de PDU 2013-2023 sur les modes de déplacement	63



PARTIE III - Planning et bilan financier des actions du PDU

I. Echancier global du PDU.....	67
II. Approche financière du PDU	75
A. Les Grands Projets de Transport public : CEVA, Tramway, BHNS Tango, Pôle d'Echange Multimodal.....	75
B. L'exploitation des transports urbains.	78
C. Les modes doux.....	78
D. Les projets routiers.	79
E. Autres mesures et animation du PDU.....	79
III. Mise en œuvre et suivi du PDU	80
A. Le comité de Suivi du PDU	80
B. L'animation de la mise en œuvre du PDU :	80
C. La mise en œuvre d'un observatoire de la mobilité	80
D. Communication autour du PDU	82



IV. Opposabilité du PDU : Liste des orientations et recommandations par entité partenaire des projets89



PARTIE IV - Transports en commun

.....	97
I. Les éléments de diagnostic sur les transports collectifs.....	98
A. Le transport ferroviaire	98
B. Le transport inter-urbain.....	101
C. Les transports urbains (TCU)	103
D. La tarification et la billettique	111
II. Les orientations du PDU en matière de transport collectif	115
A. Les enjeux	115
B. Les objectifs du PDU pour les transports collectifs	117
III. Les fiches actions du PDU pour les transports collectifs.....	130
IV. L'échéancier des actions	146



PARTIE V - Modes doux

.....	148
I. Les éléments de diagnostic	148
A. Un territoire avec un potentiel favorable au développement des mobilités douces	148
B. Les aménagements existants.....	151
II. Les orientations du PDU sur les modes doux	155
A. Les enjeux	155
B. Les objectifs	155
III. Les fiches actions du PDU pour les modes doux	167
IV. Echéancier des actions.....	182



PARTIE VI - Stationnement

.....	183
I. Les éléments de diagnostic sur le stationnement	184
A. L'offre de stationnement	184
B. Les parcs-relais (P+R)	188
C. La réglementation du stationnement public	189
II. Les orientations du PDU en matière de stationnement	192
A. Les enjeux	192
B. Les objectifs	192
III. Les fiches actions sur le stationnement.....	207
IV. L'échéancier des actions	215



PARTIE VII - Sécurité et déplacements motorisés

.....	216
I. Les éléments de diagnostic	217



A. Le réseau routier.....	217
B. L'accidentologie des modes de déplacement sur l'agglomération ..	225
II. Les orientations du PDU en matière de transports individuels motorisés et de sécurité	230
A. Les enjeux	230
B. Les objectifs	230
III. Les fiches actions en matière de sécurité et de transports individuels motorisés.....	247
IV. L'échéancier des actions	265



PARTIE VIII - Marchandises et livraisons

.....	267
I. Les éléments de diagnostic	268
A. L'impact du transport de marchandises à l'échelle transfrontalière	269
B. L'impact du transport de marchandises sur le territoire d'Annemasse Agglo.....	270
II. Les orientations du PDU sur le transport de marchandises ...	279
A. Les enjeux	279
B. Les objectifs	279
III. Les fiches actions du PDU en matière de transport de marchandises et de livraison	287
IV. L'échéancier des actions	298



PARTIE IX - Démarches d'écomobilité

.....	299
I. Les éléments de diagnostic	300
A. Le tissu économique d'Annemasse Agglo.....	300
B. Les déplacements vers les pôles d'emploi.....	301
C. Des démarches d'écomobilité émergentes	302
II. Les orientations du PDU sur les démarches d'écomobilité	304
A. Les enjeux	304
B. Les objectifs	304
III. Les actions du PDU pour encourager les démarches d'écomobilité	308



PARTIE X - Annexes

.....	314
Annexe 1 : L'annexe accessibilité du PDU	315
I. Le cadre réglementaire	315
II. Les enjeux de l'accessibilité.....	317
III. Le bilan et les orientations du PDU sur l'accessibilité des déplacements	319
IV. Les fiches actions du PDU en faveur de l'accessibilité des déplacements	332



V. L'échéancier des actions	338
Liste des sigles	340
Liste des figures	342
Lexique	345
Réalisation	349



Mot du Président et du Vice-Président en charge des transports (à compléter pour l'approbation).



**Monsieur Deléaval,
Président
d'Annemasse-Agglomération**



**Monsieur Bédoin
Vice-président en charge
des transports**

Remerciements :



Le PDU a été élaboré en régie par le SEGH puis par le service transport/mobilité d'Annemasse-Agglomération, avec l'appui de cabinets extérieurs. Nous souhaitons remercier :

- Messieurs Bordet, Borrel et Deléaval, présidents successifs des structures porteuses du PDU
- Messieurs Bardet et Bédoin, élus référents successifs en charge du dossier,
- L'équipe technique : Jean-François Donque, chef de projet PDU, Benoit Duperthuy, Samuel Marques, Pascale Bosboeuf, et Noémie Fasquel, rédacteurs du document,
- Les partenaires ayant contribué à l'élaboration du document et notamment les cofinanceurs :
 - L'Europe, dans le cadre du PUI FEDER
 - L'État,
 - La région Rhône-Alpes.



Introduction et contexte d'élaboration



I. Le contexte réglementaire

Qu'est-ce qu'un PDU ?

Un Plan de Déplacements Urbains (PDU) est un projet de planification pour 10 ans dont l'ambition est de définir sur un périmètre précis des principes de circulation, d'organisation des transports collectifs, des mobilités douces et du stationnement. Cette démarche s'inscrit dans une volonté forte de développement durable et d'équité sociale puisqu'elle permet d'organiser globalement tout déplacement de personnes et de marchandises.

A. Le cadre légal du PDU

Quatre textes de lois forment la base réglementaire des PDU. Ils définissent notamment les phases d'élaboration, les objectifs, le contenu ainsi que diverses obligations comme par exemple la concertation avec les partenaires et la population.

1. Les textes de lois

Les PDU sont encadrés par les textes suivants :

- **L'article 28 de la loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982 :**

« Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) définit les principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement, dans le périmètre de transports urbains. Il vise à assurer un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé d'autre part. Il a comme objectif un usage coordonné de tous les modes de déplacements, notamment par une affectation appropriée de la voirie, ainsi que la promotion des modes les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie. Il précise les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre (...) ».

- **L'article 14 de la loi sur l'Air et l'Utilisation rationnelle de l'Énergie (LAURE) du 30 décembre 1996 :**

«...Dans un délai de deux ans à compter de la publication de la loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, l'élaboration d'un plan de déplacements urbains est obligatoire dans les périmètres de transports urbains inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants (...) ».

- **La loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) du 13 décembre 2001**

*« Les plans de déplacements urbains portent sur :
L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, notamment en définissant un partage modal équilibré de la voirie pour chacune des différentes catégories d'usagers [...] ; La diminution du trafic automobile [...] ; Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement économes et les moins polluants [...] ;*



L'aménagement et l'exploitation du réseau principal de voirie d'agglomération [...] ; L'organisation du stationnement sur voirie et dans les parcs publics de stationnement [...] ; Le transport et la livraison des marchandises tout en rationalisant les conditions d'approvisionnement. [...] Il propose une réponse adaptée à l'utilisation des infrastructures logistiques existantes, [...] ; L'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à établir un plan de mobilité et à favoriser le transport de leur personne[...] ; La mise en place d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements [...]. »

- **La Loi Handicap¹ du 11 février 2005.**

« Toute personne handicapée a droit à la solidarité de l'ensemble de la collectivité nationale, qui lui garantit, en vertu de cette obligation, l'accès aux droits fondamentaux reconnus à tous les citoyens ainsi que le plein exercice de sa citoyenneté. [...]

A cette fin, l'action poursuivie vise à assurer l'accès de l'enfant, de l'adolescent ou de l'adulte handicapé aux institutions ouvertes à l'ensemble de la population [...].

La chaîne du déplacement, qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité, est organisée pour permettre son accessibilité dans sa totalité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite. »

- **Loi Grenelle 2**

« Ils présentent le projet d'aménagement et de développement durable retenu, qui fixe les objectifs des politiques publiques d'urbanisme en matière d'habitat, de développement économique, de loisirs, de déplacements des personnes et des marchandises, de stationnement des véhicules et de régulation du trafic automobile. [...]

Les programmes locaux de l'habitat, les plans de déplacements urbains, [...] les plans locaux d'urbanisme, [...] doivent être compatibles avec les schémas de cohérence territoriale [...]. »

- **L'ordonnance du Code des transports du 28 octobre 2010**

Elle regroupe toutes les dispositions juridiques relatives aux transports en France et précise notamment :

« Le plan de déplacements urbains détermine les principes régissant l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement dans le périmètre de transports urbains défini par les dispositions de la section 2 du chapitre unique du titre III du présent livre. »

¹ Loi pour l'égalité des territoires et la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.

B. Les objectifs fondamentaux

Les 11 objectifs du PDU selon la loi :

- **Diminuer le trafic automobile**
- **Développer les transports collectifs et les moyens de déplacements économes et non polluants (vélos, marche à pied,...)**
- **Etablir un équilibre entre les besoins de mobilité, l'accessibilité et la préservation de l'environnement et de la santé de tous**
- **Mettre en place une tarification et une billettique intégrée**
- **Rendre plus efficace et organiser le réseau principal de voirie**
- **Organisation du stationnement de voirie et dans les parkings publics**
- **Améliorer la sécurité de tous les déplacements**
- **Améliorer l'accès des personnes à mobilité réduite (PMR) et renforcer la cohésion sociale et urbaine**
- **Organiser le transport et les livraisons de marchandise en ville**
- **Encourager les entreprises et les collectivités publiques à réaliser des plans de mobilité (inciter à l'utilisation des TC et du covoiturage)**
- **Réaliser des infrastructures pour les véhicules électriques ou hybrides rechargeables**



II. Historique de la démarche

A. Le contexte territorial

1. Le territoire d'Annemasse Agglo

Situé en Haute-Savoie du Nord, à proximité immédiate de la frontière avec le Canton de Genève, le territoire d'Annemasse Agglo s'insère dans un bassin de vie transfrontalier de plus de 860 000 habitants dont la métropole principale est Genève.

Annemasse Agglo est une intercommunalité récente fondée le 1^{er} janvier 2008. L'agglomération est issue du regroupement de la Communauté de communes d'Annemasse (2C2A) et de la Communauté de communes des Voirons (CCV). Elle rassemble ainsi 12 communes sur un territoire de 75 000 habitants. La ville d'Annemasse, qui correspond au principal centre de l'agglomération, compte 35 000 habitants.

L'agglomération est présidée par M. Deléaval et représentée par 23 Vice-présidents rassemblés au sein du bureau communautaire et de 79 élus titulaires siégeant au Conseil communautaire.

Outre des compétences en aménagement du territoire, en économie, sur l'eau, l'assainissement, les déchets, le logement, le tourisme, l'environnement, Annemasse Agglo est également autorité organisatrice de transport urbain (AOTU).

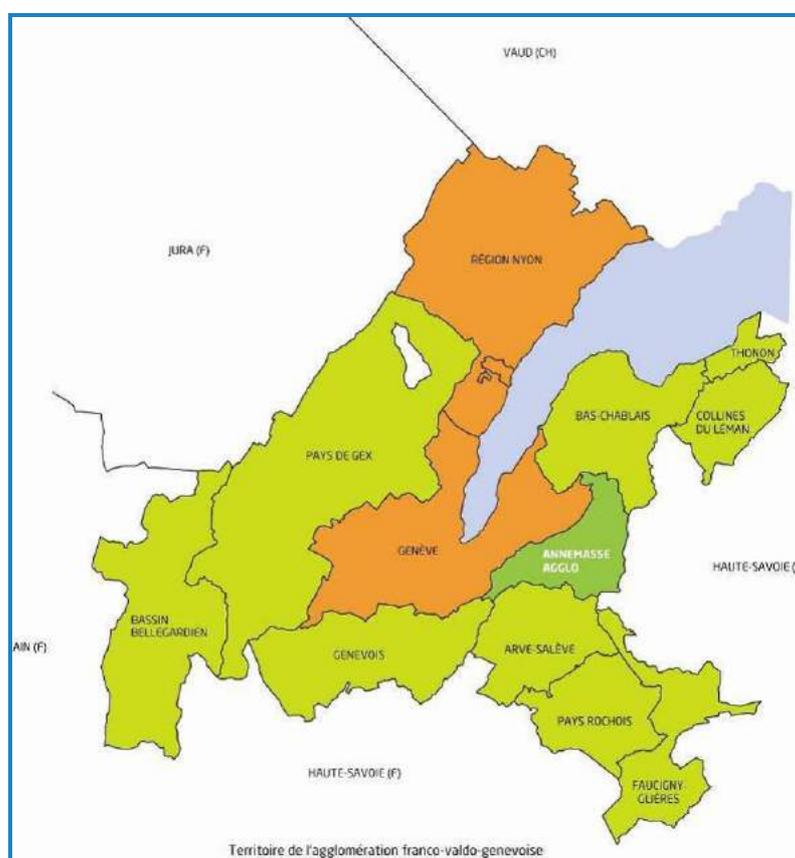


Figure 1 : Le territoire de l'agglomération franco-valdo-genevoise

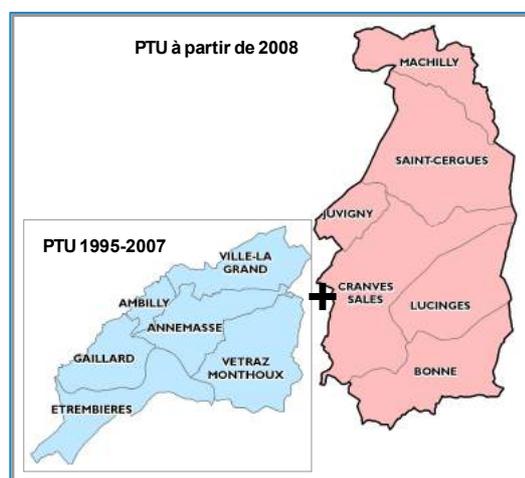
2. Le périmètre du PDU

Conformément à la loi, les PDU sont obligatoires en France pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants². Le contexte particulier de l'agglomération, située à proximité de Genève et au croisement de grands axes de communication, contribue à ce que le territoire possède des enjeux de mobilité similaires aux grandes agglomérations. C'est pourquoi, par délibération du Comité syndical du 18 février 2004, les 12 communes de l'agglomération ont souhaité que l'ex-Syndicat d'Etudes du Genevois Haut-Savoyard (SEGH), aujourd'hui correspondant au Service de la Prospective territoriale à Annemasse Agglo, prenne en charge l'élaboration du PDU.

Avec la création d'Annemasse Agglo, en 2008, les périmètres du PTU et du PDU se sont élargis, se superposant ainsi au périmètre du SCoT. Cela permet l'intervention de la communauté d'agglomération sur un territoire plus cohérent.

Lors du lancement du PDU, le Périmètre des Transports Urbains (PTU) correspondait aux communes de la 2C2A qui exerçait alors le rôle d'Autorité Organisatrice des Transports Urbains (AOTU). Suite à la création de la Communauté d'agglomération, le PTU s'est élargi aux 12 communes de la région d'Annemasse.

Figure 2 : Elargissement du PTU avec la création d'Annemasse Agglo.



Ce nouveau périmètre d'agglomération élargi correspond donc à l'espace de maîtrise d'ouvrage de l'agglomération. La compétence de l'élaboration du PDU est ainsi assurée par Annemasse Agglo.

Cette évolution intercommunale est une opportunité pour le PDU puisqu'elle permettra de construire un projet cohérent.

Figure 3 : Le périmètre actuel du PDU d'Annemasse Agglo.



² Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie du 30 Décembre 1996

B. Les étapes clés du PDU et de la mobilité

Récapitulatif des grandes étapes clés de la mobilité du territoire

- **2005** : Lancement des études de mobilité pour le SCOT
- **Mai 2005 et Décembre 2006** : Création du SMETD et du GLCT, premières instances de coopération des réseaux de transports à l'échelle transfrontalière
- **2007** : Adoption de la Charte du Projet d'agglomération franco-valdo-genevoise qui fixe des objectifs à l'échelle du bassin de vie transfrontalier
- **2007** : Approbation du SCOT de la région d'Annemasse qui fixe le cadre général en matière d'aménagement du territoire et de mobilité sur l'agglomération
- **2007** : Mise en place d'une tarification et d'une billettique transfrontalière avec UNIRESO
- **1^{er} janvier 2008** : Création de la Communauté d'agglomération d'Annemasse-Les-Voirons dite « Annemasse Agglo »
- **2008** : Elargissement du périmètre de transport urbain
- **2009** : Finalisation de l'Enquête Ménage Déplacements sur le genevois français
- **25 Novembre 2009 à mars 2010** : Période de concertation publique sur le diagnostic et les objectifs du PDU
- **2010-2011** : Elaboration du plan d'actions et finalisation des études relatives au PDU
- **2013** : Arrêt prévisionnel du PDU en Conseil communautaire
- **2013** : Lancement de l'enquête publique du PDU
- **2014** : Approbation du PDU par délibération du Conseil communautaire

C. L'articulation avec les autres démarches et les documents d'urbanisme

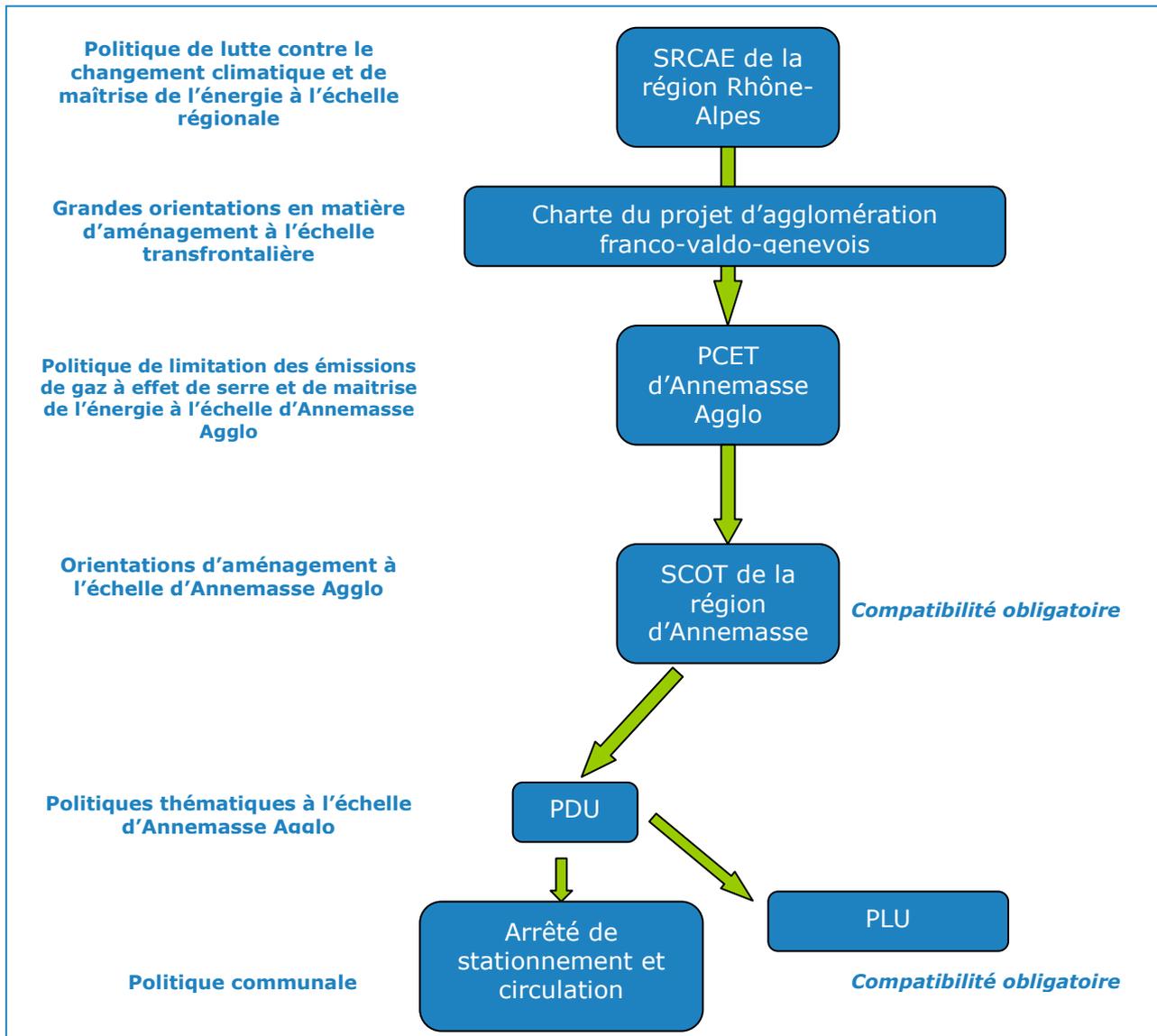


Figure 4 : L'articulation du PDU avec les autres documents réglementaires.

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 AOT³ ou partenaires institutionnels (Etat, Région, CG74, Canton de Genève, etc.). Le PDU est également cohérent avec les principes et les actions de la Charte du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois.

Le projet de PDU et ses actions doivent être compatibles avec les orientations du SCOT de la Région d'Annemasse.

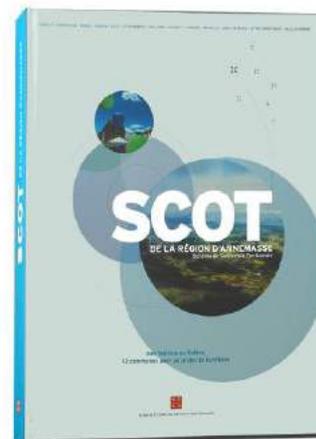
³ Autorité organisatrice de transport.

De plus, le PDU s'impose aux Plans Locaux d'Urbanisme des 12 communes de l'agglomération ainsi qu'aux arrêtés de stationnement et de circulation pris par les maires.

1. Le lien avec le SCOT

Le SCOT est le « document cadre » du développement local puisqu'il s'impose juridiquement à différents plans et projets urbains : Plans Locaux d'Urbanisme (PLU), Programme Local de l'Habitat (PLH) et également au Plan de Déplacements Urbains depuis son approbation en novembre 2007. Il fixe la politique d'aménagement du territoire sur 6 ans.

L'élaboration du SCOT a également été réalisée en parallèle à la réalisation du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois (PAFVG). Ainsi, le Document d'Orientations Générales (DOG) du SCOT a été conçu grâce à une réflexion forte à l'échelle transfrontalière. Le SCOT de la région d'Annemasse actuellement en vigueur, a été approuvé par délibération du 28 novembre 2007.



Le diagnostic du SCOT a démontré que les déplacements représentent un enjeu primordial pour notre territoire. Partant de ce constat, la démarche a permis de dresser une politique globale et de positionner différents grands projets. L'ambition du PDU est donc de préciser ces orientations tout en assurant une cohérence avec les réflexions menées à l'échelle transfrontalière.

2. Le lien avec les démarches transfrontalières

Le Projet d'agglomération franco-valdo-genevois est une démarche pluri-thématiques portant notamment sur la mobilité, l'urbanisation et l'environnement. Il touche un bassin de vie de près de 860 000 habitants et vise à construire une politique de développement globale. Ce projet fédère 3 territoires : la partie française, soit une couronne allant de Divonne à Thonon-les-Bains, le canton de Genève, et pour finir le district de Nyon dans le canton de Vaud. Le projet du PDU d'Annemasse-Les Voirons Agglomération s'intègre parfaitement dans ce schéma global du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois.

La Charte d'engagement du Projet d'agglomération, signée le 5 décembre 2007, **définit la construction d'une agglomération transfrontalière selon une logique de durabilité et permettant un développement équilibré et équitable.** La position frontalière de cette agglomération n'a pas permis jusqu'ici de maîtriser les principaux paramètres du processus d'étalement urbain ; les modes d'urbanisation et de mobilité étant différents de chaque côté de la frontière. En matière de transports publics, l'offre genevoise est bien supérieure à l'offre française et la frontière constitue aujourd'hui une rupture importante. **En s'engageant dans le Projet d'agglomération, les collectivités partenaires visent à surmonter le handicap de la frontière, maîtriser l'étalement urbain, mieux répartir l'habitat et l'emploi, ceci dans l'objectif de construire un développement plus durable.**

III. Méthodologie d'élaboration du PDU

A. Le pilotage de la démarche

La réalisation du PDU d'Annemasse comprend la définition d'une stratégie cohérente de mobilité et la réalisation d'actions dans plusieurs domaines (transports en commun, modes doux, stationnement, sécurité, projet routier, marchandises,...) à la fois à l'échelle du territoire intercommunal et à l'échelle transfrontalière. Le projet du PDU est donc suivi et élaboré par différentes instances décisionnelles et techniques.

1. Les volets d'intervention du PDU

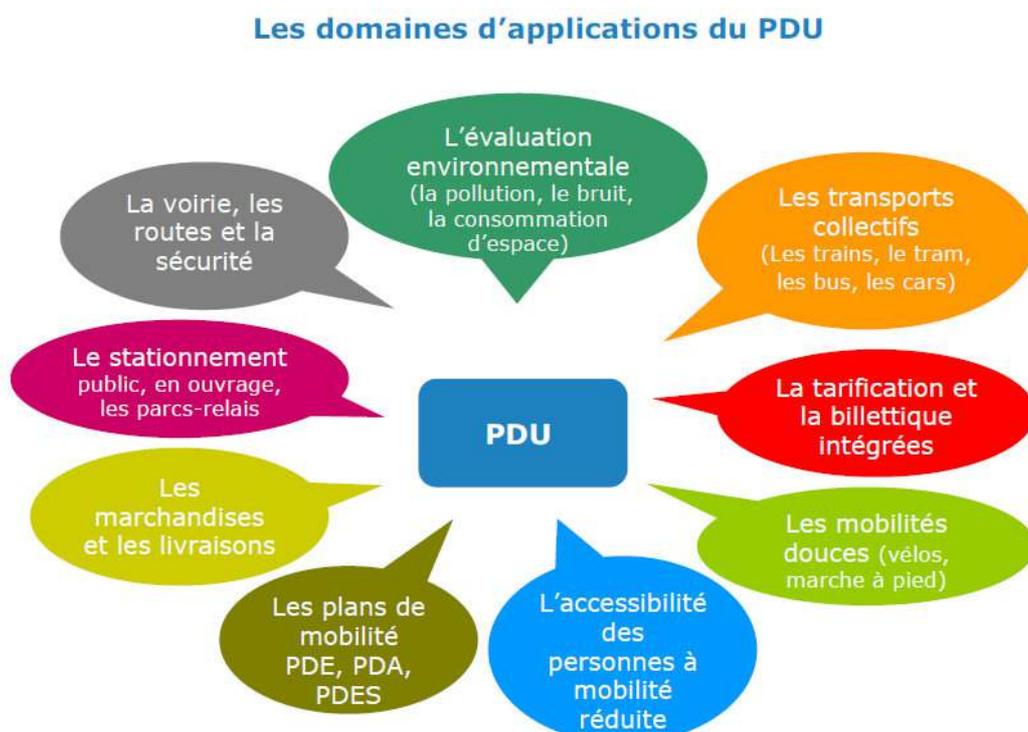


Figure 5 : Les thématiques traitées dans les PDU.

Conformément à la loi, le PDU d'Annemasse Agglo traite l'ensemble des volets liés aux transports collectifs (cf. figure ci-contre). 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.

2. Les différentes phases

Le PDU dans son contenu comprend « classiquement » 2 grandes phases :

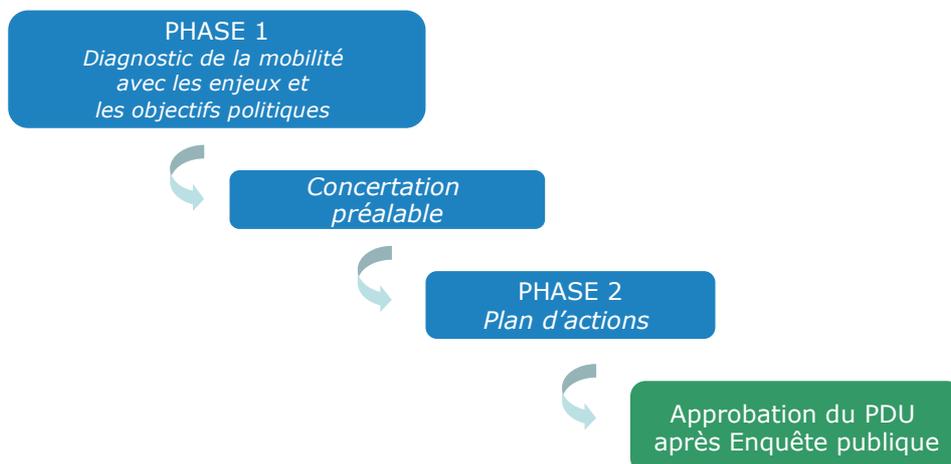


Figure 6 : Les différentes phases d'élaboration du PDU

PHASE 1 : Un diagnostic général de la mobilité pour chaque mode de déplacements, avec des enjeux et des ambitions politiques :

La phase de diagnostic comprend la réalisation des études techniques de mobilité nécessaires pour poser un état des lieux sur les différents modes de déplacements. Ce travail préliminaire permet de dégager les enjeux du territoire et de fixer les objectifs politiques en matière de déplacement.

A la suite de cette phase, le diagnostic et le projet politique sont débattus lors de la période de concertation préalable.

PHASE 2 : Le plan d'actions :

La phase d'élaboration du plan d'action consiste à décliner le projet en termes d'actions, (exemple : réalisation d'infrastructures) ou en termes de mesures réglementaires ou d'études à engager. Ce programme d'actions comporte les délais de mise en œuvre et les financeurs.

La validation :

L'ensemble du diagnostic et des actions est arrêté et soumis à l'Enquête publique pour avis.

Le PDU est approuvé, à la suite des avis de l'enquête publique, par délibération du Conseil communautaire de l'agglomération.

3. L'organisation et les acteurs participants à l'élaboration du PDU d'Annemasse Agglo

Le PDU d'Annemasse Agglo est le fruit d'un travail partenarial conséquent sur des études thématiques ou des projets de transports élaborés en concertation à la fois sur les plans technique et politique. Le PDU est élaboré avec l'ensemble des acteurs concernés par le projet. Cette articulation permet d'offrir au territoire un projet de mobilité cohérent et coordonné entre les différents financeurs et maîtres d'ouvrage (cf. schéma d'organisation ci-dessous).

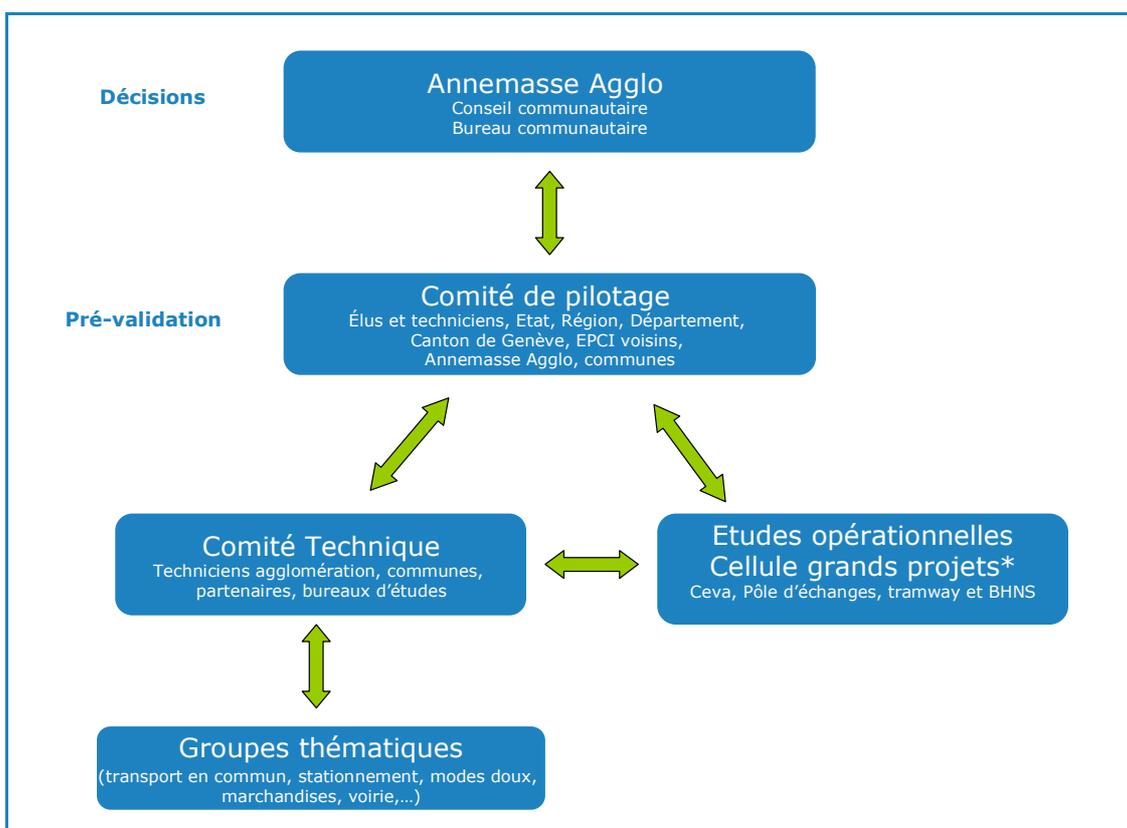


Figure 7 : Organisation et pilotage du PDU d'Annemasse Agglo.

*Cellule « grands projets » correspond au suivi des études opérationnelles liées aux projets d'infrastructures (tramway, Bus à haut niveau de service (BHNS), projet ferroviaire CEVA, le pôle d'échange Etoile gare d'Annemasse). Chaque projet dispose d'un COPIL ou un comité stratégique spécifique avec des membres propres. Les décisions sont intégrées au PDU.

Les instances décisionnelles :

- Le Comité de pilotage (COPIL) est l'organe de concertation et d'échange politique qui propose et pré-valide. Il rassemble les différentes Maîtrise-d'ouvrage à savoir :
- L'ensemble des collectivités territoriales françaises ayant des compétences en matière de transport et déplacements (Région, Département et les communes),
- L'Etat,
- Le Canton de Genève en tant que partenaire associé.

Tout en renforçant le partenariat et les échanges d'expérience, l'objectif de cette organisation est de permettre une réelle appropriation du projet par les différents acteurs.

Le conseil communautaire et le bureau communautaire sont les instances de débats et de décisions politiques locales des actions et des mesures prises dans le PDU d'Annemasse Agglo. Les mesures sont actées par délibération du Conseil communautaire.

Le travail technique et les comités techniques :

L'ensemble des études techniques ont été suivies par le Comité technique (COTEC) du PDU. Il se compose des techniciens des différentes AOT partenaires (DDT 74, CG74, Région Rhône Alpes, DGM, exploitant du réseau TAC, etc.) ainsi que des communes. Les techniciens sont assistés par des cabinets d'experts techniques sur différentes thématiques (voirie, transport, mobilité douce, accessibilité,...).

Il prépare le travail technique ; c'est l'organe d'échange des propositions techniques soumises aux élus.

Des groupes de travail par domaine sur le stationnement, les marchandises, l'accessibilité des personnes à mobilité réduite (PMR), ont été mis en place pour suivre le travail technique. Ces groupes de travail comprennent des partenaires complémentaires en lien avec la thématique comme les commerçants, les transporteurs pour le volet marchandises et livraisons, et les associations de personnes handicapées pour l'accessibilité de la chaîne de déplacement.

B. Un projet de mobilité concerté

Plus qu'une simple démarche légale, la concertation entre les différents acteurs institutionnels et la population est importante pour enrichir le projet de mobilité. L'échange et l'information durant la concertation est également indispensable pour assurer une meilleure appropriation des objectifs et des projets du PDU d'Annemasse Agglo. Dans ce contexte, une concertation étroite auprès de différents publics a été réalisée pour l'élaboration du PDU.

La réalisation de la concertation préalable sur le projet PDU et sur les grands projets de transport en commun (tramway transfrontalier, BHNS, CEVA) a permis d'échanger avec les différents partenaires institutionnels (communes, associations,...) et avec la population.



Figure 8 : Plaque de communication sur le PDU et les grands projets, Annemasse Agglo, 2009.

Un premier temps fort de la concertation s'est ouvert, par délibération du Conseil communautaire du 25 Novembre 2009, et s'est poursuivi jusqu'à mars 2010.

Un dispositif conséquent de communication a été mis en place durant cette période pour consulter l'ensemble des acteurs.

▪ Les outils

Un ensemble d'outils variés (document technique, document pédagogique, présentation en réunion, invitation, registre, site internet, affiche, etc) a été diffusé dans le cadre de la concertation afin de permettre à tous de faire des remarques sur les projets. Parmi ces outils :

- **Le site internet de l'agglomération :** www.annemasse-agglo.fr
- **Une plaquette** retraçant les projets (PDU, tramway et BHNS) diffusée dans les boîtes aux lettres des habitants des 12 communes de l'agglomération
- **Le document technique** de concertation en ligne sur les projets de tramway et de BHNS
- **Le document du PDU** avec le diagnostic et les objectifs politiques (mis en ligne également)
- **Des courriers aux associations et partenaires**
- **Un stand** au salon transfrontalier du 4 au 6 mars 2009



▪ Les moyens d'expression :

- **Les réunions publiques** par le biais de questions directes aux élus et techniciens.
- **Les registres** présents dans les mairies de chaque commune et au siège de l'agglomération.
- **Par mail ou courrier** au Président ou au service déplacements d'Annemasse-Agglo.
- **Par téléphone**, au secrétariat du service déplacements d'Annemasse-Agglo.

▪ Les réunions publiques :

Trois réunions publiques ont eu lieu :

- Le 12 décembre 2009 à l'Auditorium de Ville-la-Grand
- Le 15 décembre 2009 à La Martinière à Ambilly
- Le 27 Janvier 2010 à La maison des sociétés à Cranves-Sales



Figure 9 : Les réunions publiques (en haut, à La Martinière à Ambilly et en bas, à la Maison des Sociétés à Cranves-Sales), Annemasse Agglo, 2009.

Durant l'année 2013, un second temps fort de concertation a été mené dans le cadre du projet de PDU :

- La présentation du PDU lors des conseils municipaux des communes :

COMMUNE	DATE
AMBILLY	jeudi 21 mars 2013
ANNEMASSE	jeudi 21 février 2013
BONNE	lundi 04 mars
CRANVES-SALES	lundi 04 février 2013
ETREMBIERES	lundi 11 mars 2013
GAILLARD	lundi 11 février 2013
LUCINGES	jeudi 31 janvier 2013
VETRAZ-MONTHOUX	mardi 19 février 2013
VILLE-LA-GRAND	lundi 18 février 2013
JUVIGNY	mercredi 06 mars 2013
MACHILLY	
SAINT CERGUES	

- La rencontre des partenaires et des associations :

PARTENAIRE	DATE
Etat	jeudi 13 décembre 2012
Conseil général de la Haute-Savoie	jeudi 28 février 2013
ARC : Représentant les EPCI du Genevois français	mercredi 06 mars 2013
Associations	lundi 11 mars 2013
Canton de Genève	vendredi 15 mars 2013

La concertation a mis en exergue une attitude favorable de l'opinion en faveur du projet de PDU tel que présenté, notamment vis-à-vis des projets de transport et de la maîtrise de la croissance automobile.

A l'issue de l'ensemble des réunions et des remarques des partenaires, il a été possible de tirer un bilan de cette concertation.

Il ressort de ce bilan trois types de remarques différentes :

- Les remarques de fond. Il s'agit de remarques faisant allusion à des études en cours (stationnements privé et public), des parties non achevées (évaluation environnementale),... Ces remarques ont fait l'objet d'un débat pour être intégrées au document.
- Les remarques de forme, comme par exemple des fautes d'orthographe, des incohérences de date,... Ces corrections ont été intégrées au document.
- Les commentaires. Il s'agit de la grande majorité de commentaires émis par les partenaires, communes et associations sur des sujets proches du PDU, mais qui ne relèvent pas directement de lui (exemple : localisation des arrêts de bus).

La concertation a été arrêtée le 10 avril 2013, en conseil communautaire.

C. Les études et les enquêtes utilisées dans le PDU

Plusieurs études et enquêtes ont contribué à alimenter les différents volets présents dans le PDU d'Annemasse Agglo. Le tableau ci-dessous récapitule l'ensemble des études utilisées pour l'élaboration et la définition des actions du PDU. Certaines études sont réalisées sous maîtrise d'ouvrage d'Annemasse Agglo ayant pour maître d'œuvre des cabinets d'expert. D'autres études sont effectuées en partenariat, notamment les études transfrontalières ou les enquêtes.

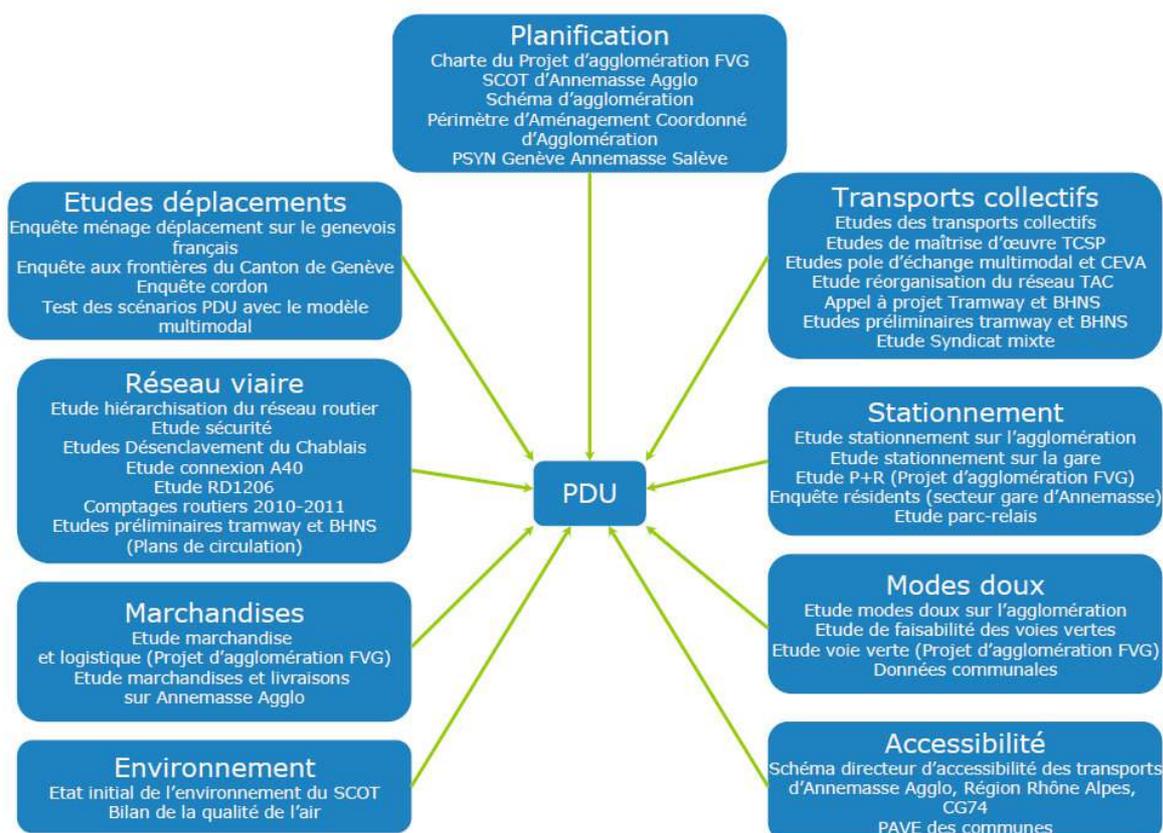


Figure 10 : Récapitulatif des principales études utilisées pour l'élaboration du PDU.





Annemasse **Agglo**
Annemasse - Les Voisins Agglomération



Diagnostic général & objectifs politiques du PDU



I. Diagnostic général et enjeux du territoire

A. Un territoire transfrontalier dynamique mais contraint

Population 2010

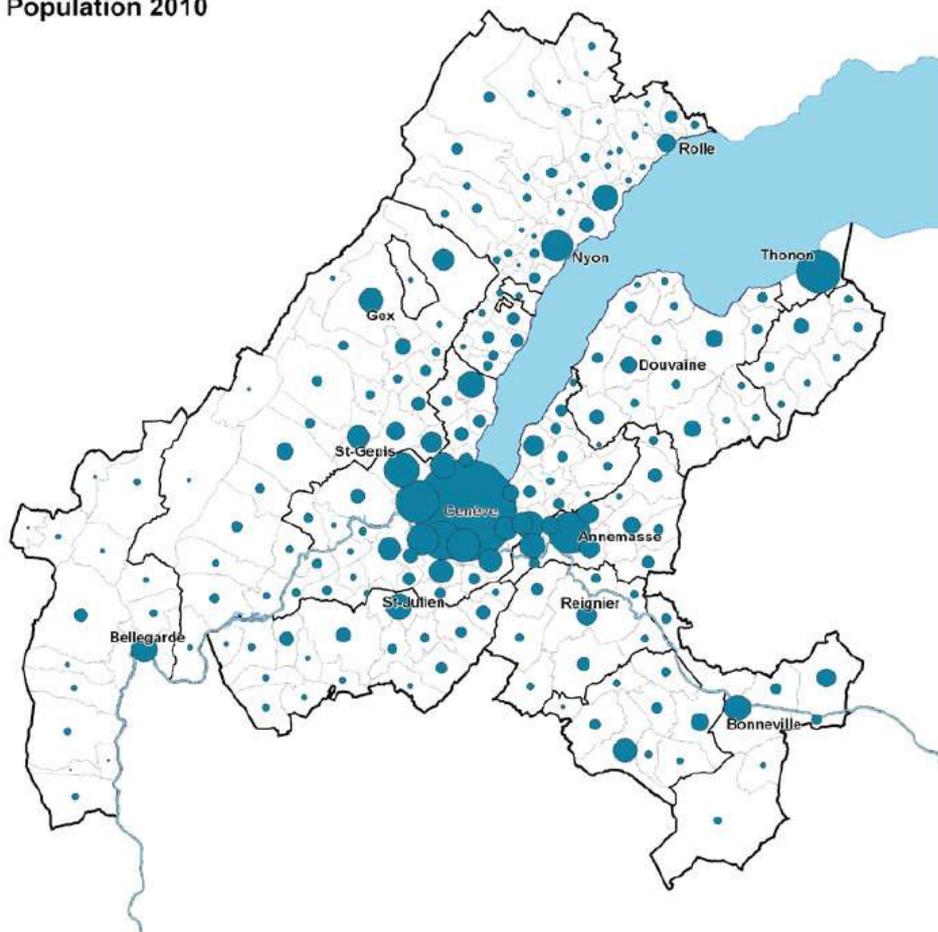


Figure 11 : La population de l'agglomération franco-valdo-genevoise, PAFVG2, 2010.

1. Une agglomération qui s'inscrit dans un bassin de vie plus large : l'espace franco-valdo-genevois

Le territoire d'Annemasse Agglo 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.**

A une plus petite échelle, **le territoire d'Annemasse Agglo représente le second pôle urbain de cette agglomération, après Genève, avec une population de 80 000 habitants** répartie sur 7 800 hectares. Le dernier recensement confirme que la région bénéficie d'une très forte vitalité démographique puisqu'elle a gagné 7 000 habitants de 1999 à 2006 (source RPG 2006).

Annemasse Agglo représente aussi le principal pôle économique de la Haute-Savoie du Nord. **Le territoire communautaire possède un véritable dynamisme « local » avec un bassin de 35 000 emplois et il dispose d'équipements** à vocation administrative, éducative, culturelle et sanitaire, ainsi qu'un tissu d'entreprises diversifiées

(artisanat, industrie, tertiaire, profession libérale, etc.). Cet ensemble confère une réelle attractivité au territoire, concentré autour d'un noyau urbain annemassien reconnu pour son dynamisme commercial et événementiel.



2. Une position de carrefour...

Le territoire d'Annemasse Agglo est situé à l'interface de grands axes européens de communication :

- un axe Nord/Sud qui relie la vallée du Rhin, en passant par la Suisse, jusqu'à la Méditerranée
- un axe Est/Ouest qui relie Paris à l'Italie par le tunnel du Mont-Blanc.

Le territoire constitue également un point d'entrée pour l'accès aux métropoles rhône-alpines et pour la Haute-Savoie, puisqu'il est à l'interface des liaisons :

- Genève-Annecy-Grenoble
- Lyon-Genève-Thonon-les-Bains et Chamonix
- Genève et les vallées haut-savoyardes (Giffre, Quatre rivières, Arve).

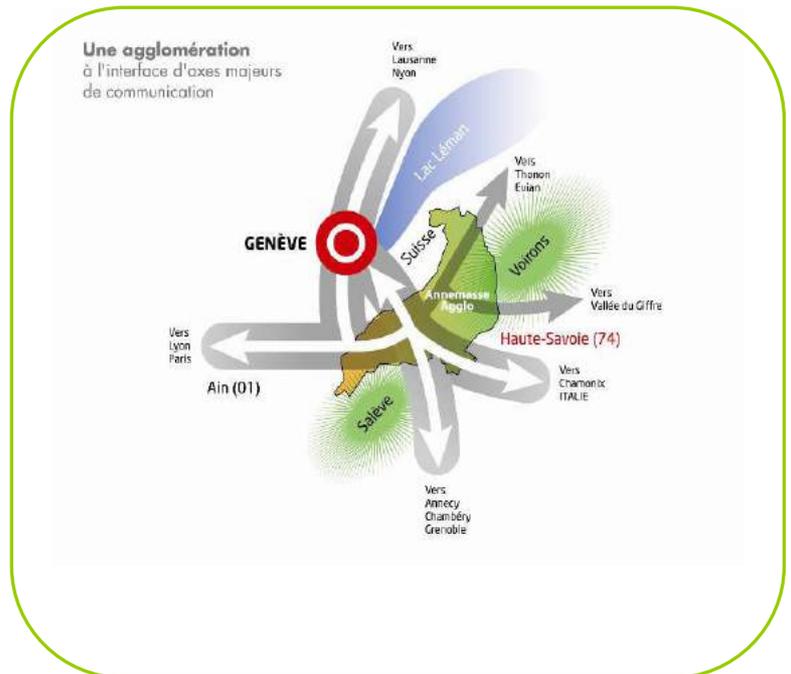


Figure 12 : Une agglomération au carrefour de grands axes de communication, Annemasse Agglo, 2009

3. ...Mais dans un environnement contraint

Le territoire d'Annemasse Agglo possède de fortes contraintes, liées à sa position géographique, qui limite fortement l'urbanisation. Le territoire est cerné à l'Ouest par le massif du Salève et à l'Est par celui des Voirons, ce qui lui donne une position d'entonnoir au débouché de Genève. Il est également traversé par des torrents comme l'Arve et le Foron.

Des coupures artificielles s'ajoutent à ces contraintes géographiques : la frontière qui limite les points de passages à 10 douanes, les infrastructures de transports (voies ferrées traversant l'espace urbain, les voies rapides ou autoroutes qui cisailent des communes ou isolent certains quartiers). Le centre urbain annemassien est fortement urbanisé et les terrains nus à bâtir dans ce contexte représentent une ressource rare.

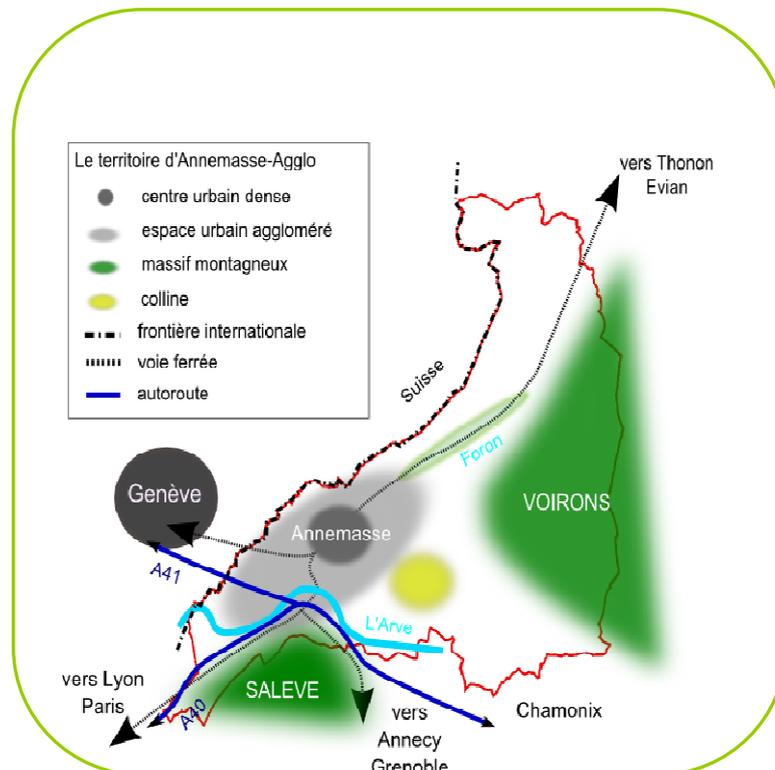


Figure 13 : Une agglomération aux contraintes géographiques fortes, Annemasse Agglo, 2009

4. Un cœur urbain dense mais une tendance à l'étalement en périphérie

En matière de développement urbain, les dynamiques démographiques et économiques se traduisent par une urbanisation forte des territoires. La croissance de production de logements autour de Genève ces dernières années est conséquente par rapport à la moyenne française. Ce phénomène est particulièrement visible sur les territoires français, qui sont le réceptacle de la croissance urbaine de l'agglomération transfrontalière. Ce phénomène a engendré le mitage des villages environnants l'agglomération genevoise.

A *contrario*, la politique restrictive de Genève en matière d'urbanisation (le prix du foncier élevé, le développement d'une ceinture verte, la protection des espaces agricoles...) vise à protéger les espaces agro-naturels et à renforcer la densité de population des zones déjà urbanisées. **L'habitat n'a donc jamais cessé de se diffuser sur les communes françaises limitrophes des zones périurbaines, qui ont été progressivement satellisées. Ainsi, Annemasse Agglo à l'image des autres territoires français frontaliers avec Genève subit une forte pression foncière.**

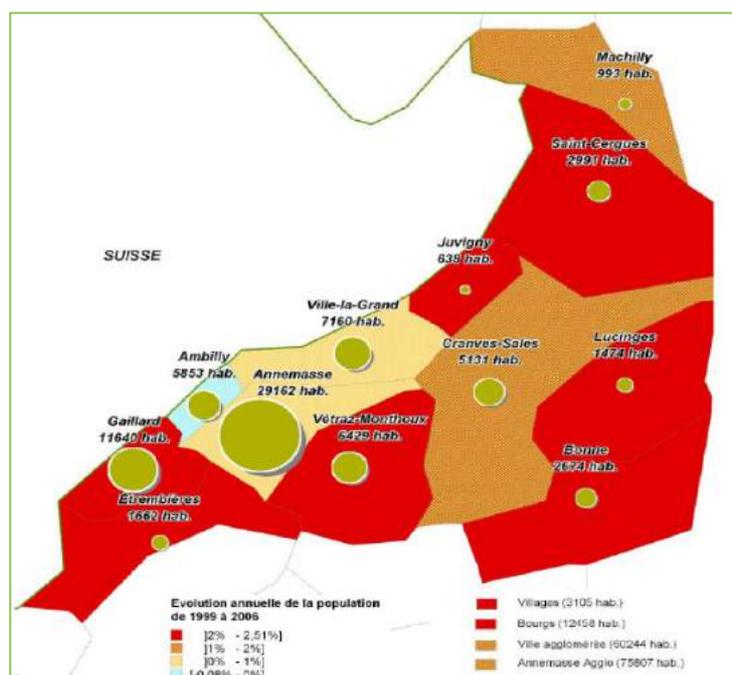
Le tissu urbain de l'agglomération annemassienne fait coexister des secteurs de très forte densité notamment les territoires contigus à Genève telles que les communes d'Annemasse, Gaillard, ou Ambilly **et des communes périphériques, à proximité du massif des Voirons, où le tissu devient moins dense.**

5. Un dynamisme économique et démographique en progression...

Globalement, **le territoire d'Annemasse Agglo a gagné environ 6 000 habitants entre 1999 et 2005** dont 1000 pour la ville d'Annemasse entre 1999 et 2006, et à atteint 78 465 habitants en 2009.

Cette croissance démographique continuera dans les années à venir, selon les études de projection démographique, à raison de +1,4% par an⁴ la population de l'agglomération devrait atteindre plus de 87 000 habitants en 2017. Cette tendance est également valable pour les autres territoires en périphérie de Genève.

Figure 14 : Evolution démographique sur Annemasse Agglo, Données INSEE, 2006.



⁴ Données PLH Annemasse Agglo, 2011.

6....et des populations fragilisées

Le dynamisme économique de l'agglomération franco-valdo-genevoise et la proximité de Genève ont également comme impact des inégalités sociales accentuées liées à des écarts de revenus entre la Suisse et la France. Pôle urbain majeur du Nord du département, **l'agglomération annemassienne possède une population contrastée où se côtoient sur un même territoire des actifs frontaliers⁵ avec de haut-revenus et des populations aux revenus plus modestes.**

Le profil de la population se caractérise par une sous-représentation des classes moyennes (ménages aux revenus compris entre 2500€ et 3500€ nets/mois⁶). En effet, **les ménages modestes sont plus représentés que dans le reste du département**, avec la présence de poches de précarité dans les quartiers sociaux de Gaillard ou d'Annemasse par exemple.

La proximité de Genève et la tension du marché immobilier qu'elle exerce sont encore plus de difficultés pour ces populations modestes. **L'enjeu social des projets de mobilité alternatifs comme vecteurs du désenclavement devient alors d'une importance capitale sur l'agglomération d'Annemasse.**

Résumé : Un territoire dynamique et transfrontalier mais des disparités au niveau local et avec Genève

- Le territoire d'Annemasse Agglo s'inscrit à deux échelles correspondant à la fois à une véritable centralité pour la Haute-Savoie du Nord mais également comme un espace périphérique intégré dans un bassin de vie transfrontalier plus large dont la ville « centre » est Genève.
- 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 internationale...
- ...mais la tendance générale de l'urbanisation ces dernières années a été un étalement urbain sur les périphéries françaises, décloisonnant ainsi les emplois dans les centralités urbaines et des lieux de résidence en périphérie.
- L'espace transfrontalier franco-valdo-genevois, dont fait partie Annemasse Agglo, présente un dynamisme économique et démographique avec une part importante d'actifs frontaliers aux revenus élevés ; mais la partie annemassienne recouvre également des populations fragilisées par rapport au reste du département.

⁵ Travailleurs résidant en France et exerçant leur activité sur le territoire Suisse

⁶ Revenu des ménages fiscaux sur Annemasse, 2005.

B. La mobilité sur le territoire : un système qui atteint ses limites

1. Des déplacements en progression au niveau local et transfrontalier

Plusieurs enquêtes menées sur l'ensemble du territoire transfrontalier ou sur l'agglomération ont permis de dresser un panorama précis de la mobilité sur le territoire en s'appuyant sur :

- L'Enquête aux frontières du Canton de Genève de 2011,
- L'Enquête cordon de 2005⁷,
- L'Enquête Ménage Déplacement⁸ sur le Genevois Français, (zoom Annemasse Agglo) de 2009.

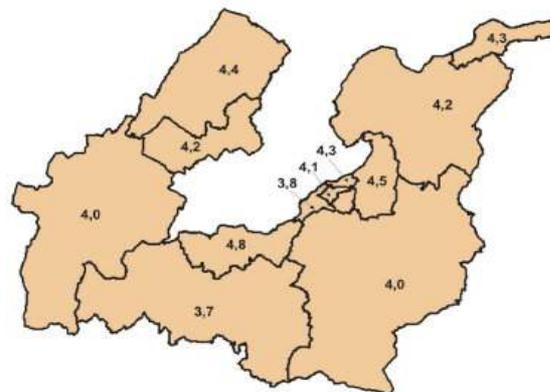


Figure 15 : Mobilité tous modes confondus selon le secteur de résidence (en nombre de déplacements/jour), EMD, 2009.

2. Une majorité de déplacement « interne » aux territoires

▪ Les déplacements sur le genevois français

D'une manière générale, **la croissance économique et démographique** de cette dernière décennie **a entraîné une augmentation forte de la mobilité quotidienne sur l'agglomération franco-valdo-genevoise**. Les habitants du centre de l'agglomération réalisaient en moyenne 4,08 déplacements par jour en 2007, alors que ce chiffre n'était que de 3,4 en 1996⁹.

- **Les habitants du genevois français réalisent en moyenne 4 déplacements par jour** (cf. Figure 15).
- **77% des déplacements réalisés chaque jour par les habitants sont des déplacements ayant lieu à l'intérieur du genevois français.**
- **23% des déplacements restants sont des déplacements d'échange**, notamment avec le canton de Genève qui draine 12 % des déplacements. En général, dans une agglomération « classique » française, plus de 90% des déplacements des résidents sont internes au périmètre de l'agglomération, laissant une part beaucoup plus faible pour les échanges avec les territoires voisins.

⁷ Enquête de circulation routière permettant de connaître les trafics routiers entrant dans l'agglomération ou la traversant.

⁸ Enquête Ménage Déplacement sur le genevois français, CETE, 2009.

⁹ Enquête Ménage Déplacement, CETE, 1996.

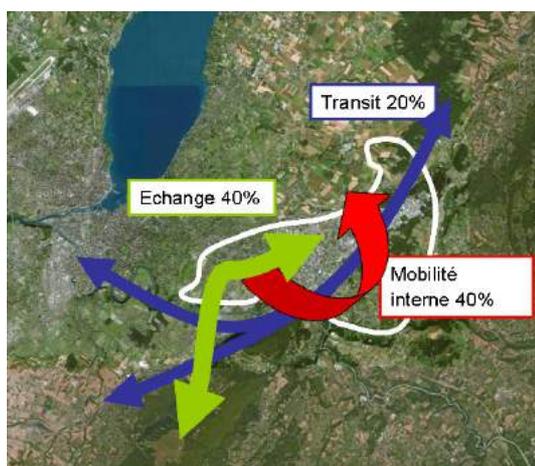
▪ Les déplacements sur Annemasse Agglo

A l'échelle d'Annemasse Agglo, les tendances en matière de déplacements sont proches d'autres territoires français avec une particularité liée à un échange important avec Genève.

- **La majorité des déplacements sont internes à Annemasse Agglo** (135 000 dép./jour)¹⁰.
- **Une part élevée des déplacements sont en échange avec Genève** (entre 50 000 et 75 000 dép./jour)
- **Le transit représente également une part importante des déplacements** (~20%) et s'effectue en majorité du territoire annemassien vers Genève.

Ces indicateurs tendent à renverser l'image d'un territoire annemassien uniquement tourné vers Genève et souvent présenté comme une banlieue « dortoir ».

L'importance des déplacements internes réalisés en automobile révèle également la dépendance du territoire à l'automobile et confirme le potentiel de report modal favorable sur le territoire à la mise en place d'une alternative forte en transports en commun.



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 (20% des déplacements).

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

SUISSE

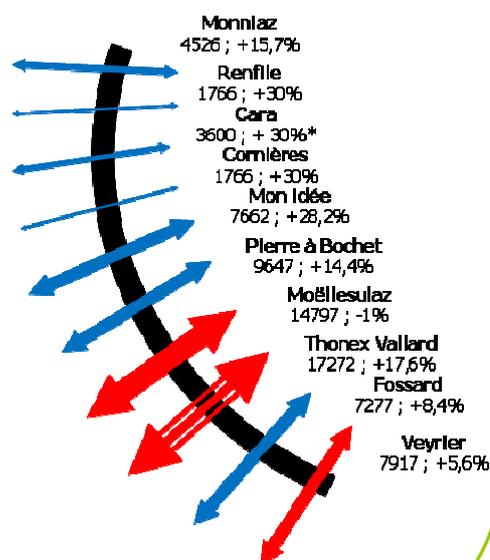


Figure 16 : Diagnostic des déplacements d'Annemasse Agglo, 2007.

¹⁰ Dep./jour : Déplacement/jour

En moyenne, un habitant de l'agglomération parcourt 4,8 km, tous modes confondus pour un temps moyen de déplacement de 19 minutes.

Agglomération d'Annemasse

	VP	TCU	TCNU	Vélo	Marche	Tous modes
Longueur moyenne (en km)	6,0	5,9	9,8	3,2	0,7	4,8
Temps moyen de porte à porte (en min)	18	36	38	18	14	19
Vitesse moyenne (en km/h)	20	10	15	11	3	16

Distance moyenne et temps moyen parcourue par un habitant de l'agglomération par modes.
Source : EMD 2007

3. Des modes de déplacements inégaux et des discontinuités entre la France et la Suisse

La manière de se déplacer est différente en France et en Suisse. Ces différences révèlent des déséquilibres entre les politiques suisses et françaises qui se traduisent par des pratiques de mobilité différentes. Ainsi, selon l'Enquête aux frontières du Canton de Genève de 2011, sur les 550 000 personnes qui franchissent chaque jour la frontière, 50 000 traversent le territoire annemassien pour aller sur le Canton et seulement 15% de ces échanges sont réalisées en transport collectif alors que les échanges entre Vaud et le Canton de Genève en transport en commun sont de 33% (cf. Figure 17).

Toutefois, le réseau de transport présent sur Annemasse Agglo depuis plusieurs années représente l'axe le plus utilisé en transport collectif par rapport aux territoires périphériques français avec seulement 3% sur St Julien, 2% sur le Chablais.

Les pratiques de mobilité différentes entre les deux pays sont à recouper avec la forte discontinuité des réseaux de transports en commun entre les parties françaises et suisses de l'agglomération. **Elle entraîne inévitablement une rupture de charge à la frontière et donc une diminution de l'attractivité pour l'usage des transports collectifs.**

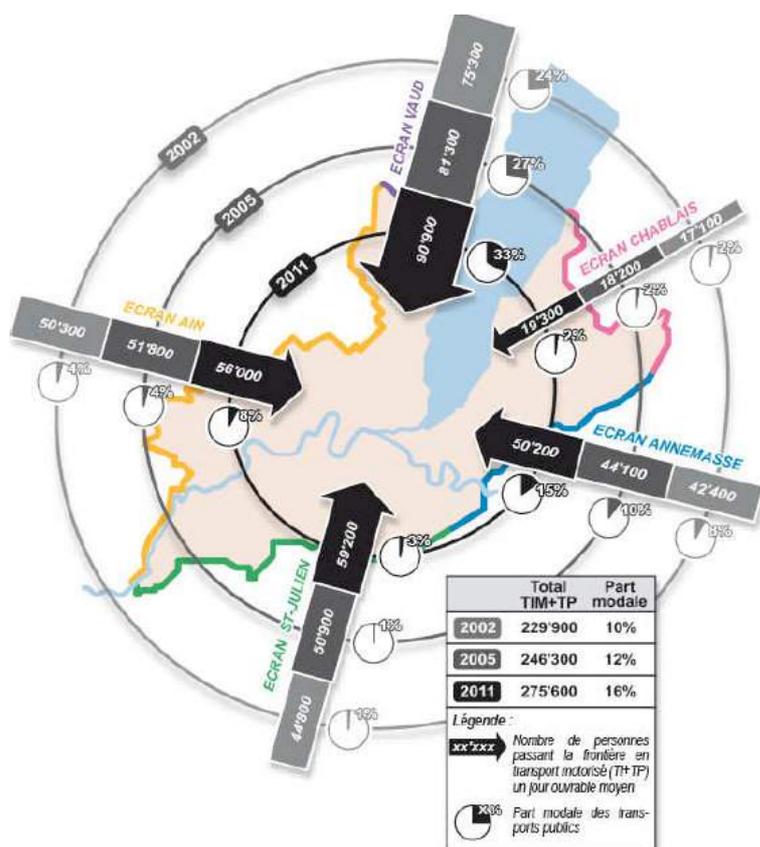


Figure 17 : Evolution des déplacements aux frontières du Canton de Genève, Enquête aux frontières, Transitec, 2011.

(Ces chiffres intègrent aussi les déplacements des piétons qui n'empruntent pas les TC annemassiens mais passent la frontière à pied et rejoignent éventuellement les TC suisses.)

4. Une utilisation de l'automobile prépondérante sur Annemasse Agglo et dans les périphéries françaises

Comme dans la plupart des agglomérations françaises et européennes, **l'automobile reste le mode privilégié de déplacement des habitants de l'agglomération d'Annemasse**. L'usage des modes alternatifs (transport en commun, vélo,...) est encore faible :

- **61% des déplacements à l'intérieur d'Annemasse Agglo sont réalisés en automobile** et 63% pour les autres périphéries françaises,
- **27% des déplacements concernent la marche à pied** (dont 47% sur le centre-ville d'Annemasse), ce qui confirme la densité sur une partie de l'agglomération d'Annemasse,
- **3% sont effectués en deux-roues motorisés pour Annemasse Agglo** et dans les territoires du genevois français, ce qui est particulièrement important par rapport à d'autres agglomérations comparables en France,
- **Seulement 5% des déplacements se font en transport en commun (TCU, TCNU)¹¹ et 2% en vélos sur l'agglomération.**

¹¹ TCU : Transport collectif urbain (bus TAC), TCNU (cars).

Part des différents modes de déplacements sur le territoire d'Annemasse-Agglo en 2007

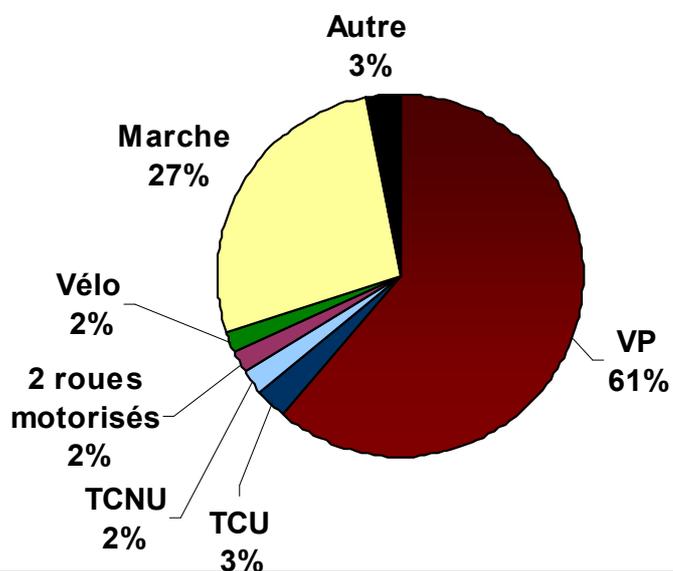


Figure 18 : Graphique des répartitions modales des déplacements sur Annemasse Agglo, (Données Enquête Ménage Déplacement), CETE, 2009.

5. Une motorisation élevée des ménages

L'Enquête Ménage Déplacement a démontré que l'agglomération franco-valdo-genevoise et notamment les périphéries françaises ont un taux de motorisation élevé¹². Ainsi, 85% des ménages de l'agglomération ont au moins un véhicule contre 80% pour la moyenne nationale.

- **La part des ménages multi-motorisés (plus de 2 véhicules) est élevée** sur Annemasse Agglo (37%). Elle est plus importante sur les territoires périphériques (76% sur l'ancienne Communauté de communes des Voirons), pour une moyenne nationale de seulement 33%.

Cette situation de multi-motorisation est à mettre en relation avec des tailles de ménages supérieures en périphérie et une urbanisation peu dense où l'offre en transport en commun est souvent faible.



Figure 19 : Parc automobile

Les principaux motifs de déplacement sur l'agglomération d'Annemasse sont comparables aux autres agglomérations et ils sont majoritairement réalisés en automobile.

68% des déplacements domicile-travail sont réalisés en voiture ; le même mode de transport est utilisé pour 78% des déplacements domicile-accompagnement.

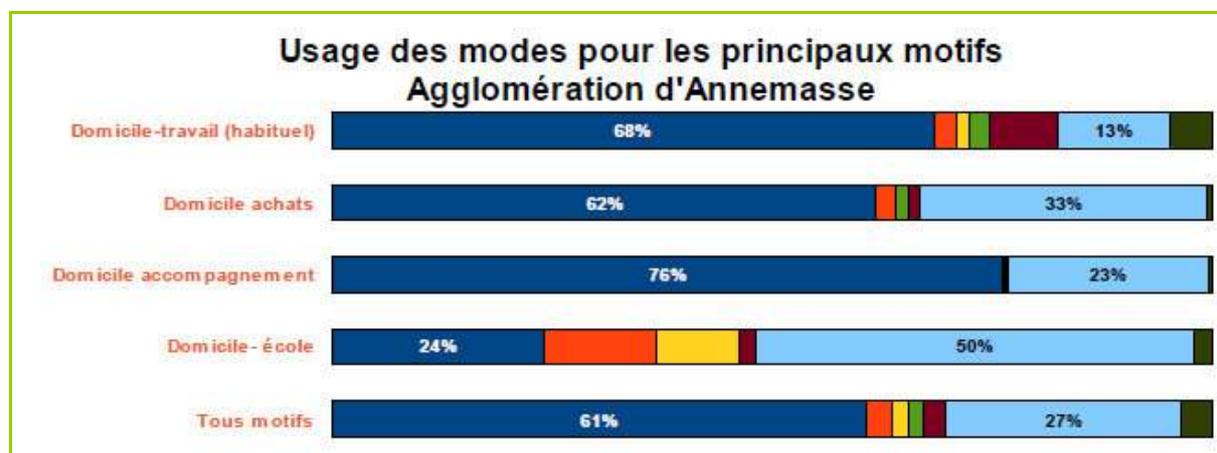


Figure 20 : Diagnostic des déplacements dans l'agglomération

¹² Proportion de ménages possédant au moins un véhicule.

6. Un système de mobilité générateur de nuisances

L'explosion du trafic individuel motorisé dans un environnement fortement contraint a plusieurs conséquences perceptibles aujourd'hui et qui risquent de s'aggraver avec l'augmentation de la population dans les prochaines années dans les périphéries françaises. En effet, la forte croissance démographique prévue sur le territoire de l'agglomération entrainera nécessairement une augmentation des besoins de déplacements dans une telle mesure que



ceux-ci ne pourront plus être satisfaits par le seul moyen des véhicules personnels.

Figure 21 : Saturation sur l'A40

Parmi les contraintes d'une mobilité essentiellement motorisée, on retrouve :

- **Un engorgement de la circulation aux heures de pointe qui diminue considérablement l'accessibilité du territoire** (A40, A411, D903...) ; en outre, le nombre de déplacements continuera d'augmenter dans les années à venir et les projets routiers seuls ne pourront répondre de manière durable aux besoins de déplacement,
- **Une augmentation de la pollution atmosphérique** notamment sur la partie Est de l'agglomération genevoise (cf. Carte ci-dessous) avec des conséquences sur la santé des habitants,
- **Une augmentation des nuisances liées au bruit,**
- **Un impact sur la sécurité des habitants et la qualité de vie du territoire,**
- **Une augmentation des coûts indirects avec des dépenses importantes pour se déplacer** (hausse du carburant) pour les ménages, ce qui a un impact sur les populations à faible revenu.

La pollution à l'ozone sur le territoire annemassien est très importante. Ce polluant est formé par combinaison chimique d'autres gaz, issus en grande partie de la circulation automobile. Les enjeux de réduction du trafic et des besoins de déplacement sont donc forts au niveau local comme à l'échelle du Grand Genève.

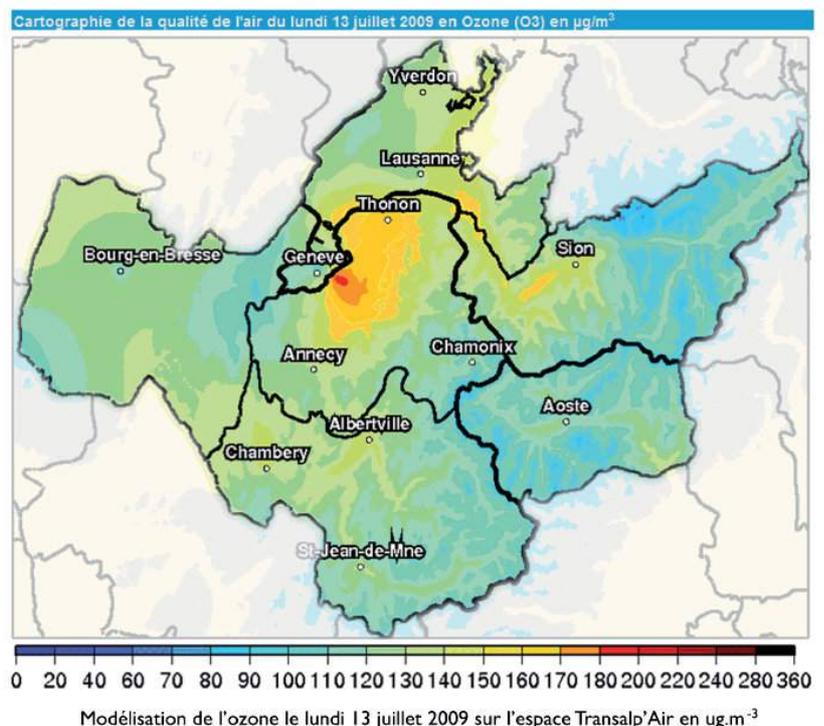


Figure 22 : Modélisation de la pollution à l'ozone sur l'espace Transalp'Air

De manière générale, il apparaît que le système de mobilité organisé depuis maintenant plusieurs décennies autour de l'automobile, atteint ses limites dans les espaces urbains métropolitains. Dans les espaces denses, le besoin de mobilité culmine sur les secteurs pour lesquels l'amélioration de l'accessibilité routière est la plus difficile (contraintes physiques du tissu urbain, impacts négatifs sur les populations...).

De ce fait, ce modèle de mobilité ne permet plus de répondre à l'augmentation des besoins envisagés dans les prochaines années, notamment dans les espaces urbains denses qui souffrent d'une saturation forte des déplacements automobiles.

Le système de mobilité actuel renforce la dualité entre un centre genevois bénéficiant d'une qualité de vie élevée (multiplicité des fonctions urbaines, haut niveau de service des TC, emplois hautement qualifiés) et une région périphérique annemassienne qui ne serait qu'une banlieue « dortoir » ou « commerciale » de Genève, complètement déconnectée en TC et accessible uniquement par le biais de l'automobile.

Résumé : Une mobilité duale, une métropole genevoise offrant l'alternative à l'usage de la voiture et des périphéries françaises encore dominées par l'automobile

- Une augmentation des déplacements sur l'agglomération au niveau local et transfrontalier depuis 20 ans liée au dynamisme économique et démographique d'une région frontalière
- Le caractère multipolaire de l'agglomération franco-valdo-genevoise s'illustre par des déplacements frontaliers importants vers Genève, mais la majorité des déplacements est encore largement réalisée à l'intérieur du territoire du genevois français
- Comme dans la plupart des autres agglomérations, les déplacements sont réalisés essentiellement en automobile. Ainsi, 68% des déplacements domicile-travail sont effectués en automobile dans notre territoire.
- Des contrastes importants entre la France et la Suisse dans l'utilisation des transports collectifs malgré des évolutions ces dernières années
- Une motorisation des ménages plus élevée que la moyenne française sur le genevois haut savoyard
- L'urbanisation diffuse de ces dernières années et une mobilité essentiellement tournée vers l'automobile génèrent des contraintes qui impliquent de mettre en place un autre système de mobilité plus durable. Sans cela, on pourrait voir s'accroître les nuisances sur le territoire (pollution, bruit, congestion,...) et l'attractivité de l'agglomération diminuer.

II. Les objectifs politiques et le projet de mobilité du PDU

Cette partie correspond aux objectifs généraux de mobilité qui sont issus des réflexions ayant déjà fait l'unanimité à l'échelle de l'agglomération dans le cadre du SCOT approuvé en 2007 et au niveau transfrontalier la même année, avec la Charte du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois.

Les objectifs du PDU sont cohérents avec les engagements de la Charte et du SCOT de la Région d'Annemasse. Le PDU décline ainsi à l'échelle d'Annemasse Agglo les objectifs et les actions concrètes en matière de mobilité. Les objectifs du PDU se traduisent par plusieurs axes stratégiques d'actions pour faire évoluer le système de mobilité à l'échelle d'Annemasse Agglo.

A. Les objectifs généraux

1. Les objectifs de la Charte du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois

La Charte d'engagement du Projet d'agglomération¹³, signée le 5 décembre 2007, vise à construire une agglomération transfrontalière durable et permettant un développement équilibré et équitable.

Le Projet d'agglomération, démarche pluri-thématique, a pour objectif principal d'appréhender et d'organiser le développement de la région à l'horizon 2030. En ce sens, sa structure vise à rassembler les différents acteurs afin de concevoir ensemble une vision globale du territoire en mutualisant les savoirs et savoir-faire. Le projet répond aux enjeux principaux que sont :

- la solidarité, la cohésion et l'équité ;
- le développement ;
- la qualité de l'environnement ;
- l'efficacité ;
- la gouvernance coordonnée.

Le schéma d'agglomération (SA), traduction spatiale des objectifs du PAFVG, et **les Périmètres d'Aménagement Coordonné d'Agglomération (PACA)**, rapports de recommandation en matière d'aménagement des territoires concernés, **visent à concrétiser les objectifs généraux des territoires et œuvrent à travers une action directe sur le territoire à la construction et la structuration du bassin de vie transfrontalier.**

Les volets « développement urbain » et « mobilité » sont des axes clés et interdépendants du PAFVG au regard de l'importance des actions identifiées dans ces thématiques.

¹³ Le périmètre d'action du projet d'agglomération regroupe 208 communes sur un territoire de 2000 km² soit 860 700 habitants et 403 400 emplois.



A l'échelle de l'agglomération transfrontalière, le PAFVG a donc centré ses réflexions sur ces problèmes de mobilité et deux « concepts » ont été élaborés pour l'horizon 2030 : **le concept « transports publics » et le concept « transports individuels motorisés (TIM) »**. Ils répondent aux objectifs suivants :

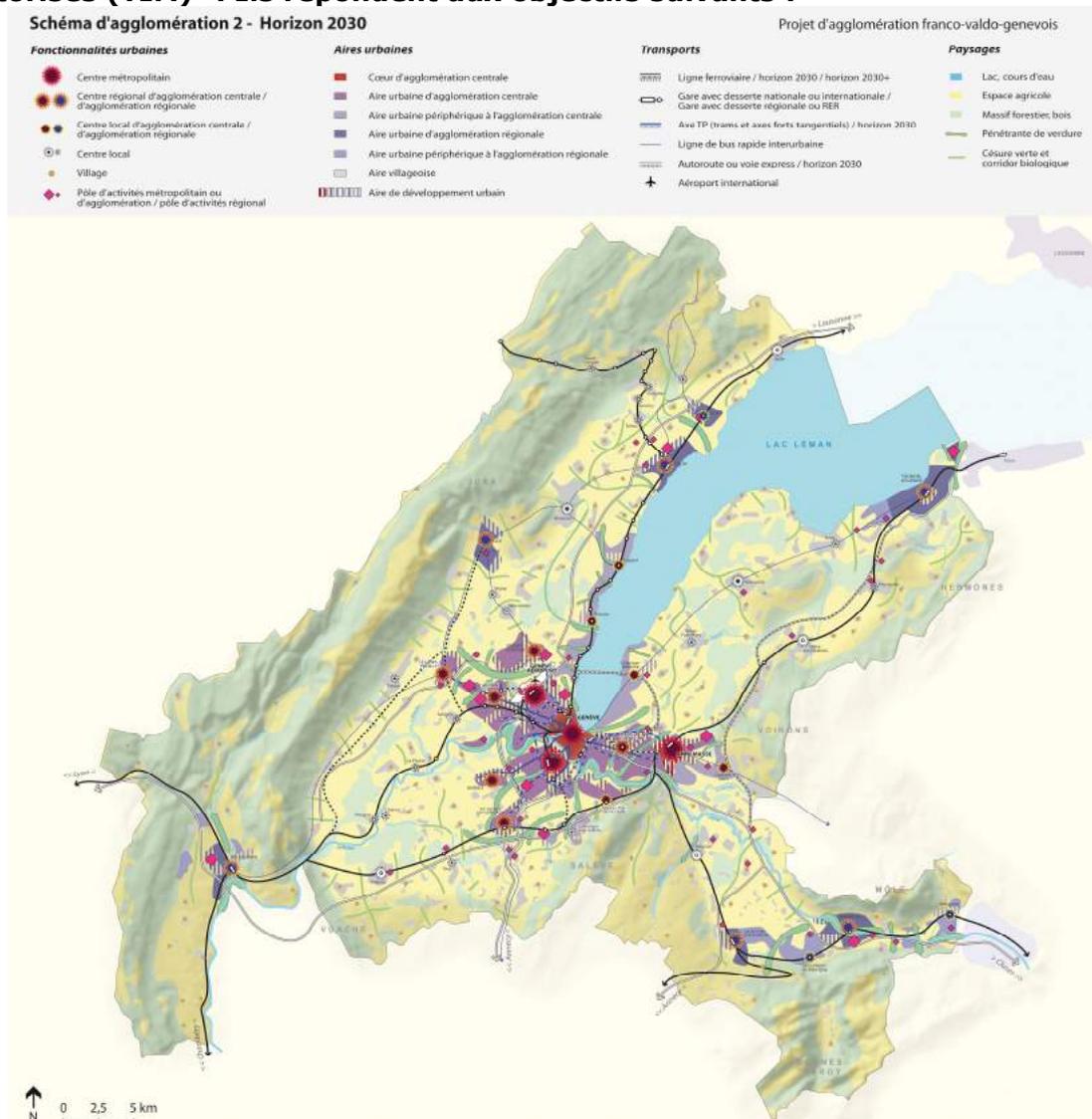


Figure 23 : Schéma d'orientation du Projet d'Agglomération franco-valdo-genevois n°2, PAFVG, 2012

- Améliorer la desserte en transports en commun de l'agglomération en y développant un réseau structurant mettant en cohérence les différents réseaux de transport,
- Distribuer le trafic routier dans l'ensemble de l'agglomération en le maîtrisant particulièrement dans les centres urbains. Dans ces centres, la priorité sera donnée aux transports en commun afin d'y favoriser la densité et la mixité,
- Encourager les mobilités douces en créant des espaces connectés aux réseaux de transports,
- Développer un transfert modal en faveur des transports publics et des mobilités douces afin de stabiliser l'utilisation de la voiture. Ce transfert modal

passera notamment par l'encouragement à l'intermodalité via des aménagements incitatifs tels les parkings relais (P+R).

2. Les objectifs du SCOT

Comme le Projet d'agglomération franco-valdo-genevois, le SCOT a été réalisé dans une logique liant urbanisation et mobilité, privilégiant une densification qualitative et un renouvellement urbain à l'intérieur des espaces urbanisés reliés au réseau de transports en commun.

La politique de déplacements mise en œuvre dans le cadre du SCOT a pour finalité d'instaurer un système de déplacements efficace et durable au sein de l'agglomération. Le SCOT pose donc le cadre de la politique de mobilité de l'agglomération, que le PDU décline et précise.

Les grands objectifs politiques du SCOT inscrits dans le PADD en matière de mobilité sont les suivants :

- Favoriser les déplacements par les modes alternatifs à la voiture individuelle, notamment pour les flux internes à notre territoire, pour les flux d'échange avec les territoires voisins et pour les courts trajets,
- Limiter les nuisances induites par le trafic automobile,
- Permettre, dans une logique de solidarité, à l'ensemble de la population de se déplacer,
- Conforter l'attractivité du territoire en améliorant les connexions avec les territoires voisins, notamment par les transports collectifs,
- Contribuer à modifier la perception du territoire en utilisant une organisation différente des politiques de mobilité pour jouer sur notre urbanisation et donner une image plus « moderne » et plus « dynamique » du territoire.

Plus concrètement, le SCOT a ciblé les leviers pour répondre à ces objectifs sur lesquels le PDU doit pouvoir s'appuyer :

- Développement de l'offre en transport en commun et amélioration de l'intermodalité avec une volonté d'étendre le PTU,
- Développement d'une politique globale favorable aux modes doux,
- Mise en place d'un système de hiérarchisation du réseau de voirie et l'adaptation au contexte urbain des routes,
- Mise en place d'itinéraires de contournement d'Annemasse Agglo,
- Mise en place d'une politique de stationnement (stationnements urbains, parkings-relais),
- Un ensemble de « grands projets » (transport en commun, voirie) devant permettre la mise en place d'une mobilité plus durable.

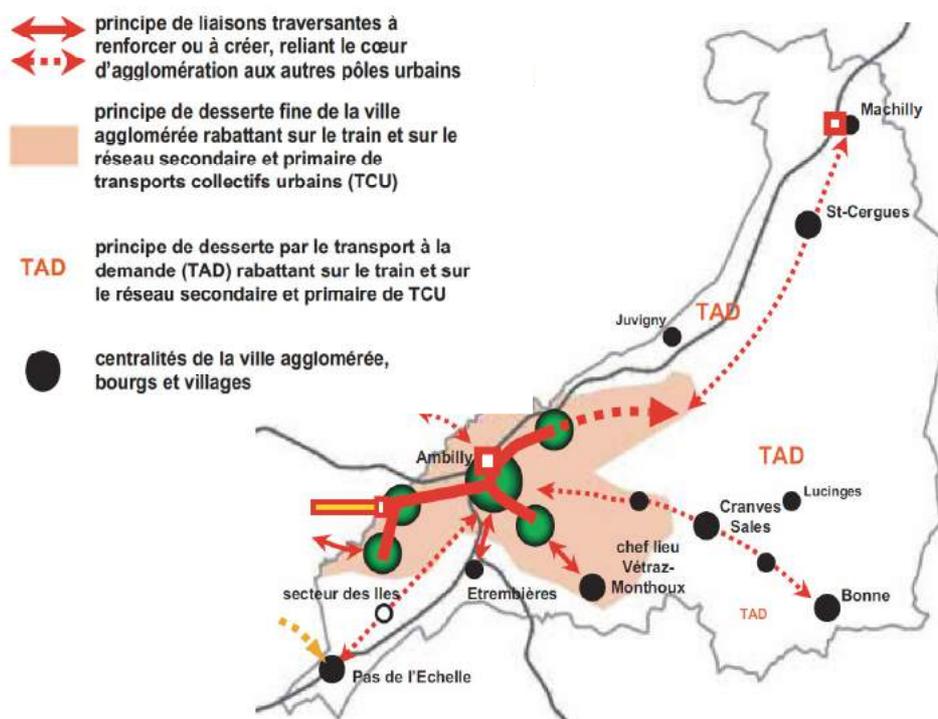


Figure 24 : Le schéma des transports collectifs du SCOT d'Annemasse-Agglomération

3. Les objectifs et la « philosophie » du PDU

Reposant sur les objectifs du SCOT et des démarches du Projet d'agglomération du « Grand Genève », **le PDU d'Annemasse Agglomération a défini ses objectifs et a posé la base des défis à relever pour faire de la mobilité l'une de ses forces, dans une logique de responsabilité et d'équilibre.**

Ces objectifs fondamentaux constituent en quelque sorte la « philosophie » du PDU d'Annemasse Agglomération, qui s'inscrit nécessairement dans une logique de développement durable ;

- **Développer un système de mobilité plus respectueux de l'environnement :**

Les transports représentent l'un des principaux émetteurs de nuisances et ont un impact sur l'environnement. Le projet de PDU doit contribuer à limiter la pollution de l'air et le rejet de gaz à effet de serre en favorisant l'utilisation des modes les moins polluants. Par ailleurs, l'organisation des déplacements contribue à la qualité d'aménagement du territoire (impact sur la densité, la périurbanisation...) ;

- **Favoriser le lien social et la qualité de vie :**

Le PDU doit limiter les nuisances des modes motorisés pour les habitants (pollution atmosphérique, bruit, insécurité...), renouveler l'espace urbain de manière qualitative à travers l'aménagement des transports (gare, tramway, BHNS, voie verte, piétonnisation,...) et permettre à tous de se déplacer sans contrainte (en particulier les personnes à faibles ressources ou en situation de handicap) ;

- **Assurer une meilleure accessibilité multimodale, pour un développement plus attractif :**

Le PDU vise à garantir une bonne accessibilité au territoire malgré l'augmentation attendue des flux, et ce autant que possible pour tous les modes. Dans ce cadre, le volet transports en commun cherche à assurer une connexion de qualité depuis les principaux pôles environnants (à titre d'exemple : accès direct du centre de Genève en transport en commun), notamment par une bonne interconnexion des réseaux de transport) ;

Ces objectifs généraux, certainement communs à tous les PDU de France, doivent pour être atteints sur Annemasse Agglo être déclinés en priorités nettes, répondant aux enjeux spécifiques du territoire.

Le PDU relève 3 défis essentiels à relever, pour contribuer à un développement équilibré du territoire.

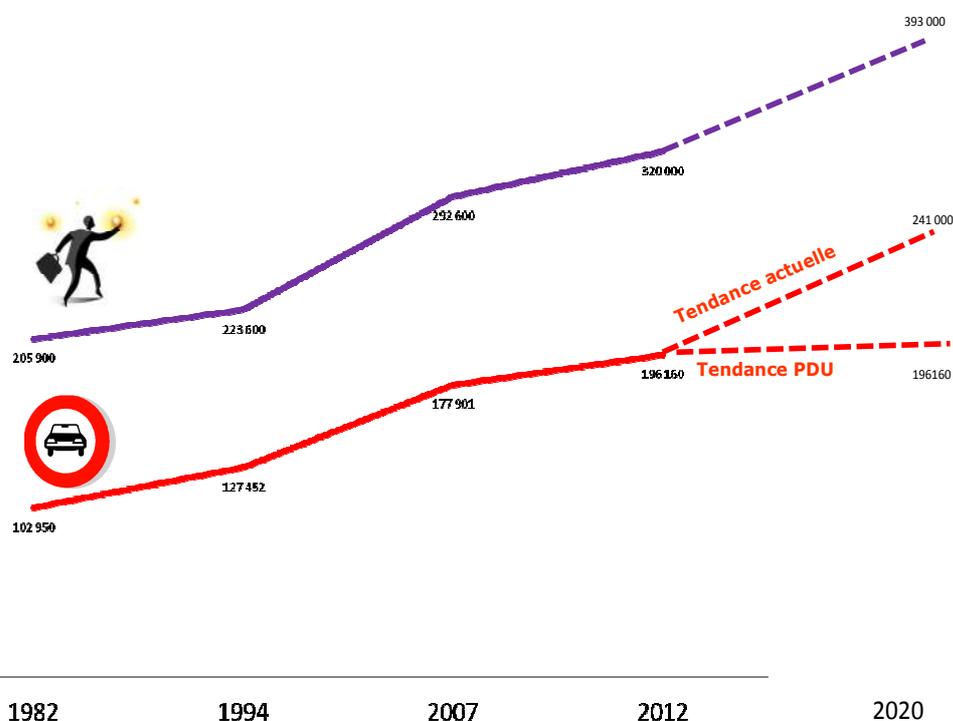


Figure 25 : Evolution des déplacements d'ici 2020 (pour les années 82 et 94, évaluation sur la base d'agglomération de taille et de configuration urbaine similaires, en France)

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) est accompagnée d'une croissance encore plus forte de la circulation automobile.

Malgré tout, il ne **s'agit pas de faire le procès de l'automobile ou de culpabiliser les automobilistes car elle est et restera l'outil premier de mobilité sur notre territoire** : elle offre liberté et efficacité.

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.**

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 ».

B. Les 7 axes « stratégiques » du PDU

Face aux menaces que représentent 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 plus fine la déclinaison des actions et les orientations du PDU pour chaque mode (transport collectif, modes doux, voirie, stationnement,...).

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

Mettre en place un réseau de transport collectif performant au niveau transfrontalier et sur l'agglomération

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



Projet ferroviaire CEVA : un rayonnement à l'échelle transfrontalière et sur la Haute-Savoie du Nord



Prolongement de la ligne 12 de tramway TPG en direction d'Annemasse



Un bus rapide en site propre desservant les principales centralités d'Annemasse Agglo



Un nouveau pôle d'échange multimodal à la gare d'Annemasse



Une réorganisation des lignes de bus et la desserte de l'Hôpital de Findrol

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 »

Favoriser les modes doux et développer les services vélos

Les « modes doux » sont un point noir de 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, regroupé...) la proximité de Genève ou des zones d'activité est tout à fait favorable au développement des modes doux, et leur développement peut tout à fait contribuer à donner à notre développement plus d'espaces publics, plus d'espaces de respiration...



Figure 1 : Cycliste à Moellesulaz

En lien avec la mise en place des grands projets de transports, **le PDU vise à augmenter fortement la place 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.

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 et 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
- Doubler les secteurs apaisés (zones 30, zones de rencontre)

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

Maîtriser les besoins en stationnement

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 parc-relais de rabattement du côté français accentuent les tensions sur l'offre de stationnement public.

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 favoriser la rotation de l'offre (zone limitée et payante) sur les secteurs convoités pour garantir une place pour l'ensemble des usagers (résidents, visiteurs).

La mise en place de parc-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
- Réglementer le stationnement public 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-Gevenois) 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»

Hiérarchiser le réseau routier et améliorer la sécurité

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,...).

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 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 dit « 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 qui 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 **viser à trouver un équilibre dans la « cohabitation » entre l'homme et la voiture**, en cherchant à répondre à plusieurs objectifs différents :

- **Réduire les nuisances** pour les résidents, particulièrement sur les secteurs centraux ou « fragiles » (cœur de village, ZUS, équipement, école...),
- **Donne 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.



Figure 2 : Exemple de zone 30 dans l'agglomération

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.

Objectifs :

- Stabiliser le trafic automobile, malgré la forte croissance du nombre de déplacement et ainsi limiter les saturations.
- Dissuader le trafic automobile dans les secteurs urbains centraux, en particulier autour des secteurs desservis par les grands projets de transports.
- Rendre plus efficace le système routier actuel en améliorant l'efficacité des voiries structurantes qui organise le transit et le grand trafic d'échange (réseau primaire)
- Réduire le trafic urbain de 20% en cœur d'agglomération

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 : Maitriser 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

Améliorer les conditions d'acheminement des livraisons et des marchandises

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 livraison 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 piétonnisation 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.



Figure 27 : Exemple d'aire de livraisons à 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 entre les acteurs publics et privés du transport de marchandises coordonné à l'échelle de l'agglo.

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

Accompagner et inciter à l'émergence de démarches d'écomobilité sur le territoire

La plupart des déplacements motorisés quotidiens du territoire correspondent à des trajets qui sont liés au domicile-travail (68% de l'ensemble des déplacements) et ils sont bien souvent réalisés par une seule personne par véhicule. 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 faire du 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, les 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'écomobilité 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

Action 1.4 : Favoriser les mobilités alternatives

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

ANNEXE : Accessibilité

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 leur domaine de compétence.

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 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
- Mise en place de 2 nouvelles lignes en site propre qui seront totalement accessibles (quais, abris, informations visuelles et sonores,...)
- 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

C. Un projet de PDU cohérent avec les réflexions prospectives à horizon 2030

▪ Les perspectives des Plans de synthèse (PSYN) en 2030

A l'échelle transfrontalière, plusieurs orientations ont été définies en matière de mobilité dans le cadre du travail pluri-thématique des études des PACA Arve-Lac-Chablais conduites de 2009 à 2011 par le Projet d'agglomération franco-valdo-genevois. Ces études ont défini les orientations prospectives d'aménagement à long terme qui restent cohérentes avec le projet de PDU actuel 2013-2023. Elles permettent d'envisager le développement futur de l'agglomération à horizon 2030 et postérieur.

A horizon 2030, le Plan de Synthèse (PSYN) Annemasse-Salève, qui est un zoom des PACA, envisage les projets suivants (cf. figure ci-après) :

Sur les transports collectifs :

- Une amélioration forte (doublements partiels, connexions de courbes et dévers, signalétique automatique permettant une fréquence de 3 trains/heure sur les branches Annemasse-Thonon, Annemasse-la Roche-Annecy et vallée de l'Arve permettant d'augmenter l'offre
- Le prolongement du tramway jusqu'au Lycée Jean Monnet et la possibilité de décrochement à la gare CEVA d'Annemasse
- Le prolongement de la ligne BHNS « Tango » vers Gaillard via l'Avenue Lucie Aubrac en passant par la future clinique du Brouaz
- Un BHNS sur l'itinéraire de l'actuelle ligne 5 de la gare d'Annemasse en direction de Bonne et Findrol
- Une boucle en transport en commun transfrontalière reliant les centralités frontalières limitrophes (Chêne-Bourg / Brouaz / gare d'Annemasse / « MICA »)
- Une augmentation des fréquences de passage du tram (objectif = 6 minutes) et du BHNS (objectif = 5 minutes) ainsi que sur les autres lignes TAC secondaires de l'agglomération
- La mise en place d'une nouvelle halte ferroviaire au Brouaz
- Le développement des lignes interurbaines « Express » en coopération avec les territoires voisins
- La mise en place de nouveaux P+R de rabattement et l'extension des P+R existants aux terminus des lignes fortes et connectées à proximité d'axes routiers structurants

En matière de voirie à l'horizon 2030, le PSYN Annemasse-Salève envisage :

- *Sur le réseau routier structurant (autoroute, voies rapides)*
 - La réalisation du projet de désenclavement du Chablais (2x2 voies autoroutières) de Thonon à Machilly
 - La réalisation de la liaison autoroutière (2x2 voies autoroutières) entre l'A40 et l'échangeur des Chasseurs
 - La possibilité de réalisation d'un contournement nord de Genève par le projet de Traversée du Lac
 - La couverture de l'A411 sur Gaillard et son passage en boulevard urbain entre Genève et Gaillard (route blanche)
 - La réorganisation du nœud d'Etrembières par un nouveau pont ou par l'élargissement du pont existant
- *Sur le réseau routier d'échange et local*
 - Le prolongement de l'Avenue Lucie Aubrac de la Route de Bonneville vers la Route d'Etrembières et vers l'Avenue Pierre Mendès-France via la Clinique du Brouaz avec la mise en place de liaisons douces et le passage d'un bus en site propre.
- *Sur l'urbanisme*
 - En parallèle de la démarche sur les transports en commun, un travail conséquent est mené sur l'urbanisme. En effet, le SCOT de la Région d'Annemasse précise que « privilégier une utilisation plus économe du foncier et organiser le développement de l'urbanisation constituent des impératifs. » « Ces choix en termes d'urbanisation visent aussi à concentrer l'essentiel du développement urbain futur du territoire dans les secteurs desservis par les transports collectifs, ou qui seront desservis à plus ou moins long terme. » Inversement, la politique d'aménagement du territoire en cours est également pensée de manière à « donner plus d'épaisseur et de structure aux pôles d'habitat pour stimuler le développement des transports publics et des modes doux ».



III. Les ambitions chiffrées pour 2023

Le Plan de déplacements urbains d'Annemasse Agglo fixe les objectifs et les actions à mettre en place pour l'ensemble des modes de déplacements afin de faire évoluer le système de mobilité sur le territoire.

Cette partie correspond à l'évaluation des objectifs et des projets du PDU de manière chiffrée pour chacun des modes de déplacements (automobile, transports collectifs, modes doux). Les actions du projet de PDU doivent permettre des gains conséquents en termes de report modal vers les transports collectifs notamment comparés à d'autres agglomérations équivalentes de moins de 100 000 habitants.

Ces perspectives chiffrées doivent permettre aussi d'assurer un suivi dans le temps afin de mesurer les effets des réalisations et des projets sur les comportements de déplacements mais aussi d'évaluer les impacts. Ils constituent un moyen judicieux pour ajuster la politique de mobilité.

L'analyse des gains du projet de PDU a été évaluée grâce aux données de l'Enquête Ménage Déplacement de 2007 et par l'intermédiaire des résultats du Modèle Multimodal des déplacements transfrontaliers (MMT).

1. L'évaluation des effets du projet de PDU 2013-2023 sur les modes de déplacement

Le graphique ci-après compare des scénarii différents de part modale de l'ensemble des déplacements sur l'agglomération d'Annemasse. Le diagnostic sur lequel il se base, a été élaboré à partir de l'Enquête ménage déplacement, réalisée en 2007 et qui fournit les données les plus fiables disponibles à ce jour. L'objectif est de montrer les ambitions et les impacts du projet PDU 2023. 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, 3 situations différentes ont été comparées :

- **Une situation 2007**, issue des résultats de l'Enquête ménage déplacement et qui correspond à la situation actuelle des déplacements,
- **Un scénario « tendance » ou « au fil de l'eau »** sans les grands projets de transports collectifs du PDU et ses conséquences sur les déplacements à horizon 2020,
- **Le scénario PDU 2020 articulé avec les projets « phares » du PDU que sont le BHNS Tango, le RER Franco-Genevois et le tramway.**

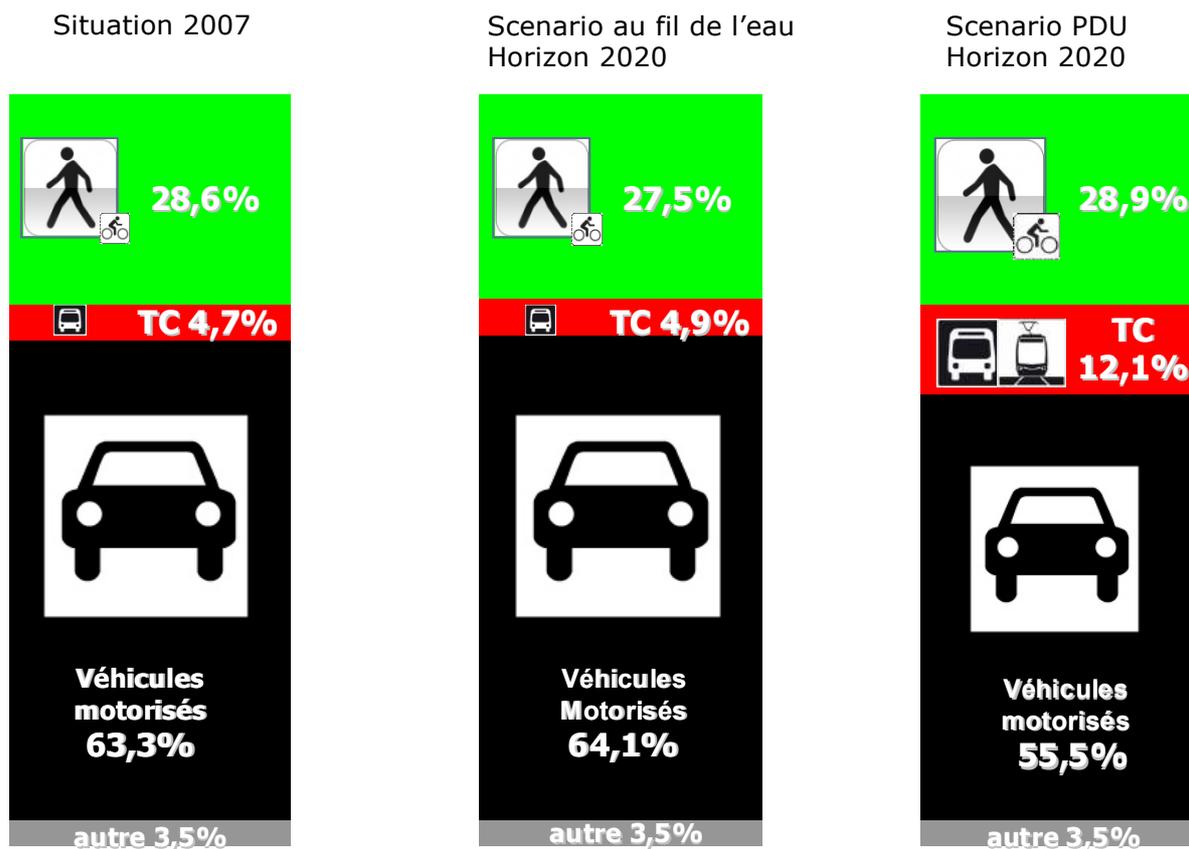


Figure 29 : Estimation de l'évolution des parts modales de déplacements des habitants de l'agglomération à horizon 2020 selon 3 scénarii. Répartition modale selon le nombre de déplacements¹⁴

Données Enquête Ménage Déplacements, CETE 2007, PDU Annemasse Agglo, 2009.

Les effets « attendus » du PDU

- Un des principaux objectifs est de tripler l'utilisation des transports collectifs urbains et inter-urbains dans le territoire de l'agglomération.
- Tripler l'utilisation du vélo et maintien de la part des déplacements à pied
- Stabiliser le trafic automobile pour les habitants de l'agglomération malgré la croissance des habitants et...
- ... L'augmentation des déplacements supplémentaires (croissance démographique) est absorbée en quasi totalité par les transports en commun et les mobilités douces
- Création de 1000 places de stationnement en P+R.

¹⁴ Voir en annexe la note méthodologique d'élaboration de ces diagnostic et hypothèses.

Ces objectifs de part modale peuvent paraître faibles ; mais **ils sont contrairement aux apparences très ambitieux, dans un contexte de très forte augmentation des déplacements** : à titre d'exemple, cela représente près de 25 000 personnes de plus par jour dans les transports en commun (par rapport à 2007).





Annemasse Agglo
Annemasse - Les Voirons Agglomération

Planning et bilan financier des actions du PDU



I. Echancier global du PDU

Les échanciers suivants reprennent l'ensemble des actions par axe, à horizon de court, moyen et long termes. Une partie des actions inscrites entre 2011 et 2013 sont en cours de réalisation.

Thème	Objectifs	Actions					Court terme					Moyen terme					Long terme											
		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022			
Transports collectifs	1- Structurer un réseau performant de transport collectif en site propre	Projet ferroviaire CEVA																										
		Nouveau pôle d'échange																										
	2- Adapter et améliorer l'offre de bus sur le territoire	Mise en place du BHNS Tango		Travaux				Mise en service																				
		Prolongement de la ligne Tramway Suisse							Travaux																			
	3- Améliorer l'information et les services aux voyageurs	Réorganisation des lignes TAC							Réorganisation avec le BHNS																			
		Etendre la desserte en ligne de bus								Ligne 5 TAC																		
4- Créer les structures de gouvernance et de financement des transports en partenariat avec les territoires voisins	Tarifification																											
	Système SAIEV																											
5- Favoriser le rabattement vers les transports collectifs et développer une politique de parc-relais	Structure de gouvernance des transports																											
	Parc-relais Chasseurs																											
6- Renforcer la cohérence entre urbanisme et transport	Parc-relais J. Monnet																											
	Parc-relais L. Aubrac																											
6- Renforcer la cohérence entre urbanisme et transport	Parc-relais Machilly																											
	Urbanisme réglementaire et coordination des travaux																											



Thème	Objectifs	Actions										Court terme					Moyen terme					Long terme				
		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022													
Modes doux	1- Définir et mettre en œuvre une politique "modes doux" globale et cohérente à l'échelle de l'agglomération	Finaliser le volet cyclable du schéma modes doux	Elaboration du schéma										Mise en œuvre progressive des aménagements et infrastructures													
		Véloroute Voie verte frontrière-PEM-Bonne	Etude d'avant projet-Enquête publique										Mise en œuvre progressive													
		Véloroute voie verte Etembières-PEM-Machilly	Etude d'avant projet										Mise en œuvre progressive													
	2- Mettre en œuvre des aménagements cyclables dédiés	Réaliser le réseau structurant secondaire	Mise en œuvre progressive										Mise en œuvre progressive													
		Piétonnisation du centre-ville d'Annemasse	Début des travaux										Mise en œuvre progressive													
		Finaliser le volet piéton du schéma modes doux	Mise en œuvre progressive										Mise en œuvre progressive													
	3- Assurer un meilleur partage de la voirie en faveur des modes doux	Dynamiser et apaiser les centres urbains	Mise en œuvre progressive en fonction des opportunités des travaux des grands projets et projets urbains des communes										Mise en œuvre progressive													
		Mettre en place une vélostation au PEM	Etude d'avant projet										Mise en œuvre progressive													
		Développer le stationnement sur l'agglomération	Mise en œuvre progressive										Mise en œuvre progressive													
	4- Développer l'offre de services et promouvoir l'usage du vélo																									

Thème	Objectifs	Actions	Court terme					Moyen terme					Long terme				
			2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022			
Stationnement	1- Mettre en cohérence la politique de stationnement en lien avec les grands projets et Genève	Etendre et mettre en cohérence la réglementation du stationnement Favoriser la rotation autour des TCSP Stationnement spécifique	Etudes de stationnement					Mise en œuvre progressive					Mise en œuvre progressive				
			Etudes de stationnement					Mise en œuvre progressive					Mise en œuvre progressive				
			Mise en œuvre progressive					Mise en œuvre progressive					Mise en œuvre progressive				
2- Encourager le rabattement des transports motorisés vers les transports collectifs	Parcs-relais Adapter et réglementer les normes de places de stationnement privé (art.12 PLU)	Cf. action TC "Parcs-relais"	Cf. action TC "Parcs-relais"					Mise en œuvre progressive					Mise en œuvre progressive				
			Etude					Mise en œuvre progressive					Mise en œuvre progressive				
			Mise en œuvre progressive					Mise en œuvre progressive					Mise en œuvre progressive				
3- Mettre en place un contrôle efficace du stationnement	Mesures de contrôle de stationnement							Mise en œuvre progressive					Mise en œuvre progressive				
								Mise en œuvre progressive					Mise en œuvre progressive				

Thème	Objectifs	Actions	Court terme				Moyen terme				Long terme			
			2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Sécurité et TIM	1- Structurer le réseau routier et favoriser le contournement à l'échelle FVG	Mise en application du schéma routier du PDU sur le réseau routier primaire	Mise en œuvre progressive											
		Projet de désenclavement du Chablais : Liaison Machilly-Chasseurs Liaison A40- Chasseurs	Début des travaux											
	Etudier l'amélioration de la connexion quai d'Arve-A40	Etudes et concertation (planning non arrêté)												
	Réaménagement de la sortie d'autoroute de l'A40 à Etrembières	Etudes de faisabilité												
2- Améliorer la sécurité sur le réseau d'échange et local	Réaménagement et requalification des axes d'entrée nord et sud de l'agglomération	Travaux et réalisation des giratoires												
	Mise en application du schéma routier du PDU sur le réseau routier secondaire	Travaux et réalisation RD 1206/RD46												
3- Réduire les vitesses et assurer un meilleur partage de la voirie	Adapter les plans de circulation autour des TCSP	Travaux et réalisation												
	Maîtriser la circulation et réduire l'insécurité dans les espaces urbains	Etudes d'avant-projet BHNS et Tram 1ère organisation avec le BHNS 2ème organisation avec le CEVA et le Tram												
4- Améliorer la sécurité pour les traversées de voies ferrées	Aménagement de l'Avenue L.Aubrac	Etudes d'avant-projet												
	Sécurisation de la traversée des voies ferrées	Etudes par secteurs												
			Mise en œuvre progressive				Travaux et réalisation				Mise en œuvre progressive			

Thème	Objectifs	Actions	Court terme					Moyen terme			Long terme					
			2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022		
Marchandises et livraisons	1- Adapter le cadre réglementaire aux conditions de livraisons et au rythme de la ville	Développer une réglementation sur le centre-ville d'Annemasse				Echanges avec les partenaires										
		Réglementer l'accès à l'aire piétonne du centre-ville et harmoniser la réglementation à échelle intercommunale														
		Harmonisation réglementaire														
	2- Assurer des espaces d'accueil pour les véhicules de livraison	Réduire les nuisances des poids lourds														
		Développer des aires de livraison														
3- Etudier des solutions innovantes en termes de marchandises en ville	Etudier : la mise en place d'une plateforme logistique à la ville d'Annemasse la faisabilité d'une boutique multiservice	Intégrer la logistique en ville (PLU)														
4- Contrôler les livraisons	Faire respecter la réglementation															
5- Concertation et communication	Réunions d'échange Communication des évolutions de la politique marchandise															



Thème	Objectifs	Actions	Court terme				Moyen terme				Long terme			
			2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Démarches d'écomobilité	<p>1- Favoriser et accompagner la mise en place de démarches d'écomobilité sur l'agglomération</p>	Mise en place de Plans déplacements Entreprises (PDE) et inter-entreprises (PDIE)	<p>Mise en œuvre progressive : renforcement des démarches d'écomobilité après mise en place des projets BHNS, Tram, CEVA, vélostation</p>											
		Mise en place de Plans déplacements pour les administrations (PDA) et pour les établissements scolaires (PDES)	<p>Mise en œuvre progressive</p>											
		Mise en place d'une boutique mobilité/Vélostation	<p>Mise en œuvre progressive</p>											
		Favoriser les mobilités alternatives	<p>Mise en œuvre progressive</p>											

Thème	Objectifs	Actions	Court terme					Moyen terme					Long terme				
			2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022			
Annexe Accessibilité	1- Accessibilité des transports	Application du SDA d'Annemasse Agglo Application du SDATD Application du SDAT des TER						Mise en œuvre progressive									
	2- Favoriser la continuité des cheminements piétons	Application des PAVE des communes															
	3- Améliorer l'accessibilité des établissements recevant du public (ERP)	Application des diagnostics d'accessibilité des ERP Suivi du guide d'accessibilité des commerces															



Thème	Objectifs	Actions	Court terme					Moyen terme					Long terme				
			2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022			
Suivi du PDU	1- Comité de suivi du PDU	Réunion d'échanges COPIL PDU COTEC PDU Commission transport	Réunions régulières annuelles Révision obligatoire du PDU, 5 après son adoption														
	2- Etudes et enquêtes d'évaluation du PDU	Evaluation via un observatoire du PDU Observatoire des déplacements Observatoire des accidents Comptages routiers Enquête Ménage déplacement Test du modèle multimodal Campagne de communication	Mise en œuvre progressive														



II. Approche financière du PDU

Le Plan de Déplacements Urbains est ambitieux ; il comprend de nombreux projets d'investissement, pour permettre à l'agglomération annemassienne, premier pôle urbain français du Grand Genève, de contribuer à construire cette métropole transfrontalière en plein développement.

Le PDU ne prévoit que des projets ayant fait l'objet d'études de faisabilité assez précises pour déterminer leur coût et leur pertinence, et d'une analyse budgétaire confirmant leur faisabilité.

Cependant, il n'est pas possible de garantir le financement de l'ensemble des projets pour trois raisons :

- Parce que certains projets essentiels pour le territoire relèvent des compétences de l'Etat, de la Région et du Conseil Général,
- Parce que certains grands projets échappent de par leur taille à la capacité financière d'Annemasse Agglo.
Réaliser ces projets complexes et ambitieux nécessite une solidarité financière d'échelle métropolitaine, à travers des cofinancements tels que ceux de la Confédération Helvétique, du Canton de Genève, du Conseil Général ou de la Région Rhône-Alpes. L'ensemble de ces cofinancements n'est pas à ce jour totalement assuré.
- Parce que le Plan de Déplacements Urbains, pensé sur 10 ans, s'inscrit sur une temporalité qui dépasse les démarches de programmation financière d'Annemasse Agglo, dans un contexte de forte tension sur les finances publiques. La réalisation des mesures dont les échéances sont les plus lointaines reste soumise à des contraintes financières non maîtrisées.

Ces réserves étant précisées, le projet de PDU est financièrement crédible, à la mesure d'un engagement financier très fort d'Annemasse Agglo en faveur des mobilités alternatives ; l'objectif de ce chapitre est de le démontrer.

A. Les Grands Projets de Transport public : CEVA, Tramway, BHNS Tango, Pôle d'Echange Multimodal.

Ces grands projets sont indispensables pour créer une alternative forte en matière de transport public, mais sont d'échelle métropolitaine (permettant une desserte à une échelle vaste et intéressant plusieurs territoires). Ils dépassent largement les moyens financiers d'une Communauté d'Agglomération de 80 000 habitants.

La mise en œuvre de ces projets ne peut s'envisager sans une solidarité financière à l'échelle du Grand Genève. Les cofinancements prévus dans la programmation financière sont les suivants :

- *Projet d'Agglomération* : Ces subventionnements sont prévus au titre de la « politique des agglomérations » de la Confédération Helvétique dans le cadre d'un appel à projet. Le « Projet d'agglomération franco-valdo-genevois », aujourd'hui « Grand Genève » a été structuré autour de cet appel à projet.
La première génération (déposée en 2007) a permis d'obtenir un cofinancement de 40% sur les projets suivants :
 - o 1^{ère} tranche de la prolongation du tramway genevois (infrastructure et espaces publics)
 - o Projet Tango (Bus à Haut Niveau de Service) (pour un pourcentage plus faible)

- *Pôle d'Échanges Multimodal (partie dite « interfaces CEVA », en lien avec les nouvelles gares genevoises)*
- *Voie verte d'agglomération (partie CEVA)*

La deuxième génération de contrats a été déposée en 2012. Elle comprend notamment dans les projets proposés la deuxième tranche du tramway. La décision des autorités fédérales est attendue pour 2014.

- *La Contribution Spécifique : le « Grand Genève » connaît un développement déséquilibré, le Canton de Genève concentrant les emplois mais ne développant pas suffisamment de logements pour accueillir l'augmentation de la population. Celle-ci se reporte sur la périphérie française, avec un développement insuffisant des services transfrontaliers et notamment des transports publics. Les dysfonctionnements et déséquilibres s'accroissent, mettant à mal l'attractivité du territoire.*

Aussi, pour rattraper le « retard d'infrastructures » de la périphérie française, un « fond d'agglomération » complémentaire à celui de la Confédération a été envisagé, notamment pour permettre notamment le financement des infrastructures de transport, que les structures intercommunales n'ont pas les moyens fiscaux de financer seuls.

Dans le cadre de la signature de la deuxième génération de « Projet d'Agglomération », l'exécutif genevois s'est engagé sur la base d'un fond de 240 Millions d'euros sur 10 ans, dont les modalités sont en cours de définition par le Groupement local, sachant que les projets de financement feront l'objet de lois de programmation soumises au vote du Grand Conseil genevois.

- *Les « fonds genevois » (financements du Conseil Général dans le cadre de la compensation financière de 1973).*

La France et Genève ont conclu un accord fiscal en 1973, qui permettait d'éviter une double imposition aux salariés frontaliers, Genève étant le « collecteur d'impôt » de l'état français pour un montant de 3,5% de la masse salariale brute (soit un chiffre plus faible que sur les autres cantons). Sur la base de cet accord, l'état français reverse ces sommes aux départements de l'Ain et de la Haute-Savoie impactés pour compenser les charges des travailleurs frontaliers. Le Conseil Général reçoit les fonds genevois et les redistribue. Une part importante est prévue pour financer les grands projets structurants des territoires concernés.

Ces subventionnements sont liés à la spécificité frontalière, et permettent d'apporter les compléments de financement indispensables pour qu'une structure intercommunale de taille modeste envisage des projets de transport ambitieux, correspondant aux enjeux d'une métropole transfrontalière de près d'un million d'habitants. Ils compensent l'absence de solidarité financière qu'on retrouve dans les Communautés Urbaines ou les Métropoles, (ressources fiscales complémentaires : Versement Transport plus élevé et mutualisation des ressources à l'échelle métropolitaine).

En complément de ces financements, d'autres subventions plus classiques (Etat dans le cadre du Grenelle 2, Région Rhône-Alpes « Grand Projet Rhône-Alpes », CDDRA ou autres) permettent de compléter les plans de financement.

Les plans de financement envisagés à ce jour pour les grands projets de transport sont les suivants :

Projet CEVA	
<u>Valeur Actualisée du projet :</u> 234,5M€	<ul style="list-style-type: none"> - Participation état : 45M€ - Participation Confédération Helvétique : 14,5 M€ - Participation Région RA :55 M€ - Participation Conseil Général :65M€ - Participation collectivités de Haute-Savoie hors Annemasse-Agglomération : 7,25M€ - Participation RFF : 35M€ - Participation Europe : 1M€ - Participation Annemasse-Agglomération : 11,75M€

Projet Tramway	
<u>Valeur du projet (valeur actualisée) :</u> 92,92M€	<ul style="list-style-type: none"> - Participation état : 10,04M€ - Participation attendue CH - Projet d'Agglomération (T1+T2) : 33,59 M€ - Participation attendue Genève (contribution spécifique) : 23,02€ - Participation Conseil Général - CFG : 6,08€ - Autres participations (Région, Europe, communes) : 2,37M€ - Autofinancement Annemasse Agglomération : 17,82M€

Projet BHNS Tango	
<u>Valeur du projet (2012) :</u> 21,31M€	<ul style="list-style-type: none"> - Participation état : 1,69M€ - Participation CH - Projet d'Agglomération : 3,26 M€ - Participation attendue Genève (contribution spécifique) : 8,18 M€ - Participation Conseil Général - CFG : 3,67M€ - Autres participations (Région, communes) : 0,66 M€ - Autofinancement A Agglomération : 3,85 M€

- **Projet de Pôle d'Echanges Multimodal** : le plan de financement du PEM est en cours de finalisation, et n'est pas arrêté. Il prévoit outre les subventions « spécifiques » transfrontalières déjà évoquées des participations de l'Etat, de la

Région, du Conseil Général, de la SCNF et de RFF, des communes d'Ambilly, Annemasse et Ville la Grand.

B. L'exploitation des transports urbains.

Afin d'analyser la capacité financière d'Annemasse Agglo à développer les projets de transports publics, une simulation financière a été effectuée sur une période de 5 ans préalablement à l'approbation du PDU.

Pour cette analyse, l'ensemble des investissements ont été simulés (renouvellement et évolution du parc de matériel, projets de TCSP, mise en place d'un SAEIV et d'une billettique, programme de mise en accessibilité des arrêts, etc....) de même qu'une estimation globale de l'évolution de l'exploitation des lignes sur la même période (avec les développements envisagés dans le PDU).

Cette simulation a laissé apparaître l'insuffisance de ressources pour répondre aux besoins d'évolution du réseau, et ceci malgré l'augmentation très forte de la fréquentation attendue, qui permet de maintenir un « taux de couverture » très élevé. Pour répondre à ce besoin, des ressources nouvelles ont été dégagées (hausse du taux du versement transport – passé de 0,6 à 1,1% augmentation des tarifs...) sachant que la participation du budget général au budget transport est stabilisée à un montant élevé (plus de 1,6M€ par an).

Ces données permettent de garantir une enveloppe financière devant permettre de répondre aux ambitions du territoire en matière de développement des transports urbains, tel qu'exprimé dans le PDU.

A ce jour et hors tramway, il est envisagé une montée en charge de plus de 1,5M€ de 2009 à 2016 pour couvrir l'augmentation du déficit d'exploitation, sur le budget transport, financée par l'augmentation du versement transport et des tarifs.

La seule donnée non simulée à ce jour en matière d'exploitation est celle du projet tramway, dont les modalités juridiques et financières, encore en discussion avec les partenaires genevois, ne permettent pas d'établir de simulation fiable. L'exploitation du tramway sera bien évidemment testée et « sécurisée » financièrement avant le lancement du projet.

C. Les modes doux.

L'élaboration du PDU a permis de retenir un programme d'actions « modes doux » ambitieux pour la décennie à venir. Pour le mener à bien, une réorganisation des compétences a été réalisée, définissant :

- Un programme structurant de niveau intercommunal comprenant
 - deux voies vertes, et un projet « modes doux » dans le cadre des Bois de Rosses, pour un budget d'investissement estimé à environ 7,2M€, dont la réalisation est envisagée sur environ 10 ans.
 - une vélostation intégrée dans la « Maison de la mobilité », pour un coût d'investissement estimé à 1M€ et un coût de fonctionnement de 100 000 euros/an.
- un ensemble d'actions de niveau plus local : développement vélo / piétons / mesures de pacification de voirie.

Il est envisagé un cofinancement important des voies vertes, de la part des partenaires institutionnels (financements transfrontaliers de la Confédération Helvétique et du Canton de Genève, financements des Conseils Régional et Général) et des communes (pour les parties « optionnelles » du projet telles que l'éclairage public ou les espaces paysagers).

Ces cofinancements sont estimés à 60% du coût total, ce qui a conduit Annemasse Agglo à inscrire 3,2M € de coût net dans sa programmation financière pluriannuelle.

Si ce taux de cofinancement ne peut être atteint, il est envisagé de prolonger la durée de mise en œuvre des projets.

A titre d'information, le coût global de la stratégie globale modes doux envisagée dans le PDU (uniquement sur le bloc intercommunal, le bloc « communal » n'étant pas chiffré) sur 10 ans est de 9M€ (en valeur 2012) soit 11,25 € par an et par habitant, afin de rattraper le retard pris sur ce domaine.

D. Les projets routiers.

Le PDU prévoit deux types de projets routiers :

- Des projets majeurs, relevant d'autres maîtrise d'ouvrage (Projet « Désenclavement du Chablais A40-Chasseurs », par exemple).
- Des projets plus « locaux », relevant de la compétence « voirie communautaire » d'Annemasse Agglo, voire des communes, qui sont aujourd'hui intégrés dans la simulation en cours sur les capacités d'investissement (projet de Programme Pluriannuel d'Investissement – PPI, non encore finalisé). Le montant global de travaux est estimé entre 30 et 40 M€ pour les projets de voirie (hors désenclavement du Chablais et projet de nouveau pont sur l'Arve, dont les montants ne sont pas connus...).

Si certains projets sont déjà en phase de réalisation (ronds points RD 1206 route de Thonon), il est possible, en fonction des résultats de la simulation PPI, que certains projets soient décalés dans le temps, ou détachés de l'intérêt communautaire pour redevenir alors de compétence communale.

Par ailleurs, le territoire souhaite vivement, au regard des difficultés rencontrées en matière de circulation, que le Département, compétent en la matière, puisse engager le plus rapidement possible les études sur l'amélioration de la connexion à l'A40 (projet de nouveau pont) pour permettre d'évaluer son coût, et les modalités de sa réalisation.

E. Autres mesures et animation du PDU.

La mise en œuvre du Plan de Déplacements Urbains, son suivi et son animation seront effectuées en régie par le service Transport Mobilité, dans le cadre de ses effectifs actuels (3,5 ETP, dont 3 postes de cadres) et dans la continuité du budget qui est le sien (notamment budget d'étude variant annuellement entre 50 et 100 k€).

Le développement de budgets spécifiques pour communiquer en direction de la population, ou d'accompagner les structures économiques (par exemple Plan de Déplacements Entreprises), afin de sensibiliser aux nouvelles mobilités est envisagé dans les prochaines années.

III. Mise en œuvre et suivi du PDU

La mise en œuvre du Plan est une démarche de longue haleine qui demande de traduire un cadre de référence donné par le PDU en un ensemble d'actions concrètes portées par différents partenaires, avec une nécessité de concertation, de réflexion transversale et de cohérence.

Pour vraiment agir sur la mobilité du territoire, et transformer son fonctionnement, le PDU se doit d'engager une démarche collective et globale, capable d'entraîner l'ensemble des décideurs (politiques, techniciens, économiques, médias...) et la population dans un mouvement permettant une vraie évolution des mentalités.

Pour permettre d'engager cette dynamique, le PDU crée des groupes de travail qui manageront sa mise en œuvre.

A. Le comité de Suivi du PDU

Des réunions annuelles de suivi seront organisées pour suivre l'évolution et présenter le bilan des actions du PDU en matière d'impact sur la mobilité du territoire. Le comité technique du PDU préparera le bilan sur la base d'indicateurs de mobilité (cf. Liste des indicateurs ci-après). Les éléments d'évaluation seront soumis à la commission « transport » d'Annemasse Agglo et au **comité de suivi du PDU** regroupant les principaux maîtres d'ouvrage des actions du PDU, qui joueront ainsi un rôle de suivi et de concertation partenarial. 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. L'animation de 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.

Ainsi, au-delà des actions relevant d'un maître d'ouvrage clairement désigné, qui feront l'objet d'un pilotage direct par la structure concernée et d'un suivi partenarial dans le « Comité de suivi du PDU », le PDU propose de mettre en place plusieurs organes pour assurer une mise en œuvre partenariale de certaines thématiques :

Un Comité de pilotage « Mobilité durable », regroupant l'agglo 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, plan de circulation,...

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

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

C. La mise en œuvre d'un observatoire de la mobilité

La loi SRU rend obligatoire l'évaluation du PDU tous les cinq ans pour une éventuelle révision.

- *Objectifs de l'observatoire*

Les organes de suivi du PDU (Comité technique, Comité de suivi, Commission « transport ») 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 du PDU ou des déplacements pour chaque thématique traitée (transports collectifs, mobilités douces, sécurité, marchandises, transports individuels motorisés,...). Il aura pour objectif de mesurer l'avancement et les gains des actions du PDU par rapport aux objectifs fixés. Le comité technique du PDU préparera le travail amont d'enquête et d'études à réaliser pour faire le bilan des actions. Il regroupera les techniciens des différentes autorités.

Un compte déplacement sera mis en place par l'agglomération, il permettra d'intégrer dans l'observatoire du PDU les coûts pour l'utilisateur selon les différents modes de déplacements, ainsi que les coûts pour la collectivité.

- *Sources permettant d'effectuer le suivi et l'évaluation du PDU*

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 modifications postérieures.

La plupart de ces outils de suivi sont d'ores et déjà disponibles et feront l'objet de mise à jour sur des périodicités différentes. Certains ont un caractère prospectif et permettent de faire des simulations.

Domaine	Source (étude, enquête...)	Pilote	échelle	Périodicité mise à jour	Prospectif
Démographie / urbanisme	Recensement	Insee	France	2/3 ans	non
	Observatoire stat transfrontalier	Insee/OCSTAT	Bassin Lémanique	annuelle	oui
	Evolution urbanisation	divers F/CH	Grand Genève	2/3 ans	oui
Mobilité tous modes	Enquête ménage déplacements	SMEDT	Grand Genève	5/10 ans	non
	Modèle multimodal transfrontalier	SMEDT/GE	Grand Genève	2/3 ans	oui
	Enquête cordon à la frontière	SMEDT/GE	Grand Genève	3/5 ans	non
Transports collectifs	Enquête O/D sur le réseau TAC	Délégataire	Agglo	5/10 ans	non
	Rapport délégataire	Délégataire	Agglo	annuelle	non
	Enquêtes ferroviaires	Région	Région	3/5 ans	non
	Evolution offre	AOT	Grand Genève	3/5 ans	oui
Modes doux	Suivi schéma cyclable	Annemasse Agglo	Agglo	3/5 ans	oui
	Suivi voies passifiées (Z30...)	Annemasse Agglo	Agglo	3/5 ans	oui
Voirie / circulation / sécurité	Cartographie voirie	Annemasse Agglo	Agglo	2/3 ans	non
	Comptages	divers F/CH	Grand Genève	variable	non
	Enquête cordon	Annemasse Agglo	Agglo	5/10 ans	non
	BACC	DDT 74	Agglo	annuelle	non
Stationnement	Etat de lieu offre	Agglo/Communes	Agglo	3/5 ans	oui
	Occupation/usage	Agglo/Communes	Agglo	3/5 ans	non
	Etat des lieux offre P+R	divers F/CH	Grand Genève	3/5 ans	non
Environnement	Consommation espace	divers F/CH	Agglo	3/5 ans	oui
	Modélisation polluants	Air RA	Agglo	2/3 ans	oui
	Modélisation bruit	divers	Grand Genève	variable	oui
Ecomobilité	Recensement PDE/PDA	Annemasse Agglo	Agglo	3/5 ans	non
Accessibilité	Suivi des PAV/SDA	Annemasse Agglo	Agglo	annuelle	non

Figure 30 : Principales sources de données utilisées pour alimenter l'observatoire

Pour améliorer le suivi de certaines thématiques, il est proposé d'étudier la possibilité de constituer d'autres bases de données, en particulier pour les modes doux (occupation des parkings cycles, comptages cyclistes).

Vous trouverez ci-après la liste détaillée des indicateurs de suivi et d'observation

Le bilan des actions et la réalisation de l'observatoire des déplacements feront l'objet d'une publication pour communiquer sur l'évolution de la mobilité auprès des élus, des techniciens et des habitants.

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. Cette action pourra être mise en place par des prestataires tels que la TAC, la maison de la mobilité,... cf fiche-action 1.3 : Démarches d'écomobilité)
- 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.

Les indicateurs de suivi et d'observation du PDU			
Actions par thème	Indicateurs	Etat 0	Méthode / outils d'évaluation
Déplacements globaux	<ul style="list-style-type: none"> - Part modale des différents modes de déplacements en interne et en échange avec Genève - Pratiques de mobilité (taux de motorisation, motifs de déplacements, etc.) - Distance moyenne parcourue par mode. 	<ul style="list-style-type: none"> - Voir tableau des parts modales en annexe du PDU - taux de motorisation = 85% (2007) - 6km en VP, 5.9km en TCU, 3.2km en vélo, et 0.7 km en marche (2007) 	<ul style="list-style-type: none"> Enquête Ménage Déplacement à horizon 2017 Test du modèle multimodal transfrontalier Enquête aux frontières
Transports en commun			
1- Structurer un réseau performant de transport collectif en site propre	<ul style="list-style-type: none"> - Kilomètres de site propre aménagés - Fréquentation annuelle du réseau TAC - Fréquentation (montées/descentes) en gare - Vitesse commerciale des TC - Nombre de kilomètres annuels parcourus par les TC par an - Nombre de voyages en TC par an et par 	<ul style="list-style-type: none"> - environ 1 km - 4.5 millions de voyages en 2011 - 1600 (2009) - 15.80 km/h - 1 776 789 km - 55.9 	<ul style="list-style-type: none"> Rapport annuel du délégataire



	habitant		
2- Adapter et améliorer l'offre de bus sur le territoire			
3- Améliorer l'information et les services aux voyageurs	- Système SAEIV - Enquête de satisfaction clientèle		
4- Créer les structures de gouvernance et de financement des transports avec les territoires voisins	- Création d'un syndicat mixte - Evolution des recettes VT		
5- Favoriser le rabattement vers les transports collectifs et développer une politique de parc-relais	- Nombre de places de parking en P+R créées - Fréquentation des P+R		Observatoire des déplacements (données des exploitants des parkings)
Modes doux			
1-Créer des itinéraires structurants pour les cycles au niveau transfrontalier et sur l'agglomération	- Nombre de kilomètres de véloroute voie verte créés		Observatoire des déplacements (données communales et de l'agglomération)
2-Développer l'intermodalité et promouvoir les services vélos	- Longueur de piste ou bande cyclable créé - Création d'une vélostation et de services vélos	-35.6 km d'aménagements cyclables	



	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre de stationnements sécurisés aménagés pour les cycles - Nombre de stationnements pour les cycles sur voirie 		
3-Assurer un meilleur partage de la voirie au profit des modes doux	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre de mètres d'espace piétons créés - Nombre de kilomètres de trottoir accessible 		
Stationnement			
1-Mettre en cohérence la cohérence la politique de stationnement en lien avec les grands projets et avec Genève	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre d'espace à réglementation limitée et/ou payante sur les axes TCSP et sur la gare - Taux de rotation des places - Nombre de places en ouvrage - Nombre de places sur voirie 	<p>En 2013, seules Annemasse, Gaillard et Etrembières présentent une réglementation du stationnement public.</p> <p>Voir figure 67 du volet stationnement public</p>	Enquêtes stationnement
2-Encourager le rabattement des transports motorisés vers les transports collectifs			
3-Mettre en place un contrôle efficace du stationnement	<ul style="list-style-type: none"> - Mesures de contrôle appliquées 		
Sécurité et transports individuels motorisés			
1-Structurer le réseau routier et favoriser le	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre d'infrastructures réalisées 		Comptages routiers pluri-annuels



contournement à l'échelle FVG	- Evaluation de l'impact des infrastructures sur le réseau routier à l'intérieur de l'agglomération		Etude d'impact des projets Recensement des aménagements réalisés sur l'agglomération (données des communes) Enquête sécurité et accidentologie (données BAAC de l'Etat)
2-Améliorer la sécurité sur le réseau d'échange et local	- Nombre de projets réalisés - Nombre d'aménagements piétons et cycles prévus sur ces infrastructures		
3-Réduire les vitesses et apaiser les voies locales	- Linéaire de zones 30 créé - Nombre de cheminements piétons créés - Nombre d'accidents par mode et par voie	- 19 km - 176 accidents (2006-2007) dont 44 piétons et 44 deux-roues légers	
Marchandises et livraisons			
1-Adapter le cadre réglementaire aux conditions de livraisons et au rythme de la ville	- Evolution réglementaire sur les communes urbaines		Comptages routiers avec l'évolution du trafic poids lourds Observatoire des déplacements
2-Assurer des espaces d'accueil pour les véhicules de livraison	- Nombre d'aires de livraisons créées		
3-Etudier des solutions innovantes en matière de transport de marchandises en ville	- Etudes lancées		

4-Contrôler les livraisons			
5-Concertation et communication	Réunions d'échanges		
Démarches d'écomobilités			
1-Assurer le conseil en mobilité auprès des établissements du territoire	-Nombre de PDE réalisés par les établissements - Nombre d'évènements organisés sur l'écomobilité et les grands projets alternatifs		Collecte de données
2-Définition d'un partenariat et communication sur les PDE	- Réunions d'échanges - Guide et prospectus édités		

Accessibilité			
1-Accessibilité des transports	- Nombre d'arrêts rendus accessibles - Nombre de lignes de TC accessibles - Nombre de gares aménagées - Nombre de véhicules accessibles - Informations voyageurs - Nombre d'arrêts scolaires sécurisés	-30% des arrêts accessibles en 2013 -72% des véhicules accessibles en 2014	Commission intercommunale d'accessibilité Schéma directeurs d'accessibilité des transports des AOT
2-Favoriser la continuité des cheminements piétons	- Longueur de cheminement piéton accessible		PAVE des communes



3-Améliorer l'accessibilité des établissements recevant du public (ERP)	- Nombre d'ERP rendus accessibles - Nombre de diagnostics d'accessibilité		Diagnostic d'accessibilité des ERP
Environnement			
Qualité de l'air et pollution	- Evaluation des polluants spécifiques aux transports	- transports = 38% des émissions des GES	Bilan pluriannuel de la qualité de l'air (Air de l'Ain et pays des deux Savoie)
Bruit	- Evaluation du niveau sonore	- Voie catégorie 1 (les plus bruyantes) = 10 % du linéaire de voies sur l'agglomération	Plan de prévention du bruit dans l'environnement et modèles de bruit



IV. Opposabilité du PDU : Liste des orientations et recommandations par entité partenaire des projets

Le PDU planifie l'aménagement des déplacements à l'échelle des 12 communes de l'agglomération, en coordination avec les territoires voisins, et les autres autorités organisatrices de transports ou partenaires institutionnels.

Dans ce cadre, les PLU des communes ainsi que les arrêtés de stationnement et de circulation pris par les maires doivent être compatibles avec le PDU.

➤ **Opposabilité aux PLU**

Le PDU s'impose aux Plans Locaux d'urbanisme des 12 communes de l'agglomération sur le thème des déplacements, et notamment le stationnement et les livraisons.

Par conséquent, les orientations édictées par le PDU doivent être reprises dans les PLU, dans un rapport de compatibilité.

Le PDU peut, en fonction de la desserte en transports en commun réguliers, préciser des périmètres et fixer les limites des obligations imposées par les plans locaux d'urbanisme et les plans de sauvegarde et de mise en valeur en matière de réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés et les minima des obligations pour les véhicules non motorisés.

L'objectif de cette orientation est de limiter les recours à la voiture individuelle dans des secteurs où les conditions de desserte par les transports en commun réguliers sont suffisantes, permettant ainsi de restreindre les obligations imposées par les PLU.

➤ **Opposabilité aux arrêtés de stationnement et de circulation**

De plus, les arrêtés de stationnement et de circulation municipaux doivent être rendus compatibles avec les dispositions du plan de déplacements urbains (conformément à l'article 28-1 alinéa 4 de la LOTI) dans les délais prévus par celui-ci.

Ainsi, les tableaux suivants présentent :

- ❖ les orientations du PDU vis-à-vis des communes de l'agglomération, dans le cadre de leur PLU et/ou de leurs arrêtés de stationnement et de circulation
- ❖ les recommandations du PDU vis-à-vis des partenaires institutionnels impactés par le PDU.

Entités	Thèmes	Orientations
<p>Agglomération au titre de ses compétences : <i>-en matière d'aménagement de l'espace communautaire</i></p> <p><i>-création ou aménagement et entretien de voirie d'intérêt communautaire, création ou aménagement et gestion de parcs de stationnement d'intérêt communautaire</i></p> <p><i>-en matière de politique et d'aménagement cyclable.</i></p>	Transports en commun	<p>1.1 : Projet de liaison ferroviaire CEVA (Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse)</p> <p>1.2 : Nouveau pôle d'échange multimodal en gare d'Annemasse</p> <p>1.3 : Mise en place du BHNS Tango sur l'agglomération</p> <p>1.4 : Prolongement de la ligne de tramway suisse sur Annemasse</p> <p>2.1 : Réorganisation et amélioration du réseau secondaire TAC pour accompagner le développement des grandes infrastructures</p> <p>2.2 : Etendre la desserte du réseau TAC en direction des territoires périphériques et développer des lignes fortes</p> <p>3.1 : Adapter la tarification et améliorer l'intermodalité</p> <p>3.2 : Mise en place de services d'information dynamiques</p> <p>4.1 : Etudier la mise en place de structures de gouvernance des transports</p> <p>5.1 : Réalisation de parc-relais</p> <p>6.1 : Articulation entre transport et développement urbain</p>
	Modes doux	<p>1.1 : Finaliser et mettre en œuvre le volet cyclable du schéma modes doux</p> <p>2.1 : Réaliser la section frontière-PEM-Bonne de la VVV du Léman au Mont-Blanc</p> <p>2.2 : Réaliser la section Etrembières-PEM-Machilly de la VVV ViaRhona</p> <p>4.1 : Mettre en place une vélostation</p> <p>4.2 : Développer le stationnement sur l'agglomération</p>
	Stationnement	<p>1.1 : Etendre et mettre en cohérence la réglementation du stationnement sur le cœur d'agglomération</p> <p>2.1 : Réalisation de parc-relais (P+R) de rabattement TCSP</p> <p>2.2 : Adapter et réglementer les places de stationnement privé</p>
	Sécurité et transport individuel motorisé	<p>1.1 : Mettre en application le schéma routier du PDU sur le réseau primaire</p> <p>1.2 : Etudier la faisabilité de solution d'amélioration de contournement de l'agglomération sur l'A40 avec les quais d'Arve</p> <p>2.1 : Réaménagement et requalification des axes d'entrée nord et sud de l'agglomération</p> <p>3.1 : Mise en application du schéma de voirie du PDU sur les réseaux secondaires</p> <p>3.2 : Adapter la voirie dans les centres urbains en particulier dans les secteurs concernés par la mise en place d'un TCSP</p> <p>3.3 : Maitriser la circulation et réduire l'insécurité dans les espaces urbains traversés par le réseau primaire et/ou aux portes d'entrée du territoire</p> <p>3.4 : Aménagement de l'avenue L.Aubrac</p> <p>4.1 : Sécurisation de la traversée des voies ferrées</p>



	Marchandises et livraisons	<p>1.3 : Harmoniser la réglementation à l'échelle intercommunale</p> <p>1.4 : Repenser les itinéraires poids lourds et limiter le transit à travers les espaces urbains en particulier pour les matériaux de construction</p> <p>2.2 : Développer des espaces sur emprise privée et intégrer la logistique en ville</p> <p>3.1 : Etudier la faisabilité d'une plateforme logistique urbaine de niveau 2 à la gare d'Annemasse pour desservir le centre-ville</p> <p>5.1 : Mettre en place un groupe de travail et de suivi de la politique marchandise sur l'agglomération</p>
	Démarches d'écomobilité	<p>1.1 : Mise en place de Plans de déplacements entreprises et interentreprises</p> <p>1.2 : Mise en place de plans de déplacements pour les administrations (PDA) et les établissements scolaires (PDES)</p> <p>1.3 : Mise en place d'une boutique mobilité/vélostation</p> <p>1.4 : Favoriser les mobilités alternatives</p>
	Annexe Accessibilité	<p>1.1 : Application du schéma directeur d'accessibilité des transports urbains</p> <p>3.1 : Application des plans d'accessibilité des ERP</p> <p>3.2 : Information et appui sur l'accessibilité des établissements privés</p>



Entités	Thèmes	Orientations
Ville d'Annemasse, en plus des prescriptions ci-dessus	Sécurité et transport individuel motorisé	3.4 : Aménagement de l'avenue L.Aubrac
	Modes doux	3.1 : Piétonnisation du centre-ville d'Annemasse
	Marchandises et livraisons	1.1 : Développer une réglementation sur le centre-ville d'Annemasse 1.2 : Réglementer l'accès à l'aire piétonne du centre-ville d'Annemasse 3.2 : Etudier la faisabilité d'une boutique multi-service à destination des commerçants et des particuliers 1.4 : Réduire les nuisances des poids lourds/Transports de matériaux/travaux BTP sur le territoire
Communes dans le cadre de leur PLU et/ou des arrêtés stationnement-circulation ou au titre de leurs actions de mobilité.	Transports en commun	1.2 : Nouveau pôle d'échange multimodal en gare d'Annemasse 1.3 : Mise en place du BHNS Tango sur l'agglomération 1.4 : Prolongement de la ligne de tramway suisse sur Annemasse 6.1 : Articulation entre transport et développement urbain
	Modes doux	1.1 : Finaliser et mettre en œuvre le volet cyclable du schéma modes doux 2.1 : Réaliser la section frontière-PEM-Bonne de la VVV du Léman au Mont-Blanc 2.2 : Réaliser la section Etrembières-PEM-Machilly de la VVV ViaRhona 2.3 : Réaliser le réseau structurant secondaire et le réseau de desserte locale 3.2 : Finaliser et mettre en œuvre le volet piéton du schéma modes doux 3.3 : Dynamiser et apaiser les centres urbains de l'agglomération 4.2 : Développer le stationnement sur l'agglomération
	Stationnement	1.1 : Etendre et mettre en cohérence la réglementation du stationnement sur le cœur d'agglomération 1.2 : Favoriser la rotation du stationnement autour des TCSP 1.3 : Mieux prendre en compte les besoins des stationnements spécifiques 2.2 : Adapter et réglementer les places de stationnement privé 3.1 : Mesures de contrôle des stationnements
	Sécurité et transport individuel motorisé	1.3 : Etudier la faisabilité de solution d'amélioration de contournement de l'agglomération sur l'A40 avec les quais d'Arve 3.2 : Adapter la voirie dans les centres urbains en particulier dans les secteurs concernés par la mise en place d'un TCSP



		4.1 : Sécurisation de la traversée des voies ferrées
	Marchandises et livraisons	1.4 : Réduire les nuisances des poids lourds/Transports de matériaux/travaux BTP sur le territoire 2.1 : Aménager de nouvelles aires de livraisons conformes 2.2 : Développer des espaces sur emprise privée et intégrer la logistique en ville 4.1 : Faire respecter la réglementation
	Démarches d'écomobilité	1.2 : Mise en place de plans de déplacements pour les administrations (PDA) et les établissements scolaires (PDES)
	Annexe Accessibilité	2.1 : Application des plans d'accessibilité de la voirie et des espaces publics 3.1 : Application des diagnostics d'accessibilité des ERP



Entités partenaires	Thèmes	Recommandations
EPCI voisins	Transports en commun	4.1 : Etudier la mise en place d'un Syndicat mixte de transport collectif
Etat	Transports en commun	1.1 : Projet de liaison ferroviaire CEVA (Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse) 3.1 : Adapter la tarification et la billettique multimodale avec les grands projets de transport 3.2 : Mise en place de services d'information dynamiques
	Sécurité et transport individuel motorisé	1.2 : Projet de désenclavement du Chablais : Liaison routière (2x2 voies) A40-Chasseurs et Chasseurs-Machilly 1.4 : Aménagement de sécurité sur la sortie 14 de l'A40
Etat de Genève	Transports en commun	1.1 : Projet de liaison ferroviaire CEVA (Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse) 1.2 : Nouveau pôle d'échange multimodal en gare d'Annemasse 1.4 : Prolongement de la ligne de tramway suisse 12 sur Annemasse 2.1 : Réorganisation et amélioration du réseau secondaire TAC pour accompagner le développement des grandes infrastructures 3.1 : Adapter la tarification et la billettique multimodale avec les grands projets de transport 3.2 : Mise en place de services d'information dynamiques
Conseil Régional Rhône-Alpes	Transports en commun	1.2 : Nouveau pôle d'échange multimodal en gare d'Annemasse 3.1 : Adapter la tarification et la billettique multimodale avec les grands projets de transport 3.2 : Mise en place de services d'information dynamiques
	Démarches d'écomobilité	1.3 : Mise en place d'une boutique mobilité/vélostation
	Annexe Accessibilité	1.2 : Application du schéma directeur d'accessibilité des services TER de la Région
Conseil Général de la Haute-Savoie	Transports en commun	1.2 : Nouveau pôle d'échange multimodal en gare d'Annemasse 3.1 : Adapter la tarification et la billettique multimodale avec les grands projets de transport 3.2 : Mise en place de services d'information dynamiques
	Sécurité et transport individuel motorisé	1.3 : Etudier la faisabilité d'amélioration de la connexion à l'A40 et des quais d'Arve 1.4 : Aménagement de sécurité sur la sortie 14 de l'A40 2.1 : Réaménagement et requalification des axes d'entrée nord et sud de l'agglomération
	Démarches d'écomobilité	1.3 : Mise en place d'une boutique mobilité/vélostation
	Annexe Accessibilité	1.3 : Application du schéma directeur d'accessibilité des transports interurbains



Opérateur ferroviaire	Transports en commun	1.1 : Projet de liaison ferroviaire CEVA 1.2 : Nouveau pôle d'échange multimodal en gare d'Annemasse
	Sécurité et transport individuel motorisé	4.1 : Sécurisation de la traversée des voies ferrées
ATMB	Sécurité et transport individuel motorisé	1.2 : Projet de désenclavement du Chablais : Liaison routière (2x2 voies) A40- Chasseurs 1.4 : Aménagement de sécurité sur la sortie 14 de l'A40





Mettre en place une alternative forte en transport collectif au niveau transfrontalier et sur l'agglomération





L'efficacité du réseau de transport collectif sur l'agglomération atteint ses limites dans la mesure où il présente plusieurs ruptures de charges avec Genève et reste encore peu compétitif par rapport à l'automobile. Le projet « phare » du PDU réside dans la mise en place d'une alternative forte en transports en commun en site propre (lignes RER, tramway, bus à haut niveau de service avec voies réservées,...) pour permettre de répondre à des besoins de déplacement à plusieurs échelles. Ces projets sont les seuls permettant au territoire de s'intégrer de manière cohérente avec la Haute-Savoie du nord, avec Genève, et de relier les différentes centralités de l'agglomération.

Les projets de transport constituent un formidable levier pour le développement d'Annemasse Agglo et pour l'espace franco-valdo-genevois. Les transports en site propre permettent un renouvellement de l'espace bâti plus qualitatif au niveau local. Ils participent ainsi à l'attractivité du territoire en termes économique et ils permettent de préserver le cadre environnemental. Une grande partie des actions du PDU (voirie, stationnement, transport motorisé, modes doux, accessibilité, marchandises) prennent leur sens par leur mise en articulation et visent à adapter le centre urbain autour de ses projets structurants de transport.

I. Les éléments de diagnostic sur les transports collectifs

Les éléments de diagnostic sur les transports collectifs s'appuient sur de nombreuses études (état des lieux du réseau urbain 2008) et des enquêtes (Enquête cordon et aux frontières en 2005, Enquête Ménage Déplacement du Genevois français de 2009,...) ainsi que sur des données de la Région Rhône-Alpes, du Département ou des Transports Publics Genevois.

A. Le transport ferroviaire

1. Un réseau ferroviaire en étoile centré sur Annemasse...

Le réseau est sous la responsabilité de la Région Rhône-Alpes (AOT), de la SNCF (transporteur et gestionnaire délégué) et de RFF (gestionnaire du réseau) pour la partie française, des Chemins de Fer Suisse et du Canton de Genève pour la partie suisse.

Le territoire est situé de manière stratégique, au cœur d'une étoile ferroviaire à 4 branches :

- Bellegarde et Lyon
- Annecy, La Roche/Foron et Saint-Gervais
- Thonon et Evian
- Genève

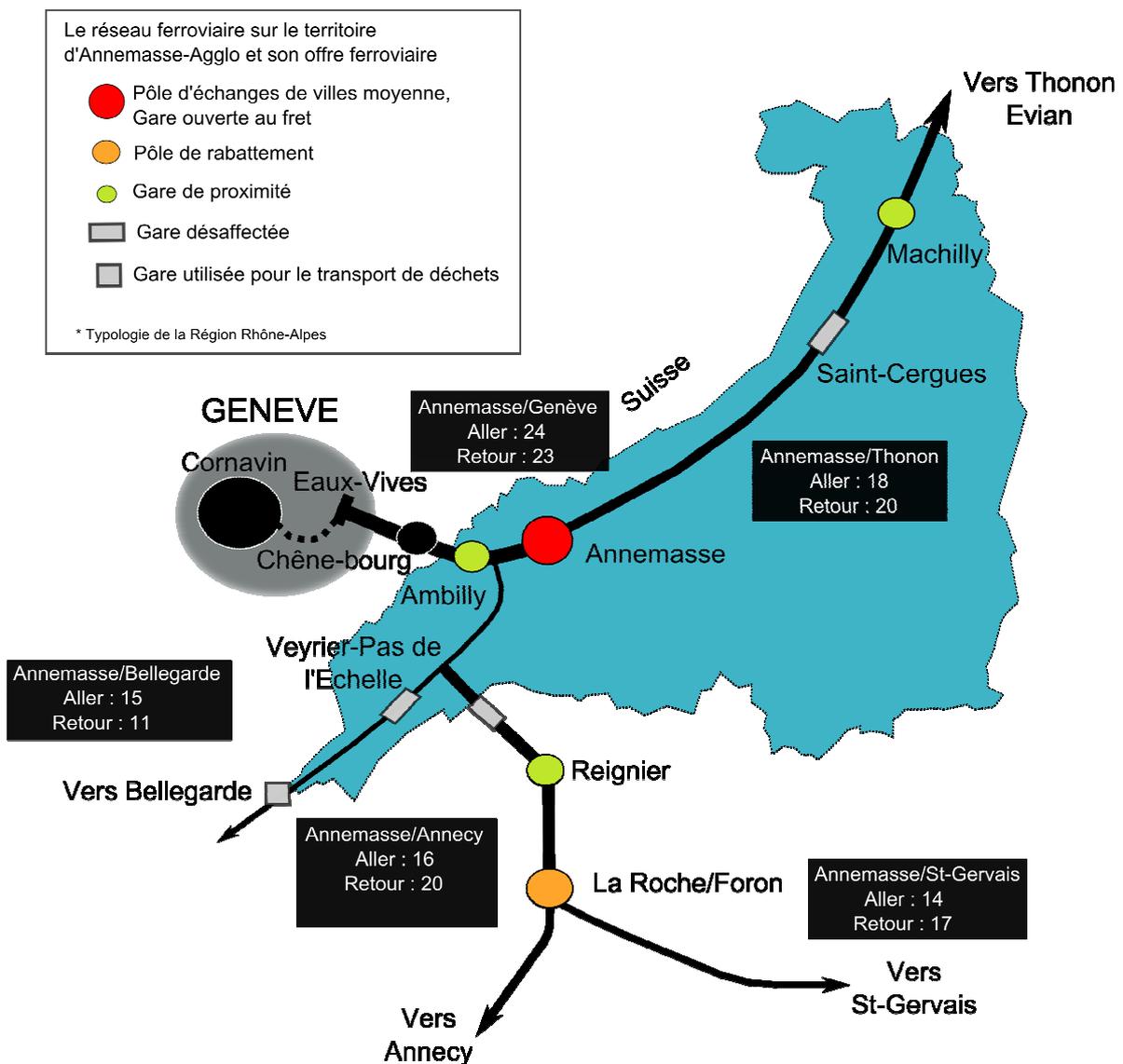


Figure 31 : Train TER arrivant en gare d'Annemasse, 2009.

Le réseau actuel permet de se rendre sur la métropole genevoise au niveau de la gare des Eaux-Vives (fermée depuis la fin de l'année 2011 et durant la période des travaux de réalisation du CEVA) et de réaliser des connexions avec les autres villes limitrophes du genevois français (Saint-Julien en Genevois, Reignier, La Roche/Foron – Bonneville), ainsi qu'avec les agglomérations de Thonon et Annecy.

La densité de population sur la partie urbaine agglomérée représente également un potentiel de clientèle pour les déplacements en train. Hormis la gare d'Annemasse, le territoire compte plusieurs gares :

- une gare de proximité à Ambilly,
- une gare périurbaine à Machilly,
- une gare désaffectée à St Cergues,
- une gare à Bossey-Veyrier utilisée pour le transport de déchets.



Réalisation : Annemasse-Agglomération, 2009.

Figure 32 : Le réseau ferroviaire sur Annemasse Agglomération, 2009.

2. ...Mais possédant des contraintes dans sa configuration actuelle

Malgré une position de carrefour, le réseau ferroviaire est uniquement constitué de voies uniques qui ne permettent pas d'augmenter considérablement l'offre (par exemple cadencement) et donc de devenir concurrentiel vis-à-vis des modes de déplacements individuels motorisés. Le réseau est également déconnecté de différents pôles d'échanges majeurs, générant ainsi plusieurs ruptures de charge :

- Actuellement, la ligne en provenance d'Annemasse se termine sur le canton de Genève au niveau de la gare des Eaux-Vives. La gare d'Annemasse n'est donc pas reliée à la gare de Genève-Cornavin qui est le principal pôle d'échange de l'agglomération franco-valdo-genevoise.
- La ligne ferroviaire vers le sud se scinde en deux au niveau de la Roche-sur-Foron, une branche part en direction d'Annecy, l'autre vers St-Gervais. Cette ligne est marquée par d'importantes contraintes géographiques puisqu'elle longe la rive gauche de l'Arve et traverse un relief extrêmement vallonné. Elle se situe à l'opposé des principales densités de population.
- La branche Annemasse-Thonon constitue l'axe le plus performant mais traverse des zones faiblement peuplées.
- La ligne Annecy-Annemasse est la moins performante bien qu'elle relie les 2 principales agglomérations de Haute Savoie. Les services de cette ligne connaissent un temps de parcours très élevé (vitesse en ligne faible, arrêts fréquents) et d'une offre relativement modeste. Le parcours est ainsi près de 2 fois plus long en train qu'en voiture.

3. Une offre et une fréquence insuffisante malgré d'importantes évolutions ces dernières années

La part des déplacements ferroviaires est faible sur le territoire (2% des déplacements). Plusieurs freins sur le réseau ferroviaire actuel expliquent l'usage encore limité du train :

- Le territoire ne possède pas de liaisons régulières en TGV et de Grandes Lignes qui desservent aujourd'hui Genève, Bellegarde où Annecy.
- Malgré une amélioration constante du cadencement des TER ces dernières années, les gares du territoire annemassien sont encore faiblement fréquentées.

Synthèse sur les transports ferroviaires :

- **Un réseau ferroviaire articulé en étoile autour de la gare d'Annemasse** (interface vers Bellegarde, Thonon-Evian, Genève, Annecy, St-Gervais) qui offre un potentiel conséquent pour le développement ferroviaire.
- **Le réseau ferroviaire actuel est fortement contraint, ce qui limite son développement** (voie unique, déconnexion avec Genève-Cornavin, séparation des voies en direction d'Annecy et St-Gervais).
- **L'offre reste encore peu concurrentielle par rapport à l'automobile** avec une offre faible et des temps de parcours peu compétitifs vis-à-vis de l'automobile.
- **Une fréquentation des TER encore faible malgré des progressions importantes ces dernières années.**



B. Le transport inter-urbain

1. Le réseau inter-urbain de la Haute-Savoie

Les transports interurbains sont gérés par le Conseil général de la Haute-Savoie. Le département a la responsabilité d'organiser les transports collectifs non urbains (cars, transport à la demande) ainsi que le transport scolaire. Les Lignes Interurbaines de Haute-Savoie sont appelées « LIHSA » depuis 2008. Le département dispose ainsi de 48 lignes régulières et 450 lignes spécifiques dédiées aux

scolaires.



Figure 33 : Bus interurbain LIHSA

Le réseau interurbain a pour objectif de relier les principaux pôles urbains de Haute-Savoie (Annecy, Annemasse, Thonon, Evian, Bonneville, Cluses...) et de desservir les gares SNCF en empruntant les principaux axes de circulation dans les vallées alpines. Le département assure également des dessertes dans les zones rurales faiblement peuplées (transport à la demande) et ponctuellement vers les stations de sports d'hiver.

Total sur la Haute-Savoie	Lignes régulières	Scolaires
Nombre de lignes	48	450
Voyageurs	3000/jour	33 700 /jour
Nombre de transporteurs	45	
Points d'arrêt	3500	
Budget transports	40 M€	

Figure 34 : Synthèse du réseau interurbain du CG74, 2011.

Le territoire d'Annemasse Agglo est traversé par 10 lignes régulières qui lui permettent d'effectuer des déplacements en transport collectif sur les principales agglomérations de Haute-Savoie (cf. Carte ci-contre).

La gare routière d'Annemasse à proximité de la gare SNCF correspond à la deuxième gare routière de Haute-Savoie après Annecy.

Comme la plupart des réseaux interurbains, l'offre des lignes régulières du territoire est concentrée exclusivement le matin et le soir. Elle ne dispose quasiment pas d'offre en journée. Les horaires proposés sont plutôt favorables aux scolaires (matin et soir, le mercredi à 12h) et pour desservir les zones urbaines ne disposant pas de transports urbains. La dernière délégation de service public du Conseil général, mise en place depuis 2007, a permis une nette augmentation de l'offre.

2. Les limites du réseau

Toutefois, les déplacements en transports interurbains sur le territoire d'Annemasse Agglo ne représentent que 2% des déplacements¹⁵.

Les lignes régulières disposent de temps de parcours relativement longs qui ne permettent pas de capter les automobilistes pendulaires. L'Enquête Ménage Déplacement de 2007 fait ressortir une moyenne globale de temps de déplacement estimée à plus de 50 minutes pour les transports inter-urbains contre moins de 20 minutes en automobile sur le genevois français.

Les correspondances avec les autres modes (réseau de transports urbains et le réseau ferroviaire TER) ne sont pas toutes optimisées et représentent également un frein à l'utilisation des transports interurbains.



Figure 35 : Lignes intérieures desservant Annemasse Agglo, CG74, Extrait, 2010.

¹⁵ Source : Enquête ménage déplacement, CETE, 2009.

C. Les transports urbains (TCU)

1. Le réseau de transport urbain d'Annemasse Agglo : le réseau TAC

Le réseau de transports urbains de l'agglomération, appelé « réseau TAC » (Transports Annemassiens Collectifs), a été créé en 1986. Il est exploité par la société TP2A (filiale de la RATP développement) pour le compte d'Annemasse Agglo dans le cadre d'une délégation de service public (2007-2014).



Figure 36 : Bus TAC à un arrêt

Depuis sa création, le réseau TAC s'est progressivement étoffé et dispose d'une desserte relativement bonne pour une agglomération de 80 000 habitants. Le réseau a adhéré à UNIRESO en 2004, ce qui a permis de mettre en place une tarification intégrée avec les périmètres de transports urbains suisses.

En 2007, la création d'Annemasse-les-Voirons agglomération a conduit à l'extension des lignes sur les Voirons. Ceci a donné l'accès au service de transport public pour tous les habitants du territoire, soit par les lignes régulières, soit par les services à la demande. Malgré des évolutions importantes de l'offre, le réseau doit faire face à des problématiques d'un territoire transfrontalier de 750 000 habitants.

Le réseau TAC : une offre de transport diversifiée

Aujourd'hui, le réseau de bus urbains est composé de 6 lignes régulières. Les lignes 1 et 2 assurent la desserte des principaux pôles d'habitat et d'activités de l'agglomération et sont ainsi les lignes structurantes du réseau. La ligne 3 assure le rôle de rabattement sur ces deux lignes fortes, alors que les lignes 4, 5 et 6 permettent la desserte des pôles d'habitat secondaires.



Figure 37 : Usagers des bus TAC

Le réseau TAC en quelques chiffres*...

- 6 lignes régulières
- 2 lignes le dimanche
- un service à la demande : PROXI'TAC
- un service dédié aux personnes à la mobilité réduite HANDI'TAC
- 12 lignes de circuit scolaire
- 257 points d'arrêts TAC
- Une vingtaine d'arrêts communs avec les lignes interurbaines du Conseil Général
- 1 boutique TAC
- 22 points de vente sur toute l'agglomération
- 4,5 millions de voyages 2011
- Plus de 40% d'augmentation d'utilisateurs en 3 ans

*Données du rapport du délégataire, 2011.

Des services de transport dédiés

▪ Le service de transport à la demande « Proxi'TAC »

Proxi'TAC est un service complémentaire aux lignes régulières. Il dessert en minibus l'ensemble des habitants du PTU se trouvant sur les communes d'Étrembières, Juvigny, Cranves Sales, Vétraz-Monthoux, Lucinges, Bonne, Machilly et Saint Cergues qui sont partiellement desservies par le réseau de bus urbains. Ce système fonctionne sur réservation préalable du lundi au vendredi et les week-ends. La tarification est la même que pour le réseau de bus urbains.



Figure 39 : Transport à la demande Proxi'TAC

▪ Le service de transport pour les personnes à mobilité réduite « Handi'TAC »

Créé en 1998, Handi'TAC est un service de transport en minibus dédié aux personnes à mobilité réduite qui justifient d'un handicap (permanent ou ponctuel) et qui ne peuvent utiliser le réseau de bus (Cf. Annexe accessibilité du PDU).



Figure 40 : Service de transport Handi'TAC

▪ Un réseau en développement constant

En 7 années d'exploitation (2002-2009) du réseau TAC, la fréquentation a progressé de 108%, les recettes de 93% et les kilomètres commerciaux de 97%. Au cours des années, le réseau a été adapté et affiné, si bien qu'on peut aujourd'hui dire que l'offre est adaptée à la demande. En 2009, la fréquentation dépassait les 12 000 voyages/jour.

En 2007, lors de la signature de la nouvelle convention de délégation de service public de type contribution financière forfaitaire, la société d'exploitation TP2A, filiale de RATP développement et des Transports Publics Genevois (TPG), a été reconduite. Cette nouvelle convention a inscrit le réseau TAC dans une dynamique forte de développement de l'offre, développement inhérent au passage de 6 à 12 communes au sein de la communauté d'agglomération.

▪ Une augmentation régulière de la qualité du service

Depuis plusieurs années le réseau TAC s'améliore, tant par sa fréquence, sa couverture que par sa qualité de service (amélioration du marketing et de la communication, mais également ponctualité, souplesse de conduite, propreté, information dans les véhicules et à l'agence commerciale, ces derniers étant mesurés régulièrement par un organisme indépendant).

Les caractéristiques du réseau TAC*	2011
OFFRE	
Longueur de lignes (km)	100,5
Nombre de lignes	7
Kilomètres parcourus par an	1 776 789
Kilomètres proposés par jour	6 126
Vitesse commerciale moyenne	15,80
DEMANDE	
Population du PTU	80 000
Fréquentation quotidienne moyenne	12 752
Fréquentation annuelle (en voyages)	4 514 717
Nombre de voyages par an et par habitant	55,9
FINANCE	
Recettes de la vente des titres	2 136 528€
Dépenses de fonctionnement	5 725 069€
Taux de couverture	37,3%
Taux de versement transport en commun	1,1 %

▪ **Une augmentation très forte de la fréquentation**

Cette augmentation de la qualité de l'offre a entraîné une forte hausse de la fréquentation : plus de 40% en 3 ans. Ainsi, de plus en plus de personnes délaissent leurs voitures pour prendre les transports en commun.

2 enquêtes origine/destination ont été réalisées en 2006 et 2011 (5181 personnes enquêtées en semaine). Ces enquêtes font état d'une fréquentation qui a fortement augmenté pour atteindre près de 13000 voyages par jour (12752 selon l'enquête) en 2011.

Les résultats font apparaître une clientèle plutôt jeune, qui effectue essentiellement des trajets domicile/travail et domicile/école/études (50% à 80% de

Figure 41 : Principales caractéristiques du réseau TAC
Rapport du délégataire 2011 TAC

la fréquentation des lignes). Entre 2005 et 2011, ce sont les déplacements domicile/travail à l'intérieur de l'agglomération qui ont augmenté le plus, la part des scolaires s'étend réduite. Mais les déplacements pour des motifs non obligatoires ont également fortement progressé (ils représentent 39% des voyages). Ceci démontre que le réseau est utilisé par une part plus grande de la population et en particulier par les actifs.

La part des déplacements intermodaux est encore très faible (environ 1%) et se concentre surtout les liaisons TAC/ligne 12 du tram.

Les lignes 1 (2300 voyages), 2 (4100 voyages) et 3 (3200 voyages) les plus fréquentes concentrent près de $\frac{3}{4}$ du trafic.

Les arrêts les plus fréquentés sont ceux du centre ville d'Annemasse, de Moillesulaz (correspondance tram), des quartiers du Perrier/Livron, de Fossard et de desserte des principaux établissements scolaires.

Fréquentation du réseau TAC en 2011 (enquête origine destination TP2A 2011)

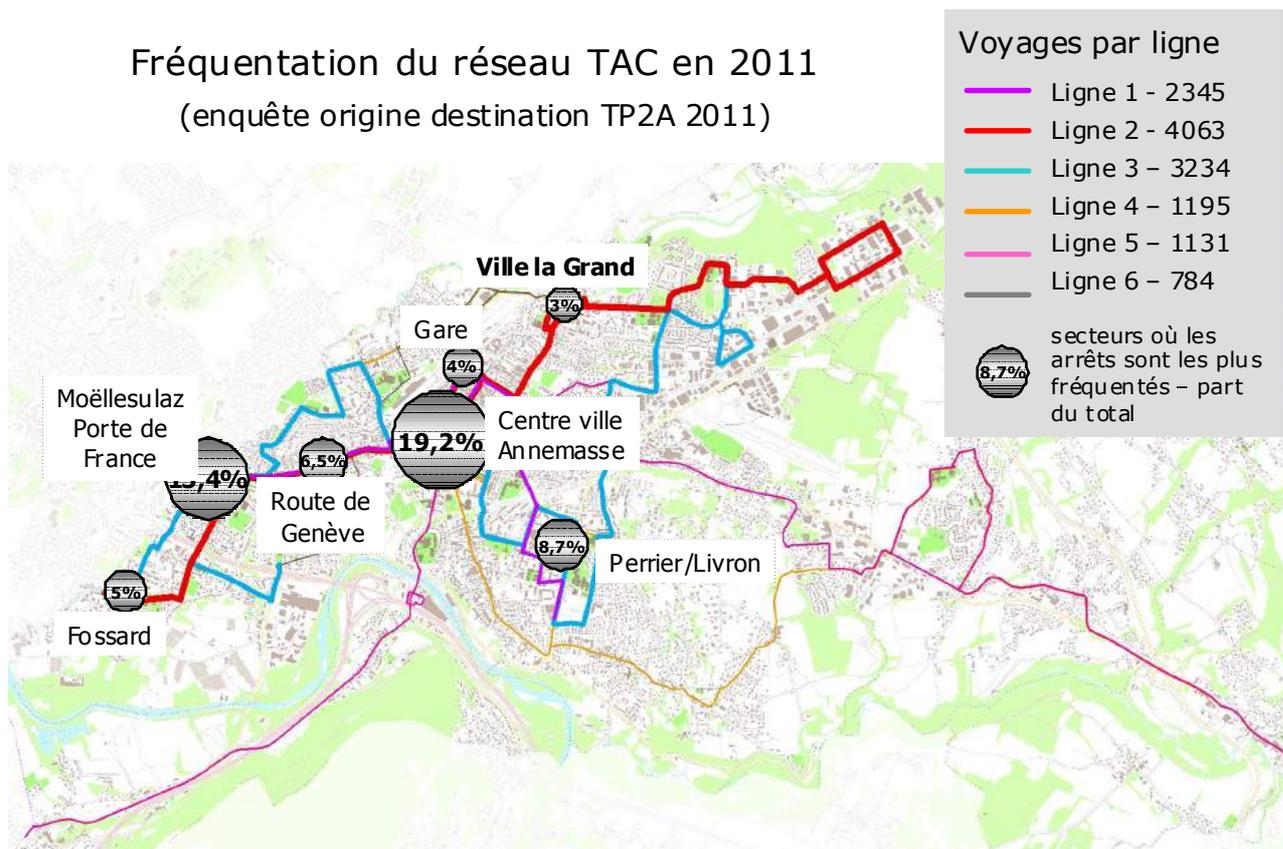


Figure 42 : Fréquentation du réseau TAC en 2011

▪ La réalisation d'aménagements pour l'optimisation du réseau...

Des espaces réservés aux bus sur la voirie (sites propres et priorité aux feux) ont été aménagés à la douane de Moëllesulaz et sur la route de Genève (sens Genève-Annemasse). Ainsi, depuis octobre 2008, le temps de parcours sur l'axe le plus fréquenté a été amélioré, renforçant la qualité de service aux voyageurs.

Le pôle d'échange de Moëllesulaz a également été réaménagé en octobre 2009, permettant de réduire le temps de rupture de charge entre les deux réseaux et assurer une connexion en quai à quai entre les lignes 1, 2, et 3 du réseau TAC, et la ligne 12 du tramway genevois.

▪ ... mais qui possèdent de nombreux freins à son développement dans le système actuel

Les transports urbains actuels peinent à répondre aux problématiques de déplacement liées à une agglomération qui s'inscrit dans un bassin de vie transfrontalier plus large, c'est à dire l'espace franco-valdo-genevoise qui regroupe plus de 860 000 habitants.

- La frontière induit une rupture de charge (perte de temps pour l'usage d'une correspondance) entre le réseau TAC et les TPG malgré une meilleure intégration des deux réseaux ces dernières années.

- La part modale des transports collectifs d'Annemasse Agglo (4 à 5 %) est importante pour une agglomération de 80 000 habitants en position de périphérie par rapport à Genève. Mais le réseau annemassien ne dispose pas de transport en site propre dédié qui lui permettrait de ne pas être pris dans les embouteillages et d'être concurrentiel par rapport à l'automobile.
- Le territoire d'Annemasse Agglo possède une zone urbaine autour d'Annemasse bien desservie en transport en commun mais une moitié du territoire possède une faible densité urbaine (communes des Voirons) où il est difficile de développer des lignes régulières.

Synthèse sur les transports collectifs urbains

Des améliorations importantes depuis quelques années :

- Des progrès constants sur le réseau TAC depuis 2005, avec la mise en place de services diversifiés : ProxiTAC, HandiTAC et la création de sites propres sur la route de Genève
- Une couverture du réseau qui se développe avec notamment l'extension du réseau sur les communes de l'ancienne CCV (2 lignes régulières, ProxiTAC), même si elle reste relativement faible sur les espaces de faible densité.
- Une tarification multimodale transfrontalière « UNIRESO » permettant d'utiliser un même titre pour se déplacer en France ou en Suisse
- Une amélioration de la fréquentation de 40% en 3 ans et une progression du nombre de voyages effectués par kilomètre

Mais des freins encore importants pour faire évoluer le réseau :

- Une offre insuffisamment efficace pour concurrencer l'automobile sur les espaces urbains denses
- Une part modale encore faible (4-5%) des déplacements sur l'agglomération
- Des contrastes importants entre les réseaux de part et d'autre de la frontière en termes d'offre, de fréquence et de services.
- Une rupture de charge conséquente à la douane de Moëllesulaz qui marque la rupture entre les réseaux TAC et TPG,
- Une insuffisance de connexion avec le réseau inter-urbain.



2. Le réseau de transport urbain genevois :

La particularité du réseau d'Annemasse Agglo est qu'il se situe en périphérie immédiate du réseau conséquent de transport en commun du Canton de Genève : le réseau des TPG. Depuis la mise en place de la communauté tarifaire intégrée (UNIRESO) sur plusieurs territoires à l'échelle transfrontalière, les deux réseaux de transport tendent à renforcer leur coopération et à coordonner leur planification pour assurer une meilleure desserte.

▪ Le réseau des Transports Publics Genevois (TPG)

Vieux de plus de 100 ans, le réseau genevois s'est progressivement développé depuis la fondation des TPG en 1977. L'Etat de Genève est l'autorité organisatrice de transport qui gère le réseau et planifie l'offre de transport par le biais du Plan Cantonal des transports collectifs. Les TPG correspondent à l'opérateur en charge d'assurer la prestation en matière de transport en commun.



Figure 43 : Tramway des TPG

▪ Un réseau avec une offre équivalente à une grande métropole à proximité d'Annemasse Agglo

L'offre du réseau de transports collectifs urbains genevois est comparable à celui d'une grande métropole française. En 2011, le réseau de transports urbains disposait de :

- 3 lignes¹⁶ de tramway structurantes,
- 6 de trolleybus
- 49 lignes d'autobus urbaines et régionales
- 12 lignes de nuit (Noctabus)
- Les TPG proposent des transports complémentaires (services scolaires, services spéciaux,...) et à la demande : Proxi'bus, Telebus, etc.

L'offre des TPG (mesurée en place*kilomètres) a connu une progression importante depuis les années 2000, avec plus de 40% d'augmentation sur la période 2007-2012.

▪ Une restructuration importante du réseau de tramway en décembre 2011

Le Plan directeur cantonal des transports collectifs 2011-2014 prévoit une restructuration importante du réseau actuel. Le réseau genevois a évolué en 2011 avec une réorganisation des lignes de tramway notamment avec la disparition des lignes 13, 16 et 17 pour une organisation autour des lignes 12, 14 et 15. Cette évolution permet de simplifier l'utilisation du réseau et de favoriser les correspondances.

▪ Des projets d'extension de lignes de tramway

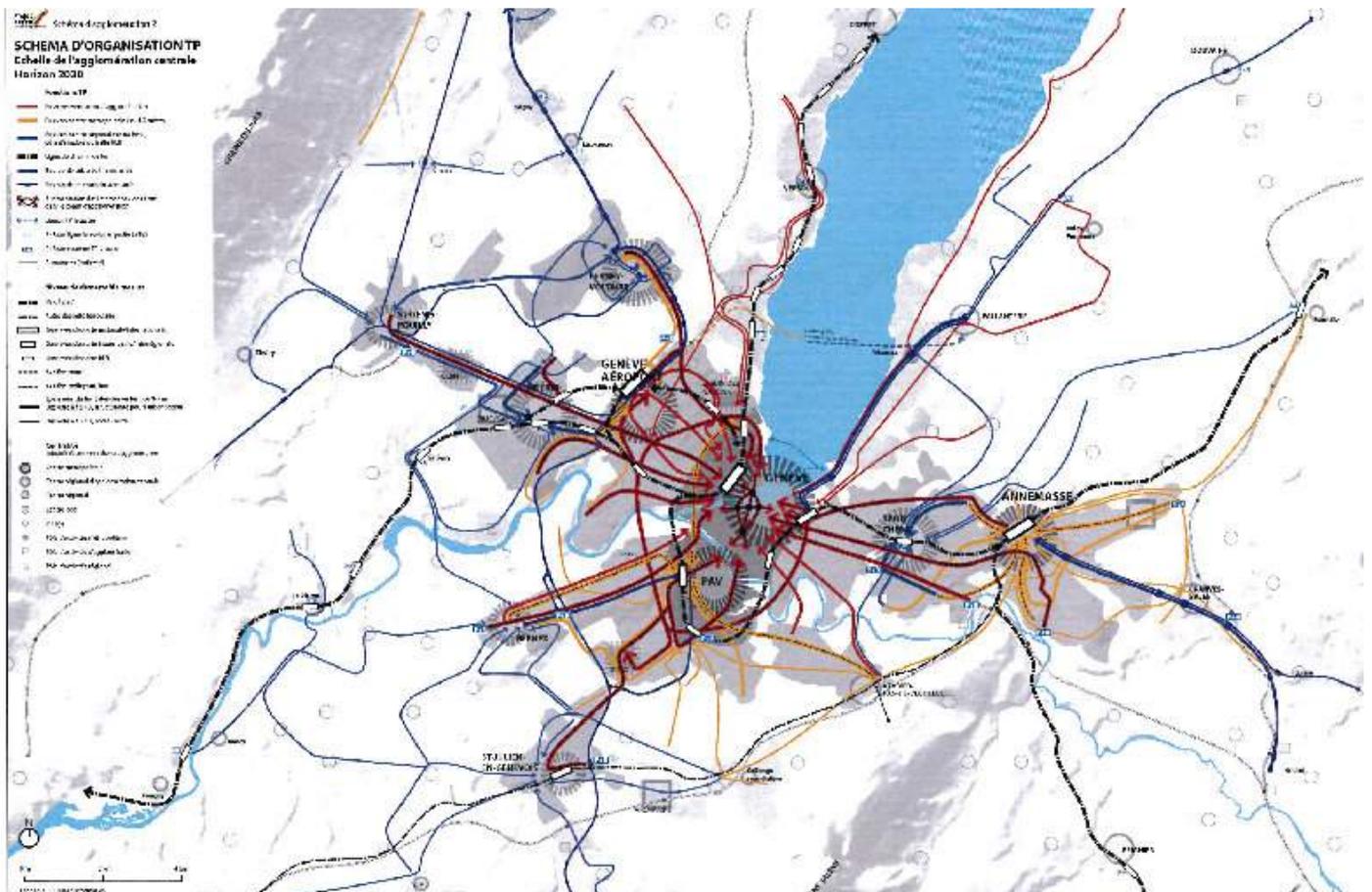
Le Projet d'agglomération franco-valdo-genevois a également approuvé la nécessité de mettre en place des lignes transfrontalières structurantes pour répondre aux besoins de mobilité sur l'espace franco-valdo-genevois.

¹⁶ Données TPG, Rapport annuel de gestion 2010 et PDTTC 2011-2014.

Après 2014, le prolongement des trois lignes de tramways genevoises est prévu sur la France :

- Le tronçon de la douane de Moëllesulaz au centre d'Annemasse complètera le réseau vers l'est ;
- Le tronçon du CERN au centre de Saint-Genis-Pouilly complètera le réseau vers le nord-ouest ;
- Le tronçon de Bachet-de-Pesay à Saint-Julien en Genevois complètera le réseau.

Figure 44 : Projet des transports collectifs structurants sur l'agglomération franco-valo-genevoise, schéma d'agglomération 2.



D. La tarification et la billettique

1. La tarification Unireso

Le périmètre de transports urbains d'Annemasse Agglo s'insère dans un vaste réseau intermodal transfrontalier de 450 km dénommé « Unireso Régional ». Fondé en 2004, « Unireso Régional » rassemble l'ensemble des autorités organisatrices et des opérateurs de transports du bassin franco-valdo-genevois. L'objectif est de permettre une tarification multimodale harmonisée entre les différents opérateurs des transports, à l'échelle du bassin de vie et d'emploi.



Figure 45 : Les zones concernées par la tarification UNIRESO, 2011.

Le système « Unireso »	
Les Autorités Organisatrices	Région Rhône-Alpes, Conseil Général de l'Ain, Annemasse Agglo, GLCT transports, République et Canton de Genève, Canton de Vaud
Les opérateurs	7 opérateurs : CFF, TPG, SMGN, TPN, TP2A, SNCF, VEOLIA
Un réseau multimodal	6 lignes de trains 3 lignes de trams 63 lignes de bus 4 lignes de bateaux
Des services spécifiques	Un réseau nocturne qui complète l'offre Noctambus (réseau de nuit de Genève) Des services de bus supplémentaires à la demande (Proxibus, Telebus, ProxiTac) et de taxis en dehors des heures de service (Taxibus)

Figure 46 : Tableau récapitulatif de l'offre UNIRESO, 2009

La tarification « Unireso Régional » s'appuie sur un tarif zonal. Le prix du titre est proportionnel au nombre de zones achetées et donne accès à l'ensemble de l'offre de transports public, en fonction de ces zones. Toute la gamme tarifaire (billet à l'unité, carte journalière, abonnements mensuel et annuel) est déclinée selon un tarif allant de 2 à 6 zones.

2. La tarification « Tout Annemasse »

Sur l'agglomération, la tarification « Tout Annemasse » s'applique à l'intérieur du périmètre de transports urbains d'Annemasse Agglo. Les titres « Tout Annemasse » permettent de circuler sur l'ensemble des lignes TAC et sur le réseau TER entre les gares de Machilly, Annemasse, et Ambilly. Le réseau TAC, au sein de son périmètre de transports urbains possède un tarif de 1,30€ pour un trajet. Des réductions sont possibles pour les plus jeunes (-16 ans), et pour les personnes à mobilité réduite. La tarification en 2013 est la suivante :

Billet à l'unité	1,30 €
Carnet de 10 tickets	9 € 10,70 €
Abonnement mensuel	32 € 20 €
Abonnement annuel	320 € 200 €
Abonnement scolaire	DIABOLO mensuel 15 € DIABOLO annuel 150€
Carnet de 10 tickets Handi'TAC	10,70€

Figure 47 : La tarification des transports sur Annemasse-Agglo, au 1er avril 2013

L'ensemble des titres « Tout Annemasse » est disponible à l'agence commerciale TAC, chez les revendeurs agréés et auprès des conducteurs (ticket unité uniquement). Actuellement, il n'existe pas de tarification intégrée avec les bus du réseau LIHSA qui



effectuent du cabotage sur le périmètre d'Annemasse Agglo. Seuls les titres « Diabolos » (scolaires) sont acceptés sur les services scolaires. Il n'existe pas non plus de titres de transports combinés permettant d'utiliser les lignes LIHSA et le réseau TAC. Une réflexion devra être menée avec le Conseil Général de la Haute-Savoie pour développer une offre tarifaire permettant de voyager sur les deux réseaux avec un titre de transports unique. Sur le territoire d'Annemasse Agglo, ce projet devra s'intégrer à la tarification «Unireso Régional» déjà existante.

3. La tarification entre la France et la Suisse

Différents types d'abonnements et de billets permettent d'emprunter de manière combinée les TC français et suisses.

Billet Régional « court »	Adulte	2,80 €
	Junior	2 €
Billet Régional 82+10	Adulte	4 €
	Junior et senior	2,40 €
Les cartes régionales 24h	Adulte	15 €
	Junior et senior	7,50 €
Abonnement régional court mensuel annuel	Adulte	61 € 610 €
Abonnement régional 82-10 mensuel annuel	Adulte	81 € 810 €

Figure 48 : La tarification sur Genève au 1er avril 2012 (UNIRESO)

▪ **Système billettique :**

Le réseau TAC a un système billettique totalement sous forme de ticket cartonné, sans aucun système automatisé de distribution de titre. La mise en place des grandes infrastructures de transport public s'accompagnera d'un passage à un système billettique plus moderne (système sans contact, à minima pour les abonnements), et la mise en place de distributeur automatique de titres sur certaines stations, pour limiter la vente par le chauffeur et donc augmenter la vitesse commerciale des lignes fortes.

Il existe cependant une difficulté technique sur cette évolution, puisque deux systèmes techniques concurrents existent, l'un régional (norme OURA !, portée par la Région Rhône-Alpes), l'autre national suisse. A ce jour, il n'est pas possible à Annemasse Agglo, dont le réseau doit être compatible avec les deux normes, d'effectuer un choix technique fiable, ce qui risque de retarder l'évolution du système billettique.

On notera enfin que les TPG ont engagé le renouvellement de leur parc de distributeurs automatiques de titres, avec un modèle largement modernisé.

▪ **Systèmes d'information voyageurs et d'aide à l'exploitation**



Le système d'information voyageurs, et d'aide à l'exploitation du réseau est obsolète, et là encore la mise en place des projets Tango et Tramway vont permettre d'engager une évolution forte du système de SAEIV, car il s'agit d'outils modernes permettant une meilleure gestion quotidienne du réseau.

L'une des questions majeures est la capacité d'assurer une cohérence, voire une coordination (notamment en matière de régulation) avec le système genevois.



II. Les orientations du PDU en matière de transport collectif

A. Les enjeux

- **Répondre à un besoin de mobilité en forte augmentation**
- **Permettre le report modal et améliorer la connexion entre les réseaux de transport genevois, hauts-savoyards et annemassiens**
- **Améliorer l'attractivité du territoire et préserver l'environnement**

Selon les objectifs chiffrés du PDU, Annemasse Agglo devrait gagner plus de 12 000 habitants en 2020. Les récentes projections¹⁷ du Projet d'agglomération montrent que le bassin franco-valdo-genevois devrait gagner plus de 100 000 emplois et 200 000 habitants en 2030. Cette croissance démographique implique une hausse des déplacements dans les années à venir. Pour que le territoire puisse gérer cette croissance du besoin de mobilité, le système de transport en commun actuel doit être capable de s'améliorer fortement pour apporter une alternative efficace sur les principales « origines-destinations » à tous les niveaux (déplacements régionaux, départementaux, transfrontaliers et locaux).

- **Permettre le report modal et améliorer la connexion entre les réseaux de transport genevois, haut-savoyards et annemassiens**

Le développement du réseau de transport d'Annemasse Agglo atteint ses limites dans l'espace urbain actuel. Les lignes de transport ne disposent pas de suffisamment d'espaces dédiés et se retrouvent « prisonnières » de la circulation automobile aux heures de pointe. Dans ce contexte, le changement de mode de déplacement de la voiture vers les transports collectifs reste peu attractif pour les habitants.

Ainsi, le développement de transports collectifs en site propre, fort et continu (RER Franco-Genevois, tramway, BHNS Tango) doit permettre de mieux mailler les réseaux (réseau ferroviaire, réseau interurbain, autres réseaux urbains départementaux en cours de développement, réseau transfrontalier souffrant aujourd'hui d'une rupture systématique de charge). Les transports en site propre de « masse » permettent d'offrir une alternative efficace à la voiture individuelle et par conséquent, de favoriser le report modal des modes motorisés vers les transports collectifs.

¹⁷ Projection du Schéma d'agglomération FVG.

▪ Améliorer l'attractivité du territoire et préserver l'environnement

Dans de nombreuses villes françaises ayant développé des tramways, des BHNS, ou des tram-trains, les transports collectifs lourds ont permis de dynamiser l'activité économique (améliorer la desserte, l'implantation d'entreprises, l'activité commerciale). Ces infrastructures favorisent la revalorisation de l'espace urbain (aménagement des rues, des façades, des trottoirs, des espaces piétons, des pistes cyclables, de l'accessibilité PMR). Les transports collectifs sont un puissant levier de développement permettant de changer l'image traditionnelle du territoire.

Les transports en commun contribuent également à réduire l'impact sur l'environnement en diminuant l'usage de l'automobile qui reste le principal émetteur de polluants et de gaz à effet de serre tout en limitant aussi les nuisances (bruit, insécurité routière).



B. Les objectifs du PDU pour les transports collectifs

Mettre en place une alternative forte en transport en commun au niveau transfrontalier et à l'échelle locale

Face aux enjeux importants de mobilité sur l'espace franco-valdo-genevois, les élus français et suisses ont exprimé une volonté forte de mettre en place une politique globale de mobilité sur l'ensemble du territoire transfrontalier et qui contribue à rééquilibrer nos déplacements au profit de modes plus durables. Ce nouveau système de mobilité s'appuie sur des transports collectifs en site propre à forte fréquence qui permettent de mieux relier les différentes centralités de l'agglomération franco-valdo-genevoise.

Cette volonté politique s'est traduite par l'adoption de la Charte du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois et dans le SCOT de la Région d'Annemasse adoptés tous deux en 2007.

Les objectifs et les projets du PDU découlent des orientations validées à l'échelle transfrontalière à travers ces différents documents de planification et études d'urbanisme.

Organiser un réseau hiérarchisé de transport en commun à plusieurs échelles

Le concept en matière de développement des transports en commun repose sur la mise en place d'un réseau hiérarchisé et cohérent de transport à différentes échelles et capable de concurrencer la voiture particulière. Les nouveaux projets de transport doivent permettre de desservir les différentes centralités à l'échelle régionale, à l'échelle transfrontalière et à l'échelle locale. Ces projets en site propre visent à réduire les ruptures entre les réseaux de part et d'autre de la frontière mais aussi à favoriser l'intermodalité entre les différents modes de déplacements (train, tramway, bus, vélos, marche,...). La réalisation de parkings-relais de rabattement aux terminus des lignes de TCSP permet de rabattre en amont les véhicules motorisés vers les transports en commun.

1. Structurer un réseau performant de transport collectif en site propre

Le réseau primaire composé des infrastructures en site propre (trains, tramway, BHNS), **constitue l'armature de l'ensemble du réseau de transport collectif régional et urbain.** Il s'appuie sur des infrastructures réservées et des priorités aux carrefours par rapport à l'automobile.

Le réseau primaire du PDU d'Annemasse Agglo s'articule dans un système de lignes « en croix » à travers les projets suivants :

- **Le projet de liaison RER ferroviaire entre Annemasse et Genève appelé CEVA**

Le projet de liaison ferroviaire franco-suisse CEVA (Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse) constitue la colonne vertébrale du développement du réseau de transport au niveau régional et transfrontalier. Il permet d'assurer une desserte ferroviaire urbaine et périurbaine des gares du territoire franco-valdo-genevois par une ligne de type « RER » fortement cadencée et d'améliorer les liaisons interurbaines (TER).

La nouvelle liaison ferroviaire permettra de desservir plus de 40 gares sur 60km autour de Genève, assurant une desserte pour 2 cantons suisses et 2 départements français. Le projet desservira ainsi plus d'1 millions d'habitants et répondra à la fois à des déplacements urbains et périurbains, tout en se combinant avec les autres réseaux de transport collectif urbain (TPG, TAC,...). L'infrastructure du CEVA contribue ainsi au développement de l'offre ferroviaire au niveau régional, départemental et à l'échelle franco-valdo-genevoise.

Le projet ferroviaire est une véritable révolution pour les déplacements car l'offre ferroviaire (de type RER) sera fortement augmentée et permettra de favoriser les correspondances avec les autres trains et modes de transports.

Le projet permettra de réduire les ruptures de charge et les pertes de temps entre les réseaux français et suisses en reliant les principales gares de l'espace franco-valdo-genevois dont, notamment, les gares de Cornavin et d'Annemasse.

Plusieurs gares seront reprises et/ou créées sur cette liaison ferroviaire : Lancy Pont Rouge, Carouge Bachet, Champel Hôpital, Genève Eaux-Vives, Chêne-Bourg, Annemasse. La liaison sur la partie urbaine s'effectuera en partie en souterrain.

Préconisation :

Le PDU visera à assurer une bonne coordination de l'offre de transport urbaine avec le projet CEVA, notamment en favorisant les rabattements, les correspondances et l'intermodalité.

La mise en service prévisionnelle du RER franco-genevois est prévue pour 2017 (cf. Fiche action « transport collectif », action 1.1).

- **Le nouveau pôle d'échange multimodal¹⁸ Etoile Annemasse Genève**

Combinée au projet ferroviaire CEVA, un nouveau pôle d'échange multimodal va être créé à la gare d'Annemasse qui deviendra ainsi la 2^{ème} gare (en nombre de voyageurs) de l'espace franco-valdo-genevois après Cornavin. Grâce à la création d'un franchissement du Nord au Sud des voies pour les piétons et les vélos, la gare d'Annemasse deviendra une gare biface.

Principal nœud d'intermodalité sur l'agglomération, cette gare se connectera à tous les modes de déplacements (gare ferroviaire, gare routière, cars départementaux, cars privés, taxis ... – point d'arrêt majeur du réseau de transports collectifs urbains primaire, point d'échange du réseau intercommunal et transfrontalier de liaisons douces, ...).

Afin de garantir la vocation de pôle multimodal au cœur des réseaux de transport collectif, la gare d'Annemasse devra être accessible par tous les modes de déplacements (véhicules particuliers, modes doux, transports collectifs) et pour tous les publics, notamment les personnes à mobilité réduite. Des aménagements sécurisés adaptés devront permettre une correspondance facile d'un mode de transport à un autre. Des

¹⁸ PEM : Pôle d'Echange Multimodal.

capacités de stationnement devront être réservées pour les usages liés spécifiquement au pôle multimodal (notamment taxis, stationnement de plusieurs jours liés aux trains grandes lignes ou à l'accès à l'aéroport).

La gare constituera un nœud majeur du réseau de mobilité douce de l'agglomération et, à ce titre, bénéficiera d'infrastructures spécifiques (vélostation, consignes sécurisées, arceaux,...).

Dans ce cadre, le PDU prévoit d'améliorer les liaisons douces pour les accès Nord et Sud du PEM, notamment par la création de voies vertes et d'itinéraires sécurisés, telle que la future liaison franco-suisse avec le nouveau quartier des Communaux d'Ambilly (projet MICA).

La mise en service prévisionnelle de la gare/pôle d'échange est envisagée en même temps que l'offre RER en 2017 (cf. Fiche « transport collectif », action 1.2).

▪ **La prolongement du tramway suisse de Moellesulaz sur Annemasse**

- Une liaison directe performante entre Annemasse Agglo et Genève

Le projet de prolongement de la ligne 12 de tramway des TPG de Moellesulaz sur Annemasse s'inscrit comme liaison complémentaire en site propre au projet ferroviaire CEVA et au BHNS Tango (cf. Fiche « transport collectif », action 1.4).

Le projet de tramway consistue une colonne vertébrale forte en transport collectif entre le réseau TAC, le réseau TPG et le réseau ferré. Il permet de relier Annemasse à Genève et de supprimer la rupture de charge actuelle à Moellesulaz.

Le prolongement du tramway permet de développer une offre compétitive à la voiture particulière avec une fréquence inférieure à 10 minutes en heure de pointe et des plages horaires étendues en journée et en soirée.

Le tramway est connecté avec le BHNS Tango et avec d'autres lignes TAC au niveau de la Place Deffaugt qui devient le 2^{ème} nœud d'intermodalité en transport urbain sur Annemasse Agglo. Sur cet espace, le BHNS Tango relie en quelques minutes la gare d'Annemasse et les arrêts du RER Franco-Genévois les plus proches. En complément, l'offre RER peut être accessible pour les habitants de l'agglomération au niveau de la gare de Chêne-Bourg, en Suisse.

Le projet de tramway dessert les principales centralités actuelles ou en devenir sur l'agglomération : la route de Genève (Ambilly, Gaillard), le secteur des Négociants, le parc Montessuit, l'hyper-centre d'Annemasse, le secteur du rond-point de l'Étoile, pour un terminus au niveau du Lycée des Glières/Avenue Lucie Aubrac, directement à proximité du quartier social du Perrier. En 2017¹⁹, il desservira une population de plus de 26 629 habitants (plus de 39 000 avec le BHNS Tango), 20 808 emplois et 5 194 scolaires. 20 équipements seront accessibles grâce au tramway, et 10 de plus si l'on ajoute le BHNS.

¹⁹ Estimations issues de l'appel à projet tram, sur la base 2007 pour la population, 2006 pour les emplois, 2008 pour les scolaires. La desserte s'entend dans un rayon de 500 m pour le tram et 400 m pour le BHNS.



Figure 49 : Itinéraire et arrêts desservis par le tramway

- La requalification des espaces publics traversés et un meilleur partage de la voirie pour les modes doux

Le projet de tramway représente un levier important en matière de renouvellement urbain en requalifiant les espaces autour de son axe, dont notamment la route de Genève, La Poste, la Place J. Deffaug, l'Etoile, le secteur de l'Avenue Lucie Aubrac et du Perrier.

- L'intermodalité

Le projet favorise également un meilleur partage de la voirie au profit des modes doux. Des rabattements en mobilité douce (pistes cyclables, cheminements piétons, stationnements vélos, accessibilité PMR) devront être créés autour du tracé du tramway pour favoriser l'intermodalité. Le tramway bénéficiera de nouvelles stations avec un système d'information dynamique en temps réel et des distributeurs automatiques de billet pour l'achat de titres de transport.

Des rabattements de l'automobile vers le tramway seront organisés par la réalisation d'un parc-relais au niveau du secteur du projet de l'Avenue Lucie Aubrac.

La mise en service du tramway est prévue pour la fin 2016.

- La mise en place d'une ligne BHNS²⁰ (Tango) desservant les principales centralités de l'agglomération

²⁰ BHNS ou Bus à Haut Niveau de Service : bus rapide cadencé qui circule sur voie réservée.

La ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), dénommée « Tango », est une ligne de bus avec des voies réservées (sites propres bus) et avec une priorité systématique aux carrefours par rapport à l'automobile notamment. Le BHNS représentera le premier TCSP²¹ à être mis en place sur Annemasse Agglo dès 2014 (cf. Fiche « transport collectif », action 1.3).

Le BHNS Tango relie les principales centralités d'Annemasse Agglo : le technosite Altéa à Juvigny, la ZAE du Mont-Blanc/Montréal, le centre-ville de Ville-la-Grand, la gare d'Annemasse, le projet Chablais Parc, le secteur Libération, le quartier du Perrier et le Lycée J.Monnet. Les principaux points d'intermodalité seront l'arrêt de la Place Deffaugt, avec une connexion avec le tramway, et l'arrêt à la gare d'Annemasse en correspondance avec l'offre ferroviaire et inter-urbaine.

Le BHNS Tango dispose d'une fréquence élevée inférieure à 10min en heure de pointe, et de plages horaires étendues. Le projet d'aménagement associé permettra d'effectuer un meilleur partage de la voirie au profit des modes alternatifs à la voiture particulières (voies réservées aux bus, bandes cyclables et surlargeurs pour les vélos, aménagement de trottoir et de quais accessibles aux PMR). Les aménagements préconisés sur le tracé du BHNS devront obligatoirement favoriser son insertion et lui donner la priorité par rapport à la circulation automobile lorsque l'espace est disponible.

Le BHNS Tango disposera également de bus d'une plus grande capacité avec un plus grand confort pour les usagers tout en étant accessible aux PMR. Le projet de BHNS permettra également d'aménager des stations de qualité avec une information visuelle et sonore en temps réel, grâce au système SAEIV²², qui entrera en service à l'ouverture de la ligne.

Afin que les usagers de l'automobile se rabattent facilement vers les transports collectifs à échéance de réalisation des grands projets, la ligne BHNS Tango sera également connectée aux parc-relais Jean Monnet et Altéa au niveau des Chasseurs.

La mise en service de Tango est prévue en plusieurs phases, en raison des contraintes des travaux des projets de tramway et CEVA/pôle d'échange multimodal :

- **Temps 1 :** mise en service progressive du matériel type BHNS au fur et à mesure du renouvellement du matériel
- **Temps 2 : 2014 :** mise en service de la plupart des aménagements bus (sites propres et priorités bus), à l'exception des aménagements en interface des projets PEM et tram
- **Temps 3 : 2016 et 2017 :** compléments d'aménagements et configuration définitive de Tango ; connexion tram et CEVA

Le PDU visera ainsi à favoriser la bonne insertion du BHNS par un plan de circulation adapté, la bonne complémentarité du réseau bus et des cars départementaux avec le BHNS.

²¹ Transport en commun en site propre

²² SAEIV : Système d'Aide l'Exploitation et à l'Information aux Voyageurs.

Schéma illustratif du réseau de transport à horizon 2018-2022

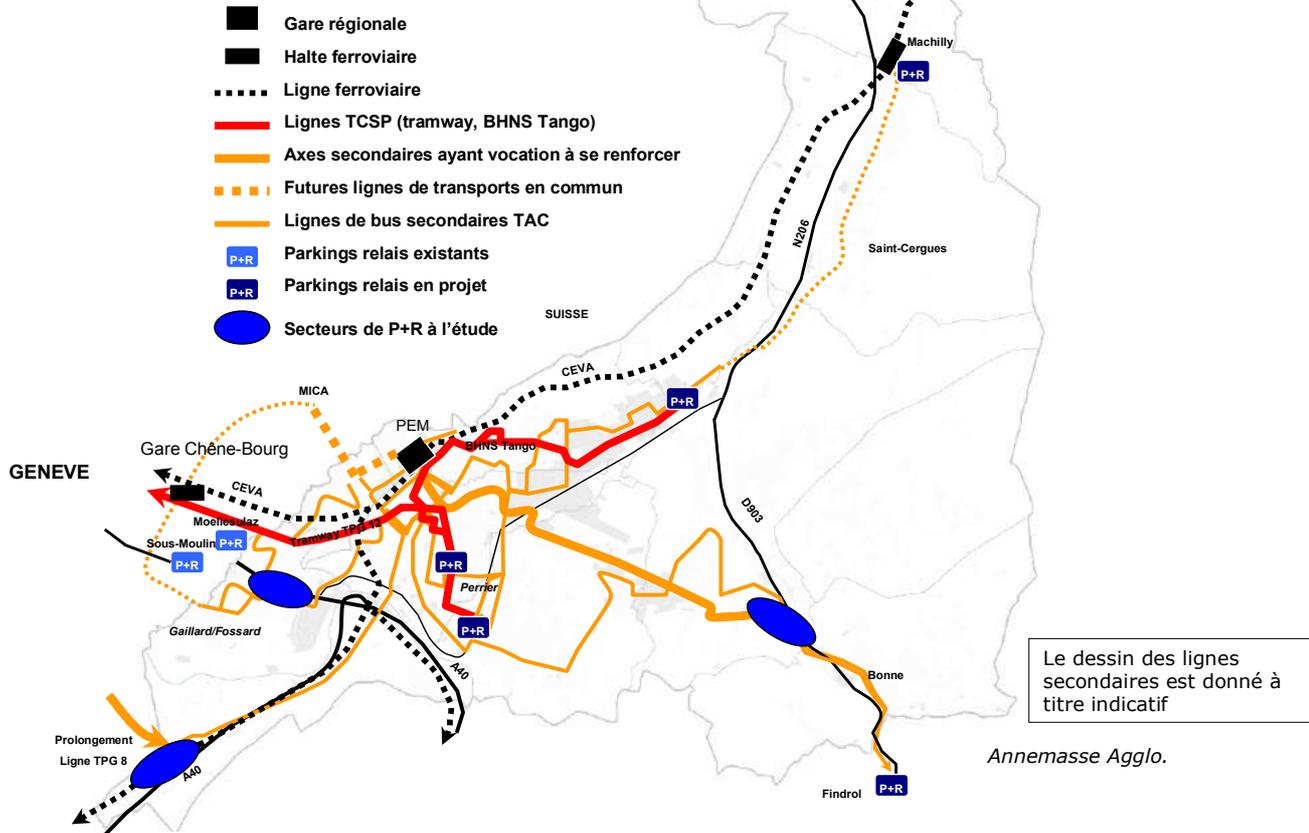


Figure 50 : Schéma de transport collectif du PDU

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

En complément de ces grands projets d'infrastructure, Annemasse Agglo est engagée dans le développement de son réseau de transport collectif TAC, qui doit devenir plus fréquent pour permettre de répondre efficacement à une large partie des besoins de mobilité du territoire, pour une vraie alternative aux transports individuels motorisés.

Le rythme de développement de ce réseau, considéré comme une priorité pour la structure, dépendra de l'évolution de ses capacités financières.

L'objectif global est d'assurer à l'échéance du CEVA une offre en transports collectifs capable d'offrir à 80% des habitants d'Annemasse Agglo une desserte de la gare d'Annemasse et du coeur d'agglomération en moins de 20 minutes.

- **Développer un réseau de transport collectif complémentaire aux grandes infrastructures en site propre, pour une desserte efficace du territoire.**

La structuration des différents projets de transport du réseau primaire (liaison ferroviaire CEVA, tramway, BHNS Tango) implique de repenser les lignes secondaires actuelles pour les organiser de manière complémentaire avec les grands projets. **Si l'objectif du réseau primaire est d'offrir un service de transport rapide et fréquent sur les axes correspondants à des besoins de mobilité très forts, le réseau secondaire doit assurer une desserte plus fine du territoire, et permettre un bon rabattement sur la gare et les TCSP.**

Pour atteindre cet objectif, le réseau secondaire s'appuiera sur le développement de lignes plus directes, toutes connectées à la gare d'Annemasse et au tramway. Il sera réorganisé en ce sens pour l'échéance du CEVA et du tramway.

- **Principes d'organisation du réseau secondaire :**

- Le réseau secondaire est organisé selon plusieurs types de lignes : certaines lignes (notamment lignes 3 et 6 actuelles) visent à assurer une desserte fine de la ville agglomérée, au plus près des quartiers et des besoins des habitants (notamment des captifs : public scolaire, personnes âgées ou sans voitures), afin de leur offrir les principales destinations (pôles d'emplois, équipements...) ou de les rabattre sur le réseau primaire. **Ces lignes, qui seront amenées à évoluer en fonction du développement de l'urbanisation, doivent être performées (amélioration progressive des fréquences, aménagements permettant de donner des priorités aux feux ou sites propres partiels).**
- Certaines lignes (notamment les lignes 4 et 5 actuelles) visent à assurer une desserte des pôles et villages périphériques à la ville agglomérée, dont la densité urbaine est moindre (et donc la demande en mobilité plus faible) pour des distances plus importantes. L'offre en transport collectif est plus coûteuse, et elle est donc logiquement dans son ensemble plus faible que celle de la ville agglomérée.
- Un service à la demande (Proxi'TAC) est développé sur les espaces à faible densité de population et qui peuvent difficilement être desservis par des lignes régulières, en complément de certains services scolaires spécifiques pour les

collégiens et lycéens. Ce service est complémentaire à l'offre de transport collectif urbain, et il est souvent apprécié par les publics captifs. A noter qu'Annemasse Agglo se réserve le droit de ne pas desservir (en proxiTAC ou desserte scolaire) certains secteurs à très faible densité.

- Enfin, un service spécifique de transport à la demande est proposé aux personnes handicapées (handiTAC) en complément des démarches de mise en accessibilité du réseau régulier.

On notera que la connexion en transport entre Gaillard Sud et la route de Genève est un axe important qui relève du réseau primaire. S'il n'est pas à ce jour desservi par une grande infrastructure, il cumule plusieurs lignes secondaires qui permettent d'assurer une desserte dense. Des sites propres partiels / aménagements aux carrefours doivent permettre d'améliorer la vitesse commerciale sur ce tronçon.

▪ **Développements envisagés pour le réseau secondaire :**

Le développement de lignes fortes à moyen / long terme :

Certaines lignes du réseau secondaire, correspondant à des « origines-destinations » conséquentes, sont amenées à se densifier progressivement pour devenir des lignes fortes du réseau : à moyen / long terme elles seront aménagées sous forme de « Transports en commun en site propre » (TCSP) et inscrites dans le réseau primaire.

Les lignes envisagées doivent desservir les axes suivants :

- L'axe Bonne-Findrol. (cf ci-dessous).
- L'axe Gaillard Sud – (et éventuellement Chatelaine / Bois d'arve en fonction du potentiel développé),
- L'axe transfrontalier Gare – MICA, envisagé côté genevois à ce jour comme un trolleybus.

Dans la cadre du réaménagement du réseau, une bonne qualité de desserte est un objectif à atteindre dans le secteur des rues des Tournelles/de l'Espérance à Ville-la-Grand.

L'extension du réseau en direction de l'Hôpital de Findrol par la ligne 5

Dans le cadre du déménagement de l'Hôpital intercommunal d'Ambilly vers le site de Findrol, les élus des différentes collectivités (Conseil général de Haute-Savoie, Annemasse Agglo, Bonneville, Pays Rochois) ont voulu garantir une desserte du nouvel Hôpital par une ligne de transport en commun. La ligne 5 TAC relie ainsi la gare d'Annemasse, Bonne et l'Hôpital intercommunal de Findrol depuis Février 2012. Cette action participe à garantir une ligne en transport en commun pour les employés de l'hôpital, les visiteurs et les patients, mais doit également servir de support à une interconnexion efficace entre les lignes TAC, le réseau de transport urbain développé par les intercommunalités voisines et le réseau interurbain.

Pour permettre une desserte efficace en direction de ces secteurs, cette ligne doit s'améliorer, tant en fréquence qu'en vitesse, notamment par la mise en place à moyen terme de sites propres, pour devenir une infrastructure de type BHNS (Bus à Haut Niveau de Service).

Le développement d'une ligne régulière vers Saint Cergues – Machilly.

Le PDU envisage d'assurer le développement des lignes en direction des secteurs moins desservis actuellement. Le développement d'une nouvelle ligne régulière de desserte des communes de Saint-Cergues – Machilly est un objectif à moyen terme. Cette ligne qui sera nécessairement modeste dans son développement devra être complémentaire d'une offre ferroviaire de qualité pour rabattre sur Annemasse et Genève.

Le développement des lignes frontalières

Dès avril 2013, dans le cadre d'un partenariat entre les TPG, la Région Rhône-Alpes, SNCF et Annemasse-Agglo, le canton de Genève envisage une desserte bus nouvelle, le « Ligne 61 » en substitution des lignes ferroviaires supprimées par les travaux CEVA. Cette nouvelle ligne qui connectera les gares d'Annemasse, de Chêne-Bourg et de Cornavin bénéficie d'une forte fréquence (15' la semaine, 30' les samedis et dimanches) et constitue une plus-value très forte pour l'efficacité du réseau transfrontalier, en attendant le tramway et le RER Franco-Genevois.

A plus long terme, une nouvelle ligne de bus TAC transfrontalière pourra être créée afin de relier, depuis le secteur de Gaillard-Fossard, la gare de Chêne-Bourg (en correspondance avec le tramway), en passant par le nouveau quartier MICA en Suisse et arriver à la gare d'Annemasse.

Le prolongement d'une ligne TPG sur le périmètre de transport urbain d'Annemasse Agglo au niveau du Pas de l'Echelle, connectée à un futur parc-relais, pourra être également envisagé. Dans ce cadre, des aménagements de voirie seront nécessaires pour l'insertion des bus.

Un travail avec le canton de Genève sera mené concernant les faisabilités financière et technique des prolongements éventuels de lignes TPG sur France (Machilly, Ambilly, Pas de l'Echelle)

Des études seront menées pour organiser ces développements afin de définir la faisabilité technique et financière, déterminer l'offre et la demande et préciser les horizons de mise en service.

Elles pourront s'inscrire dans la mise en place de la nouvelle DSP, prévue pour 2015-2016, qui pourra amener des propositions nouvelles sur le réseau.

La fin de la DSP du Conseil Général, en 2014 est également une opportunité d'évolution du réseau : sur l'ancienne Communauté de Communes des Voirons, le réseau de desserte scolaire s'appuie essentiellement sur des anciennes lignes interurbaines du Conseil Général, dont les contrats ont été transférés lors de la création de l'agglomération. La mise en place d'une nouvelle DSP par le Conseil Général, prévue pour 2014, va permettre une modification de l'organisation des lignes scolaires et régulières, tant sur l'axe Juvigny / Saint Cergues / Machilly, que sur l'axe Cranves-Sales / Bonne / Lucinges, afin de leur permettre d'être mieux intégrées dans le réseau TAC.

L'interconnexion avec les autres réseaux de transports collectifs :

On notera que ces différents développements permettent d'assurer une interconnexion forte entre les différents réseaux, élément essentiel pour l'efficacité du réseau futur :

- réseaux urbains voisins :
 - réseau genevois : tramway, ligne MICA, lignes transfrontalières,
 - réseau du SM4CC par ligne 5 à Bonne,
 - sachant que la gare de Machilly ou le pôle du Pas de l'échelle peuvent être des points d'interconnexion avec le développement de nouveaux réseaux urbains potentiels sur les communautés voisines.
- réseau ferroviaire (Pôle d'Echange Multimodal qui est le cœur du réseau urbain, gare de Machilly, desservie à moyen terme)

- réseau interurbain (Pôle d'Échange Multimodal qui est le cœur du réseau urbain, autres connexions à travailler avec le Conseil Général).

3. Améliorer l'information et les services aux voyageurs

- **Système billettique et système d'aide à l'exploitation et d'information voyageurs**

La mise en place d'un système billettique nouveau (format « sans contact » à minima pour les abonnements) est prévu dans le cadre du développement des projets tramway et Tango, de même que la mise en place de distributeurs automatiques de titres dans les stations les plus importantes du réseau.

En parallèle, le développement d'un système d'information voyageurs (en station, dans le matériel roulant) est également prévu sur ces lignes, ainsi qu'un système d'aide à l'exploitation qui devra permettre d'assurer la régulation de ces lignes, en cohérence avec le réseau TPG (notamment régulation des bus vis à vis du tramway).

Enfin, les réflexions préalables à la mise en place du pôle d'échanges de la gare d'Annemasse ont conduit à la volonté, affichée par Annemasse Agglo, de regrouper d'ici 2017 ses services d'information touristique et d'information transport, pour permettre de mutualiser les moyens au service d'un vrai renseignement multimodal, plus professionnel, et plus confortable pour les voyageurs (organisation des lieux, horaires élargis). Cette réflexion vise à s'appuyer sur l'Office de Tourisme, pour développer ce service, en intégrant dans une même structure, la boutique TAC et la vélostation. Des réflexions sont en cours pour intégrer également les services de la gare routière, voire ceux du TER.

- **Evolution du système UNIRESO**

Le réseau de transports publics du « Grand Genève » va connaître dans les futures années des évolutions notables : mise en place du RER Franco-Genevois, qui va révolutionner l'offre, extension progressive de tramways sur France, création de nouveaux PTU (Syndicat mixte des 4CC...). Ces évolutions vont nécessairement amener à réorganiser les articulations entre les systèmes de transport, et leurs impacts financiers sur les recettes. Dans ce cadre, le GLCT et UNIRESO ont mis en place un groupe de travail destiné à étudier les possibles réorganisations des tarifs et du périmètre de la communauté tarifaire UNIRESO, notamment liées à la mise en place de CEVA.

4. Créer les structures de gouvernance et de financement des transports avec les territoires voisins

Les autorités organisatrices de transports d'Annemasse Agglo et du Conseil général de la Haute-Savoie ainsi que les EPCI voisins se sont engagés politiquement dans une réflexion commune de création d'un syndicat mixte de transport commun.

Cette initiative est issue des échanges pour assurer la desserte de l'Hôpital de Findrol en dehors du PTU d'Annemasse Agglo mais aussi avec la volonté politique de plusieurs EPCI de créer leurs réseaux de transport en commun. La réalisation d'un syndicat mixte a pour objectif de coordonner et de financer la desserte de l'Hôpital mais aussi les futures offres possibles de transport entre les PTU. Il participe à la coopération de plusieurs territoires

pour un renforcement de l'offre de transport sur un bassin de vie périphérique encore peu desservi.

Actuellement, la question du syndicat mixte est au stade de réflexion, le PDU d'Annemasse Agglo propose d'étudier avec les différents maîtres d'ouvrage l'évolution des périmètres de transports ainsi que les modalités d'organisation et de financement des lignes (cf. Fiche action « transport collectif », action 4.1).

Les réflexions menées dans le cadre du PACA Chablais ont montré l'intérêt pour les secteurs du Chablais non encore desservis par des réseaux de transport urbain de développer une offre.

Différentes études ont mis en exergue la nécessité de développer l'offre de transport. La volonté politique va également dans ce sens. Des collectivités voisines d'Annemasse Agglo ont d'ailleurs créé ou réfléchissent à la création de PTU (Bas Chablais, ...). Un travail partenarial semble en outre indispensable à une échelle large, qu'il est envisagé de concrétiser à moyen terme à travers la création d'un Syndicat mixte de transport. Déjà, une démarche commune est en cours entre EPCI locaux et avec le Conseil général de Haute-Savoie afin d'organiser la desserte du nouvel hôpital du CHAL, à Findrol.

5. Favoriser le rabattement vers les transports collectifs par la mise en place de parc-relais

A l'échelle du Grand Genève sur le corridor d'Annemasse, plusieurs centaines de places P+R sont en fonctionnement et permettent le rabattement des automobilistes pendulaires sur les transports en commun. Ces parkings sont situés principalement sur le Canton de Genève et secondairement en amont de l'agglomération d'Annemasse (Findrol, Bonneville). Ces capacités sont actuellement insuffisantes pour répondre complètement aux besoins, les principaux parkings existants étant souvent saturés (exemple : Moillesulaz, sous-Moulin), ce qui crée des effets de report sur les parkings publics environnants près des arrêts de TC (par exemple à Gaillard ou à Etrembières). C'est pourquoi des réflexions à l'échelle transfrontalière ont été menées pour développer l'offre de P+R en lien notamment avec la mise en place du RER FVG, des lignes transfrontalières du GLCT et des transports en commun en site propre (trams, BHNS). Des réflexions et études menées à l'échelle du Grand Genève ont permis de localiser et de programmer plusieurs parkings relais (dont plusieurs sur France) à vocation de rabattement prioritairement pour la destination du Canton de Genève et de l'agglomération d'Annemasse (cf carte ci-après). L'objectif de ces P+R est de permettre l'accès aux réseaux de TC performant pour les personnes n'ayant pas directement accès aux lignes, notamment dans le cas des déplacements de moyenne et de longue distance. Ces parcs-relais permettront de limiter le stationnement « ventouse » autour des TCSP, des commerces et des secteurs résidentiels, mais aussi de réduire la circulation dans les centres urbains. Le PDU a identifié la possibilité de réalisation de 4 parcs-relais aux portes de l'agglomération qui sont les suivants (cf. Fiche action « transport collectif », action 5.1) :

- **Parc-relais TCSP aux terminus du BHNS Tango :**

- Parc-relais Chasseurs
- Parc-relais J. Monnet

- **Parc-relais TCSP au terminus du tramway :**

- Parc-relais Avenue Lucie Aubrac

▪ Parc-relais ferroviaire :

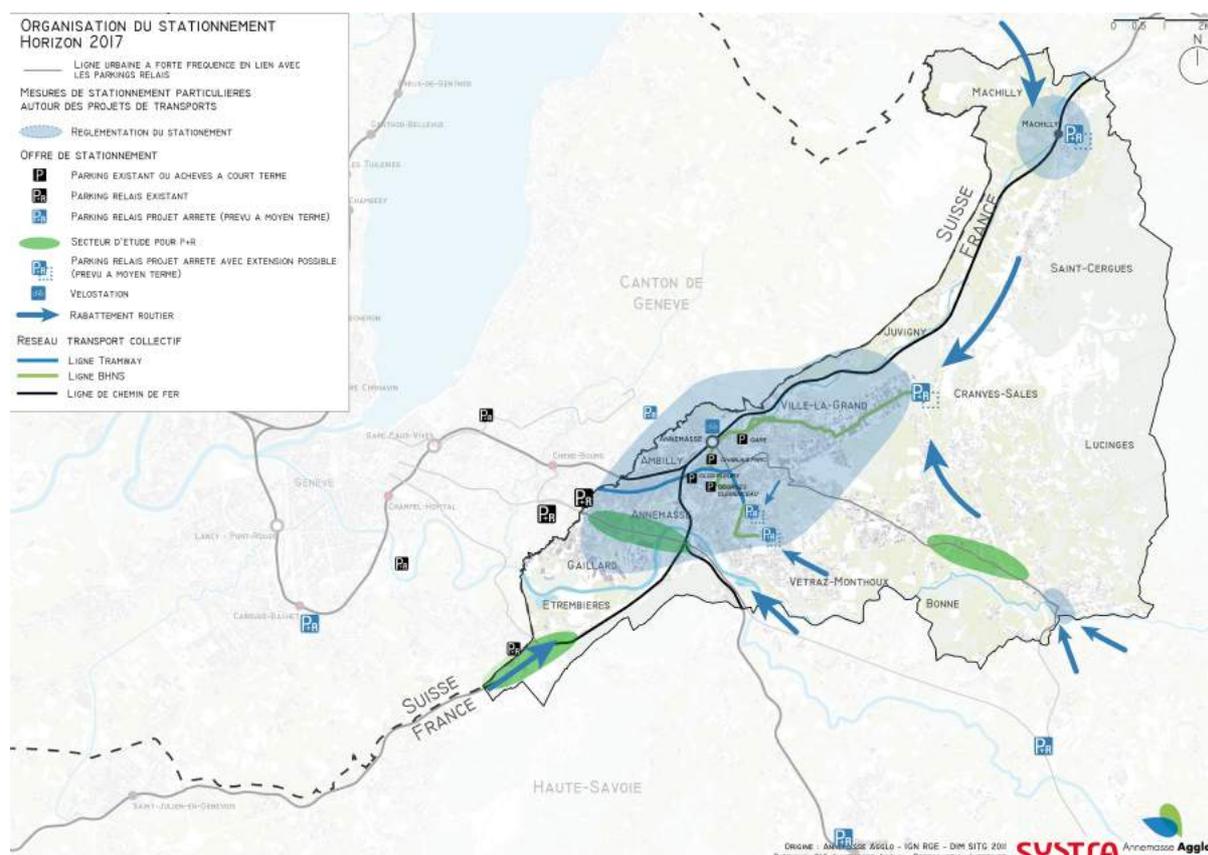
- Parc-relais sur la gare de Machilly

D'autres P+R sont en projet sur notre territoire, et seront étudiés dans les prochaines années, tant sur leur localisation fine, sur leur desserte en transport public que sur leurs conditions d'implantation (coût, échéances, fonctionnements). Les secteurs approximatifs d'installation sont précisés sur la carte :

- Secteur de Bonne / La Bergue (en lien avec une ligne 5 plus efficace),
- Secteur de l'autoroute A 411 (en lien avec les TPG, dans le cadre d'un projet de couverture de l'autoroute piloté par la commune de Gaillard),
- Secteur du Pas de l'Echelle (en lien avec les TPG).

Enfin, d'autres P+R extérieurs au territoire sont en projet et pourront également assurer un rabattement sur Annemasse Agglo : P+R de Findrol / Fillinges, P+R ferroviaire de Reignier ou de Bons (et autres P+R sur les lignes CEVA en amont : Vallée de l'Arve et Chablais).

Au final, c'est plus de 1 000 places de P+R qui devraient à l'échéance du PDU assurer une desserte en transports publics de l'agglomération annemassienne.



Ces parcs-relais feront l'objet d'une réflexion sur le type de gestion et sur la tarification à mettre en place. La tarification combinée (titre de transport avec une place de stationnement, des abonnements) ainsi que les services offerts seront également étudiés afin de rendre efficace leur utilisation. Ceux-ci devront être aménagés comme de véritables espaces multimodaux (parking automobiles, stationnements vélos abrités et sécurisés, informations,...).

Le PDU préconise également que la réalisation des parcs-relais intègre une qualité d'insertion paysagère respectueuse de leur environnement immédiat. Les capacités de stationnement seront évolutives dans le temps et définies dans les études de faisabilité.

6. Renforcer la cohérence entre urbanisme et transport

La réalisation des grands projets de transport amène à renforcer également la cohérence entre la nouvelle offre de transport en commun en site propre et l'urbanisation autour de ces lignes (cf. Fiche action « transport collectif », action 6.1). Le PDU prévoit la mise en place d'études visant à rendre plus cohérent le développement urbain autour des grands projets de transport, dans une logique d'axe, à l'image de la démarche expérimentée à Grenoble ou à Toulouse entre l'agglomération et les communes desservies par le tramway. La cohérence entre le développement urbain et les transports en commun est un levier important pour rendre plus efficace l'utilisation des modes alternatifs à la voiture particulière et éviter l'étalement urbain en périphérie.

Une démarche actuellement engagée par Annemasse Agglo avec les communes d'Annemasse, d'Ambilly et de Gaillard, appelée, « Guide urbain » vise à constituer un outil de coordination des projets et des politiques urbaines envisagés en interface avec le projet de tramway. Ils viseront également à mieux articuler les objectifs des politiques d'aménagement (SCOT), d'habitat (PLH), de déplacements (PDU) et des démarches FISAC²³ autour des espaces traversés par les TCSP.

Ce travail sera également à coordonner avec les démarches menées au niveau du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois.

Des mesures seront contractualisées entre Annemasse Agglo et les communes par le biais du « Guide urbain » puis intégrées dans les Plans Locaux d'Urbanisme pour identifier les secteurs d'urbanisation à valoriser ou à densifier en matière de logements mais aussi pour garantir la mixité des fonctions (commerces, bureaux, stationnements,...) le long des infrastructures de transport.

Objectifs :

Grâce à la mise en place du RER Franco-Genevois, du BHNS Tango, du tram et au renforcement des lignes TAC, les objectifs en matière de transports en commun seront de :

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

²³ Fonds d'intervention pour les services, l'artisanat et le commerce

III. Les fiches actions du PDU pour les transports collectifs

1.1 : PROJET DE LIAISON FERROVIAIRE CEVA (CORNAVIN- EAUX-VIVES-ANNEMASSE)	
<p>Mettre en place une alternative forte en transport en commun au niveau transfrontalier et à l'échelle locale</p> <p>1- Structurer un réseau performant de transport collectif en site propre</p> <p>Type d'action : Infrastructure ferroviaire</p> <p>Périmètre : L'espace franco-valdo-genevois</p>	
<p>Objectifs :</p> <p>Le projet de liaison ferroviaire CEVA constitue l'ossature du réseau de transport collectif régional, départemental et local en permettant notamment de :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Connecter les réseaux ferrés français et suisse en réalisant notamment la jonction entre la gare d'Annemasse et la gare de Cornavin ▪ Assurer une liaison ferroviaire de type RER avec une offre cadencée (6 trains par heures entre Annemasse et Genève) améliorant les temps de parcours (20 min de la gare d'Annemasse à celle de Cornavin) ▪ Assurer des liaisons ferroviaires fréquentes et directes avec Genève dans toutes les directions de l'étoile ferroviaire d'Annemasse (Thonon, vallée de l'Arve, Annecy, Bellegarde et Lyon) et les grandes lignes suisses (Lausanne...) ▪ Réaménager la gare d'Annemasse pour supporter ces nouvelles ambitions (voir action 1.2) avec maintien du fret ferroviaire ▪ Ce projet permet d'envisager des développements ferroviaires conséquents (amélioration de la vitesse et des cadences) et la création de nouvelles gares à long terme (par exemple celle du Brouaz, connectée à un P+R) 	<p>Maîtrise d'ouvrage :</p> <p>RFF, CFF, Canton de Genève.</p> <p>Partenaires :</p> <p>Confédération helvétique pour la partie suisse Europe, Etat, SNCF, Région Rhône-Alpes, Conseil général 74, communes de Gaillard, Ambilly, Annemasse, autres EPCI concernés pour la partie française.</p> <p>Pilotage / gouvernance :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ COPIL franco-suisse ▪ COPIL CEVA France ▪ Comités techniques
	<p>Echéances prévisionnelles :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Début des travaux en Suisse : 2011 - Début des travaux en France : 2014 - Mise en service prévisionnelle : fin 2017 <p>Etat d'avancement :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Etude d'avant-projet et enquête publique
	<p>Aspects financiers :</p> <p>Coût prévisionnel opération HT : 234 M€ (coût officiel actualisé à échéance des travaux)</p>

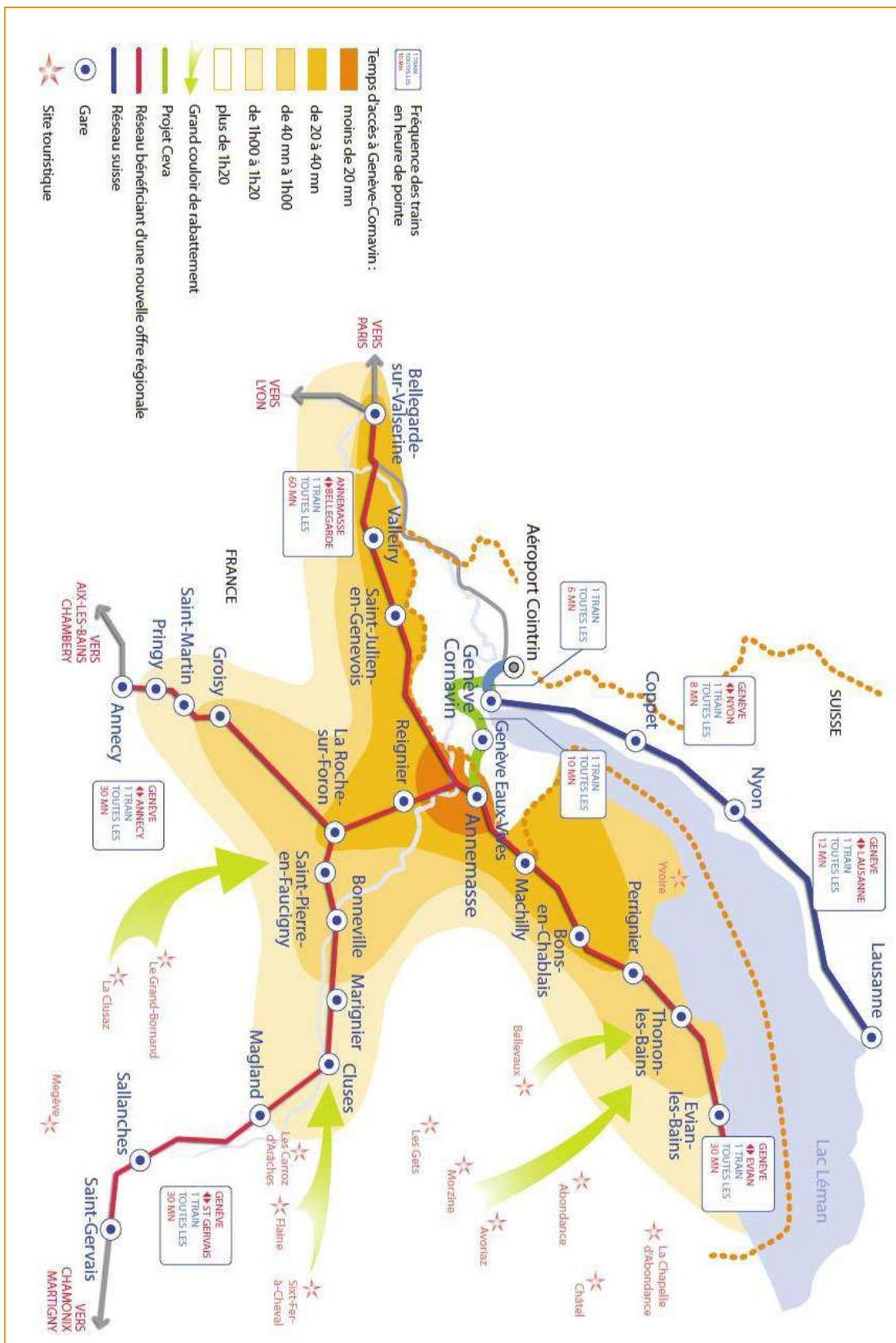


Figure 52 : Projet de réseau ferré transfrontalier

1.2 : REALISATION D'UN NOUVEAU POLE D'ECHANGE MULTIMODAL A LA GARE D'ANNEMASSE

Mettre en place une alternative forte en transport en commun au niveau transfrontalier et à l'échelle locale

1- Structurer un réseau performant de transport collectif en site propre



Type d'action : Aménagement de gare

Périmètre : Secteur de la gare d'Annemasse

Objectifs :

Le projet de nouveau pôle d'échange s'articule avec le projet de liaison ferroviaire CEVA. Le PEM d'Annemasse devient la 2^e gare de la région franco-valdo-genevoise.

- Principal nœud d'intermodalité d'Annemasse Agglo : trains TER / Grandes Lignes, BHNS Tango, bus TAC, Cars interurbains, taxis, vélostation, parkings...
- Accessibilité PMR, modes doux, services et informations voyageurs,
- Site du projet urbain Etoile Annemasse Genève (mixité des fonctions avec du logement, activités tertiaires et commerciales, salle de conférence, commerces, etc.)

Maîtrise d'ouvrage partagée :

RFF, SNCF, Région Rhône Alpes, Conseil général de la Haute-Savoie, Annemasse Agglo, Ville d'Annemasse, Ambilly, Ville-la-Grand.

Autres partenaires financeurs :

Europe, Etat français, Confédération helvétique, Canton de Genève.

Pilotage / gouvernance :

- Comité stratégique PEM
- Comités techniques

Echéances prévisionnelles :

- Début des travaux : 2014
- Mise en service prévisionnelle : 2017

Aspects financiers :

35 M€

1.3 : MISE EN PLACE DU BHNS TANGO SUR L'AGGLOMERATION

Mettre en place une alternative forte en transport en commun au niveau transfrontalier et à l'échelle locale

1- Structurer un réseau performant de transport collectif en site propre



Type d'action : Infrastructure de transport en commun en site propre

Périmètre : Annemasse Agglo

Objectifs :

Le projet de mise en service de la ligne de bus en site propre « Tango » permet de :

- Mettre en place une alternative forte avec un transport présentant de nombreux sites propres, une forte fréquence, une vitesse commerciale élevée (près de 20 km/h) et stable, et une forte amplitude horaire.
- Créer des complémentarités et connexion avec le RER Franco-Genevois, la gare d'Annemasse, le tramway
- Relier les principales centralités d'Annemasse Agglo et les grands pôles d'emplois, et offrir un lien direct à la gare et au tramway depuis les P+R,
- Accessibilité : Améliorer l'accessibilité PMR, et le rabattement modes doux,
- Visibilité : Station et matériel roulant design et lisibilité de l'insertion dans l'espace urbain du BHNS.
- Services aux usagers : informations voyageurs dynamiques (SAEIV) et distributeurs automatiques de billet

Maîtrise d'ouvrage :

Annemasse Agglo, Communes.

Exploitant : TAC.

Partenaires :

Etat français, Confédération helvétique, Canton de Genève, Conseil général 74 (les contributions du département feront l'objet de conventions spécifiques)

Pilotage / gouvernance :

- Comité stratégique BHNS Tango

Echéances prévisionnelles :

- Etudes : 2011-2013
- Début des travaux : 2013
- Mise en service prévisionnelle : 2014

Aspects financiers :

Coût opération estimé à 21,3 M€ HT, valeur 2012

1.4 : PROLONGEMENT DE LA LIGNE DE TRAMWAY SUISSE VERS ANNEMASSE

Mettre en place une alternative forte en transport en commun au niveau transfrontalier et à l'échelle locale

1- Structurer un réseau performant de transport collectif en site propre

Type d'action : Infrastructure de transport en commun en site propre

Périmètre : Canton de Genève et Annemasse Agglo

Objectifs :

Le projet de prolongement de la ligne de tramway 12 (TPG) de Moellesulaz au Perrier via la route de Genève permet de :

- Rompre avec la rupture de charge à la frontière et de mieux relier Annemasse Agglo et le canton de Genève de centre à centre
- Réaménager la plateforme de Moellesullaz
- Mettre en place une alternative forte avec un transport en site propre intégral et avec une fréquence importante
- Attractivité : requalifier les espaces urbains traversés, améliorer l'attractivité économique
- Accessibilité : Améliorer l'accessibilité PMR et le rabattement modes doux
- Services aux usagers : station de qualité et informations aux voyageurs dynamiques

Pilotage/gouvernance :

- Comité stratégique tramway
- Comité de pilotage tramway transfrontalier



Maîtrise d'ouvrage :

AOTU : Annemasse Agglo (ainsi que les communes)
Etat de Genève pour le réaménagement de Moellesulaz.

Autres maîtres d'ouvrage :

Gaillard, Ambilly, Annemasse, communes suisses.

Partenaires :

Europe, Etat français, Confédération helvétique, Conseil général 74 (les contributions du département feront l'objet de conventions spécifiques), Canton de Genève

Echéances prévisionnelles :

- Etudes : 2011-2013
- Début des travaux : fin 2013
- Mise en service prévisionnelle : fin 2016

Aspects financiers :

Coût opération estimé à 92,92 M€ HT, valeur actualisée (hors réaménagement de Moellesulaz, secteur genevois)

Le projet ne se justifie qu'au regard des besoins transfrontaliers, à la hauteur d'une agglomération de près de 1 million d'habitant. La bonne fin du projet est subordonnée à l'obtention de co-financements suisses. Annemasse Agglo ne pourra en effet s'engager seul dans sa mise en œuvre.

2.1 : REORGANISATION ET AMELIORATION DU RESEAU SECONDAIRE TAC POUR ACCOMPAGNER LE DEVELOPPEMENT DES GRANDES INFRASTRUCTURES

Mettre en place une alternative forte en transport en commun au niveau transfrontalier et à l'échelle locale

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

Type d'action : réorganisation du réseau TAC pour améliorer la performance des lignes secondaires suite à la mise en place des grands projets de transport

Périmètre : Périmètre de Transport Urbain et périphérie

Objectifs :

- Faire progresser globalement la qualité de l'offre du réseau avec la mise en place du RER Franco-Genevois, du tramway et du Tango, par la réorganisation du réseau secondaire autour de ces grandes infrastructures : lignes plus directes, polarisées sur le PEM, capable d'assurer de nombreux rabattements sur les grandes infrastructures
- Faire monter en puissance progressivement la qualité du réseau secondaire pour une offre plus attractive (plus de vitesse grâce à des aménagements de feux, de sites propres partiels, plus de fréquence,...) en fonction des moyens de l'AOT,
- Maintenir au réseau secondaire son rôle de desserte fine des principaux quartiers, équipements publics et établissements scolaires du territoire afin de répondre aux besoins des publics captifs (tant pour les lignes secondaires que pour les services scolaires ou proxiTAC).

Le réseau de transport collectif à horizon tramway



Maîtrise d'ouvrage :

Annemasse Agglo

Partenaires : Communes

Exploitant : TAC

Echéances prévisionnelles :

Temps 1 : Echéance BHNS (2014) : 1^{ère} organisation du réseau TAC

Temps 2 : Echéance CEVA et tramway (2017) : 2^{ème} organisation du réseau TAC

La réorganisation des lignes scolaires consécutives à la fin de la DSP du Conseil Général (2014) et la nouvelle DSP d'Annemasse Agglo sont également des échéances permettant de réorganiser le réseau.

Moyens de mise en œuvre :

- Délégation de service public
- Aménagements partiels (carrefours prioritaires, sites partiels)

et CEVA (à ce jour : 2017) est présenté à titre illustratif (fig.50). Des études pourront le faire évoluer, tant sur son articulation que sur la rapidité de son évolution.

Aspects financiers :

Le développement du réseau a été dimensionné de façon prévisionnelle dans le cadre du PPI d'Annemasse Agglo. Son évolution dépendra cependant de l'évolution de la capacité financière de l'AOT.

2.2 : ETENDRE LA DESSERTE DU RESEAU TAC EN DIRECTION DES TERRITOIRES PERIPHERIQUES ET DEVELOPPER DES LIGNES FORTES

Mettre en place une alternative forte en transport en commun au niveau transfrontalier et à l'échelle locale

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



Type d'action : Desserte en ligne de bus

Périmètre : Périmètre de transport urbain et territoires voisins

Objectifs :

- Améliorer et étendre la desserte en bus pour les secteurs peu desservis sur le PTU d'Annemasse Agglo et faciliter l'accès avec le RER Franco-Genevois, le tram et le BHNS (notamment à moyen terme secteur de Saint-Cergues / Machilly)
- Assurer une desserte efficace en direction des territoires voisins, pour permettre une reconnexion forte des nouveaux réseaux urbains en développement (secteur de Bonne / Findrol, et potentiellement gare de Machilly ou secteur du Pas de l'échelle), en lien avec le ferroviaire et l'interurbain.
- Développer des liaisons frontalières efficaces (Ligne 61 à court terme, développements de lignes en complément du tram et du RER Franco-Genevois à plus long terme : « boucle transfrontalière » Gaillard Fossard – Chêne Bourg – MICA – Gare d'Annemasse, prolongement de la ligne 8 au Pas de l'Echelle),
- Prévoir le développement, à moyen / long termes, de lignes plus fortes (rapides, directes, fréquentes) ayant vocation à devenir des lignes du réseau primaire bénéficiant d'infrastructures de type « Transport en commun en site

Maîtrise d'ouvrage :

Annemasse Agglo,
Canton de Genève pour les lignes frontalières,
Conseil général 74 (interurbain)
AOTU (SM4CC, CCG)

Partenaires : Communes

Exploitants : TAC, TPG, CG74

Préconisations :

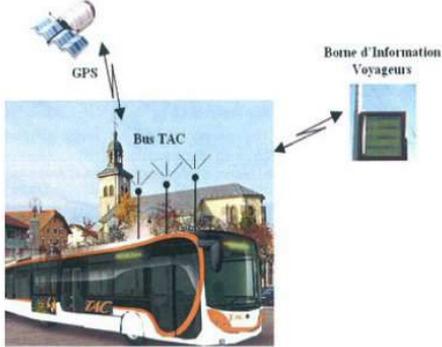
- Prendre des mesures de précaution dans les PLU pour permettre la création d'aménagement donnant la priorité aux bus, et ainsi permettre une réduction des temps de parcours
- Etudier des tracés privilégiant la vitesse et le potentiel de clientèle

<p>propre » :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Vers Bonne / Findrol ○ Vers Gaillard Sud, voire Chatelaine / les îles si le potentiel le justifie ○ Vers MICA 	
<p>Moyens de mise en œuvre :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Délégation de service public ▪ Développement de sites propres et à terme d'infrastructures de type « TCSP » 	<p>Aspects financiers :</p> <p>Le développement du réseau a été dimensionné de façon prévisionnelle dans le cadre du PPI d'Annemasse Agglo. Son évolution dépendra cependant de l'évolution de la capacité financière de l'AOT.</p>

3.1 : ADAPTER LA TARIFICATION ET AMELIORER L'INTERMODALITE

<p>Mettre en place une alternative forte en transport en commun au niveau transfrontalier et à l'échelle locale</p>	
<p>3- Améliorer l'information et les services aux voyageurs</p>	
<p>Type d'action : Outils et services aux voyageurs</p>	<p>Maîtrise-d'ouvrage : Adhérents UNIRESO (AOT françaises et suisses), éventuellement le Conseil général 74</p>
<p>Périmètre : UNIRESO et Annemasse Agglo</p>	<p>Partenaires exploitants : TAC, TPG, SNCF, CFF.</p>
<p>Objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Améliorer l'offre des services billettiques (titres de transport) et intégrer l'évolution de la tarification avec les projets de transport (BHNS, RER Franco-Genevois, tramway) ▪ Favoriser l'intermodalité et promouvoir des services billettiques entre les différents opérateurs : adapter le système UNIRESO à la mise en place du RER Franco-Genevois (évolution du zonage) et des nouvelles AOT. ▪ Développer un système billettique sans contact pour les abonnements et mettre en place des distributeurs automatiques de billet (DAB) 	<p>Observations :</p> <p>La problématique de l'articulation des normes régionales « OÙRA » et des normes fédérales suisses qu'Annemasse Agglo devra respecter est aujourd'hui un point bloquant pour le développement du système billettique.</p>
<p>Moyens de mise en œuvre :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Groupe de travail UNIRESO ▪ Maîtrise d'œuvre des projets Tramway / Tango et AMO spécifique sur billettique 	<p>Echéancier indicatif :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Echéance BHNS TANGO : 2014. Mise en place de distributeurs automatiques de titres si possible techniquement (sinon report à 2016) - Echéance CEVA et tramway : 2017 : passage en billettique sans contact du réseau. Mise en place nouveau système UNIRESO. <p>Aspects financiers :</p> <p>1,3 à 2,5 M€ pour le système billettique « sans contact » (partiellement pris en charge par les projets tramway et Tango)</p>

3.2 : MISE EN PLACE DE SERVICES D'INFORMATION DYNAMIQUES

<p>Mettre en place une alternative forte en transport en commun au niveau transfrontalier et à l'échelle locale</p>	
<p>3- Améliorer l'information et les services aux voyageurs</p>	
<p>Type d'action : Outils de régulation et de services aux voyageurs</p>	<p>Maîtrise-d'ouvrage : Annemasse Agglo et Canton de Genève</p>
<p>Périmètre : Annemasse Agglo</p>	<p>Partenaires exploitants :</p>
<p>Objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Améliorer l'information aux voyageurs et permettre une exploitation plus efficace des lignes (notamment régulation, lignes de tramway...) ▪ Mise en place du système d'aide à l'exploitation et à l'information aux voyageurs (SAEIV) de niveau 3 sur le réseau TAC ▪ Assurer une information sonore et visuelle aux usagers en temps réel aux différentes stations (tramway et BHNS Tango) (y compris à destination du public PMR) 	<p>TAC, TPG.</p>
<p>Moyens de mise en œuvre :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Maîtrise d'œuvre des projets Tramway et Tango, et AMO complémentaire. 	<p>Echéancier indicatif :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Echéance BHNS TANGO : 2014 : développement possible du système SAEIV (si techniquement possible) - Echéance CEVA et tramway : 2017 : extension du réseau et coordination forte avec Genève pour assurer la régulation autour du tramway. <p>Aspects financiers :</p> <p style="text-align: center;">Coût estimatif 2012 : 850k€/an, dont une part prise en charge par le projet Tango</p>

4.1 : ETUDIER LA MISE EN PLACE DE STRUCTURES DE GOUVERNANCE DES TRANSPORTS

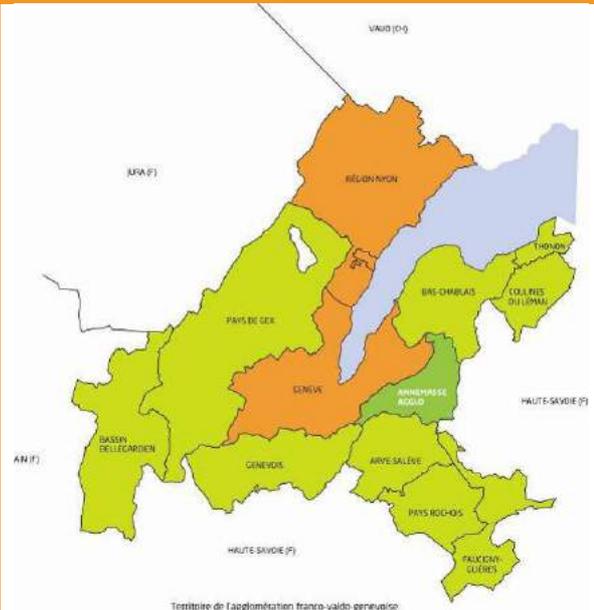
Mettre en place une alternative forte en transport en commun au niveau transfrontalier et à l'échelle locale

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

Type d'action : Gouvernance et gestion des lignes entre PTU et avec le Conseil général

Objectifs :

- Améliorer la connexion entre les réseaux urbains et inter-urbains ; renforcer la coopération entre les réseaux, la coordination des lignes, à deux niveaux : à une échelle locale, pour améliorer la connexion des réseaux entre Annemasse Agglo et ses voisins, à une échelle transfrontalière, pour répondre aux besoins de développement de transports du « Grand Genève ».
- Renforcer l'intermodalité
- Améliorer l'information aux voyageurs et la lisibilité du réseau
- Coordonner la tarification, en lien avec UNIRESO
- Augmenter ou optimiser les ressources pour développer de nouvelles lignes de transport
- Gérer et organiser le développement des lignes de transports



Maîtrise d'ouvrage :

Annemasse Agglo , ARC, Canton de Genève, AOT voisines (CCG, SM4CC), GLCT transport

Exploitants :

TAC, SNCF, CG74 (LIHSA)

Observations :

Une réflexion importante a été engagée entre les EPCI locaux et avec le Conseil Général pour la desserte du nouvel hôpital du CHAL (à Findrol), afin de créer un réseau de desserte autour d'un Syndicat Mixte de Transport. Ce dossier n'a pas à ce jour abouti, mais reste envisageable. A un niveau plus global la mise en place d'une gouvernance plus formelle et plus efficace à l'échelle du Grand Genève sur des réseaux de transports qui se développent de chaque côté de la frontière semble à moyen terme indispensable

Echéancier indicatif :

Non défini à ce jour

Coût prévisionnel :

Aucune estimation financière à ce jour

5.1 : REALISATION DE PARCS-RELAIS (ACTION SIMILAIRE A ACTION 2.1 PARTIE STATIONNEMENT)

Mettre en place une alternative forte en transport en commun au niveau transfrontalier et à l'échelle locale

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

Type d'action : Aménagement de parcs-relais de rabattement

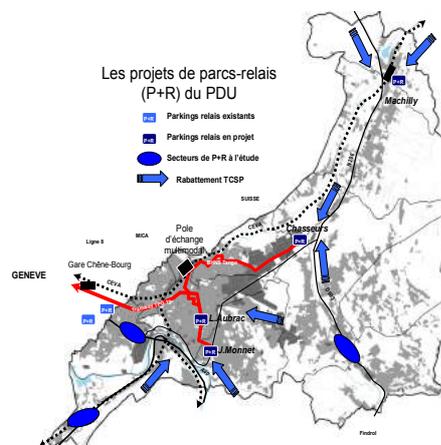
Périmètre : Terminus des lignes TCSP (tramway et BHNS Tango) et au niveau de la gare de Machilly

Objectifs :

- Favoriser le rabattement de l'automobile vers les transports collectifs en proposant une offre combinée voiture et transport
- Capturer les pendulaires motorisés en amont au niveau des entrées de l'agglomération et de ville
- Combiner l'offre de stationnement et le titre de transport (tarification combinée)
- Proposer des solutions évolutives dans le temps notamment en termes de capacité
- Compléter l'offre de Parkings relais à l'échelle du Grand Genève
- Mixer les fonctions (P+R, résidents ou loisirs) lorsque c'est possible

4 Parcs-relais à horizon de la mise en service du Tram, du BHNS et du CEVA:

- Chasseurs (250 pl à terme) et J.Monnet (250 pl à terme) aux terminus du BHNS
- Avenue L.Aubrac (100 pl) au terminus du tramway
- Machilly, halte ferroviaire CEVA (80 pl)



Maitre d'ouvrage :

Annemasse Agglo et les communes concernées, pour l'horizon 2017
Annemasse, Juvigny, Vétraz-Monthoux et Machilly.

Partenaires :

TAC, TPG, Région Rhône-Alpes, Fondation des parkings et Canton de Genève, Conseil général 74, RFF et SNCF

Prescriptions :

Les P+R viseront à être le plus attractif possible : ils devront être desservis par une ligne de transport du réseau primaire ou ayant ses caractéristiques (vitesse commerciale élevée, offre importante), leur localisation devra se situer de manière privilégiée en accès rapide depuis le réseau routier primaire

Recommandations :

Les P+R devront privilégier les solutions évolutives en terme de capacité et la mixité des fonctions (par exemple usage riverain ou/et visiteur le soir et le week end)
Un usage combiné P+R et parking de covoiturage sera recherché (sous réserve de disponibilités de places, la priorité étant au rabattement sur les TC)

Observations :

Fiche action transversale, détaillée dans l'axe III Stationnement et la fiche l'action 2.1.

Des secteurs à étudier pour une mise en œuvre à long terme en lien avec le développement du réseau primaire de Transport

- Secteur du Pas de l'échelle en lien avec les lignes TPG8/16
- Secteur de la route de Taninges entre Bonne et Vétraz lié à la future « ligne express » gare-Bonne
- Secteur autour de l'A 411 en lien avec la prolongation d'une offre TPG

Des P+R hors agglomération sont programmés / envisagés en périphérie immédiate du territoire :

- Reigner
- Findrol / Fillinges
- Bons en Chablais

Echéance :

- P+R J. Monnet et Chasseurs : court terme (mise en service BHNS Tango 2014) Projet en deux phases avec possibilité d'agrandissement à moyen/long terme
- P+R L.Aubrac moyen terme, 2016 (mise en service tram)
- P+R Machilly : moyen terme, 2017 (mise en service CEVA)

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none">▪ Suivi par Annemasse Agglo des différents PLU pour permettre la mise en œuvre formelle des orientations du PDU | |
|---|--|

IV. L'échéancier des actions

PROJETS "TRANSPORTS COLLECTIFS" DU PDU D'ANNEMASSE AGGLO						
Axe 1 : Mettre en place une alternative forte en transport en commun au niveau transfrontalier et sur l'agglomération		Porteur de projet	Coût	Échéances de réalisation		
				Court terme 2011-2014	Moyen terme 2015-2017	Long terme 2018-2022
1-Structurer un réseau performant de transport collectif en site propre						
Action 1.1	Projet de liaison ferroviaire CEVA	RFF, CFF	234 M€		2017	
Action 1.2	Nouveau pôle d'échange multimodal en gare d'Annemasse	RFF, Région Rhône Alpes, Conseil général 74, Annemasse Agglo, Ville d'Annemasse, Ambilly, Ville-la-Grand	35 M€		2017	
Action 1.3	Mise en place du BHNS Tango sur l'agglomération	Annemasse Agglo	21,31M€	2014		
Action 1.4	Prolongement de la ligne de tramway suisse vers Annemasse	Annemasse Agglo, Etat et Canton de Genève	92,92M€		2016	
2-Adapter et améliorer l'offre de bus sur le territoire						
Action 2.1	Réorganisation et amélioration du réseau secondaire TAC	Annemasse Agglo	voir DSP	Temps 1	Temps 2	
Action 2.2	Étendre la desserte du réseau TAC en direction des territoires périphériques	Annemasse Agglo	voir DSP			
3-Améliorer l'information et les services aux voyageurs						
Action 3.1	Adapter la tarification et améliorer l'intermodalité	Annemasse Agglo, Etat et Canton de Genève,	de 1,3 à 2,5M€	Temps 1	Temps 2	
Action 3.2	Mise en place de services d'information dynamiques	Annemasse Agglo, Etat et Canton de Genève	850K€/an	2014 BHNS Tango	2017 CEVA/Tram	
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	Annemasse Agglo, AOT	Non défini			
5-Favoriser le rabattement vers les transports collectifs et développer une politique de parc-relais						
Action 5.1	Réalisation de parc-relais	Annemasse Agglo, Communes	suivant le P+R			
6-Renforcer la cohérence entre urbanisme et transport						
Action 6.1	Articulation entre transport et développement urbain	Annemasse Agglo, Communes	Coût d'étude			



Les mobilités douces



Promouvoir les modes doux et développer les services vélos





La prise en compte des mobilités douces (vélo, marche à pied...) a évolué ces dernières années sur le territoire avec la réalisation d'aménagements cyclables, la création de zones 30 et de cheminements piétons sur plusieurs communes de l'agglomération. Toutefois, la pratique demeure faible (2% pour les cycles) notamment en raison de la place encore importante de l'automobile sur l'espace public. Les aménagements pour les modes doux manquent également de lisibilité et de continuité à l'échelle intercommunale ou avec Genève.

L'objectif du PDU vise ainsi, en écho avec les projets de transport en commun, à accorder un espace plus important aux mobilités douces dans la ville. Le PDU porte la volonté de créer des itinéraires cyclables sécurisés qui permettent de renforcer une pratique utilitaire (vélo comme moyen de transport, notamment domicile-travail/école) et de loisirs à l'échelle de l'agglomération, mais également au niveau transfrontalier. Le projet de piétonnisation du centre-ville d'Annemasse et les aménagements piétons prévus dans les communes contribueront à améliorer la qualité des espaces publics et la sécurité des déplacements. Enfin, le PDU souhaite conforter la politique en faveur des modes doux par la mise en place des services vélos (vélostation, stationnement) sur l'agglomération.

I. Les éléments de diagnostic

A. Un territoire avec un potentiel favorable au développement des mobilités douces

▪ Un territoire compact sur la partie urbaine et des atouts liés à l'environnement

Le territoire d'Annemasse Agglo permet le développement des aménagements en faveur des modes doux en raison de son urbanisation et de ses caractéristiques géographiques :

- 80% de la population de l'agglomération réside dans une zone présentant un dénivelé de moins de 50 mètres par rapport à la gare d'Annemasse (cf. Figure 53) ;
- Le bâti est relativement compact et présente, notamment sur la partie urbaine, un bon niveau de mixité entre habitat, activité et services ;
- Les déplacements quotidiens de moins de 5 km sont favorables à l'utilisation des modes doux ; or, sur le territoire les distances entre les communes sont, pour la plupart, comprises entre 1,4 km et 4km (cf. Figure 54) ;



- Des atouts paysagers sont présents, comme les berges du Foron, de l'Arve et la présence de massifs (Salève, Voirons). Si le relief est un frein sur les périphéries, ces massifs constituent aussi un potentiel pour une pratique sportive et de loisirs des modes doux ;
- Les infrastructures de transport (autoroutes, voies ferrées, voies rapides) restent des contraintes importantes puisqu'elles engendrent des coupures majeures pour les liaisons douces (cf. Figure 53).

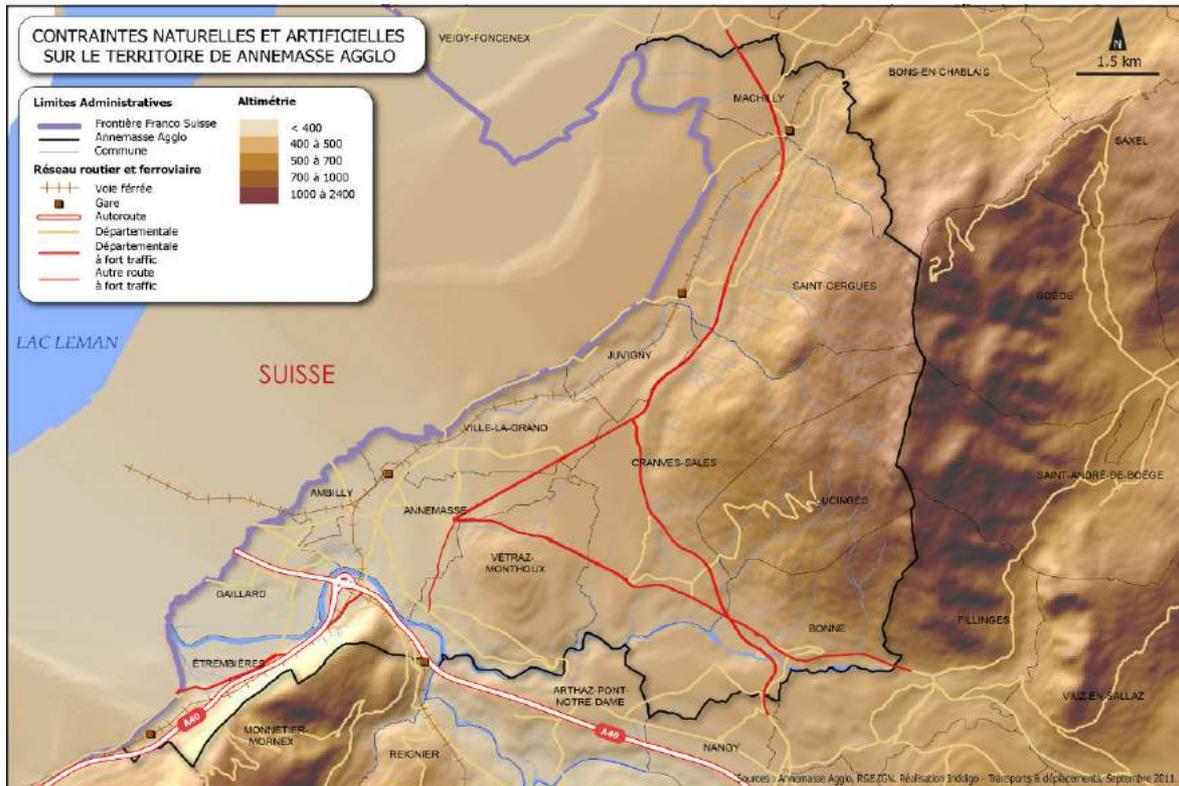


Figure 53 : Les contraintes naturelles et artificielles sur Annemasse Agglo, Etude "modes doux", 2011.

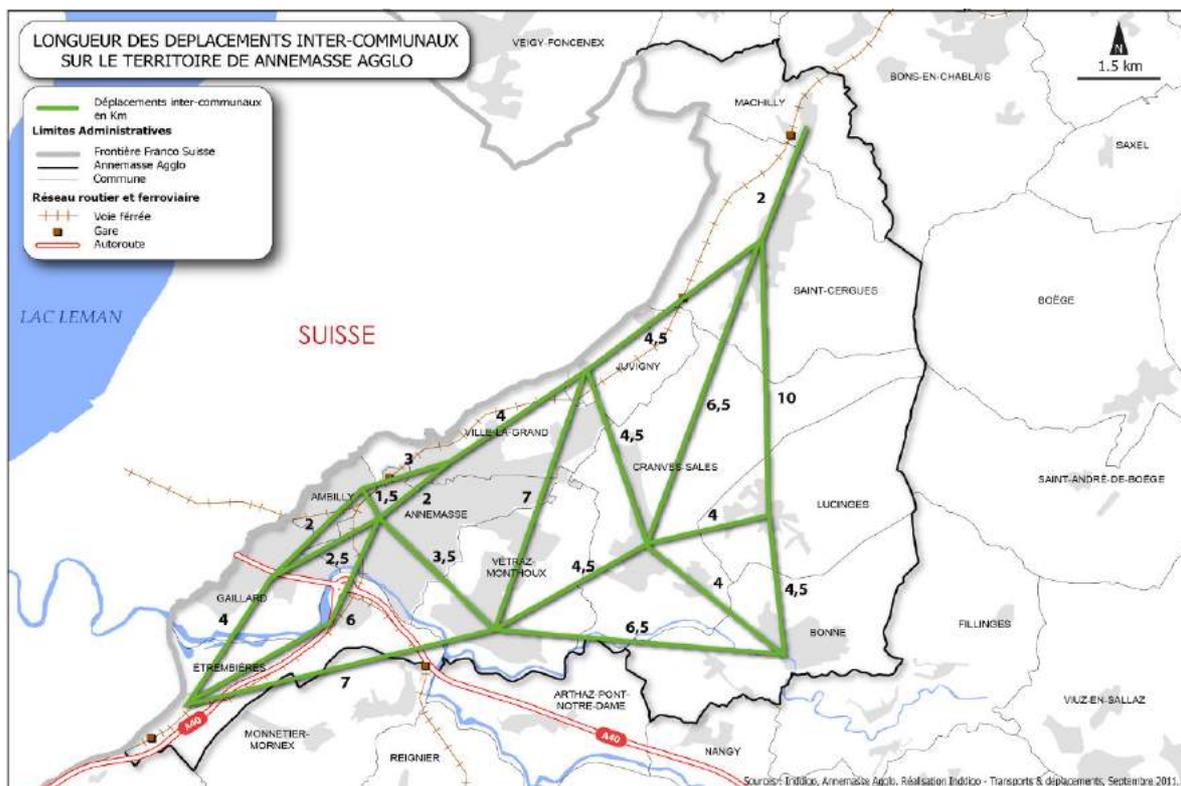


Figure 54 : Les longueurs des déplacements intercommunaux sur Annemasse Agglo, Etude "modes doux", 2011.

B. Les aménagements existants

- **Un réseau cyclable qui se développe mais qui manque de continuité et de lisibilité**

Le réseau cyclable du territoire annemassien est fragmenté et manque de lisibilité (cf. Figure 57). En outre, le manque d'itinéraires continus et structurants, pensés à l'échelle intercommunale ou transfrontalière, et la cohabitation avec la circulation automobile sont un obstacle au développement d'une pratique régulière et sécurisée.

Les chiffres sur l'accidentologie mettent en évidence que les cyclistes sont impliqués dans 4% des accidents²⁴ sur l'agglomération et qu'ils sont particulièrement vulnérables dans la partie urbaine, ce qui s'explique également par un plus grand nombre d'utilisateurs dans cette zone (par ailleurs, les accidents y sont moins souvent graves).

Par ailleurs, si les stationnements (arceaux, boucles) pour les cycles se développent dans les centres-villes, ils demeurent encore insuffisants. Il n'existe pas encore de service privé ou public dédié à la location, au prêt ou à l'entretien de vélos comme c'est le cas à Chambéry par exemple.

Tout cela freine l'émergence d'une « culture cyclable » sur le territoire et n'encourage pas la pratique. Aujourd'hui, la pratique du vélo est faible, eu égard au contexte de métropole, avec une part modale de seulement 2% sur le territoire²⁵.

Cependant, depuis quelques années, les communes du territoire ont réalisé des aménagements cyclables (bandes cyclables, pistes cyclables...). On recense ainsi plus de 35 km d'aménagement pour les vélos sur Annemasse Agglo. Ces aménagements se concentrent en grande partie sur les communes urbaines (cf. Figure 56).

Côté Suisse, plusieurs schémas et plans de mobilité douce sont en vigueur et le Grand Genève a prévu de se doter en 2013 d'un schéma des itinéraires cyclables d'horizon 2030. Un projet de développement de vélos en libre-service (VLS) est prévu sur le canton de Genève dans les prochaines années, avec des hypothèses de stations complémentaires sur Annemasse Agglo. Annemasse Agglo est intéressée par cette démarche, mais s'inquiète d'un coût très élevé du fait d'un déséquilibre probable de la demande sur la base des déplacements pendulaires, et n'en fait pas, dans un contexte où il y a beaucoup à faire sur les modes doux une priorité de travail (au détriment des voies vertes et de la vélostation).

Une étude sur la problématique des déplacements cyclables à l'échelle transfrontalière est menée conjointement entre l'agglo et le canton de Genève.

Aménagements	Linéaire
Bande cyclable	14 720 m
Piste cyclable monodirectionnelle	3 310 m
Piste cyclable bidirectionnelle	2 310 m
Partage piétons/vélos	15 330 m
Total (2 sens)	35 670 m

Figure 55 : Diagnostic des aménagements cyclables, Etude "modes doux", 2011.

²⁴ Source : Etude sécurité et accidentologie, 2009.

²⁵ Source : Enquête Ménage Déplacement, 2009.

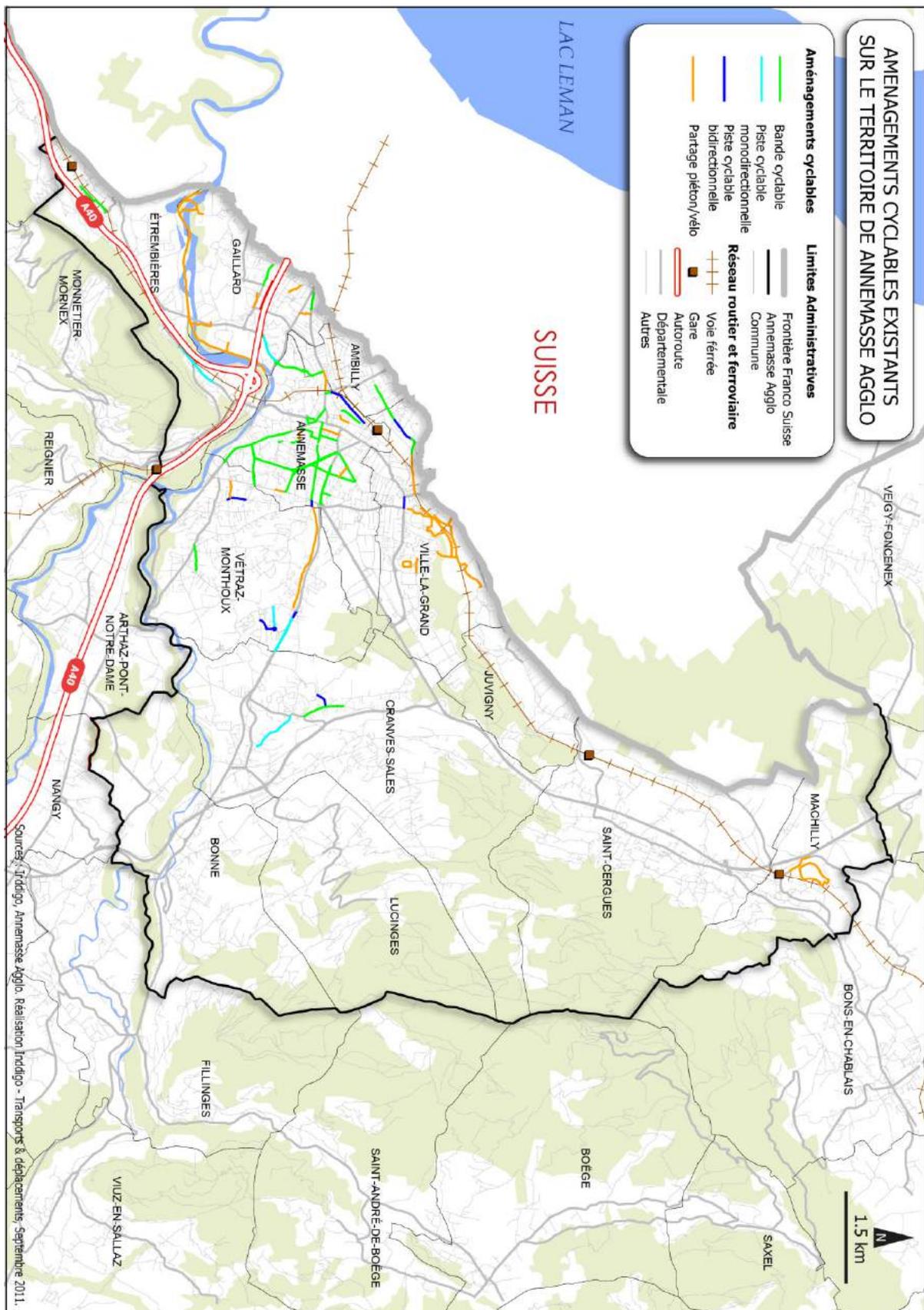


Figure 56 : Aménagements cyclables sur Annemasse Agglo, 2011.

▪ Des cheminements piétons discontinus et de qualité inégale

La pratique de la marche est importante sur le territoire (27% des déplacements sur l'agglomération et 47% sur le centre-ville d'Annemasse)²⁶ avec la forte concentration des équipements sur les parties urbaines d'Annemasse Agglo. Profitant des atouts paysagers du territoire et de la réalisation de projets urbains, la plupart des communes de l'agglomération ont aménagé leur centre-ville en faveur des déplacements piétons ainsi que des chemins pédestres, mais une partie des cheminements est discontinue. Le réseau de voirie en faveur des piétons (trottoirs, traversées de chaussées) demeure encore peu conforme aux réglementations en matière d'accessibilité.

La qualité des cheminements piétons est inégale et de nombreuses coupures urbaines (comme la voie ferrée par exemple) pénalisent la pratique.



Figure 57 : Obstacle sur un trottoir



Figure 58 : Absence de traversée piétonne



Figure 59 : Trottoir trop étroit

²⁶ Source : Enquête Ménage Déplacement

Conformément aux termes de la loi Handicap de 2005, la majorité des communes du territoire a adopté en 2011 un Plan d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE). Ces PAVE visent à mettre progressivement en conformité les cheminements piétons (trottoirs, passages piétons, signalétiques) en les rendant accessibles aux différents handicaps suivant une programmation des aménagements (Cf. Partie Annexe 1, « Annexe accessibilité du PDU », action 2.1).

- **Une réduction progressive de la place laissée à l'automobile dans les centres urbains et dans les centres bourgs**

Le piétonnisation du centre-ville d'Annemasse, lancée par la ville en 2010, vise à accorder un espace plus important aux piétons par rapport à l'automobile. Différentes phases sont prévues pour la réalisation de cet objectif. La réflexion, en cours, est menée en parallèle des projets de tramway et de BHNS. Néanmoins, les rues Pasteur, Vétérans et du Commerce sont déjà semi-piétonnes (ou en « zone de rencontre »).

Plusieurs communes (Bonne, Etrembières, Vétraz-Monthoux, Ville-la-Grand, Cranves-Sales,...) ont aménagé des espaces piétons et pour les cycles (bandes cyclables) sur leur centre-ville ou leur centre-bourg.

Des aménagements ont déjà été initiés par plusieurs communes afin de réduire les vitesses par la mise en place de zones 30 et/ou des zones de rencontres, ou le plus souvent des sections de voie limitée à 30 km/h dans les centres-villes et dans les quartiers résidentiels mais elles restent encore ponctuelles.

Le territoire d'Annemasse Agglo possède 19 km de zone 30 soit 4% du réseau viaire.



Figure 60 : Rue piétonne sur le centre-ville d'Annemasse, 2009.

II. Les orientations du PDU sur les modes doux

A. Les enjeux

- Aménager des itinéraires cyclables structurants continus à l'échelle de l'agglomération et connectés avec les territoires voisins (Genève et les périphéries) pour faire « respirer l'agglomération » et faciliter l'accès aux espaces verts aménagés de l'agglomération
- Renforcer le maillage pour les piétons et les cycles à l'échelle des communes
- Sécuriser et réduire les vitesses pour favoriser l'émergence de centres urbains apaisés
- Améliorer la qualité des espaces publics et leur accessibilité pour tous
- Favoriser l'intermodalité et le lien avec les grands projets de transport
- Assurer la promotion des modes doux pour encourager la pratique
- Rendre la pratique des modes doux accessible dans les quartiers

B. Les objectifs

Promouvoir les modes doux et développer les services vélos

Le PDU a pour objectif d'accorder une place plus importante aux modes doux dans l'agglomération. Ces dernières années, plusieurs projets sur les communes tendent vers une amélioration des mobilités douces. Les ambitions des actions du PDU sont de réaliser une politique « visible » sur le territoire en faveur des modes doux, en conformité avec les schémas identifiés dans le Projet d'agglomération franco-valdo-genevois. Le PDU cherche à favoriser l'émergence d'un réseau cyclable et piéton structurant à l'échelle transfrontalière et sur l'agglomération. La réalisation des grands projets de transport en site propre, le projet de piétonnisation du centre-ville d'Annemasse et les projets urbains des communes (réaménagement des centres-bourgs, accessibilité PMR) constituent une opportunité d'aménagement pour favoriser la ville des courtes distances et apaiser les centres-villes.

Le PDU cherche ainsi à développer fortement l'usage du vélo en augmentant le nombre d'espaces dédiés et sécurisés par rapport à la circulation automobile et par la mise en place d'itinéraires plus visibles et, autant que possible, continus. L'objectif consiste aussi à développer un partage plus important de l'espace public pour les piétons en améliorant ainsi la sécurité et l'accessibilité des PMR. Plus qu'une simple politique de valorisation du vélo ou de la marche, les aménagements en faveur des modes doux contribuent à améliorer la qualité de vie dans les espaces publics et à dynamiser l'attractivité du territoire.

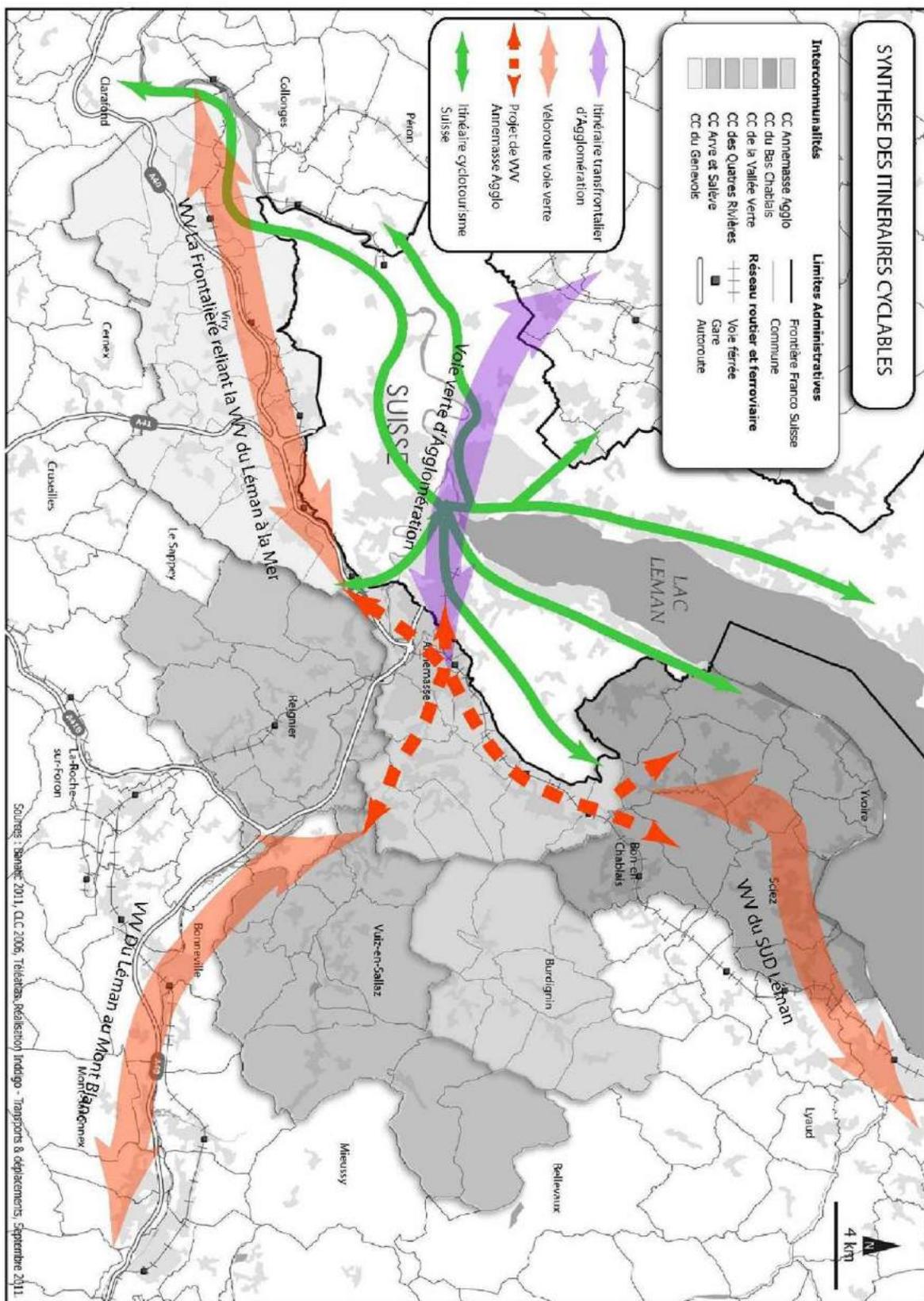


Figure 61 : Le concept d'aménagement des itinéraires cyclables sur l'agglomération, 2011.

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

En 2011, Annemasse Agglo s'est engagée dans la réalisation d'un schéma directeur modes doux ayant pour objectif de favoriser tous les types de pratique (utilitaires, loisirs...) par tous les moyens adaptés (aménagement et infrastructures, services, communication...).

Fin 2012, ce schéma était partiellement achevé et fournit donc pour partie le cadre de la future politique « modes doux » de l'agglomération, le reste nécessitant des investigations complémentaires qui seront menées courant 2013. Les orientations de principe d'ores et déjà retenues ont pour objet :

- De réduire les obstacles à la pratique cyclable, de proposer des liaisons piétonnes et cyclables plus directes et plus sécurisées (notamment dans la partie urbaine ainsi qu'entre les différents pôles de centralités et de desserte de loisirs et des zones naturelles) et d'assurer une couverture plus complète du territoire. Ces aménagements doivent permettre de faire « respirer » l'agglo, par exemple en permettant aux « urbains » d'accéder facilement et en toute sécurité aux espaces de loisirs périphériques (Bois de Rosses, Voirons, Salève, bords d'Arve, Foron, bords de la Menoge, Brouaz, ...) depuis les centres villes et villages.
- De favoriser l'intermodalité entre modes doux et transports collectifs en proposant des aménagements et des équipements cyclables à proximité des principaux points d'échanges du réseau de transports en commun, en particulier la gare, les arrêts BHNS et TRAM et les parkings relais.
- De réaliser en priorité les itinéraires desservant les collèges et lycées ainsi que les ZUS de façon à assurer un équilibre social sur l'ensemble du territoire en réduisant les inégalités, à améliorer la mobilité pour tous en permettant notamment aux populations de quartiers défavorisés d'avoir accès aux centralités, aux services et aux lignes structurantes de transports en commun. Cela permet de plus d'encourager la pratique du vélo pour les déplacements domicile-école.
- D'articuler le réseau cyclable sur la base d'un schéma en croix structuré autour de deux véloroutes voies vertes (VVV) interconnectées au niveau du PEM et qui seront créées sur le territoire (cf. Figure 63). Elles seront connectées à la voie verte transfrontalière allant jusqu'à Saint Genis (CH) et passant par Genève. Ces itinéraires en croix intégreront autant que possible des espaces en site propre, permettant d'avoir des axes continus et sécurisés tout en étant en intermodalité avec les infrastructures de transports collectifs.

Le volet cyclable de ce schéma, qui s'inscrit en continuité des schémas départementaux et régionaux, propose par ailleurs trois niveaux de réalisation :

- Le réseau structurant majeur, composé des deux véloroutes voies vertes frontière-Loëx et Machilly-Pas de l'Echelle ; constituant le cœur du réseau, ces itinéraires permettront de relier l'agglomération d'Annemasse à Genève mais aussi de développer des axes forts au niveau intercommunal ; ces VVV seront réalisées sous la maîtrise d'ouvrage d'Annemasse Agglo et feront l'objet d'un jalonnement,
- Le réseau structurant secondaire ; complétant le réseau primaire il permettra d'assurer des liaisons entre les différents pôles générateurs de déplacement ; il sera mis en œuvre par les communes concernées, Annemasse Agglo en assurant le jalonnement,

- Le réseau de desserte locale ; il a pour objectif d'assurer une desserte de proximité des différents équipements communaux et de rabattre les itinéraires sur le réseau structurant.

Le réseau structurant majeur et le réseau structurant secondaire ont été définis (cf. Figure 62) mais pas le réseau de desserte locale qui devra être déployé à l'initiative des communes, avec l'objectif de créer des rabattements vers les axes structurants du réseau cyclable et du réseau de transports collectifs et de relier les différents quartiers et les équipements majeurs des communes (cf. Fiche action « Modes doux », action 2.3).



Concernant la réalisation des aménagements, un partenariat agglomération/communes a été défini avec une répartition des rôles. L'agglomération, au delà de la prescription de principes d'aménagement, réalisera un balisage cohérent et uniforme sur tout le territoire en recherchant une homogénéité en particulier sur le réseau structurant. Un comité de pilotage « Mobilité durable » doit être mis en place pour assurer le suivi de la mise en œuvre de ce plan, ainsi que de tous les aménagements favorables aux modes doux (zones 20 et 30, piétonnisation, etc...).

La finalisation en 2013 du schéma mode doux consistera à approfondir le volet piéton, à préciser l'échéancier de réalisation des différents aménagements (programmation pluriannuelle), à étudier la faisabilité et à préciser les conditions de mise en œuvre d'une vélostation et à définir le mode de gouvernance, de suivi et d'évaluation du schéma.



2- Mettre en œuvre des aménagements cyclables dédiés

- **Réalisation de la section Frontière-PEM-Bonne de la VVV du Léman au Mont-Blanc**

Cette véloroute voie verte correspond à un axe majeur « modes doux » Nord-Ouest/Sud-Est, à l'échelle transfrontalière reliant le Pays de Gex, le canton de Genève et Annemasse Agglo. La voie verte est une infrastructure cyclable et piétonne en site propre avec un traitement paysager qualitatif. Elle emprunte l'itinéraire du tracé ferroviaire du CEVA et relie sur la partie française les communes de Gaillard, Ambilly et Annemasse jusqu'au PEM (cf. Fiche action « Modes doux », action 2.1).

Le projet de voie verte frontière-PEM (section 1) correspond à une partie du tracé de la voie verte d'agglomération qui s'étend de St-Genis à la gare en passant par Genève. La voie verte relie plusieurs gares ferroviaires pour emprunter ensuite l'itinéraire du CEVA sur la partie française.

En prolongement de la voie verte frontière-PEM, le PDU souhaite prolonger cet itinéraire structurant sur l'agglomération en direction du Sud-Est du territoire. Le projet de véloroute voie verte permettra donc de mettre la gare en liaison avec les itinéraires modes doux, ainsi que les communes de Vétraz-Monthoux puis de Cranves-Sales pour arriver à Bonne/Nangy (Loex) (section 2).

Le tracé permet d'avoir une liaison d'agglomération Nord-Ouest/Sud-Est connectée à la gare d'Annemasse (cf. Figure 63). L'itinéraire de la véloroute voie verte est partiellement en site propre. Sa réalisation s'intégrera également dans le projet de valorisation touristique des Bois de Rosses inscrit dans le SCOT d'Annemasse Agglo (Cf. Fiche action « Modes doux », Action 2.1), par la mise en place d'une boucle cyclable de plusieurs kilomètres, destinée à tous les usages (cycles, rollers, PMR, etc.), dans une optique de pratique de loisir.

Ce projet permet également de sécuriser les liaisons douces des collèges d'Annemasse et de Cranves-Sales et le lycée des Glières. Ce projet de véloroute intègre le schéma de voie verte départemental puisqu'il s'intègre dans le projet de véloroute du Léman au Mont Blanc.

- **Réalisation de la section Etrembières-PEM-Machilly de la VVV ViaRhôna**

En cohérence avec le schéma de liaison douce en croix sur l'agglomération, le PDU prévoit la réalisation de l'axe Sud-Ouest/Nord-Est. Cet itinéraire correspond à la réalisation d'une véloroute voie verte continue, reliant Etrembières au pôle d'échange et continuant son tracé sur la commune de Ville-la-Grand (cf. Fiche action « Modes doux », action 2.2) puis Machilly. Elle s'inscrit sur l'itinéraire de la véloroute départementale « Frontalière » et de la variante de l'itinéraire européen.

- **Réalisation du réseau structurant secondaire et du réseau de desserte locale**

La réalisation de ces itinéraires incombera aux communes avec un appui d'Annemasse Agglo pour les itinéraires d'intérêt communautaire (définis dans le schéma cyclable et jalonnés par Annemasse Agglo).

Les itinéraires d'intérêt local seront réalisés par les communes selon les orientations générales définies dans le volet cyclable du schéma modes doux qui se prononcera par ailleurs sur l'opportunité de mise en œuvre d'un guide technique destiné à homogénéiser les aménagements cyclables sur l'ensemble de l'agglomération.

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

Le développement de la politique de mobilité douce passe par une réappropriation de l'espace public par les modes doux dans les espaces urbains centraux et dans les centres-bourgs. Ces aménagements permettront ainsi d'améliorer l'image et l'attractivité des centralités des communes de l'agglomération. Les aménagements proposés dans les centres doivent garantir un partage de la voirie plus important au profit des modes doux, mais ils doivent aussi contribuer à réduire les vitesses des circulations automobiles pour améliorer la sécurité des usagers. Le PDU cherche ainsi à favoriser l'émergence de la « ville apaisée » et de la ville des courtes distances dans les parties urbaines (en lien direct avec les orientations du SCOT), ce qui constituera des gages de qualité de vie et de dynamisme économique dans les centres.

- **Piétonniser le centre-ville d'Annemasse**

Le projet de piétonnisation de la Ville d'Annemasse actuellement en cours va permettre de dégager de l'espace, aujourd'hui encore dominé par l'automobile, au profit des modes doux et de « sanctuariser » la principale centralité de l'agglomération. L'ensemble du projet permettra d'améliorer la qualité des espaces publics et de dynamiser l'activité commerciale. Cette politique est d'ailleurs en étroite relation avec les démarches FISAC²⁷ de la ville et de l'agglomération (cf. Fiche action « Modes doux », action 3.1).

La piétonnisation rend intégralement piétonnes les rues autour de l'Hôtel de Ville et en direction de la Place de la Libération dans sa première phase. Le projet devra également comprendre, dans ces prochaines phases, la réalisation de cheminements semi-piétons dans le centre-ville pour assurer des liaisons sécurisées continues, en articulation avec les projets de transport (BHNS, tramway, pôle d'échange) et les projets urbains du centre-ville (centre commercial Chablais-Parc, Projet Libération). Les aménagements proposés devront respecter les normes en vigueur en matière d'accessibilité des personnes à mobilité réduites.

Les différentes phases de la piétonnisation seront articulées avec le phasage opérationnel des études d'avant-projet tramway, BHNS et pôle d'échange.

²⁷ Fonds d'Intervention Sur l'Artisanat et le Commerce (FISAC).

- **Finaliser et mettre en œuvre le volet piéton du schéma mode doux**

L'amélioration de la qualité des cheminements piétons constitue un enjeu pour toutes les communes et ne se limite pas au centre ville d'Annemasse.

Cette amélioration découlera en partie d'actions transversales déjà évoquées par ailleurs (mise en œuvre des PAVE, mesures de réduction des vitesses et d'apaisement de la circulation...) et d'initiatives communales ayant comme objectif de traiter en priorité les abords des principaux pôles générateurs de déplacements (établissements scolaires, centres bourgs...).

La finalisation du volet piéton du schéma mode doux permettra de préciser ces orientations et se prononcera sur l'opportunité de mise en œuvre d'un guide technique destiné à homogénéiser les aménagements piétons, ainsi que les modalités de jalonnement, sur l'ensemble de l'agglomération.

- **Dynamiser et apaiser les espaces urbains par un meilleur partage de la voirie**

La vitesse et les espaces dédiés uniquement aux transports individuels motorisés sont générateurs d'accidents et de dégradation des espaces publics. Le PDU préconise de développer sur les communes des aménagements visant à réduire les vitesses et améliorer la qualité des espaces publics. Ces aménagements doivent permettre d'apaiser les centres-villes et les centres-bourgs (Cf. Fiche action « Modes doux », action 3.3). Les mesures de requalification des espaces publics et de réduction des vitesses permettent aussi de valoriser et dynamiser les centres-villes des communes par l'attractivité qu'elles entraînent.

La Loi handicap de 2005 impose que les aménagements réalisés doivent être conformes et accessibles aux personnes à mobilité réduite. Les aménagements prévus dans le cadre de ce PDU devront également faciliter l'insertion et la priorité des transports collectifs lorsque ces espaces sont traversés par des lignes de transport en commun.

Les voies locales traversant les quartiers essentiellement à vocation d'habitat résidentiel et collectif devront privilégier la mise en place de zones 30 ou la création de zone de rencontre sur ces rues (cf. Fiche action « Sécurité et transports individuels motorisés », actions 3.3).

Les études de mise en application du PDU viseront à proposer des périmètres préférentiels de mise en place de secteurs apaisés.

- **Réduire les effets de coupure urbaine des grandes infrastructures de transport et des cours d'eau**

Certaines infrastructures et cours d'eau sont infranchissables (près de 2 km entre le pont Neuf et la rue des Négociants) ou très difficiles à franchir en toute sécurité (pont d'Arve à Etrembières...). Ceci conduit à limiter très fortement voire totalement la pratique des modes doux en raison de l'enclavement. Lever ces obstacles ou coupures ou limiter leurs effets permet de créer une demande qui ne préexiste pas. Elle peut même permettre de rendre plus attractive la marche et le vélo par rapport à la voiture en réduisant fortement les distances.

C'est le cas, par exemple, du franchissement au PEM qui va favoriser une pratique forte de la marche entre les quartiers Nord et Sud de la gare, actuellement totalement isolés les uns des autres. Le franchissement de la gare d'Annemasse, les projets d'ouvrages sur le Foron, l'Arve ou encore la Ménoge, liés aux voies vertes, sont autant d'éléments clés

pour le développement de la pratique des modes doux utilitaires ou de loisir dans les années à venir.

Ainsi, le PDU vise à étudier les modalités d'amélioration de ces points noirs (secteur du pont d'Etrembières, connexion à l'Arve,...) et des coupures urbaines, afin de faciliter leur accès et l'attractivité de certains secteurs (quais d'Arve, Bois de Rosse).

Par ailleurs, les travaux menés notamment dans le cadre des projets tram et BHNS Tango devront concourir à sécuriser les traversées, réduire les effets de coupures et améliorer les conditions de circulation.



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

Outre les aménagements de voies vertes structurantes, le PDU d'Annemasse Agglo poursuit également l'objectif de développer l'offre cyclable en matière d'aménagement et de services pour les vélos (stationnements, location, vélostation...). La promotion de ces services et le développement d'un réseau cyclable fin sur les communes en complémentarité avec les transports collectifs ou les voies vertes structurantes sont des mesures indispensables pour l'essor de la pratique du vélo sur le territoire.

▪ Mise en place d'une vélostation au niveau du PEM d'Annemasse

Le PDU souhaite également mettre en place une vélostation sur le nouveau pôle d'échange d'Annemasse, contribuant ainsi à la complémentarité des modes (trains, bus,...). La vélostation est un service indispensable qui participe à la sensibilisation et à la promotion des mobilités douces sur le territoire (cf. Fiche action « Modes doux », Action 4.1).

La vélostation aura pour objectif d'offrir un service de location de vélos (de courte et de longue durée), des stationnements sécurisés pour les usagers avec des consignes collectives à contrôle d'accès, en lien avec les autres services en gare. Des services supplémentaires comme l'information et des conseils sur la pratique du vélo pourront être développés.

L'étude de faisabilité de la vélostation précisera les modalités de gestion et les services offerts dans la nouvelle vélostation.

Le canton de Genève développant un système de vélos-libre service sur son territoire, l'intérêt d'en développer une antenne sur l'agglomération d'Annemasse sera évalué, tout en veillant à la cohérence avec la vélostation. Car si la mise en place d'un système VLS pour le territoire, dans une logique transfrontalière, sera positive pour l'utilisation des modes doux, il n'est pas certain que les conditions soient à ce jour remplies (conditions financières, réglementaires, optimisation du réseau cyclable, conditions de pratique du vélo sur le territoire) pour sa mise en œuvre à court terme.

▪ Améliorer les conditions de stationnement des vélos

En lien avec l'augmentation des itinéraires cyclables sur le territoire, le PDU d'Annemasse Agglo prévoit le développement de l'offre de stationnement pour les vélos (cf. Fiche action « Modes doux », Action 4.2).

Cette offre permet de conforter l'usage des vélos en garantissant des stationnements (arceaux, consignes sécurisées) dans les espaces publics centraux, dans les administrations.

Le PDU privilégie de créer des stationnements vélos en priorité dans les principaux pôles générateurs de déplacements (établissements scolaires, hôpitaux, équipements sportifs, espaces touristiques et de loisirs, zones d'activités) mais également autour des principaux arrêts de transport collectif (TCSP, BHNS).

Selon les obligations légales encadrant les PLU (article 12 des Plans Locaux d'urbanisme), des normes plancher devront être appliquées à l'offre de stationnement des cycles pour les constructions nouvelles (cf. Fiche action 2.2 de la partie « Stationnement »).

▪ Promouvoir l'usage du vélo

Le développement de la pratique du vélo sur le territoire et l'atteinte des objectifs du PDU passeront par des campagnes régulières de communication et de promotion de l'usage du vélo.

Cette communication sera multimédia et multiforme avec en particulier des actions de sensibilisation grand public (sur le thème de la protection de l'environnement, de la santé, des coûts, de l'écomobilité au sens large...), des actions de promotion plus ciblées en faveur de l'usage des modes doux (campagnes d'affichage ou d'essais, fête du vélo...) et avec la mise à disposition des habitants d'informations pratiques (plan du réseau cyclable par exemple).

Le développement des plans de mobilité (PDE, PDA, PDES) dans les établissements du territoire (cf. Fiches action « Démarches d'écomobilité », Actions 1.1 et 1.2) contribuera également à renforcer l'offre et à encourager la pratique du vélo sur le territoire.

Objectif Modes Doux :

- Réaliser un réseau cyclable constitué de 87 km d'itinéraires, soit environ 1 ml/habitant, et connecté aux grandes infrastructures du Grand Genève
- Doublement de la part modale et augmentation par 3 des utilisateurs du vélo de 2007 à 2023
- Conforter la part des déplacements piétons
- Multiplication par 2 des kms de zones 30 / zones de rencontres
- A horizon PDU :
 - Définition par chaque commune de projets favorables aux modes doux dans les pôles urbains avec en priorité la sécurisation des points durs de sécurité piétons et vélos
 - Connexion de tous les pôles urbains au réseau vélo
 - Connexion de tous les espaces de loisirs naturels du territoire depuis les espaces urbains
 - Connexion des collèges, lycées, et ZUS à un réseau modes doux sécurisé
- La réalisation de stationnements dans le cadre de la vélostation ainsi qu'aux arrêts TRAM, BHNS et dans l'ensemble des pôles générateurs de déplacements.

La mise en place d'objectifs chiffrés, tels que le linéaire d'aménagement cyclable ou le nombre de zones 30, permettra un suivi régulier et précis des différentes actions entreprises.

Un comité de pilotage « mobilité durable » sera mis en place pour assurer le suivi des indicateurs, ainsi que l'animation et la mise en œuvre du schéma vélo/modes doux.

III. Les fiches actions du PDU pour les modes doux

1.1 : FINALISER ET METTRE EN ŒUVRE LE VOILET CYCLABLE DU SCHEMA MODES DOUX

Favoriser la pratique des modes doux et développer les services vélos

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

Type d'action : Planification et programmation, mise en œuvre et évaluation

Périmètre : Annemasse Agglomération

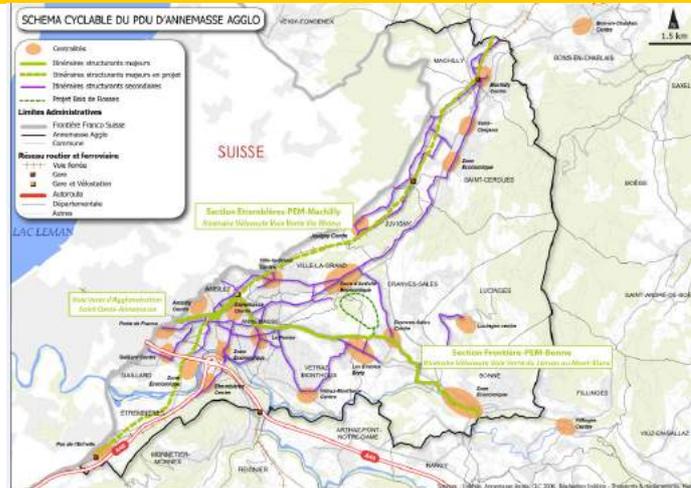
Objectifs :

Finaliser le volet cyclable :

- Préciser l'échéancier de réalisation des différents aménagements (programmation pluriannuelle)
- Etudier la faisabilité et les conditions de mise en œuvre d'une vélostation
- Préciser l'ensemble des actions complémentaires liées aux services, à la communication, à la gouvernance...

Mettre en œuvre le volet cyclable :

- Réaliser à terme du PDU 87 km d'itinéraires cyclables structurants primaires et secondaires (dont 67 km à aménager sous forme de bandes cyclables ou de sites propres), soit environ 1 ml/habitant
- Mettre en œuvre les actions liées aux services (stationnement, vélostation,...)
- Mettre en place la gouvernance (COFIL mobilité durable)



Pilote de l'opération :
Annemasse Agglomération

Partenaires :
Communes, Conseil Général de la Haute-Savoie, Canton de Genève, associations représentant les mobilités douces, Etat, Région Rhône Alpes (CDDRA), Europe (PUI FEDER).

Echéance :

- Finalisation du schéma d'un Comité de Pilotage « mobilité durable » et mise en place d'une commission : court terme
- Mise en œuvre des aménagements et infrastructures : court, moyen et long terme

<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aider et conseiller les maîtres d'ouvrage dans la mise en œuvre de projets cohérents et conformes (charte d'aménagement, balisage d'agglomération) ▪ Communiquer sur le schéma et promouvoir la pratique du vélo ▪ Evaluer le schéma et les actions mises en place 	
<p>Moyens de mise en œuvre :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Volet cyclable du schéma mode doux ▪ Etudes de projet ▪ Documents de planification communaux ▪ Carte vélo intercommunale ▪ Référent vélo agglomération 	<p>Aspects financiers :</p> <p>Coût étude du schéma-modes doux : 150 K€ Budget global prévisionnel de 9 M€ pour la mise en œuvre de l'ensemble des actions de portée intercommunale de l'axe 2, soit environ 11€/an/habitant, partagé entre Annemasse Agglo et les communes) comprenant :</p> <ul style="list-style-type: none"> - aménagements et équipements cyclables (réalisation + entretien) d'intérêt s'agglomération : environ 8,2 M€ - moyens humains et communication, promotion du vélo : 0,6 M€ <p>Coût des aménagements de desserte locale non chiffré</p>

2.1 : REALISER LA SECTION FRONTIERE-PEM-BONNE DE LA VVV DU LEMAN AU MONT-BLANC

Favoriser la pratique des modes doux et développer les services vélos

2 – Mettre en œuvre des aménagements cyclables dédiés



Type d'action : Mise en œuvre d'un itinéraire cyclable de type véloroute voie verte d'agglomération

Périmètre : Gaillard, Ambilly, Annemasse, Vétraz-Monthoux, Cranves-Sales, Bonne.

Objectifs :

Réaliser un itinéraire Véloroute Voie Verte structurant majeur Nord-Ouest/Sud-Est sur le territoire permettant de :

- Compléter et assurer la continuité de l'itinéraire de la Véloroute Voie Verte du Léman-Mont Blanc
- Assurer sur le territoire une liaison entre la frontière Suisse, le PEM d'Annemasse, Cranves-Sales et Bonne,
- Sécuriser l'accès aux collèges de Cranves-Sales et Annemasse
- Garantir la continuité avec la Voie Verte Transfrontalière Saint Genis- Genève
- Etablir une connexion entre les différentes gares du territoire Franco-suisse (Champel Eaux-Vives, Chêne-Bourg, Annemasse)

Réaliser un itinéraire assurant un usage utilitaire et de loisirs de la pratique du vélo mais également accessible aux piétons sur une majorité de section en site propre

Moyens de mise en œuvre :

- Etude modes doux
- Etude de faisabilité et d'avant-projet
- Mesurer l'évolution de la pratique du vélo à travers l'installation de compteurs vélos

Maîtrise d'ouvrage :

Annemasse Agglo, en partenariat avec les communes (Une modification de compétence est en cours afin que l'agglomération soit à l'avenir maître d'œuvre sur ce type de projet.)

Autres maîtres d'ouvrage :

RFF, communes.

Partenaires :

Europe, Confédération helvétique, Région Rhône Alpes, Canton de Genève, Conseil général

Observations :

Le projet permet d'appuyer la mise en place d'un projet de préservation et de valorisation du secteur des Bois de Rosses, appuyé notamment sur un projet de « boucle cyclable ». Ce projet « Bois de Rosses » permettra également de reconnecter cette Voie Verte avec d'autres itinéraires : secteur de l'aérodrome, Ville-la-Grand et Foron, sentiers des Voirons.

Echéancier indicatif :

Début des travaux : 2014

Mise en service prévisionnelle : 2017

Aspects financiers :

Coût : 4M€ (aménagement urbains et paysagers inclus)

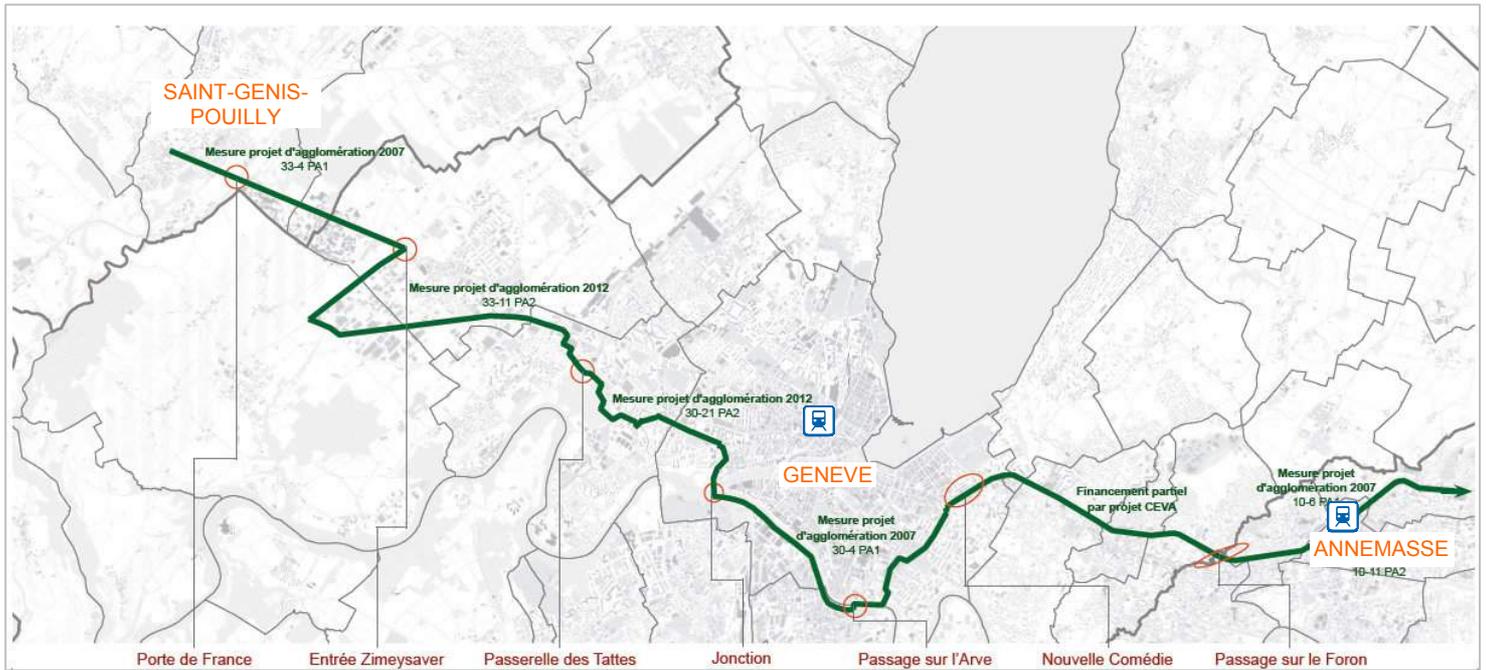


Figure 63 : Tracé de la voie verte d'agglomération connectant Annemasse, le centre de Genève et Saint Genis Pouilly

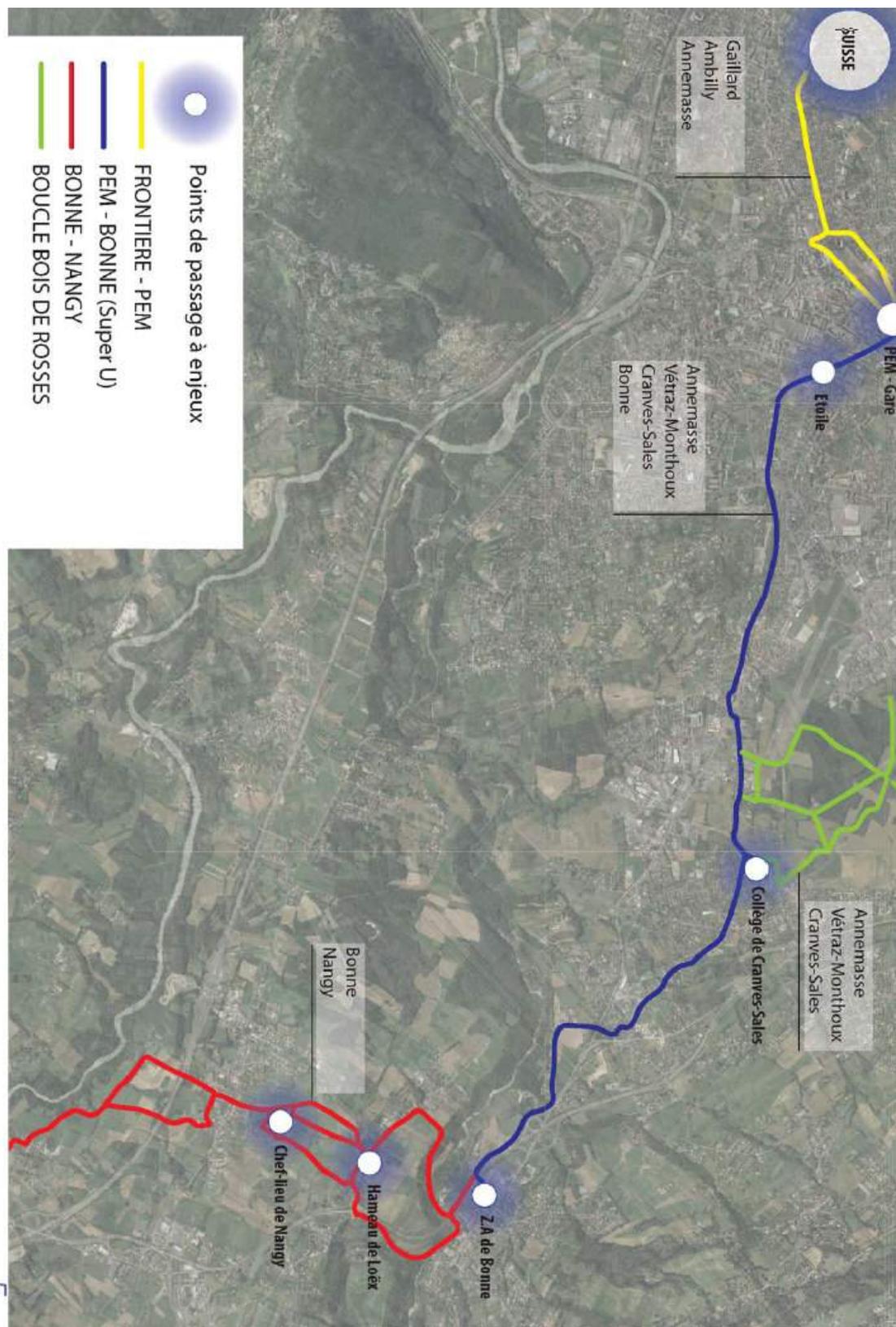


Figure 64 : Voie verte Léman Mont-Blanc

2.2 : REALISER LA SECTION ETREMBIERES-PEM-MACHILLY DE LA VVV ViaRhona

<p>Favoriser la pratique des modes doux et développer les services vélos</p>	<p>Maîtrise d'ouvrage :</p> <p>Annemasse Agglo, en partenariat avec les communes (une modification de compétence est en cours afin que l'agglomération soit à l'avenir maître d'œuvre sur ce type de projet)</p>
<p>2- Mettre en œuvre des aménagements cyclables dédiés</p>	
<p>Type d'action : Mise en œuvre d'un itinéraire cyclable de type Véloroute Voie Verte</p>	<p>Partenaires :</p> <p>Europe, Région Rhône Alpes, Conseil Général 74</p>
<p>Périmètre : Etrembières, Annemasse, Ville-la-Grand, Juvigny, St Cergues, Machilly, Gaillard, Ambilly.</p>	
<p>Objectifs :</p> <p>Réaliser un itinéraire Véloroute Voie Verte structurant majeur Sud-Ouest/Nord-Est sur le territoire permettant de :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Assurer et sécuriser la liaison Etrembières-Les Voirons, Annemasse et Ville-la-Grand (Cœur urbain), section inscrite dans le Schéma Régional des Véloroutes Voies Vertes (Itinéraire Via Rhôna) ▪ Compléter et assurer l'itinéraire inscrit dans le schéma départemental des Véloroutes de la Haute Savoie ▪ Garantir la bonne desserte du PEM d'Annemasse <p>Réaliser un itinéraire assurant un usage utilitaire et de loisirs de la pratique du vélo mais également accessible aux piétons sur une majorité de sections en site propre</p> <p>Réaliser un itinéraire réduisant ou s'affranchissant des effets de coupures Arve/voie ferrée/voiries</p>	
<p>Moyens de mise en œuvre :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Etude modes doux ▪ Etude de faisabilité et d'avant-projet ▪ Mesurer l'évolution de la pratique du vélo à travers l'installation de compteurs vélos 	
	<p>Echéancier indicatif :</p> <p style="text-align: center;">Etude préalable : 2013</p>
	<p>Coût prévisionnel :</p> <p style="text-align: center;">Non défini à ce jour</p>

2.3 : REALISER LE RESEAU STRUCTURANT SECONDAIRE ET LE RESEAU DE DESSERTE LOCALE

<p>Favoriser la pratique des modes doux et développer les services vélos</p>	
<p>2-Mettre en œuvre des aménagements cyclables dédiés</p>	
<p>Type d'action : Définition et mise en œuvre d'itinéraires cyclables</p>	<p>Maîtrise d'ouvrage : Communes</p>
<p>Périmètre : Communes de l'agglomération et secteurs autour des TCSP</p>	<p>Partenaires : Europe, Région Rhône Alpes, Annemasse Agglo</p>
<p>Objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Compléter le maillage du territoire par des itinéraires secondaires d'intérêt communautaire et d'intérêt local pour favoriser et sécuriser la pratique du vélo ▪ Assurer la connexion avec les Véloroutes Voies Vertes d'Agglomération et le rabattement vers les arrêts de TCSP, gares et P+R ▪ Jalonner les itinéraires cyclables sur l'ensemble du territoire de l'agglomération 	<p>Gouvernance : COFIL mobilité durable pour le suivi de la mise en œuvre et la coordination</p> <p>Observations : La réalisation de ces itinéraires incombera aux communes avec un appui d'Annemasse Agglo pour les itinéraires d'intérêt communautaires (définis dans le schéma cyclable et jalonné par Annemasse Agglomération).</p>
<p>Moyens de mise en œuvre :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Etudes modes doux sur les itinéraires envisagés (cf. carte) ▪ Etudes modes doux sur les itinéraires de rabattement ▪ Etude avant-projet des TCSP ▪ Selon les conclusions du schéma modes doux, éditer un guide de conception des aménagements cyclables à l'intention des communes afin de créer une homogénéité entre les infrastructures du territoire ▪ Balisage des itinéraires du schéma d'agglomération ▪ Création d'une carte intercommunale des voies cyclables ▪ Jalonnement cohérent des itinéraires (signalisation) 	<p>Echéancier indicatif : En cohérence avec les projets de transports et en fonction des opportunités des projets urbains des communes</p> <p>Aspects financiers : Coût à la charge du gestionnaire de la voie</p>

3.1 : PIETONNISER LE CENTRE-VILLE D'ANNEMASSE

Favoriser la pratique des modes doux et développer les services vélos

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

Type d'action : Aménagement de zones piétonnes

Périmètre : Centre-ville d'Annemasse

Objectifs :

- Accorder une place importante aux piétons en centre-ville
- Dynamiser l'attractivité commerciale et améliorer la qualité de l'espace public
- Assurer des liaisons douces autour des différents projets urbains du centre-ville (Esplanade/Libération, Chablais-Parc, pôle d'échange, parkings souterrains) et vers les arrêts TCSP
- Conforter les espaces pour les piétons, cycles et les personnes à mobilité réduite et réduire les effets de coupures



Maîtrise d'ouvrage :

Ville d'Annemasse

Partenaires :

FISAC intercommunal, FISAC de la Ville d'Annemasse

Echéancier indicatif :

Réalisation à différentes phases et en articulation avec les grands projets :

Phase 1 : piétonnisation en cours (2011-2013)

Phase 2 : échéance BHNS (2014)

Phase 3 : échéance tramway (2016) et pôle d'échange

Moyens de mise en œuvre :

- Préconisations définies dans l'étude de piétonnisation de la Ville d'Annemasse
- Concertation avec les différents acteurs du centre-ville
- Concertation avec les études des projets BHNS, pôle d'échange et du tramway
- Indicateurs : évolution des linéaires d'aménagement

Aspects financiers :

Ville d'Annemasse

3.2 : FINALISER ET METTRE EN ŒUVRE LE VOLET PIETON DU SCHEMA MODES DOUX

Favoriser la pratique des modes doux et développer les services vélos

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

Type d'action : Planification et mise en œuvre

Périmètre : Annemasse Agglomération

Objectifs :

Finaliser le volet piéton :

- Préciser le maillage des cheminements piétons permettant :
 - d'assurer le rabattement piéton en toute sécurité sur l'ensemble des arrêts de TCSP (TRAM, BHNS, PEM accès nord et sud)
 - de favoriser le rabattement piéton sur l'ensemble des principaux pôles générateurs de déplacement en assurant la chaîne de mobilité
 - de garantir des itinéraires en connexion avec les voies vertes d'agglomération
 - de réduire les coupures liées aux infrastructures lourdes (voie ferrée, infrastructures routières, ...)
- Programmer les réalisations

Mettre en œuvre le volet piéton :

- Selon les conclusions du schéma modes doux, éditer un guide de conception des aménagements piétonniers à l'intention des communes afin de créer une homogénéité entre les infrastructures du territoire
- Réaliser l'ensemble des aménagements nécessaires au bon cheminement des piétons sur des itinéraires définis
- Assurer le jalonnement du maillage



Maîtrise d'ouvrage : les communes de l'agglomération

Partenaires : Annemasse Agglomération, Conseil Général 74

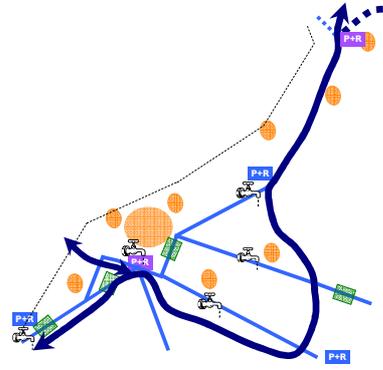
Echéancier indicatif :

Echéances fixées dans les PAVE des communes
Echéances démarches FISAC
Echéances des projets de transports ou développement des lignes

<ul style="list-style-type: none"> • Aider et conseiller les maitres d’ouvrage dans la mise en œuvre de projets cohérents et conformes • Assurer le suivi par le COPIL mobilité durable • Communiquer sur les itinéraires et promouvoir la pratique • Evaluer les actions mises en place 	
<p>Moyens de mise en œuvre :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Etude sur la réalisation du schéma modes doux sur le périmètre de l’agglomération ▪ Suivi des prescriptions réglementaires sur l’accessibilité de la voirie et des espaces publics pour les personnes à mobilité réduite ▪ Préconisations définies dans le PAVE 	<p>Aspects financiers : Non défini</p>



3.3 : DYNAMISER ET APAISER LES ESPACES URBAINS PAR UN MEILLEUR PARTAGE DE LA VOIRIE

<p>Favoriser la pratique des modes doux et développer les services vélos</p>	
<p>3-Assurer un meilleur partage de la voirie en faveur des modes doux</p>	
<p>Type d'action : Aménagement de voirie</p>	<p>Maîtrise d'ouvrage :</p>
<p>Périmètre : Centres des 12 communes</p>	<p>Communes</p>
<p>Objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Améliorer la sécurité (vélos, piétons) et apaiser les vitesses dans les centre-ville et centres-bourgs ▪ Favoriser la ville des courtes distances et dynamiser l'attractivité des centres urbains (commerces, espaces publics) ▪ Aménager des espaces publics qualitatifs dans les centres bourgs ▪ Aménager de manière plus urbaine la voirie (élargissement de trottoir, traversées de chaussée, passages piétons, signalétiques...) pour des centralités plus attractives (commerces, restaurants, professions libérales, services publics...) ▪ Doubler le linéaire de voies en zone 30 ▪ Favoriser la priorité aux transports collectifs dans les centres-villes et les quartiers résidentiels ▪ Sécuriser les coupures urbaines identifiées : Bonne et Etrembières (travaux en cours), quartier du Perrier/Livron (étude en cours) et Pas de l'échelle (étude et travaux à réaliser) 	<p>Partenaires : Annemasse Agglo FISAC d'agglo et communaux</p> <p>Echéancier indicatif :</p> <p>Echéances fixées dans les PAVE des communes Echéances démarches FISAC Echéances des projets de transports ou développement des lignes</p> <p>Observations :</p> <p>Action transversale avec les actions de l'annexe accessibilité du PDU, fiches actions sur la sécurité et les déplacements motorisés.</p>

<ul style="list-style-type: none"> ▪ Préconiser l'établissement de plan de mobilité de quartier dans les secteurs urbains centraux. 	
<p>Moyens de mise en œuvre :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ FISAC communaux ▪ Suivi des prescriptions réglementaires sur l'accessibilité de la voirie pour les personnes à mobilité réduite ▪ Préconisations définies dans les PAVE des communes 	<p>Coût prévisionnel :</p> <p>A la charge des communes et dans le cadre des actions FISAC</p>



4.1 : METTRE EN PLACE UNE VELOSTATION AU NIVEAU DU PEM D'ANNEMASSE

Favoriser la pratique des modes doux et développer les services vélos

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

Type d'action : Service vélos - vélostation

Périmètre : Pôle d'échange multimodal Etoile Annemasse Genève



Vélostation de Chambéry

Objectifs :

- Favoriser la pratique du vélo sur l'agglomération par la mise en place d'un pôle de services vélos
- Offrir un panel de location courte, moyenne et longue durées
- Favoriser l'intermodalité (trains, BHNS, bus, etc.)
- Autres fonctions : stationnement sécurisé dans la consigne, informations, conseils, évènementiel grand public, contrôle technique
- Encourager la pratique à travers la mise à disposition de services dédiés, et la promotion de l'usage du vélo

Maîtrise d'ouvrage :

Annemasse Agglo

Partenaires :

Europe, Région Rhône Alpes

Préconisation :

Réaliser à minima 474 places en consignes avec une extension à prévoir de 126 places supplémentaires et 50 arceaux, soit 100 places pour le stationnement extérieur à répartir entre le côté nord et sud du PEM

Moyens de mise en œuvre :

- Etudes modes doux sur les services de la vélostation et sur le mode de gestion à mettre en place
- Etude de vélostation CEVA faite par l'Etat de Genève

Echéancier indicatif :

Echéance projet PEM (2017)

Coût prévisionnel :

Cout de fonctionnement : 100 k€/an

4.2 : DEVELOPPER LE STATIONNEMENT SUR L'AGGLOMERATION

Favoriser la pratique des modes doux et développer les services vélos

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

Type d'action : Stationnement vélo

Périmètre : Pôles générateurs de déplacements, PEM, BHNS, tramway



Objectifs :

- Développer sur l'agglomération une offre de stationnement pour les cycles sur l'espace public et privé
- Offrir des stationnements pour les cycles autour des pôles générateurs de déplacements (Hôpitaux, administrations, établissements scolaires, équipements sportifs et de loisirs,...)
- Favoriser le rabattement sur les transports collectifs et améliorer l'intermodalité avec des stationnements au niveau du pôle d'échange et des arrêts TCSP en fonction de leur importance
- Développer l'usage du vélo dans les entreprises et les collectivités
- Faire de la vélostation l'accroche et la vitrine de la politique cyclable, ainsi que l'interface entre l'agglomération et les habitants sur la question du vélo

Maîtrise d'ouvrage :

Communes, Annemasse Agglo (PEM)

Partenaires :

Europe, Région Rhône Alpes, les entreprises et les administrations du territoire

Gouvernance :

Suivi de mise en œuvre : comité de pilotage mobilité durable

Observations :

Action transversale avec les fiches actions stationnement et démarches d'écomobilité

Lieux à équiper en priorité → équipements publics, gares, TCSP, P+R

Il appartiendra aux PLU d'imposer des normes de stationnement dans l'art 12.

Préconisations :

Sur l'espace privé :

Un minimum de 1,5% de la surface de plancher, soit en moyenne 1 place pour 100m² pour les immeubles de bureaux
Un minimum de 0,75 m² par logement du studio au T2 et de 1,5 m² pour les autres logements (avec un minimum de 3m²) (Arrêté du 20/02/12).

Sur l'espace public : cf. Etude en cours sur le stationnement VP et cycle. Les préconisations devront détailler par type de pôle (Administration/santé, commerces, enseignement, résidences étudiantes, équipement sportif et de loisirs,...) le nombre de places par élèves, patients, etc.... et la qualité du

stationnement (Abri ou sans abri) en fonction de la durée du stationnement.

Pour toutes les stations du BHNS (à l'exception de l'arrêt gare) un socle minimal de 3 arceaux à prévoir.

Pour les stations du Tram, le dimensionnement suivant a été déterminé :

Arrêt de tram	Nombre d'arceaux à court terme	réserve d'arceaux pour extension	Surface globale à réserver sur la base d'un total d'arceaux de
<i>La tour</i>	3	1	4
<i>Millet</i>	3	2	5
<i>Croix d'Ambilly</i>	5	5	10
<i>Rue du Parc</i>	3	1	4
<i>Deffaugt</i>	5	5	10
<i>Place de l'Etoile</i>	6	6	12
<i>Dusonchet</i>	5	5	10

Echéancier indicatif :

- Echéances des projets TCSP
- Opportunité des projets urbains
- Plans de mobilité des entreprises ou des administrations

Moyens de mise en œuvre :

- Schéma modes doux pour identifier les secteurs prioritaires
- Etudes détaillées à l'échelle des quartiers
- Groupe de travail entre Annemasse Agglo et les communes

Coût prévisionnel :

Coût à la charge du gestionnaire de l'espace public/collectivités/entreprises

Exemples (coût opération) :

- Coût stationnement vélo : ~150€ HT pour 1 arceau (= 2 places), fourniture et pose
- Coût moyen d'un abri vélo couvert : ~500€ HT par place
- Coût moyen d'une consigne collective fermée sécurisée : ~1500€ HT par place
- Box individuel : ~2000€ HT par place

IV. Echancier des actions

PROJETS "MODES DOUX" DU PDU D'ANNEMASSE AGGLO						
AXE 2 : Favoriser la pratique des modes doux et développer les services vélos	Porteur de projet	Coût	Echéances de réalisation			
			Court terme	Moyen terme	Long terme	
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	Annemasse Agglo	Etude : 150K€			
2-Mettre en œuvre des aménagements cyclables dédiés						
Action 2.1	Réaliser la section frontière-PEM-Bonne de la VVV du Léman au Mont-Blanc	Annemasse Agglo et communes concernées	4M€		2017	
Action 2.2	Réaliser la section Etrembrières-PEM-Machilly de la VVV Viarhona	Annemasse Agglo et communes concernées	Coût à définir par l'étude mode doux			
Action 2.3	Réaliser le réseau structurant secondaire et le réseau de desserte locale	Communes	Coût à définir			
3-Assurer un meilleur partage de la voirie en faveur des modes doux						
Action 3.1	Piétonisation du centre-ville d'Annemasse	Ville d'Annemasse	Non renseigné	Phase 1 : 2011-2013	Phase 2 BHNS Tango : 2014 Phase 3 : 2016	
Action 3.2	Finaliser et mettre en œuvre le volet piéton du schéma modes doux	Communes	Coût à définir			
Action 3.3	Dynamiser et apaiser les centres urbains de l'agglomération	Communes	Réf. PAVE, FISAC			
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	Annemasse Agglo	100 K€		2017	
Action 4.2	Développer le stationnement sur l'agglomération	Annemasse Agglo, communes	à définir			



Maitriser les besoins en stationnement





Le stationnement est un élément important dans le fonctionnement des centralités à la fois pour les habitants mais aussi pour les activités économiques. Sur le territoire d'Annemasse Agglo, le stationnement est inégalement réparti avec des zones disposant d'une capacité suffisante, et d'autres secteurs pour lesquels l'offre publique atteint ses limites, comme par exemple autour de la gare d'Annemasse. La partie proche de Moellesulaz subit le même phénomène et connaît des stationnements de véhicules « ventouses » en journée par des pendulaires qui cherchent à emprunter les transports en commun en Suisse.



Cette situation s'explique par l'absence d'une offre de stationnement coordonnée entre les communes de l'agglomération et Genève mais aussi par l'absence d'alternative intéressante à l'automobile sur le territoire.

Aussi, pour être en cohérence avec la mise en place de transports en commun lourds (RER Franco-Genevois, Pôle d'échange, tramway et BHNS Tango), le volet stationnement du PDU vise à adapter l'offre publique en ville avec l'arrivée des grands projets pour favoriser le report modal mais aussi afin de maîtriser les besoins en stationnement sur le territoire.

Pour cela, le stationnement en ville doit également s'accompagner d'une politique plus restrictive limitant le stationnement de longue durée dans les secteurs présentant une alternative. La réglementation et la tarification doivent être uniformisées sur l'ensemble du cœur d'agglomération. Elle doit encourager la rotation des véhicules pour les courtes durées dans les espaces convoités afin de mieux faire correspondre les besoins des différents utilisateurs (résidents, visiteurs, transfrontaliers). Elle doit aussi garantir les usages spécifiques (places PMR, livraisons, cycles,...) et réfléchir à une harmonisation cohérente de la tarification.

I. Les éléments de diagnostic sur le stationnement

A. L'offre de stationnement

1. Une offre de stationnement contrastée à l'échelle de l'agglomération

L'agglomération possède 9981 places de stationnement public en 2005 sur le territoire. La ville d'Annemasse, en tant que centre-ville principal, dispose logiquement de la plus grande offre avec 4422 places en 2005.

La comparaison avec d'autres villes françaises montre que le « cœur d'agglomération » (Annemasse, Ambilly, Gaillard, Ville-la-Grand) possède une capacité de stationnement public importante par rapport à Besançon ou encore Limoges (cf. Figure 65).

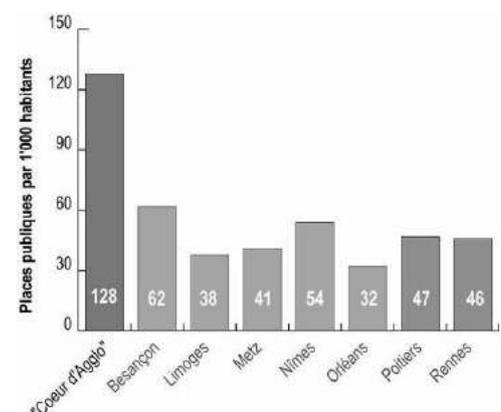


Figure 65 : Comparaison de l'offre publique de stationnement, Etude stationnement, 2009.



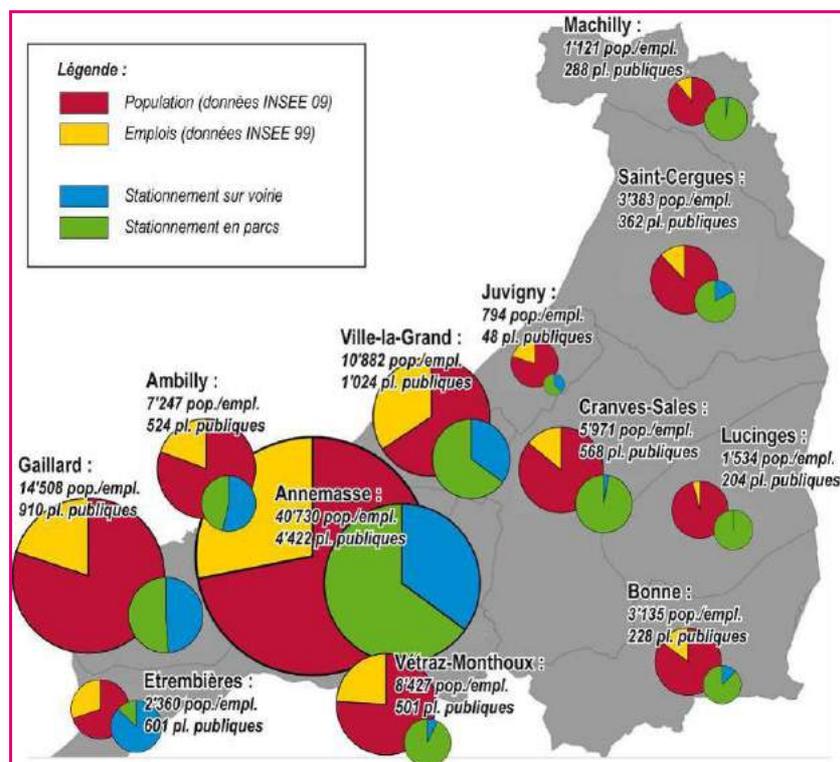


Figure 66 : Poids de population/emplois par rapport aux réserves de stationnement public, Etude stationnement, 2009.

Par ailleurs, dans le cadre d'une politique liée au développement des transports collectifs, l'offre de stationnement public autour des axes de tramway et de BHNS diminuera progressivement.

▪ **Un stationnement public limité ou payant encore peu développé sur le territoire**

COMMUNE	TYPE				DUREE				PAYANT		TOTAL places
	sur voirie		en parcs		limité		illimité		valeur	part	
	valeur	part	valeur	part	valeur	part	valeur	part			
Ambilly	281	53.6%	243	46.4%	114	21.8%	410	78.2%	0	0%	524
Annemasse	1'533	34.7%	2'889	65.3%	1'027	23.2%	3'395	76.8%	3'230	73.0%	4'422
Etrembières	523	87.0%	78	13.0%	0	0%	601	100%	0	0%	601
Gaillard	442	48.6%	468	51.4%	378	41.5%	532	58.5%	0	0%	910
Vétraz Monthoux	37	7.4%	464	92.6%	0	0%	501	100%	0	0%	501
Ville la Grand	558	42.1%	767	57.9%	329	24.8%	996	75.2%	0	0%	1'325
Bonne	30	13.2%	198	86.8%	0	0%	228	100%	0	0%	228
Cranves Sales	16	2.8%	552	97.2%	0	0%	568	100%	0	0%	568
Juvigny	18	37.5%	30	62.5%	0	0%	48	100%	0	0%	48
St Cergues	60	16.6%	302	83.4%	0	0%	362	100%	0	0%	362
Lucinges	0	0.0%	204	100.0%	0	0%	204	100%	0	0%	204
Machilly	7	2.4%	281	97.6%	0	0%	288	100%	0	0%	288
TOTAL	3'505	35.1%	6'476	64.9%	1'848	18.5%	8'133	81.5%	3'230	32.4%	9'981

Figure 67 : L'offre publique de stationnement sur les communes, Etude stationnement, 2009

Sur l'agglomération, la gestion de l'offre publique de stationnement par les communes présente les caractéristiques suivantes (cf. Figure 66 et 67) :

- **L'offre est majoritairement située en parc** (2/3 de l'offre en stationnement public)
- **La part du stationnement limité de courte durée ou de très courte durée est faible** puisqu'elle représente seulement 18,5% du stationnement à l'échelle du territoire.
- Les villes **d'Annemasse et Etrembières** disposent d'une politique de stationnement avec des **places payantes et une tarification zonale**.
- Les communes **de Gaillard, Ville-la-Grand, Ambilly, Vétraz-monthoux, Etrembières, Annemasse et Bonne** ont développé une offre limitée avec la **mise en place de zones bleu** sur le centre-ville

▪ **Le stationnement privé**

Aujourd'hui, l'agglomération ne dispose pas d'information sur l'offre de stationnement privatif existant. Une grande partie des capacités de stationnement privé se localise dans les zones d'activité (par exemple la zone d'activité du Mont Blanc,...).

L'article 12 des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des communes, qui régit la construction de place de stationnement privé, possède des normes planchers mais pas de normes plafonds limitant le nombre de places privatives. Or, la limitation du stationnement privatif est un levier puissant à échéance des projets lourds de transport en commun pour faire du report modal et mieux coordonner l'urbanisation et les transports.

Sur l'agglomération, les normes dans les PLU sont très différentes d'une commune à l'autre. Par exemple, en ce qui concerne les logements collectifs, le ratio varie de 1,5 à 3 places par logement. Pour les bureaux, cela varie de 1 place pour 30m² de surface de plancher à 1 place pour 50m² de SP.

Les figures ci-dessous présentent, sur la base des différents PLU approuvés ou en cours d'approbation en Mars 2013, le nombre de places de stationnement privé à réaliser dans le cas de la construction, par exemple, de 15 logements collectifs et de 2000m² de bureaux.

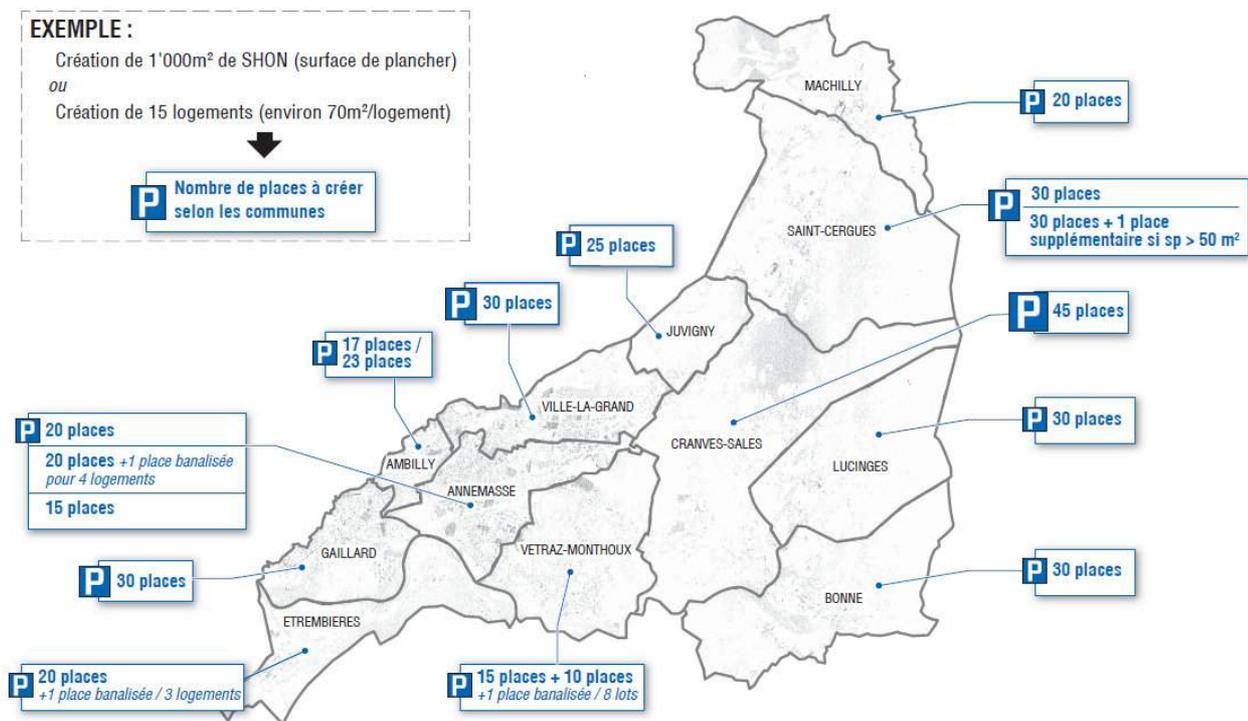


Figure 68 : Places de stationnement privé pour les logements selon les PLU des communes-Etude des normes de stationnement privé 2013

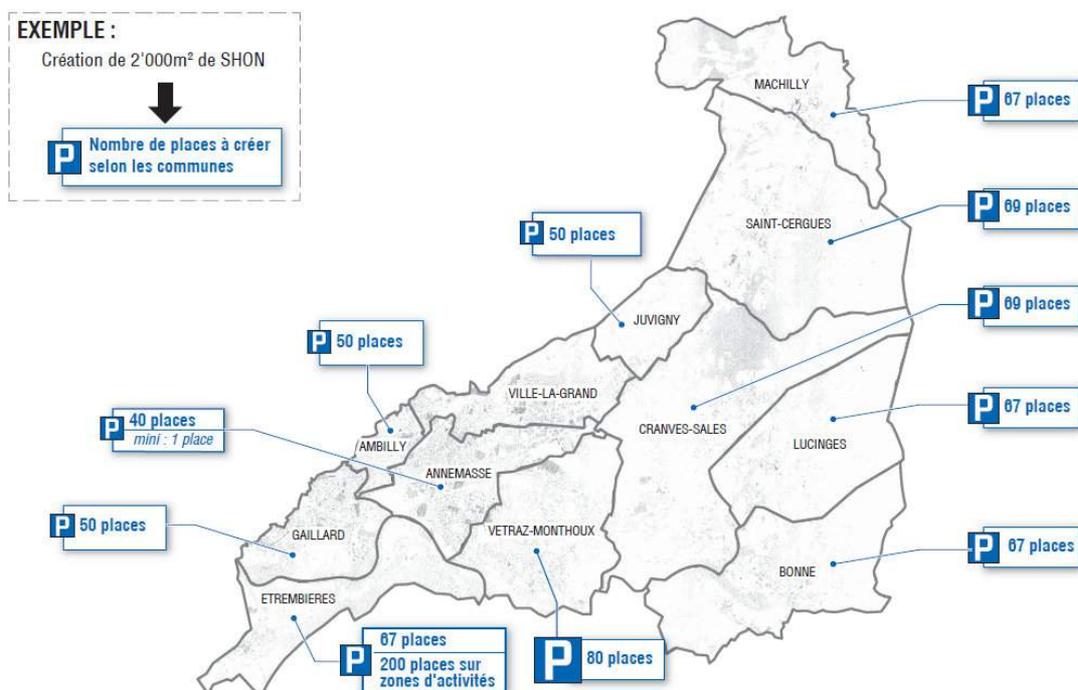


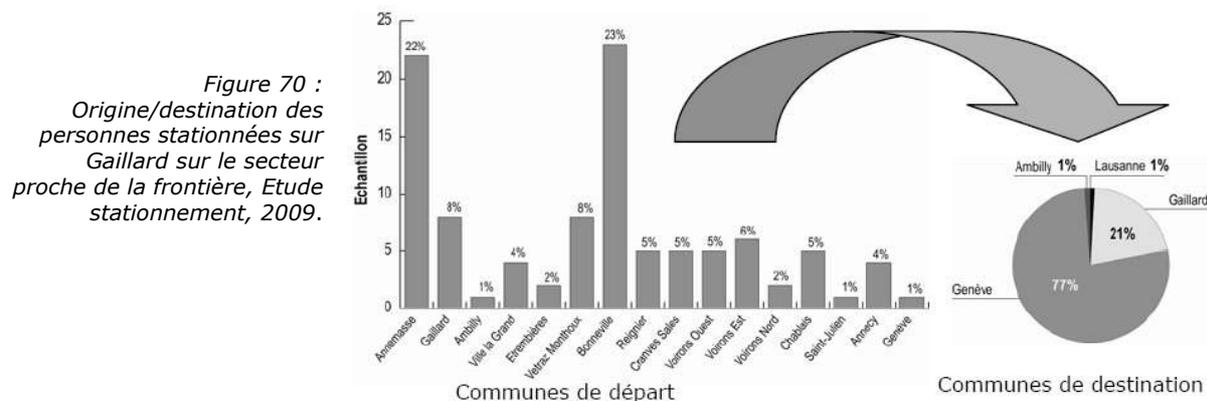
Figure 69 : Places de stationnement privé pour les bureaux selon les PLU des communes-Etude des normes de stationnement privé 2013

2. Des secteurs en tension sur le stationnement

A une échelle plus fine, **l'offre de stationnement connaît des saturations**, notamment sur Gaillard près de la frontière avec le canton de Genève sur le secteur du terminus de la ligne de tramway suisse, à Moellesulaz. Dans l'avenir, des risques de tensions supplémentaires sont à prévoir autour des arrêts de TC suisses à forte fréquence liées à la suppression future de places du fait de la mise en œuvre des grands projets.

Ainsi, la commune de Gaillard reçoit une partie importante de véhicules qui se stationnent près de la frontière afin que leurs utilisateurs se rendent à Genève (77% des personnes interrogées sur l'espace se rendent à Genève), générant du stationnement « ventouse ». Ce secteur est donc utilisé comme un parc-relais.

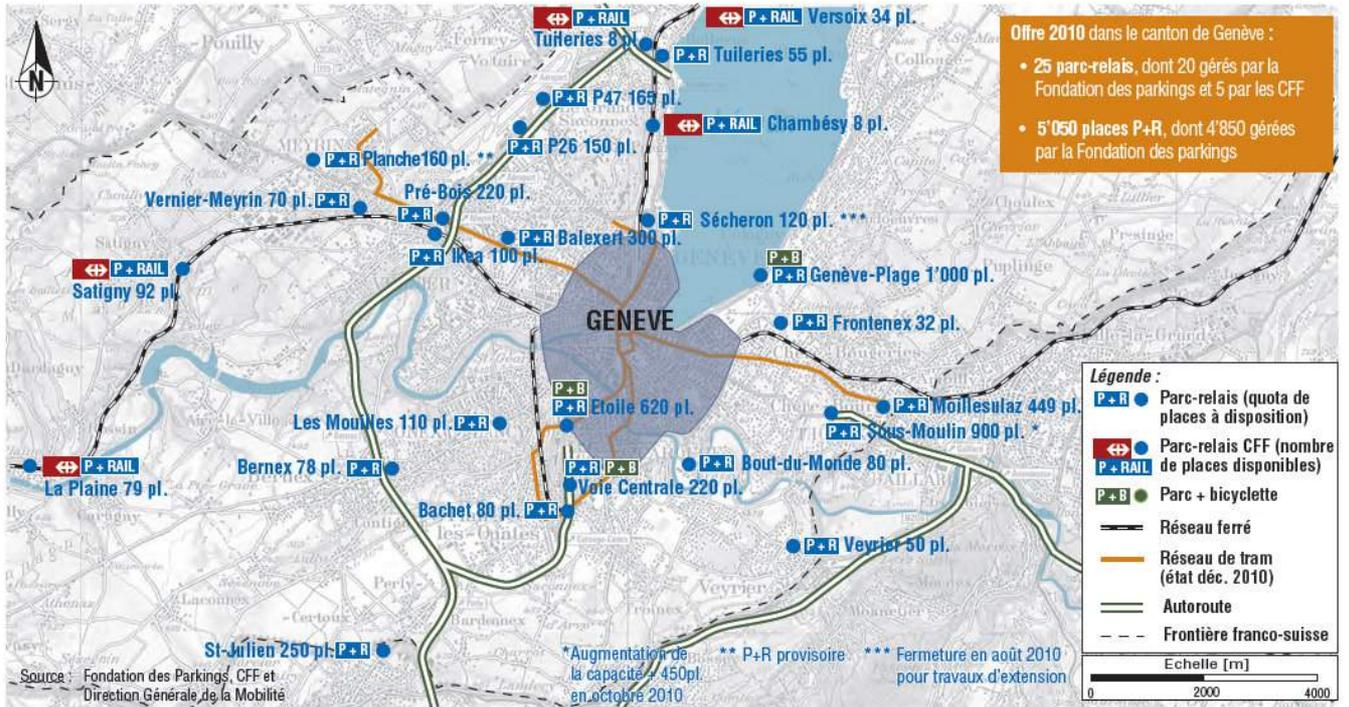
A noter par ailleurs l'existence de P+R « sauvages » près des arrêts de lignes de TPG (Au Veyrier/Pas de l'Echelle, etc.).



B. Les parcs-relais (P+R)

1. Des parkings-relais présents essentiellement sur Suisse

Aujourd'hui, les parkings-relais sont inexistants sur le territoire d'Annemasse Agglo. Trois parkings-relais sont présents près de la frontière sur la partie suisse. Le parking-relais de Sous-Moulin (900 places) et celui de Moillesulaz (449 places) sont les plus importants. Le parking-relais de Veyrier est plus modeste avec 50 places. Ces P+R sont des points de rabattement vers les transports collectifs suisses (tramway, bus TPG). Aujourd'hui, l'absence de P+R connecté à des lignes de transports collectifs fortes en périphérie de l'agglomération d'Annemasse ne permet pas d'encourager le report modal des pendulaires motorisés et accroît les tensions sur le parc de stationnement dans certains secteurs près de la frontière ou au niveau de la gare d'Annemasse.



Offre des principaux parcs relais du canton de Genève en décembre 2010 (source DGM)

Figure 71 : L'offre des parkings-relais sur l'agglomération sur le canton de Genève, Plan d'actions des parcs-relais, DGM, 2010

C. La réglementation du stationnement public

1. Des évolutions importantes ces dernières années pour une meilleure gestion du stationnement

- **La politique de stationnement sur le centre-ville d'Annemasse**

Afin de répondre à des besoins d'accessibilité et d'attractivité économique de son centre-ville, la Ville d'Annemasse s'est dotée d'une politique de stationnement, mise en place dans le cadre d'une DSP qui court jusqu'en 2032, soit bien après la période de validité du présent PDU. De ce fait, les possibilités d'évolution en sont très encadrées sur la zone concernée (zone payante) jusqu'au terme de la DSP.

Annemasse a développé une politique de stationnement à l'échelle de sa commune, avec une tarification zonale payante et des abonnements résidents mais aussi en mettant en place des parcs urbains de stationnement en ouvrage. Cette politique vise à favoriser la rotation des places et à libérer de l'espace sur la voirie.

Depuis 2007, plusieurs zones de stationnement payantes et limitées dans le temps sont définies sur la voirie ou dans des parcs (cf. Figure 73) :

- **Les zones « orange »** sont limitées à 2h pour permettre la rotation ; ces zones sont localisées principalement dans le centre de la commune.
- **Les zones « vertes » en périphérie** de la zone orange limitent le stationnement fractionné à l'heure jusqu'à une journée.

- Des arrêts minutes contrôlés (15 minutes de stationnement gratuit).
 - **Des abonnements résidentiels** sont disponibles pour satisfaire le stationnement des habitants ainsi que des artisans.
 - En parallèle, la ville d'Annemasse a également développé la **création de places de stationnement pour les personnes à mobilité réduite**.
- **La mise en place d'une offre de parcs de stationnement en ouvrage sur Annemasse**

Plusieurs parkings souterrains ont été réalisés sur Annemasse pour les besoins du centre-ville. Le parking souterrain Montessuit (239 places) et le parking Libération (634 places) sont situés à proximité directe du centre-ville d'Annemasse.

Le parking Libération, situé sous l'actuelle place du même nom, est lié au projet urbain de restructuration des Trois places et du marché de la ville.



Figure 72 : Parking Libération, Ville d'Annemasse, 2010.

La politique de stationnement limitée et payante avec la mise en place d'abonnement a permis de réglementer l'offre et de favoriser la rotation des places pour les différents besoins du centre-ville d'Annemasse. Une politique de stationnement réglementé (zones bleue, payante,...) doit être étendue et coordonnée aux autres communes urbaines limitrophes à Annemasse dans la perspective des grands projets de transports.

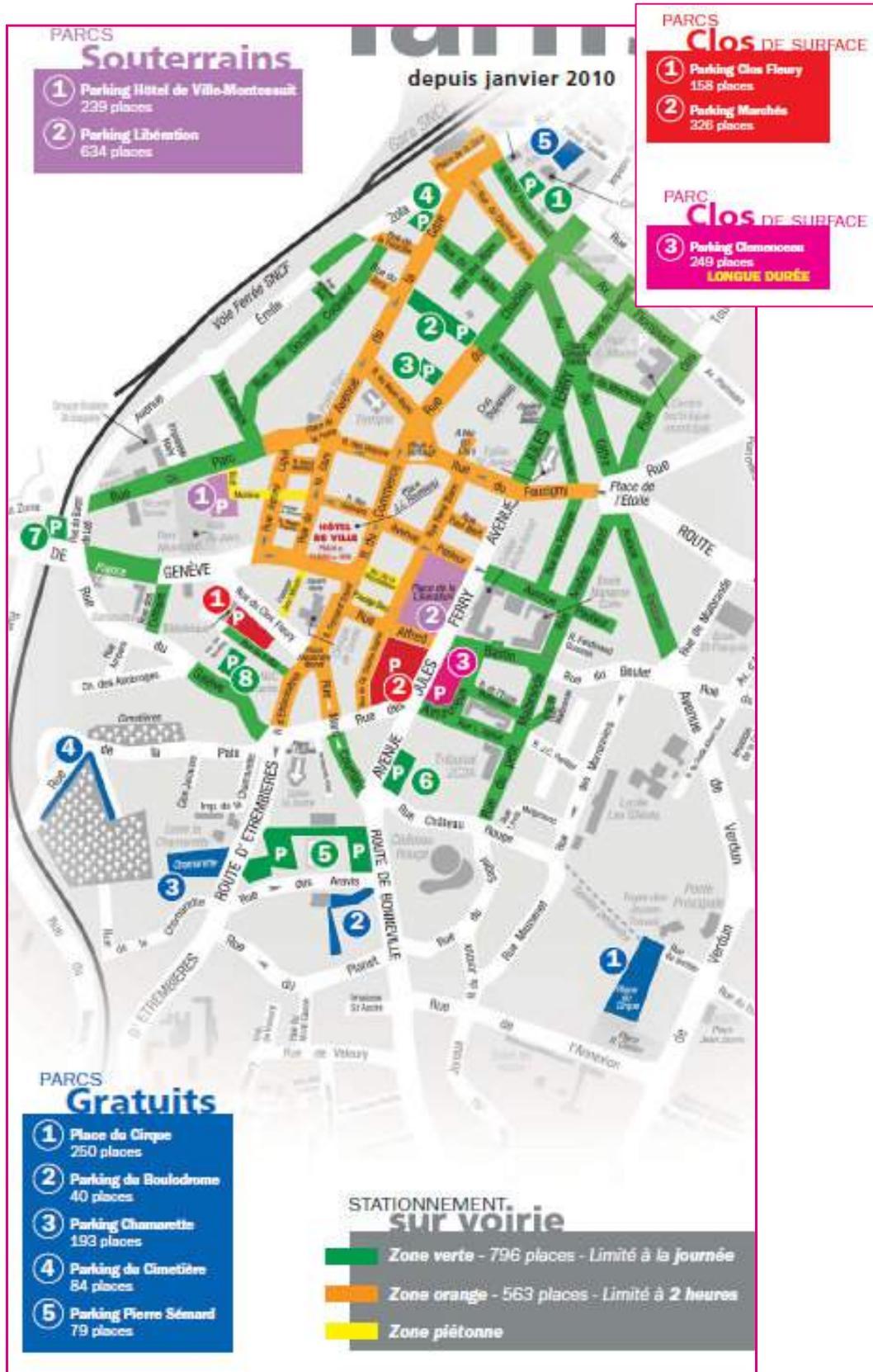


Figure 73 : Offre de stationnement public et réglementation sur le centre-ville d'Annemasse, Ville d'Annemasse, 2010.

II. Les orientations du PDU en matière de stationnement

A. Les enjeux

- **Maîtriser les besoins en stationnement et réglementer le cœur d'agglomération**
- **Faire évoluer la réglementation du stationnement pour favoriser le report modal à échéance des grands projets de transport en commun**
- **Coordonner et harmoniser les politiques de stationnement sur le cœur d'agglomération (réglementation, tarif, abonnement)**
- **Mettre en place des parkings relais sur l'agglomération connectés aux TCSP et au RER Franco-Genevois à l'échelle transfrontalière**
- **Etudier la tarification combinée et les services pour les parcs-relais**
- **Faire évoluer la réglementation sur le stationnement privé**

B. Les objectifs

Maîtriser les besoins en stationnement

*La mise en place d'une politique de stationnement à l'échelle de l'agglomération est un levier indispensable sur le territoire pour maîtriser les besoins et éviter les conflits d'usage sur l'espace public mais aussi pour faire du report modal dans la mesure où l'alternative est disponible. **La question du stationnement est ainsi un enjeu important pour le PDU d'Annemasse Agglo, à la fois pour conserver l'attractivité économique du territoire et pour l'optimisation des grands projets de transport.***

La réalisation des projets forts en matière d'alternative à l'automobile implique d'adapter la politique de stationnement actuelle. En effet, les grands projets de transport vont accroître la pression et les tensions sur le stationnement s'il reste gratuit et non réglementé dans ces espaces.

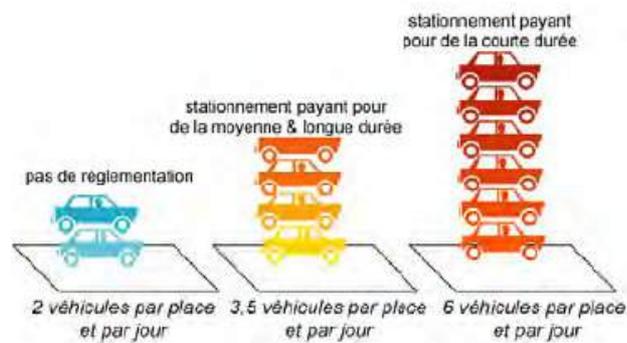
*Les objectifs du PDU en matière de stationnement sont **d'étendre la réglementation dans le cœur d'agglomération afin de limiter fortement le stationnement des pendulaires** mais aussi **de favoriser le stationnement de courte durée pour dynamiser la vie économique locale**. La politique de stationnement vise aussi à **améliorer la gestion des places pour les résidents**. Enfin, **le PDU envisage de capter les pendulaires en amont par la réalisation de parcs-relais** connectés directement à l'offre performante des transports en commun.*

Comment réglementer le stationnement ?

Afin de réaliser une politique de stationnement « efficace », la réglementation doit s'appuyer sur des principes à respecter :

- Limiter le stationnement dans le cœur d'agglomération pour les pendulaires
- Faciliter et garantir un stationnement pour les visiteurs : principe de la rotation
- Adopter un stationnement spécifique pour les résidents

Ces principes sont à décliner par une réglementation différenciée selon les lieux et en fonction des possibilités de stationnement (cf. Figure 73).



Type de stationnement	Ventouse & longue durée	Moyenne durée	Courte durée & Très courte durée	Résidents
Objectif de satisfaction	Baisser la satisfaction de ces usagers (les pendulaires principalement) afin de les inciter à se stationner à l'extérieur du secteur, ou sur des parcs bien identifiés et tarifés et/ou à pratiquer un report modal vers les modes alternatifs à l'automobile.	Un stationnement de moyenne durée ne doit pas être encouragé. Cependant, selon les motifs, les usagers doivent être en mesure de se stationner en limite du secteur contraint. Cela pourra correspondre à une zone intermédiaire limitée dans le temps sur les franges de la zone réglementée.	Primordial pour la vie d'un centre-ville, il est nécessaire d'offrir à ces usagers la possibilité de stationner dans les meilleures conditions et au plus près des secteurs commerçants. La réglementation instaurée favorisera la rotation garantira la disponibilité de places pour les visiteurs.	Stationnement à favoriser. Il faut encourager les résidents à laisser leurs véhicules sur le lieu d'habitat et à utiliser un autre mode de transport. Il faudra une tarification spécifique pour ces usagers.

Figure 74 : Les principes de la politique de stationnement, CERTU.

La politique volontariste de stationnement sur l'agglomération se décline autour de 3 objectifs avec des mesures et des actions spécifiques selon les secteurs.

1- Faire évoluer la réglementation du stationnement avec les grands projets et avec Genève

- **Etendre et mettre en cohérence la réglementation du stationnement dans le cœur d'agglomération**

Prescriptions dans le cœur d'agglomération :

La Ville d'Annemasse a déjà réglementé son stationnement avec une certaine réussite pour garantir l'accès à ses habitants et aux visiteurs sur certains secteurs. **La réglementation du stationnement est l'outil indispensable pour être cohérent avec la politique dissuasive exercée sur le canton de Genève mais aussi pour être en accord avec les grands projets alternatifs et les parcs-relais.** L'extension de la réglementation permet aussi d'éviter les phénomènes de « bord²⁸ » sur les secteurs gratuits à proximité des espaces concurrentiels convoités.

Le PDU rend ainsi primordial l'extension de la réglementation du stationnement existant sur le centre-ville d'Annemasse afin de l'étendre sur le cœur d'agglomération pour les communes de Gaillard, Ambilly et de Ville-la-Grand, ainsi que la commune de Vétraz-Monthoux pour la partie proche du secteur Jean Monnet et de l'Avenue Lucie Aubrac.

Le PDU prévoit ainsi de limiter sur ces communes le stationnement public gratuit, à durée illimitée pour les pendulaires et de favoriser le stationnement de courte durée (payant, zone bleue) en journée pour favoriser la rotation pour les visiteurs sur les secteurs présentant une densité en matière de commerces ainsi qu'autour des axes TCSP. Il est également recommandé d'étudier les mesures favorisant le stationnement des résidents (abonnements résidents pour les stationnements dans la rue et dans les parcs en ouvrage,...).

Des études de stationnement seront à réaliser sur ces communes et autour des axes des transports collectifs afin de déterminer un zonage différencié (délimitation de la zone de courte et de moyenne durée). Les études évalueront également la tarification à mettre en place (cf Fiche action « Stationnement », action 1.1).

La tarification pratiquée sur le cœur de l'agglomération devra être plus dissuasive pour le stationnement de longue durée dans la mesure où les parcs-relais de rabattement seront mis en service.

Un groupe de travail entre les communes concernées et l'agglomération précisera les mesures de gestion du stationnement dans le respect des principes du PDU. Ce travail sera à mettre en relation avec la démarche de guide urbain.

Recommandations dans les autres centralités et les centres-bourgs de l'agglomération :

Le PDU incite à la mise en place de mesures de gestion de stationnement public pour favoriser les visiteurs par du stationnement à durée limitée diurne (zone bleue) ainsi que les résidents et éviter le stationnement des pendulaires dans les centres-bourgs de l'agglomération disposant d'une densité d'équipements, de logements, d'emplois, de commerces de proximité.

- **Favoriser la rotation du stationnement autour des TCSP**

Les secteurs autour des TCSP (pôle d'échange, BHNS Tango, tramway) sont des secteurs fortement convoités. Afin de mieux satisfaire les différents besoins et éviter les conflits

²⁸ Stationnement sauvage à la limite des zones payantes

entre les usagers (pendulaires, visiteurs, résidents), le PDU poursuit l'objectif de dissuader plus fortement le stationnement sur ces espaces. Le PDU préconise qu'une réglementation favorisant la rotation soit mise en œuvre pour permettre l'accès aux visiteurs et protéger les résidents.

La limitation du stationnement permettra ainsi de favoriser le report modal pour les zones disposant d'une alternative forte (cf. Fiche action « Stationnement », action 1.1).

Des études sur le stationnement seront engagées par les communes pour définir les secteurs à réglementer sur le secteur public, selon les prescriptions suivantes :

- Faire évoluer la réglementation existante autour du nouveau pôle d'échange sur un périmètre de 750 mètres autour de la gare d'Annemasse et de 400m autour de celle de Machilly.
- Créer des périmètres réglementés de 400 à 500 mètres autour des parkings-relais, en fonction de la pression de stationnement constatée.
- Réglementer le stationnement public pour favoriser le stationnement de courte durée sur un périmètre de 400 mètres autour des arrêts du tramway et de 300 mètres autour des arrêts du BHNS sur les secteurs des centres-villes d'Annemasse et de Ville-la-Grand. Les zones d'activité du Mont-Blanc, Montréal, sont exclues mais pourront faire l'objet d'une réglementation à l'initiative des communes.

De même, au vu des particularités du quartier du Perrier, classé en Zone Urbaine Sensible, le PDU laisse à la commune le choix de réglementer ou non le stationnement public sur le secteur.

- Identifier les possibilités et créer des aires de livraison dans les secteurs présentant une densité de commerce.

Ces évolutions de stationnement devront être mises en place à l'échéance de mise en œuvre du RER Franco-Valdo-Genevois pour les secteurs liés à la gare d'Annemasse ou au BHNS et à l'échéance de mise en œuvre du Tram pour les secteurs concernés.

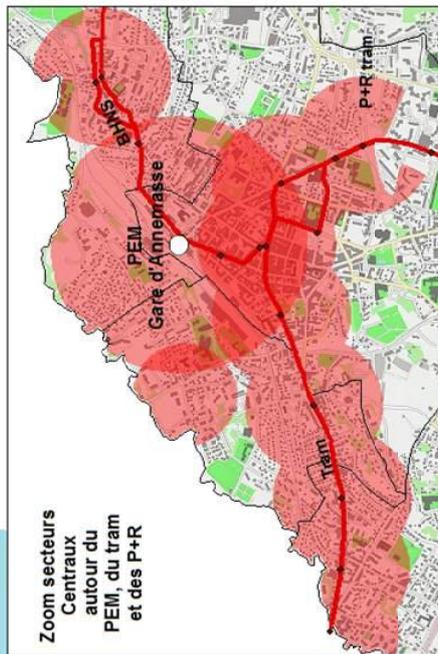
Pour les autres secteurs de l'agglomération, le PDU préconise de :

- Faire évoluer la réglementation autour des lignes secondaires TAC visant à devenir primaires (MICA-Gare ; Bonne-Gare)
- Réglementer le stationnement dans les centres des bourgs et villages afin de favoriser les visiteurs et de dissuader le stationnement de longue durée.

Le PDU n'envisage pas de parc-relais à la gare mais il est prévu de garantir des capacités de stationnement prioritairement pour les besoins des usagers du train (SNCF, TER). Le stationnement devra être payant et fractionné dans le temps. Les modalités d'abonnement combiné devront être étudiées. Le tarif du stationnement (pour une durée équivalente) près de la gare devra être plus élevé que sur les parcs-relais (tarif combiné TC+parking) à leur mise en service.

Il s'agira de mieux matérialiser au sol les espaces de stationnement et de limiter le stationnement illicite (exemple : sur le trottoir). Le PDU préconise également le développement de stationnement pour les cycles dans les centres-bourgs et les autres centralités (cf volet mobilités douces).

Carte illustrative des secteurs prioritaires pour la mise en place de stationnement réglementé



Prescriptions

- Autour du Pôle d'Échange Multimodal (750m) et des arrêts de Tram (400m) et du BHNS (300m)

Recommandations

- Centre-bourg et village
- Autour des douanes et des lignes de TC performantes françaises projetées (300m autour des arrêts) ou suisses
- TPG

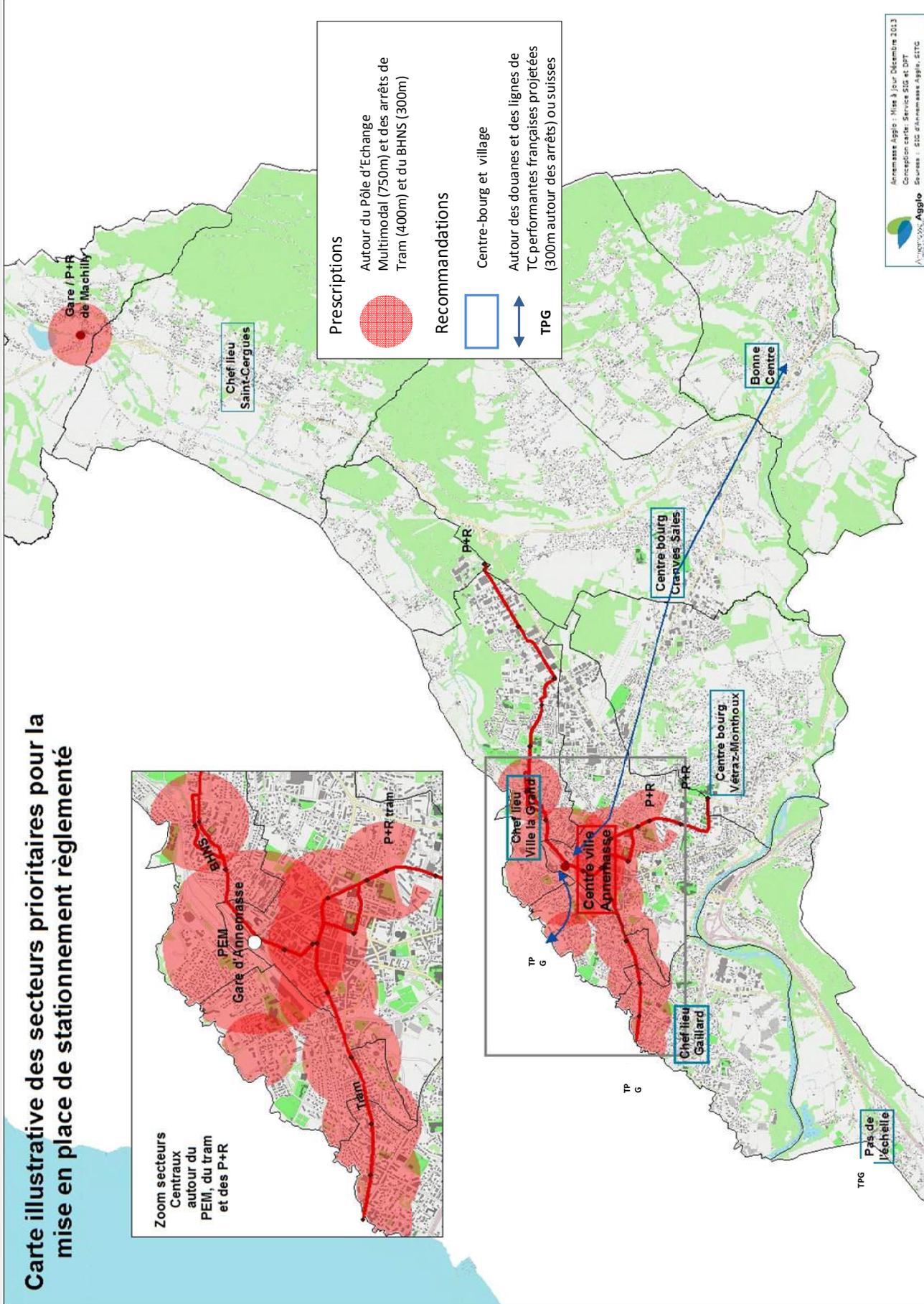


Figure 75 : Organisation du stationnement à horizon 2017

▪ **Mieux prendre en compte les besoins de stationnement spécifiques**

La mise en place d'une politique de stationnement sur l'agglomération implique aussi une meilleure prise en compte des besoins de stationnement spécifique par les communes (cf. Fiche action « Stationnement », action 1.2) dans la mise en œuvre de la nouvelle politique de stationnement.

- Le PDU préconise l'insertion de places de stationnement pour les personnes à mobilité réduite conformément à la réglementation (Décrets n° 99-756 et 99-757 du 31 août 1999 : 1 emplacement sur 50 doit être réservé aux personnes handicapées. Le nombre d'emplacements réservés est calculé sur la base de l'ensemble du projet ; Arrêté du 31 août 1999).
- Le PDU rend également indispensable la réalisation d'aires de livraison sur les centralités de l'agglomération disposant d'une concentration commerciale. La matérialisation de ces espaces doit être conforme aux arrêtés (instruction interministérielle du 31 juillet 2002).
- Des stationnements pour les taxis et des places pour les déposes-minutes seront à créer près du pôle d'échange d'Annemasse et sur la halte ferroviaire de Machilly.
- Le stationnement en faveur des cycles (arceaux) sera développé (cf fiche-action 4.2 de la partie mobilité douce).

2- Favoriser le rabattement par la mise en place de parc-relais

▪ **Réalisation de parcs-relais (P+R)**

En cohérence avec la réalisation des projets de transport en commun en site propre, le PDU envisage de mettre en place des parkings-relais aux terminus des lignes de TCSP et au niveau de la halte ferroviaire de Machilly (cf Fiche action « Stationnement », action 2.1).

Ces parc-relais doivent ainsi servir dans la politique globale de stationnement à capter en amont les déplacements automobiles de pendulaire et éviter le stationnement ventouse de longue durée dans les parties urbaines ainsi qu'autour des TCSP. Connectés aux réseaux routiers structurants et aux TC, ils sont répartis sur les entrées de ville. Leur taille, moyenne à leur création, est évolutive pour permettre de répondre aux fluctuations des besoins. Ils pourront éventuellement être complétés par des parkings de proximité à définir par les communes.

Les éléments complémentaires sur les parcs-relais figurent dans la partie III sur les transports collectifs et l'intermodalité (cf. Fiche action « Transport collectif », action 5.1).

3- Adapter et réglementer l'offre de stationnement privé

La création de places de stationnement privative est un outil important de la maîtrise de la circulation automobile. En effet, le stationnement des logements influe sur le taux de motorisation des résidents et des actifs, le stationnement des bureaux influe sur le mode de déplacement des employés et des visiteurs, le stationnement des commerces influe sur le mode de déplacements des employés et des clients,

Le choix modal du déplacement (la voiture particulière ou les transports collectifs/vélos), est directement lié à l'offre et au type de gestion du stationnement sur le lieu de destination du déplacement.

Chez les actifs, le choix du mode « voiture » est largement déterminé par la disposition ou non d'un stationnement assuré sur son lieu de travail. Plusieurs études ont mis en évidence cette corrélation, comme par exemple le dossier du Certu en 1998 ou l'étude en 2012 de l'Observatoire des déplacements de l'agglomération lyonnaise. Sur l'agglomération d'Annemasse²⁹, 50% des actifs disposent d'une place réservée sur leur lieu de travail et 3 frontaliers sur 4 ont également cette possibilité de se stationner.

Le stationnement sur son lieu de résidence est également un élément important influant sur le mode de déplacements.

▪ **Objectifs de la mise en place d'un encadrement des normes privées de stationnement**

Actuellement, les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) disposent de normes « planchers » pour réglementer les places de stationnement automobile dans les constructions nouvelles pour les logements et les activités. Cette mesure permet de satisfaire des besoins par le privé et d'éviter de recréer le coût et l'offre sur l'espace public. Cependant, les normes actuelles apparaissent élevées dans un contexte de développement des transports collectifs lourds dans les espaces urbains centraux (cf. Fiche action « Stationnement »)

Le PDU préconise ainsi de faire évoluer ces normes par la mise en place de normes plafonds dans les PLU des communes sur les secteurs bien desservis par les transports en commun. La redéfinition de ces critères permettra de libérer de l'espace dans ces secteurs pour l'affecter à une autre vocation que le stationnement qui est très consommateur d'espace.

Ainsi, l'incitation à la maîtrise du stationnement privé traduit la volonté de :

- modifier progressivement les habitudes de motorisation des résidents ;
- inciter l'usage des transports collectifs ;
- se rapprocher des objectifs environnementaux définis par le Grenelle ;
- valoriser l'espace nécessaire au stationnement des voitures pour d'autres usages tels que le stationnement privatif des vélos et l'aménagement d'espace public.

▪ **Définition des périmètres**

La loi du 13 Décembre 2000 dispose que les plans de déplacements urbains doivent délimiter les périmètres à l'intérieur desquels les conditions de desserte par les transports collectifs réguliers permettent de réduire ou de supprimer les obligations imposées par les PLU et les plans de sauvegarde et de mise en valeur en matière de réalisations d'aires de stationnement.

Notion de transports en commun performants

Pour que la desserte puisse être qualifiée de performante et susceptible d'induire un report modal important de la voiture particulière vers les transports collectifs, les éléments suivants doivent être acquis :

- une régularité ;

²⁹ Selon l'étude du CETE de Lyon, EDTG Franco-Genevois, Zoom sur l'agglomération d'Annemasse de 2009.

- une fréquence attractive, en particulier en heures de pointe ;
- une vitesse commerciale performante.

Pour cela des aménagements en site propre, des priorités aux carrefours régulés sont nécessaires pour fiabiliser l'offre.

Sur le territoire de l'agglomération, les modes suivants ont été considérés comme permettant une desserte performante à l'horizon du PDU. Ils correspondent au réseau de transport primaire :

- **le RER Franco-Genevois** avec une fréquence de 10 minutes à la gare d'Annemasse et de 30 minutes à la gare de Machilly ;
- **le tramway**, prolongé depuis Moellesulaz, avec une fréquence inférieure à 10 minutes ;
- **le bus à haut niveau de service (BHNS) Tango**, avec une fréquence également inférieure à 10 minutes, à moyen terme.

Ainsi, les obligations s'appliqueront dans les périmètres desservis par ces modes performants.

Dans les autres secteurs desservis par le réseau TAC, le PDU préconise la mise en place d'un encadrement plus stricte du nombre de places, coordonné à l'échelle de l'agglomération et modulé selon les contextes.

Le PDU préconise des normes différentes de stationnement privé :

- autour des lignes de transport en site propre (TCSP) projetées au terme du PDU et ayant vocation à intégrer le réseau primaire (liaison MICA-gare, liaison Bonne-gare),
- autour des autres lignes TAC.

Définition des périmètres d'influence

Pour ces différents types de desserte en transports collectifs, un périmètre d'influence autour des arrêts a été défini. Le périmètre d'influence varie en distance en fonction bien sûr de la qualité du service offert.

Ainsi, le RER Franco-Genevois en gare d'Annemasse sera très attractif par exemple pour l'ensemble des frontaliers allant travailler sur Genève et son agglomération.

Dans ce périmètre, il est considéré que le mode de transports est attractif et doit être privilégié. Au delà de ce périmètre, il est considéré que le temps de parcours pour accéder à l'arrêt ou depuis l'arrêt à une zone devient trop important et ne peut justifier une modération de l'offre en stationnement automobile privé.

Les périmètres proposés sont les suivants :

- autour du RER Franco-Genevois en gare d'Annemasse : 750 m, représentant sur la base d'une vitesse de 3 à 4km par heure, un temps de déplacement à l'arrêt de 11 à 15 minutes ;
- autour du RER Franco-Genevois en gare de Machilly, la fréquence est bien moindre et donc le périmètre d'influence de l'arrêt a été réduit à 400m, soit 6 à 8 minutes de déplacement ;
- autour des arrêts du tramway et du BHNS Tango, 400m sont pris en compte, soit un temps de parcours de 6 à 8 minutes ;
- autour des futurs arrêts des TCSP projetés au terme du PDU et ayant vocation à intégrer le réseau primaire, la distance est de 300m, soit 5 à 6 mn à pied.
- pour le reste des secteurs (desservis par une ligne de bus secondaire et pour les secteurs non desservis par les transports collectifs), la distance est de 200 m.

Transports en commun	Périmètres	Temps de parcours maximum estimé
RER Franco-Genevois en gare d'Annemasse	750m	11 à 15 minutes
RER Franco-Genevois en gare de Machilly	400m	6 à 8 minutes
Tramway	400m	6 à 8 minutes
BHNS	400m	6 à 8 minutes
Futurs TCSP	300m	5 à 6 minutes
Lignes secondaires TAC	200m	4 à 5 minutes

Tableau 1 : Tableau récapitulatif des périmètres d'influence des transports en commun

Afin de moduler au mieux les normes plafonds de stationnement, des secteurs cumulant un ou plusieurs modes de transports performants ont été établis.

Le secteur A correspond au cumul des périmètres PEM+Tram ou PEM+BHNS Tango ou PEM+Tram+BHNS Tango ou Tram+BHNS Tango.

Le secteur B correspond aux périmètres Tram ou BHNS Tango.

Le secteur C correspond aux périmètres du RER Franco-Valdo-Genevois en gare de Machilly et en gare d'Annemasse au-delà du périmètre couvert par le secteur A (concerne notamment une partie du nord des voies ferrées sur Ambilly et Ville-la-Grand, située entre 400 et 750m de la gare).

Le secteur D correspond au périmètre des futurs secteurs qui seront desservis par les TCSP projetés au terme du PDU.

Le secteur E correspond au périmètre du réseau secondaire TAC.

Le tableau ci-après permet une synthèse des secteurs impliqués en fonction de leur desserte en transports en commun.

Transports en commun	Périmètres	Temps de parcours maximum estimé	Secteur	Application
RER Franco-Genevois en gare d'Annemasse	750m	11 à 15 minutes	A	Obligation
RER Franco-Genevois	400 à 750m	6 à 15 minutes	A	Obligation

en gare d'Annemasse + Tram et/ou BHNS				
Tramway	400m	6 à 8 minutes	B	Obligation
BHNS	400m	6 à 8 minutes	B	Obligation
RER Franco-Genevois en gare de Machilly	400m	6 à 8 minutes	C	Obligation
RER Franco-Genevois au nord des voies ferrées (Ambilly, Ville-la-Grand), hors secteur A	400 à 750m	6 à 15 minutes	C	Obligation
Futurs TCSP projetés au terme du PDU	300m	5 à 6 minutes	D	Préconisation
Lignes secondaires du réseau TAC	200m	4 à 5 minutes	E	Préconisation

Tableau 2 : Tableau de synthèse des secteurs impactés par les obligations ou préconisations de normes plafonds de stationnement

Pour les zones à cheval sur plusieurs secteurs, l'obligation prévaudra sur la préconisation.

Zones concernées par la mise en place de normes plafonds (maxima) pour les véhicules et de normes planchers (minima) pour les vélos- Article 12 des PLU

- Secteurs desservis par des TC performants (obligations)**
 -  Secteur cumulant plusieurs infrastructures Fortes (PEM+ Tram; PEM+BHNS Tango; Tram+BHNS Tango)
 -  Secteur desservi par Tram ou BHNS Tango (400 m)
 -  Secteur desservi par CEVA sur les communes d'Ambilly et Ville la Grand, et en gare de Machilly
- Lignes Tram et BHNS**
 -  Lignes Tram et BHNS
 -  Arrêts Tram et BHNS
- Secteurs desservis par les autres lignes régulières du réseau TAC (préconisations)**
 -  Futures lignes de TCSP
 -  Autres lignes régulières TAC

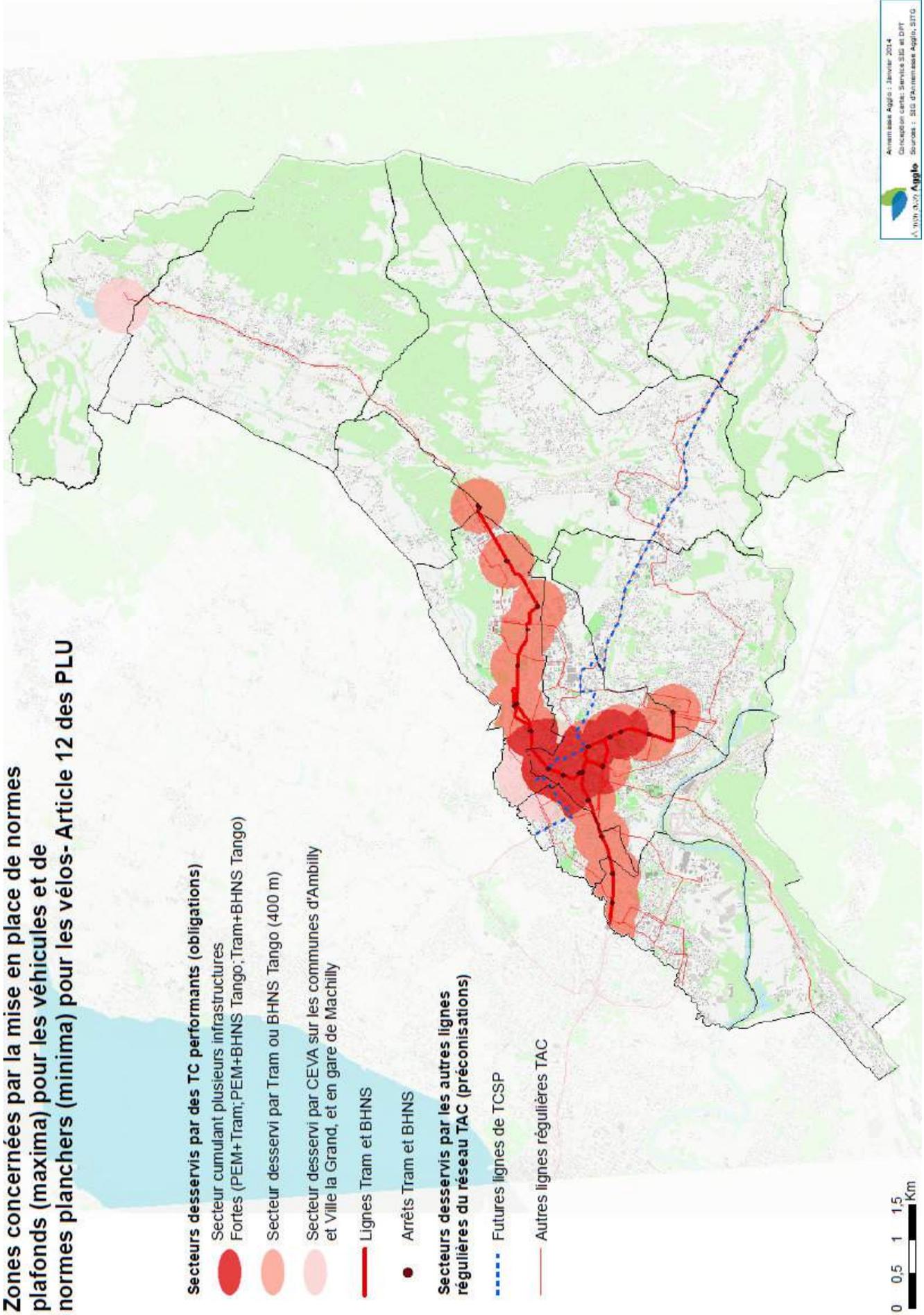


Figure 76 : Carte indicative traduisant les périmètres concernés par la mise en place de normes plafonds dans les PLU

▪ **Définition de normes plafonds de stationnement pour le stationnement automobile**

Pour les secteurs desservis par les autres lignes du réseau TAC, la volonté a été affichée de modérer également le nombre de places offertes. Contrairement aux secteurs desservis par des lignes de transports collectifs performantes, ces normes doivent être considérées comme des préconisations et non comme des obligations.

L'ensemble des éléments édictés ci-après correspondent à un principe de base que les PLU devront respecter pour être compatible³⁰ avec le PDU.

Pour autant, chaque commune bénéficiera d'une marge de manœuvre pour l'application de ces normes ainsi que pour la définition des périmètres qui pourront être ajustés en fonction de contraintes spécifiques (topographie, coupure urbaine,...) et ce, dans le respect du principe de base.

Obligations de normes dans les secteurs correctement desservis par les transports en commun :

Les obligations concernent :

- les secteurs desservis par le RER Franco-Genevois en gare d'Annemasse, ainsi que ceux desservis par le Tram et/ou le BHNS Tango (**secteur A**),
- les secteurs desservis par le Tram ou le BHNS Tango (**secteur B**)
- Les secteurs desservis par le RER Franco-Genevois en gare de Machilly et en gare d'Annemasse au-delà du périmètre couvert par le secteur A (concerne notamment une partie du nord des voies ferrées, sur Ambilly et Ville-la-Grand située entre 400 et 750m de la gare) (**secteur C**)

Pour les logements, les normes plafonds sont les suivantes :

Secteur A : gare d'Annemasse + Tram et/ou BHNS	Secteur B : Tram ou BHNS	Secteur C : gare de Machilly/Ambilly/Ville la Grand
0.8 à 1.2 places par logement	1 à 1.5 places par logement	1 à 1.5 places par logement

Afin de favoriser l'implantation de grands logements, de type T4 et plus, et qui présentent un besoin plus important de stationnement, les communes auront la possibilité de déroger à ce plafond, sans dépasser le chiffre de deux stationnements par logement de type T4 ou plus..

Pour le stationnement des visiteurs, un ratio de 1 place pour 10 logements pourra être ajouté par tranche de 10 logements, pour permettre de satisfaire leurs besoins. Ces places chercheront à être facilement accessibles depuis la voirie publique sur des espaces privés au pied des immeubles.

³⁰ Le rapport de compatibilité exige que les dispositions d'un document (PLU) ne fassent pas obstacle à l'application des dispositions du document du rang supérieur (PDU)

Pour les bureaux, les normes sont les suivantes :

Secteur A	Secteur B	Secteur C
1 place pour 80 à 100m ² de SP ³¹	1 place pour 60 à 80 m ² de SP	1 place pour 40 à 50m ² de SP

Pour les commerces, il s'agit d'appliquer dans les zones desservies par des axes de transports collectifs structurants les normes plafonds suivantes et de préconiser pour les autres secteurs des normes incitant à une modification progressive des habitudes de déplacement.

	Secteur A	Secteur B
Moins de 300m ² de SV	5 places	5 places
De 300 à 1000m ² de SV	1 place pour 70m ² de SV	1 place pour 40m ² de SV
Plus de 1000m ² de SV	1 place pour 50m ² de SV	1 place pour 40m ² de SV

Le PDU préconise de gérer le stationnement des commerces de moins de 300m² par le stationnement public, afin de faciliter le contrôle et une bonne rotation.

Les PLU pourront prévoir la possibilité de déroger à ce principe lors de la délivrance des permis de construire pour certains commerces de moins de 300m² de SV, pour qui un nombre de 5 places de stationnement à destination de la clientèle peut entraîner des dysfonctionnements sur son environnement immédiat (stationnement sauvage sur voirie, risque de sécurité...).

Cette dérogation doit être bien encadrée pour ne pas remettre en cause le principe général, notamment à destination des commerces présentant des flux importants à certaines heures de la journée (type boulangerie, bureau de tabac...), situés sur des axes de circulation importants ou à vitesse élevée, sans stationnement public à proximité immédiate.

Préconisations dans les secteurs desservis par le réseau secondaire TAC et les futures lignes de TCSP:

Les préconisations concernent :

- les futurs secteurs qui seront desservis par les TCSP projetés au terme du PDU et ayant vocation à intégrer le réseau primaire (**secteur D**)
- les secteurs desservis par le réseau secondaire TAC (**secteur E**)

Pour les logements dans les secteurs desservis par les lignes TAC du réseau secondaire, le PDU préconise les normes suivantes :

- secteur D : normes plafonds de 1,5 place par logement
- secteur E : normes plafonds de 2 places par logement

Pour les bureaux, le PDU préconise les normes suivantes :

- Secteur D : 1 place pour 50 à 70m² de SP
- Secteur E : 1 place pour 30 à 40m² de SP

³¹ SP : Surface de plancher

Pour les commerces, le PDU préconise les normes suivantes :

	Secteur D	Secteur E
Moins de 300m ² de SV	5 places	5 places
De 300 à 1000m ² de SV	1 place pour 40m ² de SV	1 place pour 25m ² de SV
Plus de 1000m ² de SV	1 place pour 40m ² de SV	1 place pour 25m ² de SV

▪ **Définition de normes planchers de stationnement pour le stationnement des véhicules non motorisés**

Selon l'article L1214-4 du code des transports, le PDU précise, en fonction de la desserte en transports publics réguliers, les minima des obligations de stationnement pour les véhicules non motorisés.

L'espace nécessaire pour le stationnement d'un vélo est de l'ordre de 1,5 à 2 m², surface prenant en compte le stationnement avec un arceau et l'espace de manœuvre.

L'objectif est d'offrir plus de places de stationnement vélos dans les secteurs où des restrictions de stationnement automobile ont été mises en place, permettant ainsi de proposer une alternative aux déplacements individuels motorisés.

Les secteurs définis pour les normes planchers pour le stationnement des vélos sont identiques à ceux définis pour le stationnement automobile.

	Secteur A	Secteurs B,C,D et E
Logement collectif	1.5 places par logement	1 place par logement
Bureau	2 places pour 100m ² de SP	1 place pour 100m ² de SP
Commerce	2 places pour 100m ² de SV	1 place pour 100m ² de SV



4- Mettre en place un contrôle efficace du stationnement

Afin d'assurer l'efficacité des mesures de stationnement, le PDU rend indispensable la mise en place d'une politique de contrôle du stationnement. L'objectif consistera à veiller au respect de la réglementation et de dissuader le stationnement sauvage. Il s'agira également de contrôler les aires de livraisons, les places réservées aux personnes à mobilité réduite, aux taxis, aux transports collectifs ainsi que les aménagements cyclables (cf. Fiche action « stationnement », action 3.1).

Une campagne de sensibilisation sur les évolutions de la réglementation du stationnement, ainsi que la formation des agents seront réalisées dans l'échéance de mise en œuvre du PDU. Le coût sera pris en charge par le gestionnaire et l'autorité compétente.

Objectifs :

Afin d'être en cohérence avec la mise en place de transports en commun lourds (RER Franco-Genevois, Tram, BHNS Tango,...), le volet stationnement du PDU a pour principaux objectifs de :

- Créer environ **1 000 places de stationnement en parking-relais en plus des places créées sur le grand Genève**, à horizon des grands projets afin de permettre un rabattement vers les transports en commun à destination de l'agglomération d'Annemasse et de Genève.
- **Etendre et mettre en cohérence la réglementation** du stationnement, en particulier sur le cœur d'agglomération.
- Encadrer le stationnement privé par la mise en place de **normes plafonds de stationnement** (article 12 des PLU), dans les secteurs correctement desservis par les transports en commun.

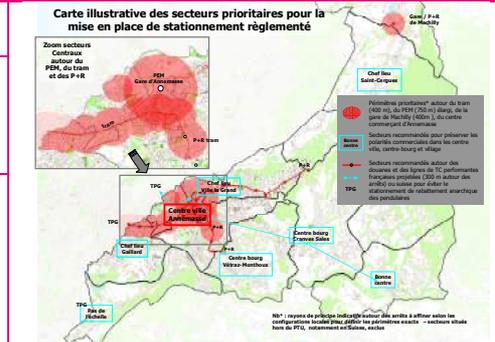
III. Les fiches actions sur le stationnement

1.1 : ETENDRE ET METTRE EN COHERENCE LA REGLEMENTATION DU STATIONNEMENT EN PARTICULIER SUR LE CŒUR D'AGGLOMERATION, AUTOUR DES GRANDS PROJETS DE TRANSPORT (TRAM, BHNS TANGO ET CEVA) ET DANS LES CENTRES DES BOURGS ET VILLAGES

Maîtriser les besoins en stationnement

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

Type d'action : Gestion de l'offre de stationnement et réglementation du stationnement



Périmètre : Centres-villes d'Annemasse, Ambilly Gaillard, Ville-la-Grand,

Objectifs :

- Harmoniser les politiques de stationnement dans le cœur urbain de l'agglomération avec la réalisation des TCSP pour assurer une cohérence à l'échelle intercommunale et avec les communes limitrophes du canton de Genève.
- Dissuader le stationnement gratuit et illimité dans le cœur d'agglomération pour les pendulaires.
- Favoriser l'utilisation des parkings relais et plus globalement l'utilisation des TC.
- Favoriser la rotation pour l'accès aux commerces et aux services en mettant en place une offre de stationnement limitée (payante, zones bleues) et de courte durée dans les centres-villes pour les visiteurs.
- Permettre le stationnement de longue durée des résidents dans les secteurs payants par une tarification avantageuse et l'autoriser le cas échéant dans les zones bleues.

Maitrise d'ouvrage :

Ville d'Annemasse, Ville-la-Grand, Gaillard, Ambilly, Machilly.

Partenaires :

Annemasse Agglo, communes limitrophes suisses

Observations :

Prescriptions :

La définition des périmètres de stationnement réglementé (limité par disque ou payant) précis sera effectué par les autorités en charge du stationnement au minimum sur le cadre suivant :

- 750 m autour du PEM
- 400 à 500m autour des P+R (Tram, BHNS Tango)
- 400 m autour du tram et de la gare de Machilly
- 300 m autour du BHNS Tango

Centralités commerciales :

- 250 m autour des rues commerçantes d'Annemasse

	<p>Recommandations :</p> <p>Faire évoluer la réglementation autour des lignes secondaires visant à devenir primaires (MICA-gare, Bonne-Gare) au plus tard à échéance de la mise en service du bus à haut niveau de service (fréquence élevée, sites propres)</p> <p>Réglementer le stationnement dans les périmètres centraux des bourgs et villages afin de favoriser les visiteurs et dissuader le stationnement diurne illimité (hors résidents)</p> <p>Délimitation plus fine autour des arrêts TC et des P+R</p>
	<p>Echéance :</p> <p>Moyen terme</p>
<p>Moyens de mise en oeuvre :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Coordination intercommunale (communes et agglomération) du stationnement sur voirie et parking-relais, autour du Tram, du BHNS Tango et des gares CEVA : définition de périmètres de stationnement réglementé (payant ou limité avec disque) ; mise en cohérence des réglementations (durée de stationnement, tarification éventuelle...) ▪ Réalisation par les autorités compétentes d'études de stationnement (offre à réaffecter, mode de gestion, tarification, etc.) et adaptation des réglementations ▪ Etudes BHNS, Pôle d'échange et tramway ▪ Mise en œuvre d'un diagnostic actualisé du stationnement public (en parc et sur voirie) 	<p>Aspects financiers :</p> <p>Montant à la charge de l'autorité compétente (communes)</p>



1.2 : MIEUX PRENDRE EN COMPTE LES BESOINS DES STATIONNEMENTS SPECIFIQUES

Maîtriser les besoins en stationnement

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

Type d'action : Aménagement viaire

Périmètre : Centre-villes des 12 communes

Objectifs :

L'offre de stationnement public ne concerne pas que les visiteurs ou les résidents mais elle doit tenir compte de l'offre de stationnement spécifique pour le bon fonctionnement urbain, conformément aux arrêtés en vigueur pour :

- Garantir des places GIG-GIC pour les personnes à mobilité réduite (cf annexe accessibilité)
- Garantir des aires de livraisons sur les centres-villes et autour des TCSP conformément à l'arrêté ministériel (cf volet marchandise du PDU)
- Emplacements réservés pour les taxis
- Dépose-minute autour de la gare

Moyens de mise en oeuvre :

- Respect de la réglementation codifiant la réalisation des places pour les livraisons, les personnes à mobilité réduite et les taxis
- Echanges et informations avec les acteurs concernés (Fédération de transporteurs, taxis, associations de personnes handicapées)
- Marquage au sol conforme aux arrêtés en vigueur



Maitrise d'ouvrage : Communes

Partenaire : Annemasse Agglo

Observations :

Se référer à la réglementation en vigueur.

Action transversale (cf. Annexe accessibilité et volet marchandises du PDU).

Echéance : Tout au long du PDU et en fonction des opportunités des projets

Coût :

à la charge du gestionnaire.

Estimation : environ 3 000 €/place pour une aire de livraison.

Estimation : environ 2000 €/place pour une place pour les personnes handicapées.

2.1 : REALISATION DE PARCS-RELAIS (P+R) DE RABATTEMENT TCSP (ACTION SIMILAIRE A L'ACTION 5.1 DU VOLET TRANSPORT PUBLIC)

Maîtriser les besoins en stationnement

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

Type d'action : Réalisation de parcs-relais de rabattement

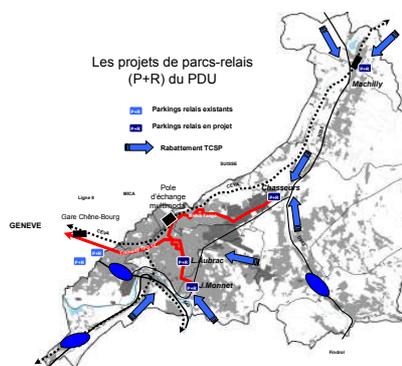
Périmètre : Terminus des lignes BHNS et tramway

Objectifs :

- Favoriser le rabattement de l'automobile vers les transports collectifs en proposant une offre combinée voiture et transport
- Capturer les pendulaires motorisés en amont au niveau des entrées d'agglomération et de ville
- Combiner l'offre de stationnement et le titre de transport (tarification combinée)
- Proposer des solutions évolutives dans le temps notamment en termes de capacité
- Compléter l'offre de Parkings relais à l'échelle du Grand Genève
- Mixer les fonctions (P+R, résidents ou loisirs) lorsque c'est possible

4 Parcs-relais à horizon de la mise en service du Tram, du BHNS et de CEVA:

- Chasseurs (250 pl à terme) et J.Monnet (250 pl à terme) aux terminus du BHNS
- Avenue L.Aubrac (100 pl) au terminus du tramway
- Machilly, halte ferroviaire CEVA (80 pl)



Porteurs de projet :

Annemasse Agglo, Annemasse, Gaillard

Partenaires :

TAC, TPG, Région Rhône-Alpes, Fondation des parkings et Canton de Genève, Conseil général de Haute-Savoie, RFF et SNCF

Prescriptions :

Les P+R viseront à être le plus attractif possible : ils devront être desservis par une ligne de transport du réseau primaire ou ayant ses caractéristiques (vitesse commerciale et fréquence élevées, temps de parcours assuré). Ils devront se situer de manière privilégiée en accès rapide depuis le réseau routier primaire.

Recommandations :

Les P+R devront privilégier les solutions évolutives en termes de capacité et de mixité des fonctions (par exemple usage riverain ou/et visiteur le soir et le week end)

Un usage combiné P+R et parking de covoiturage sera recherché (sous réserve de disponibilités de places, la priorité étant au rabattement sur les TC)

Observations :

Fiche action transversale, détaillée dans l'axe Transport collectif et la fiche action 5.1.

<p>Des secteurs à étudier pour la création de P+R à long terme en lien avec le développement du réseau primaire de Transport</p> <ul style="list-style-type: none"> - Secteur du Pas de l'échelle en lien avec les lignes TPG8/16 - Secteur de la route de Taninges entre Bonne et Vétraz lié à la future « ligne express » gare-Bonne - Secteur autour de l'A 411 en lien avec la prolongement d'une offre TPG 	<p>Des P+R hors agglomération sont programmés / envisagés en périphérie immédiate du territoire, notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Reigner - Findrol / Fillinges - Bons en Chablais <p>Echéance :</p> <ul style="list-style-type: none"> - P+R J. Monnet et Chasseurs : court terme (mise en service BHNS Tango 2014) Projet en deux phases avec possibilité d'agrandissement à moyen/long terme - P+R L.Aubrac moyen terme, 2016 (mise en service tram) - P+R Machilly : moyen terme, 2017 (mise en service CEVA)
<p>Moyens de mise en oeuvre :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Etude de faisabilité propre à chaque parc-relais ▪ Groupe de travail partenarial avec les projets BHNS et tramway ▪ Plan de développement des lignes genevoises ▪ Etude prospective P+R > 2023 Grand Genève 	<p>Aspects financiers :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Estimation P+R Chasseurs : 1,88 M€ HT (coût opération, valeur 2011) - Estimation P+R Monnet : 2,35 M€ HT (coût opération, valeur 2011) - Estimation P+R Machilly : 1,3 M€ HT (coût opération, valeur 2011)



2.2 : ADAPTER ET REGLEMENTER L'OFFRE DE STATIONNEMENT PRIVE

Maîtriser les besoins en stationnement

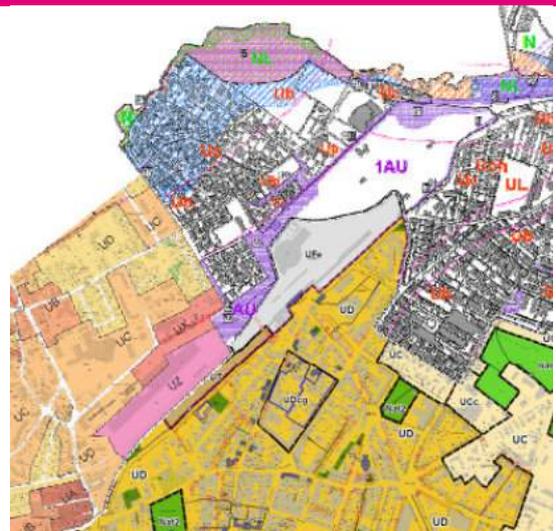
2- Encourager le rabattement des véhicules motorisés vers les transports collectifs

Type d'action : Réglementaire, via les Plans Locaux d'urbanisme (PLU)

Périmètre : Autour des arrêts de transports collectifs qualifiés de structurants (RER Franco-Genevois, Tramway, BHNS)

Objectifs :

- Mettre en place des normes plafonds sur le stationnement dans les PLU pour les constructions nouvelles
- Encourager le transfert modal dans les secteurs bien desservis par les transports collectifs, en adaptant le niveau de satisfaction des besoins de stationnement des différents usagers du stationnement (résidents, pendulaires, clients des commerces, visiteurs, ...)
- Mieux adapter les besoins de stationnement résidents avec les projets de transports collectifs
- Réduire la surface nécessaire à la construction des stationnements pour l'affecter à d'autres usages et limiter le coût des constructions
- Déterminer des normes plafonds adaptées en fonction de l'activité (logement, bureaux, commerces, etc) pour l'automobile et des normes planchers pour les 2-roues
- Intégrer dans les PLU les besoins en matière de livraisons et les besoins



Maitrise d'ouvrage :

Annemasse Agglo et communes

Prescription :

La définition des périmètres de stationnement réglementé (limité par disque ou payant) s'appuiera au minimum sur le cadre suivant :

- 750 m autour du PEM à Annemasse
- 400 m autour de la gare de Machilly
- 400 m autour du tram et du BHNS Tango

Echéance :

Moyen terme et long terme

<p>spécifiques des personnes à mobilité réduite</p>	
<p>Moyens de mise en œuvre :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Etude de définition des normes de stationnement dans les PLU ▪ Groupe de travail sur les normes de stationnement intégrées à la démarche de guide urbain autour des TCSP ▪ Intégration des normes dans les PLU par les communes (dans les 3 ans suivant l'approbation du PDU) 	<p>Suivi :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mise en œuvre des normes dans les PLU



3.1 : MESURES DE CONTROLE DES STATIONNEMENTS

Maîtriser les besoins en stationnement

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

Type d'action : Gestion du stationnement

Périmètre : Zones où le stationnement est réglementé

Objectifs :

- Assurer le contrôle des zones de stationnement réglementé et garantir la rotation
- Garantir l'efficacité et le respect de la politique de stationnement
- Contrôler le respect des emplacements réservés (aires de livraisons, taxis, places GIG-GIC,...)

Moyens de mise en oeuvre :

- Contrats de gestion du stationnement
- Sensibilisation et communication sur les évolutions de la réglementation du stationnement auprès du public
- Former les agents à la nouvelle réglementation en place



Maitrise d'ouvrage :

Communes

Echéance :

Moyen et long termes

Coût :

A la charge de l'autorité compétente en matière de gestion du stationnement (communes)

IV. L'échéancier des actions

PROJET "STATIONNEMENT" DU PDU D'ANNEMASSE AGGLO						
Axe 3 : Maîtriser les besoins en stationnement		Porteur de projet	Coût	Echéances de réalisation		
				Court terme	Moyen terme	Long terme
1-Mettre en cohérence la politique de stationnement en lien avec les grands projets et avec Genève						
Action 1.1	Etendre et mettre en cohérence la réglementation du stationnement en particulier sur le cœur d'agglomération, autour des grands projets de transport (Tram, BHNS Tango et CEVA) et dans les centres des bourgs et villages	Annemasse Agglo, communes	Coût d'étude			
Action 1.2	Prendre en compte les besoins des stationnements spécifiques	Communes	Coût faible			
2-Encourager le rabattement des transports motorisés vers les transports collectifs						
Action 2.1	Réalisation de parc-relais de rabattement (P+R)	Annemasse Agglo, Annemasse, Gaillard	Coût étude+ouvrage		Temps 1	Temps 2
Action 2.2	Adapter et régler les places de stationnement privé	Annemasse Agglo, Ville d'Annemasse, Gaillard, Ambilly, Ville-la-Grand, Vétraz-Monthoux	Coût d'étude 30 k€ (Annemasse Agglo)			
3-Mettre en place un contrôle efficace du stationnement						
Action 3.1	Mesures de contrôle du stationnement	Ville d'Annemasse, Gaillard, Ambilly, Ville-la-Grand	Coût à la charge de l'autorité compétente			



Hierarchiser le réseau et améliorer la sécurité





Le territoire d'Annemasse Agglo dispose d'un réseau routier situé aux portes de Genève et au carrefour d'axes de communication majeurs. Cette situation, combinée à un système de déplacement longtemps tourné vers l'automobile dans une région aux dynamiques économiques et démographiques fortes, génère des trafics de plus en plus importants aux heures de pointe. Le territoire connaît ainsi de nombreuses nuisances liées aux trafics et qui sont perceptibles aujourd'hui (bouchons, pollution, bruit,...).



Le système de mobilité et l'urbanisme sont aujourd'hui « auto-dépendants », mais l'augmentation continue des déplacements routiers dans les dernières décennies est largement supérieure à la capacité d'amélioration du réseau routier, ce qui conduira rapidement à une saturation généralisée s'il n'y avait pas de réaction. **Le PDU vise donc à créer une alternative efficace et à réduire cette dépendance qu'a notre société à l'automobile, en permettant une meilleure « cohabitation » entre l'homme et la voiture.**

En conformité avec les orientations affirmées dans le SCOT, le PDU vise à structurer un réseau routier hiérarchisé qui optimise l'offre existante et qui doit être mis en cohérence avec la réalisation des projets ambitieux en matière d'alternative à l'automobile. Le PDU rend nécessaire la réalisation à terme d'un contournement routier efficace sur le réseau structurant pour le transit et à améliorer l'accès au territoire depuis l'A40. Le réseau routier à l'intérieur de l'agglomération doit dissuader le transit sur les parties urbaines, gérer la circulation pour améliorer l'efficacité du système et accorder un espace plus important aux modes alternatifs. Les aménagements proposés permettront d'apaiser les espaces urbains centraux et amélioreront la sécurité des usagers sur les secteurs présentant des dysfonctionnements.

I. Les éléments de diagnostic

A. Le réseau routier

1. Un réseau routier au carrefour de plusieurs axes de circulation mais encore faiblement hiérarchisé...

- **Une position de carrefour routier pour les différentes échelles territoriales**

Le territoire d'Annemasse Agglo est situé à la convergence de plusieurs axes de communication (cf. Figure 77). Un axe Nord/Sud relie la vallée du Rhin en passant par la Suisse jusqu'à la méditerranée (Autoroute A1, A41) et un axe Est/Ouest relie Paris à l'Italie par le tunnel du Mont-Blanc (A40).

Porte d'entrée pour la Haute-Savoie du Nord et pour Genève, Annemasse Agglo est également un carrefour routier au niveau régional et départemental. Il est localisé à l'interface des liaisons :



- Genève-Annecy-Grenoble,
- Lyon-Genève-Thonon-les-Bains,
- Genève-Vallée de l'Arve, Vallée Verte, Vallée du Giffre.

L'agglomération est également située sur un axe qui permet d'accéder aux espaces récréatifs et touristiques (stations de sports d'hiver) des massifs alpins limitrophes.

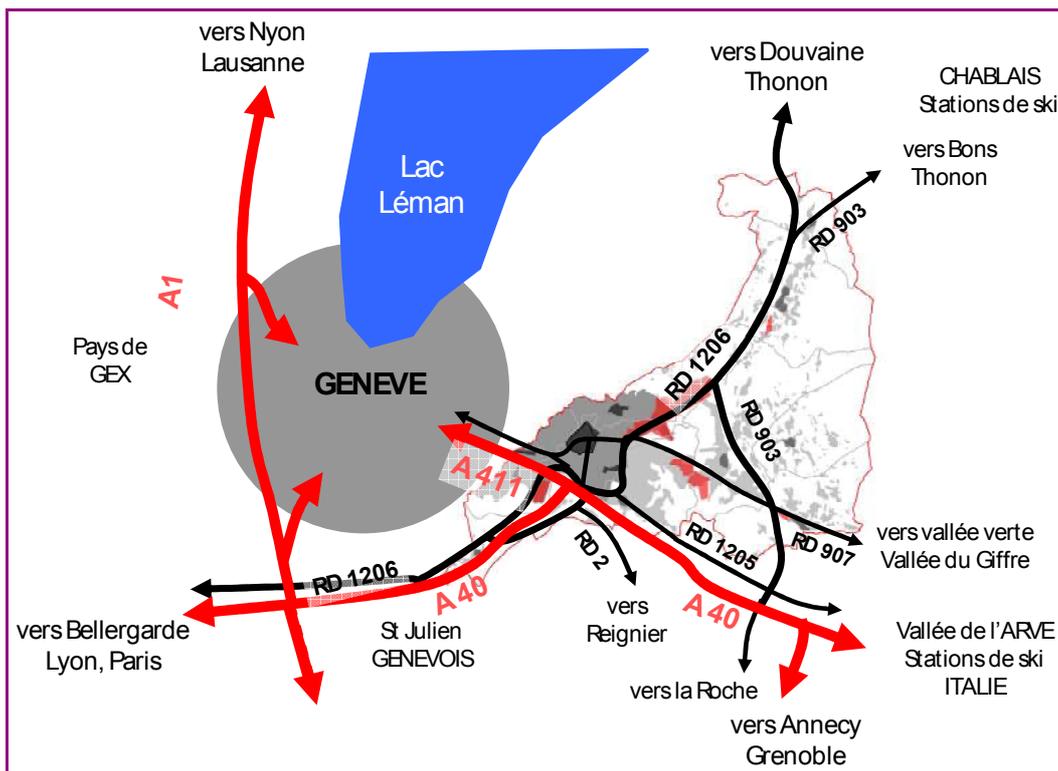


Figure 77 : Les principaux axes routiers sur l'agglomération, 2010.

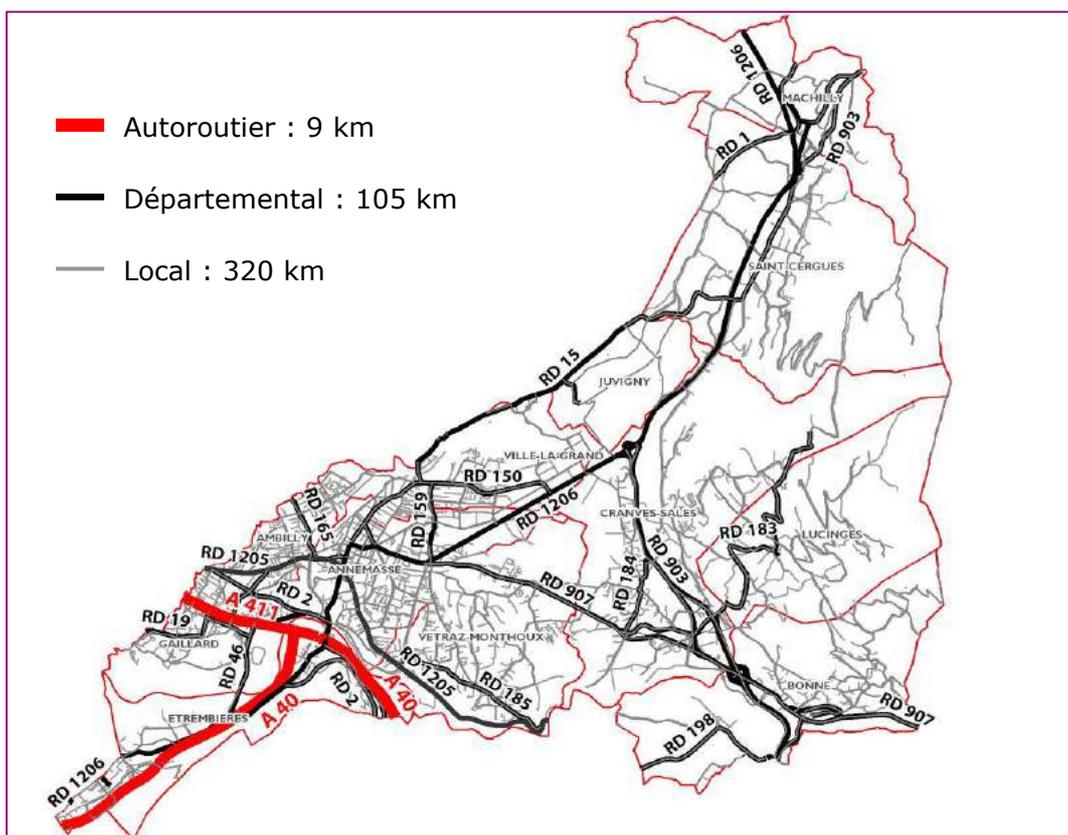


Figure 78 : Le réseau de voirie à l'échelle d'Annemasse Agglo, 2010.

- **Un maillage routier dense et peu structuré à l'échelle de la Haute-Savoie du nord**

Situé en périphérie de Genève, dans un espace contraint entre le massif du Salève, les Voirons et la colline de Vétraz-Monthoux, le réseau routier de l'agglomération (cf. Figure 78) est constitué de plusieurs catégories de voies :

Réseau structurant (autoroutes, voie express)

- **2 liaisons autoroutières à 2X2 voies (A40 et A411)** essentiellement à l'ouest avec un échangeur complet à Etrembières qui relie directement l'autoroute (A40) à la ville d'Annemasse et un demi-échangeur sur la commune de Gaillard, disposant pour la partie autoroutière d'un péage à Nangy.
- **Une voie rapide pour les flux de transit, la D903** (2x2 voies partielles)

Réseau primaire (routes départementales, quais d'Arve, Avenue De Gaulle/Leclerc)

- **Des routes départementales (105 km) qui sont des pénétrantes d'accès à Annemasse et Genève**, dont celle destinée au transit (D903) et celles reliant le réseau structurant au réseau local (Route de Thonon RD1206, Route de Taninges RD907, Route de Bonneville RD1205, Route de Reignier RD2, Route de Saint-Julien-en-genevois RD1206, RD15). Ce réseau est quasi-exclusivement aménagé en 2x1 voies.
- **Des voies d'échanges**, constituées de l'Avenue de Gaulle-Leclerc (partiellement en 2x2 voies) et des quais d'Arve raccordés à l'autoroute (dans un sens), qui assurent un contournement encore incomplet du cœur de l'agglomération.

Réseau secondaire et local (rues)

- **Un réseau de voies locales** important (~300 km) sur la partie urbaine agglomérée
- **La présence de plusieurs passages aux douanes dans la partie urbaine agglomérée**, qui assurent des liaisons avec le canton de Genève et l'agglomération.
- **Des zones 30 qui se sont développées ces dernières années** mais qui restent encore faibles (moins de 4% du réseau)
- **Une domanialité du réseau (propriétaire et gestionnaire du réseau routier) partagée** entre le Conseil général, les communes et l'agglomération en cours de réorganisation
- **Des voies** (gabarit, contexte urbain) **globalement inadaptées au trafic**, notamment transfrontalier

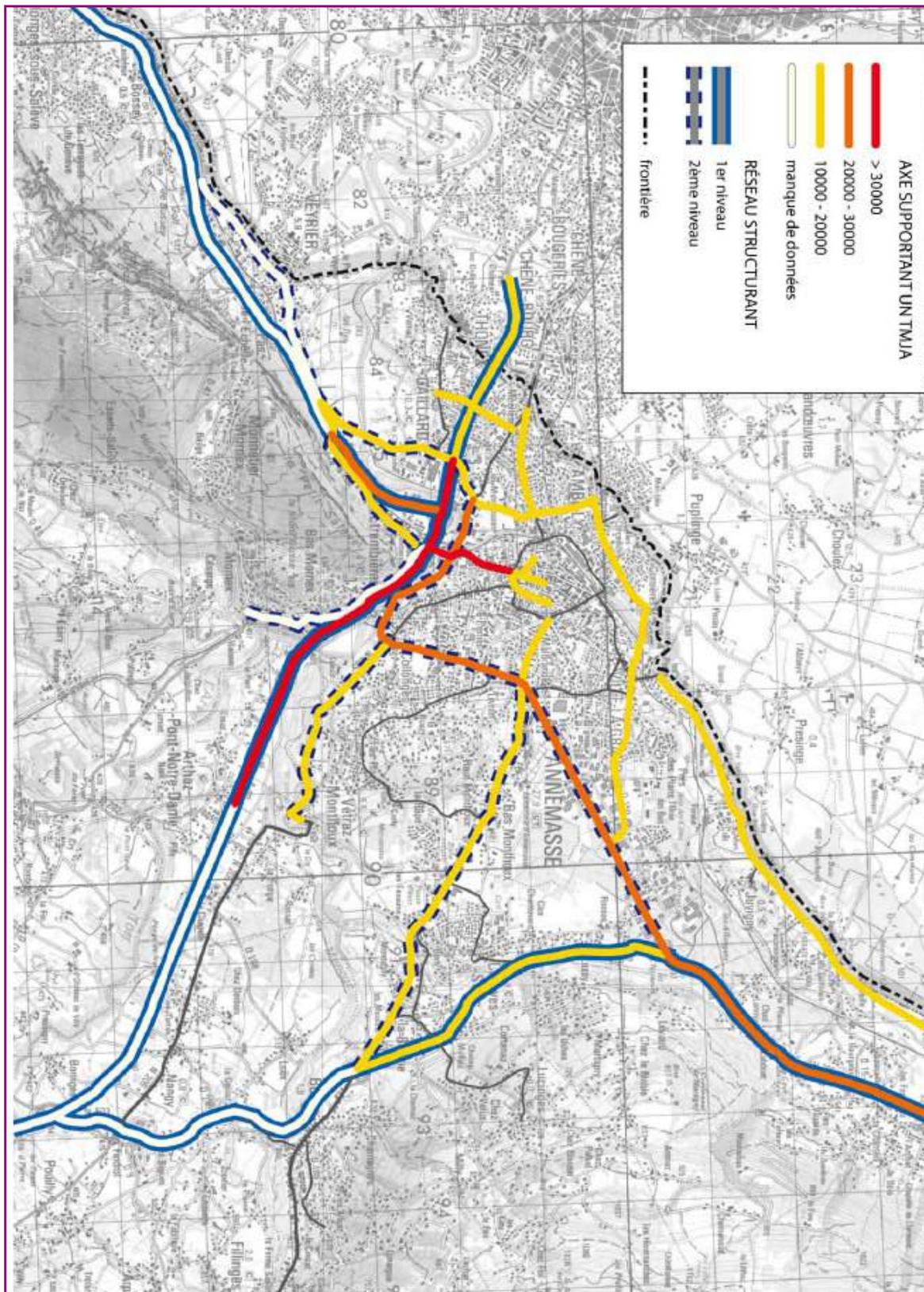


Figure 79 : Les charges de trafic sur l'agglomération, 2009.

2. ...qui connaît une augmentation continue des charges de trafic sur l'agglomération

▪ Un territoire qui subit le cumul des différents flux...

La proximité immédiate de Genève et la position de carrefour en Haute-Savoie du Nord engendrent des flux routiers largement supérieurs à ceux générés par l'agglomération d'Annemasse seule. Cette situation provoque des difficultés de circulation quotidiennes, notamment aux heures de pointe, qui ont tendance à s'aggraver.

▪ ...mais une majorité des déplacements automobiles internes au territoire

Sur le territoire, les déplacements sont majoritairement effectués à l'intérieur du territoire (environ 40%) ou en échange avec les territoires voisins, en majorité vers Genève (1 déplacement sur 6) ou avec les secteurs proches du Chablais et des vallées de l'Arve et du Giffre.

Si le transit est estimé à environ 20%, il concerne essentiellement des déplacements de proximité internes au Grand Genève. Ainsi, moins de 5% concerne du transit longue distance.

Plus des 2/3 de ces déplacements sont effectués en véhicule individuel motorisé (voiture particulière, poids lourds et utilitaires, 2 roues motorisés) pour un total d'environ 240 000 déplacements en 2009.

D'après l'enquête ménage-déplacements de 2007, les habitants de l'agglomération effectuent environ 64 % de leurs déplacements en véhicule motorisé. Cette proportion passe à 80% si on ne s'intéresse qu'aux actifs frontaliers et à 76% pour les déplacements domicile-travail. Par ailleurs, ils parcourent environ 6Km par jour en véhicule motorisé, le plus souvent seuls dans leur véhicule (1.26 personnes par véhicule)³², pour des déplacements majoritairement de courte et de moyenne distances.

▪ Une augmentation des flux automobiles très élevée depuis plusieurs décennies.

Après avoir recoupé les données existantes, on peut estimer qu'Annemasse Agglo connaît une augmentation très forte de ses déplacements depuis plusieurs décennies.

Ainsi, de 1982 à 2012, on estime que :

- La population d'Annemasse Agglo a augmenté de 38%
- Les déplacements des habitants d'Annemasse Agglo ont augmenté de 55% (du fait d'une augmentation des déplacements par personne)
- Les déplacements automobiles des habitants ont augmenté de 91% (du fait d'une « démocratisation » de l'automobile – le parc automobile ayant été multiplié par 2,5 dans la même durée – et d'une augmentation de l'utilisation de la voiture au quotidien)
- Les kilomètres réalisés en voitures par des habitants ont augmenté de 159%, (du fait d'une urbanisation qui s'appuie plus sur la voiture, et déconnecte activité et services des centres urbains, et de modes de vie qui augmentent les kilomètres parcourus).

³² Enquête Cordon routière-2006

Cette évolution s'est déroulée alors même que le réseau routier n'a connu que des améliorations légères, ce qui explique l'augmentation des saturations. Cette évolution est inquiétante pour l'avenir, car le dynamisme du territoire ne va pas freiner ce rythme, et le besoin de mobilité est en augmentation forte sur les secteurs urbains centraux, là même où les marges de manoeuvre en mobilité automobile sont les plus faibles (mais les marges de report vers les transports publics et les modes doux les plus forts).

▪ Certains axes connaissent des saturations aux heures de pointe

Les saturations se situent aux portes d'entrée du territoire, provoquées par le cumul des différents trafics aux heures de pointe. Les bouchons sont renforcés par une sous utilisation des voies de contournement (A40 et D903). L'autoroute est insuffisamment utilisée par les pendulaires, à la fois en raison du péage (Nangy), mais aussi parce que ce contournement implique de réaliser une plus grande distance que de traverser l'espace urbain annemassien.

Parmi les principaux secteurs rencontrant des difficultés aux heures de pointe, on retrouve (cf. figure 82) :

- **La route d'Etrembières** (30 000 véhicules/jour), **avec des charges de trafic comparables à celle de l'autoroute, mais aussi une partie de la section sur l'Avenue de l'Europe et des quais d'Arve**,
- **La RD2, Route de Reignier** connaît un trafic conséquent,
- **La route de Thonon (RD1206)**, avec en moyenne 20 000 véhicules/jour, a connu une augmentation importante de son trafic (+5000 véhicules/jour entre 2001 et 2005). Cet axe cumule également d'importants générateurs de trafic (zone d'activités, équipements commerciaux),
- **Certaines voies locales** (secteur du Baron de Loë à Ambilly, centre-ville d'Annemasse, etc.) connaissent des charges importantes liées à l'importance des trafics d'échanges transfrontaliers, aux heures de pointe, et à un réseau routier insuffisamment « géré », ce qui provoque des effets de contagion par des remontées de queue (un carrefour saturé va avoir des conséquences sur d'autres carrefours).

▪ La présence de plusieurs passages de douanes vers la Suisse

Lié au contexte d'un territoire transfrontalier, le trafic au niveau des douanes n'a cessé d'augmenter ces vingt-cinq dernières années. La part de ces déplacements transfrontaliers s'accroît en raison de l'augmentation forte du nombre de travailleurs frontaliers (cf. Figure 80). On assiste à une dispersion du trafic sur de nombreux points de passage.

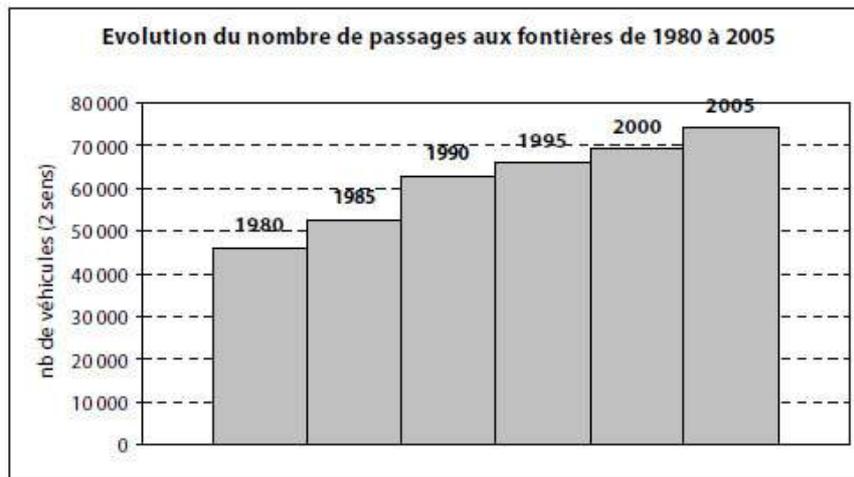


Figure 80 : Evolution du nombre de passage à la frontière, Enquête aux frontières, 2005.

- **Des déplacements encore largement effectués en transports individuels motorisés**

Comme dans de nombreuses agglomérations françaises, **les déplacements sur l'agglomération sont essentiellement réalisés en véhicule individuel motorisé (61%)**.

L'Enquête Ménage Déplacement a également mis en évidence un nombre élevé de deux-roues motorisés sur la commune d'Annemasse (3% pour seulement 1% à Villeurbanne par exemple) et un taux de motorisation de 85%, supérieur à la moyenne nationale (80%).

3. Des dysfonctionnements locaux sur le réseau routier

- **Un raccordement à l'autoroute A40 incomplet**

La connexion entre l'autoroute A40 et le réseau routier de l'agglomération d'Annemasse au niveau du pont d'Etrembières représente un nœud de circulation problématique (cf. Figure 81).

L'échangeur est imbriqué dans un espace fortement contraint entre la voie ferrée, l'Arve et le massif du Salève. La circulation est importante (en moyenne 36 000 véhicules/jour) puisque cette zone constitue la principale porte d'entrée de l'agglomération mais aussi parce que le pont d'Etrembières est le point de convergence de plusieurs routes (autoroutes A40, route de St Julien, RD2 route de Reignier, RD 1205 route de Bonneville, Quais d'Arve).

L'échangeur d'Etrembières dessert également le centre commercial, qui constitue un pôle générateur de trafic. Cet espace est ainsi quotidiennement saturé aux heures de pointe, en particulier le soir.

La circulation de cette zone est complexifiée par des mouvements non réalisables (mouvement de giration) au niveau du carrefour de l'Europe. Ce dysfonctionnement réduit la fonction d'échange de l'axe Avenue de l'Europe/Avenue De Gaulle/Leclerc et engendre des reports de trafic sur le cœur d'agglomération. Les flux de véhicules en provenance de l'Avenue de l'Europe sont obligés de passer par le centre-ville d'Annemasse ou de rejoindre Gaillard pour accéder à l'autoroute. L'accès au pont depuis le quai d'Arve présente également une certaine insécurité, notamment pour les modes doux.

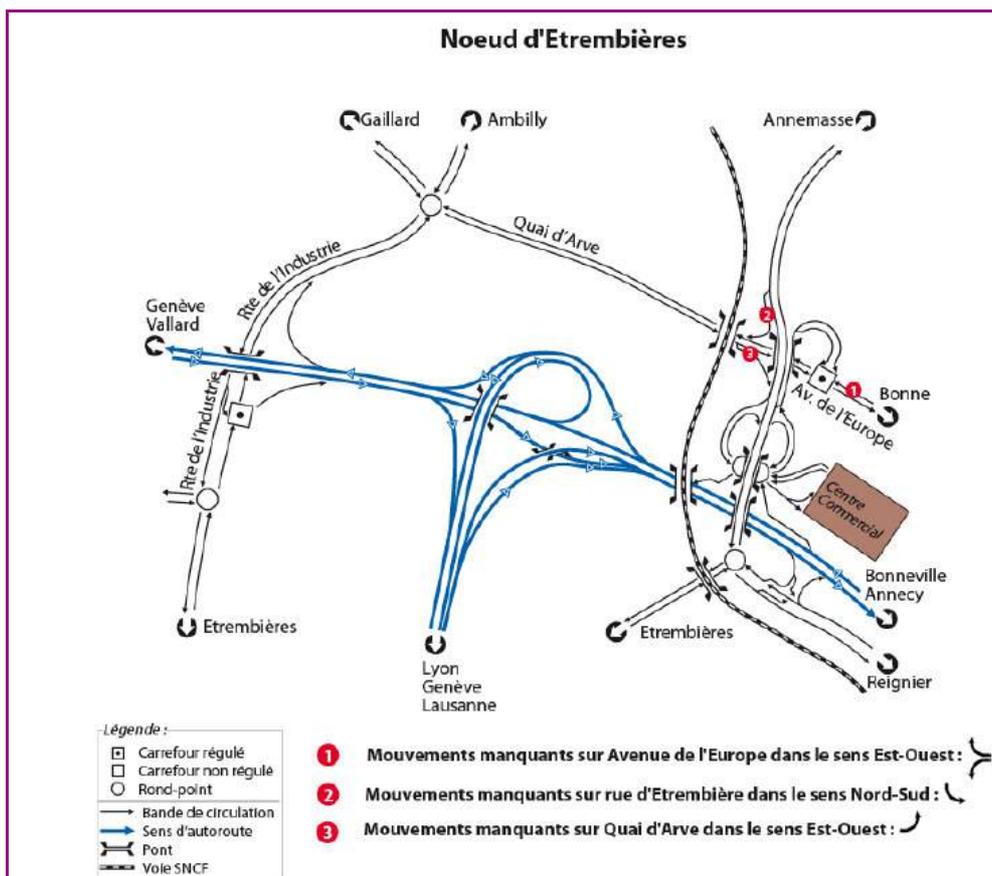


Figure 81 : La configuration du réseau routier autour de l'échangeur d'Etrembières, 2009.

▪ Un plan de jalonnement à faire évoluer

Le système de jalonnement³³ actuel date d'une vingtaine d'années et présente des dysfonctionnements qui contribuent à orienter une partie du trafic de transit en plein cœur de la partie urbaine d'Annemasse-Agglomération, notamment pour les automobilistes souhaitant se rendre à Genève depuis le Chablais.

Ce plan de jalonnement devra être modifié pour devenir compatible avec les évolutions induites par le futur plan de circulation, ceci à échéance Tram. Il visera de plus, à être cohérent avec les territoires extérieurs.

B. L'accidentologie³⁴ des modes de déplacement sur l'agglomération

▪ Un nombre d'accident en baisse sur le territoire ces dernières années

Le territoire d'Annemasse-Agglomération connaît une diminution du nombre d'accident sur les dernières années³⁵. Les récentes études réalisées en 2009 confirment une tendance à la baisse de l'accidentologie sur la Haute-Savoie et au niveau national.

³³ Jalonnement : Action de placer des jalons ou des jalonneurs pour déterminer une direction, un alignement, LITTRÉ dictionnaire du xxème siècle.

³⁴ Le diagnostic sur la sécurité et l'accidentologie des déplacements s'appuie sur une étude de 2009 réalisée avec les données BAAC 2007 de la Direction Départementale des Territoires de Haute-Savoie

³⁵ Le nombre d'accidents graves augmente depuis 2004, mais il est à mettre sur le compte d'un changement de critères plus stricts définissant la gravité durant cette année.

Sur Annemasse Agglo, le volume d'accident global est légèrement plus faible par rapport à la moyenne nationale. On compte en moyenne par accident 1,27 victimes dont 4,6% tués et 52% blessés hospitalisés sur l'agglomération (la moyenne nationale 2007 est de 1,33 victimes par accident dont 4,3% tués et 36% blessés hospitalisés).

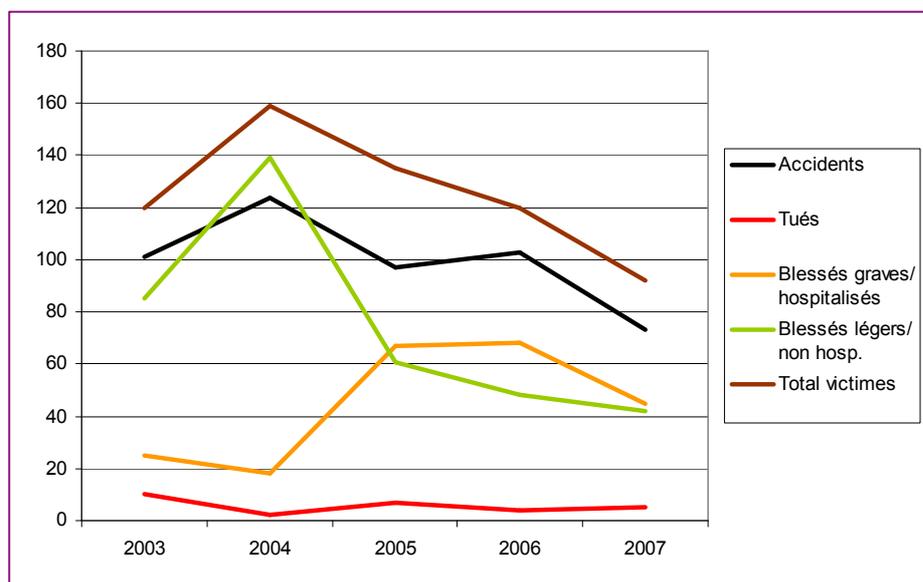


Figure 82 : Evolution des accidents sur Annemasse Agglo de 2003 à 2007, Etude sécurité, 2009.

- **Des accidents légers en milieu urbain et des accidents mortels essentiellement sur les périphéries liées à la vitesse**

La majorité des accidents légers (blessés légers) se situe dans la partie urbaine agglomérée et les accidents les plus graves en périphéries d'agglomération. Ce constat s'explique par la différence de vitesse autorisée. Les voies à 90 km/h et plus engendrent des accidents plus graves que sur le centre-ville, où la vitesse est de 50km/h, voire moins. Les voies départementales RD907 (Route de Taninges) et la N206 (Route de Thonon) sont celles qui présentent le plus d'accidents mortels (cf. figure ci-après).

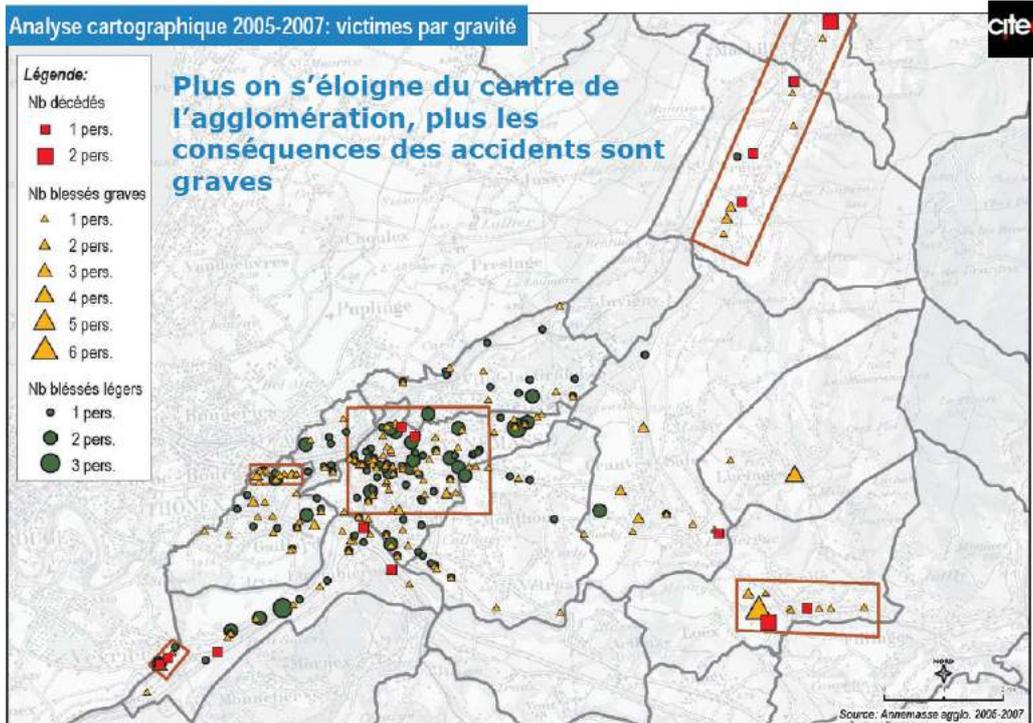


Figure 83 : Répartition des victimes sur l'agglomération, Etude sécurité, 2009.

- **La majorité des accidents sur l'agglomération concerne les automobiles** (63% pour les véhicules légers).
- **Une partie importante des accidents touche les usagers des modes de déplacement vulnérables** (deux-roues motorisés 11%, cyclos 9%, piétons et vélos 13%). Les piétons et les cyclistes sont d'ailleurs touchés dans une mesure plus importante que dans des agglomérations équivalentes en Haute-Savoie.
- **L'occurrence des accidents est plus élevée sur la période de pointe du soir** entre 18h et 19h, correspondant aux périodes où le trafic est important.

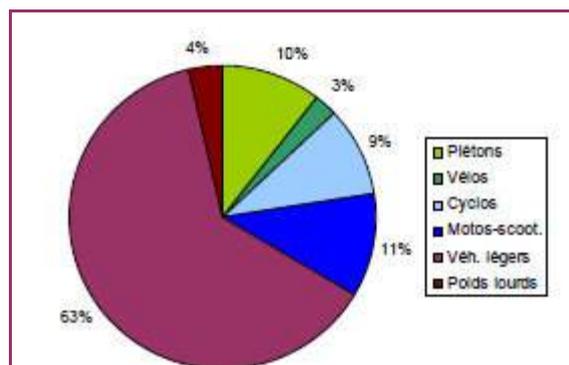


Figure 84 : Répartition des accidents par modes de déplacement sur Annemasse Agglomération, Etude sécurité, 2009.

- **Des modes doux plus particulièrement vulnérables sur les communes urbaines**

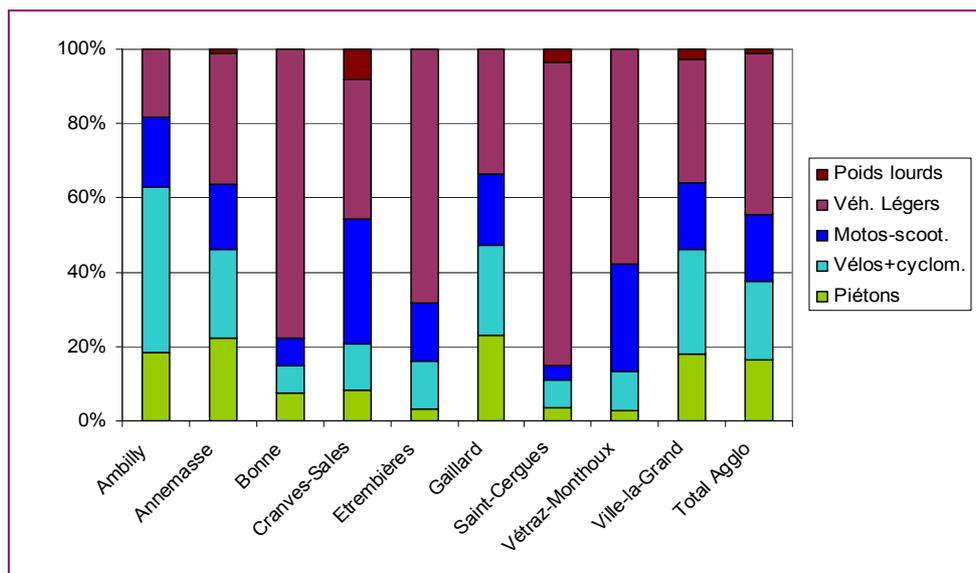


Figure 85 : Répartition des accidents par modes sur les communes d'Annemasse Agglo, Etude sécurité, 2009.

La répartition des accidents par communes montre que les modes doux sont plus fortement touchés en ville (60% sur Ambilly, 45% sur Annemasse,...) que dans les communes de périphérie. Cette situation illustre l'insécurité de ces modes dans les espaces urbains.

Les communes périphériques sont plus concernées par des accidents comprenant l'automobile (80% à Saint-Cergues).

- **Des accidents liés à la vitesse et à des pratiques dangereuses**

La principale cause des accidents est liée à un non respect du code de la route (32% des accidents sont liés à des refus de priorités, 20% au non respect des règles de circulation).

18% des accidents sont causés par une vitesse excessive.

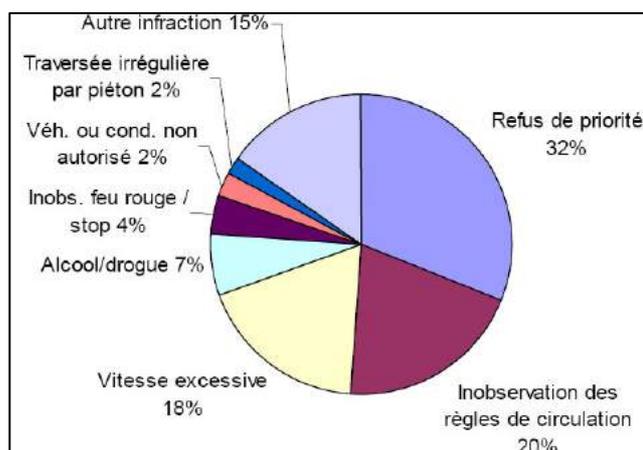


Figure 86 : Principales infractions sur Annemasse Agglo, Etude sécurité, 2009.

Synthèse sur le réseau routier et sur la sécurité :

- Annemasse Agglo possède un réseau routier à proximité de Genève et au carrefour d'axes majeurs de communication. L'agglomération est ainsi une porte d'entrée pour l'accès à Genève en plus d'être une centralité pour la Haute-Savoie du Nord
- Les charges de trafic sont en augmentation sur certains axes aux heures de pointe (douanes, RD1206, autoroutes, route d'Etrembières, quai d'Arve, voies du péricentrique sur le centre-ville d'Annemasse,...) en raison des dynamismes économique et démographique forts de la région frontalière. **L'augmentation des kilomètres réalisés en voiture sur Annemasse Agglo est 4 fois supérieure à l'augmentation démographique, du fait d'une société devenue « auto-dépendante », avec l'évolution des comportements qui en découle.** Pourtant, 15% des ménages de l'agglomération n'ont pas de voitures, et sont donc en situation de fragilité du fait de leur mobilité.
- Le réseau actuel présente des dysfonctionnements qui favorisent le transit par le cœur d'agglomération (éloignement du contournement routier, péage sur l'autoroute, raccordement à l'autoroute incomplet depuis les quais d'Arve). Le réseau local est ainsi l'itinéraire le plus court pour accéder à Genève
- Une majorité des déplacements est interne à Annemasse Agglo et ils sont réalisés majoritairement en automobile (61%) ; l'échange avec Genève est important
- Le nombre d'accidents est en baisse sur la période de 2003 à 2010
- Les modes doux sont vulnérables en matière d'accident dans les espaces urbains centraux
- Les vitesses et les comportements dangereux constituent les principales infractions relevées lors des accidents sur le territoire.

II. Les orientations du PDU en matière de transports individuels motorisés et de sécurité

A. Les enjeux

- Définir un réseau routier plus hiérarchisé sur l'agglomération et plus adapté à la configuration urbaine
- Dissuader les trafics de transit sur le cœur d'agglomération et favoriser le report modal vers les transports en commun (BHNS Tango, RER Franco-Genevois, tramway)
- Assurer un contournement de l'agglomération pour le transit qui soit plus efficace
- Apaiser et réduire les vitesses sur les espaces urbains pour améliorer la sécurité de tous les modes de déplacement
- Améliorer le maillage du réseau routier sur l'agglomération et adapter les plans de circulation pour assurer un meilleur partage de la voirie au profit des modes alternatifs
- Aménager le réseau pour limiter les dysfonctionnements locaux : gérer par des systèmes de poches, de contrôles d'accès pour améliorer son efficacité
- Sécuriser la traversée des voies ferrées

B. Les objectifs

Hiérarchiser le réseau routier et améliorer la sécurité

Le réseau routier d'Annemasse Agglo doit évoluer pour limiter les impacts des déplacements motorisés sur le territoire. Les élus souhaitent améliorer le fonctionnement du réseau routier afin de le faire évoluer en accord avec un système de déplacement plus durable. L'émergence, dans les prochaines années, des nouveaux projets de déplacements alternatifs favorisera cette évolution.

En conformité avec les orientations du SCOT d'Annemasse Agglo et du projet d'agglomération franco-valdo-genevois, les orientations du PDU en matière d'infrastructures routières visent à améliorer l'accessibilité, la sécurité et la qualité de vie sur le territoire. L'objectif est de structurer le réseau routier et de le rendre plus fonctionnel à l'échelle du Grand Genève et sur l'agglomération.

Le PDU vise à développer un réseau routier hiérarchisé, faisant ainsi correspondre au mieux les types de flux (transit, échange, desserte locale) aux capacités et caractéristiques des voies mais également **en cohérence avec la mise en place des projets de transports collectifs performants**.

Le PDU est ainsi favorable à un contournement plus efficace du trafic de transit sur le réseau structurant. L'organisation du réseau viaire doit limiter le trafic de transit dans la partie urbaine où il sera accordé une priorité aux projets forts en

matière d'alternative à l'automobile (TC et modes doux). **Le réseau local devra chercher à limiter les vitesses et à favoriser l'insertion des modes alternatifs.** Les aménagements routiers doivent ainsi contribuer à améliorer l'attractivité du territoire et la sécurité des usagers.

Enfin, le PDU vise à **sécuriser les traversées**, pour tous les modes de déplacement, des **voies ferrées** identifiées.

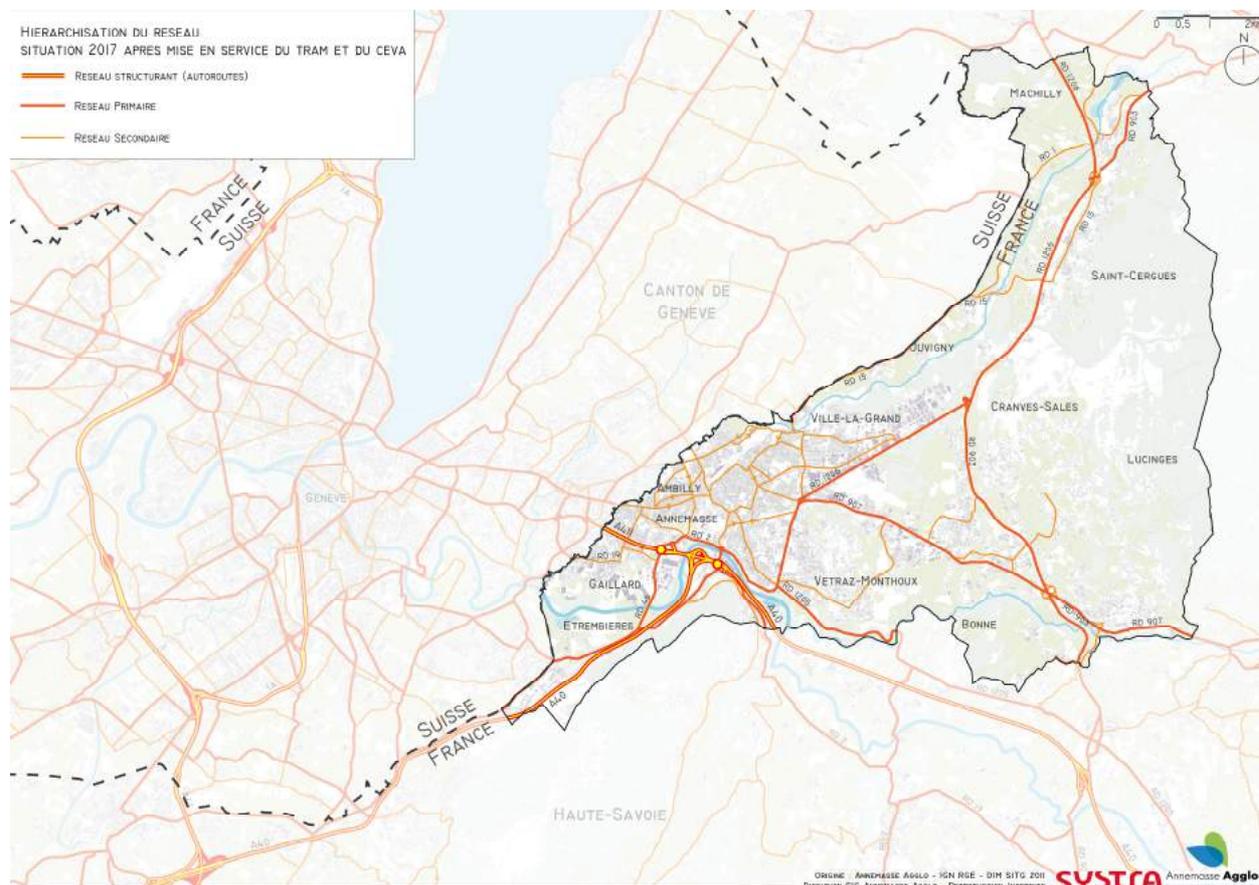


Figure 87 : Hiérarchisation du réseau routier après mise en service du TRAM et du CEVA

Hiérarchie	Fonction de la voie	Objectifs	Préconisations d'aménagement
Réseau structurant	Transit national, régional et départemental	Fluidité et sécurité des véhicules légers et des poids lourds	
Réseau primaire	Liaison d'échange entre le réseau structurant et le réseau secondaire à l'intérieur de l'agglomération (réseau secondaire et local)	Fluidité et sécurité des modes de déplacement (piétons, vélos, véhicules légers, transports publics, poids lourds) Accès pour le transit des PL Réduction des vitesses en milieu urbain	Mesures de priorité pour les transports collectifs (priorité aux carrefours, sites propres bus) Bandes ou pistes cyclables Sécurité des modes de déplacement
Réseau secondaire	Liaisons d'échange entre les communes et les différents secteurs de l'agglomération	Circulation apaisée pour les véhicules légers Priorité aux transports publics et limitation des flux de transit Possibilité de circulation PL limitée sur certains axes	Mesures de priorité pour les transports collectifs (priorité aux carrefours, sites propres bus) Bandes ou pistes cyclables Sécurité des modes de déplacement
Réseau local	Trafic local, desserte des quartiers.	Circulation apaisée pour tous les usagers Circulation PL limitée	Vélo sur chaussée Développement de zones 30 et de zones de rencontre, mesures de sécurisation des carrefours

Principes du schéma routier du PDU

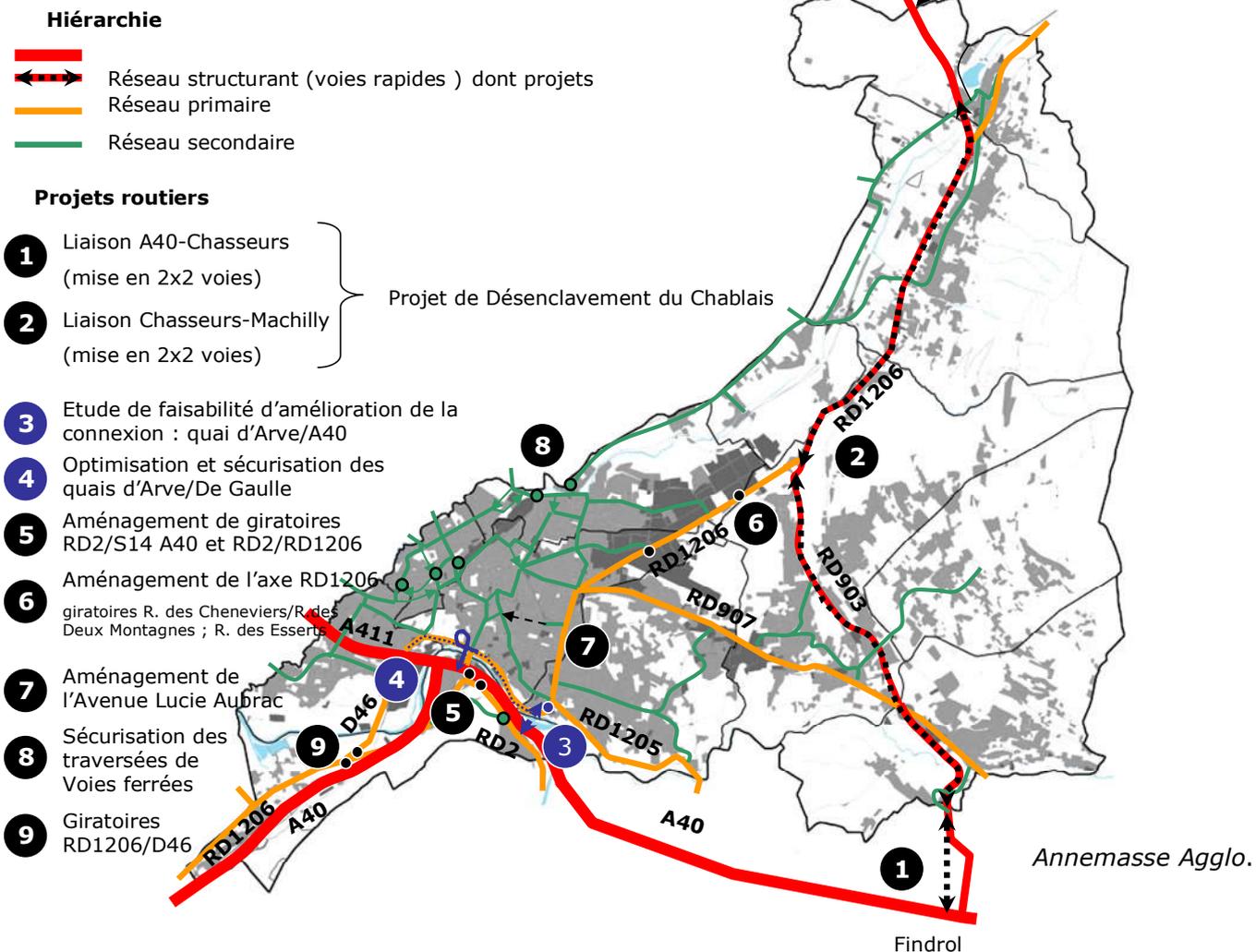


Figure 88 : Schéma routier du PDU

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

Le réseau structurant ou réseau primaire (autoroutes, voies rapides) a pour vocation de canaliser les flux motorisés de moyenne et de longue distances dont, notamment, les véhicules en transit.

Le réseau structurant régional est bien articulé sur l'ouest de l'agglomération transfrontalière avec les autoroutes A40, A41, A1. Il est cependant insuffisamment maillé sur la partie est de l'agglomération franco-valdo-genevoise puisqu'il est constitué de voiries de plus petite dimension et qui se révèlent souvent insuffisantes pour supporter l'importance du trafic. Depuis plusieurs années, le Chablais connaît une croissance démographique importante et les voies actuelles subissent des trafics élevés aux heures de pointes. L'éloignement du contournement actuel et le péage de l'autoroute A40 contribuent à alimenter le report des flux venant de l'Est directement sur le cœur urbain d'Annemasse Agglo pour se rendre à Genève puisque cet itinéraire est le plus court. Cette situation augmente la pression sur le réseau secondaire et de faible gabarit d'Annemasse Agglo.

Dans ce contexte, le réseau routier structurant doit être organisé pour offrir à l'avenir une alternative à la traversée des centralités urbaines et apaiser ainsi le réseau local.

▪ Le projet de désenclavement du Chablais

La réalisation du désenclavement routier du Chablais, s'inscrivant dans le schéma multimodal de déplacements du Chablais, validé par le Ministère de l'Équipement et des Transports le 7 juillet 1999, est essentielle pour améliorer l'accessibilité du Chablais et assurer le contournement sud d'Annemasse Agglo. Il est d'ailleurs retenu parmi les principaux projets de développement des infrastructures de l'État, à travers le Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT) adopté en 2011.

Ce désenclavement routier consiste en la réalisation d'une infrastructure routière, de type 2x2 voies, de l'A40 à Thonon-les-Bains.

Ce projet d'envergure au niveau du département se décline en 3 sections :

- La liaison A40-Chasseurs
- La liaison Chasseurs-Machilly
- La liaison Machilly-Thonon

Les infrastructures prévues dans le cadre du projet national de désenclavement du Chablais sont de nature à avoir un impact très fort, à la fois sur l'organisation du réseau routier d'Annemasse Agglo mais également et de manière plus prégnante encore, sur les flux de circulation générés. Ce projet, permettra de canaliser une partie des flux de transit sur un réseau adapté.

- **Projet de désenclavement du Chablais : la liaison routière Chasseurs-Machilly**

Le projet de liaison routière Chasseurs-Machilly correspond à une section du projet de désenclavement du Chablais. Cet aménagement doit permettre d'améliorer la capacité de l'axe avec une mise à 2x2 voies du tronçon de la N206 depuis l'échangeur des Chasseurs, jusqu'à Machilly. Le projet permettra également de sécuriser les carrefours sur les communes traversées (cf. Fiche action « Sécurité et transports individuels motorisés », action 1.2).

Le projet porté par l'Etat est en cours avec une phase de travaux engagée en 2012.

- **Projet de désenclavement du Chablais : la liaison routière A40-Chasseurs**

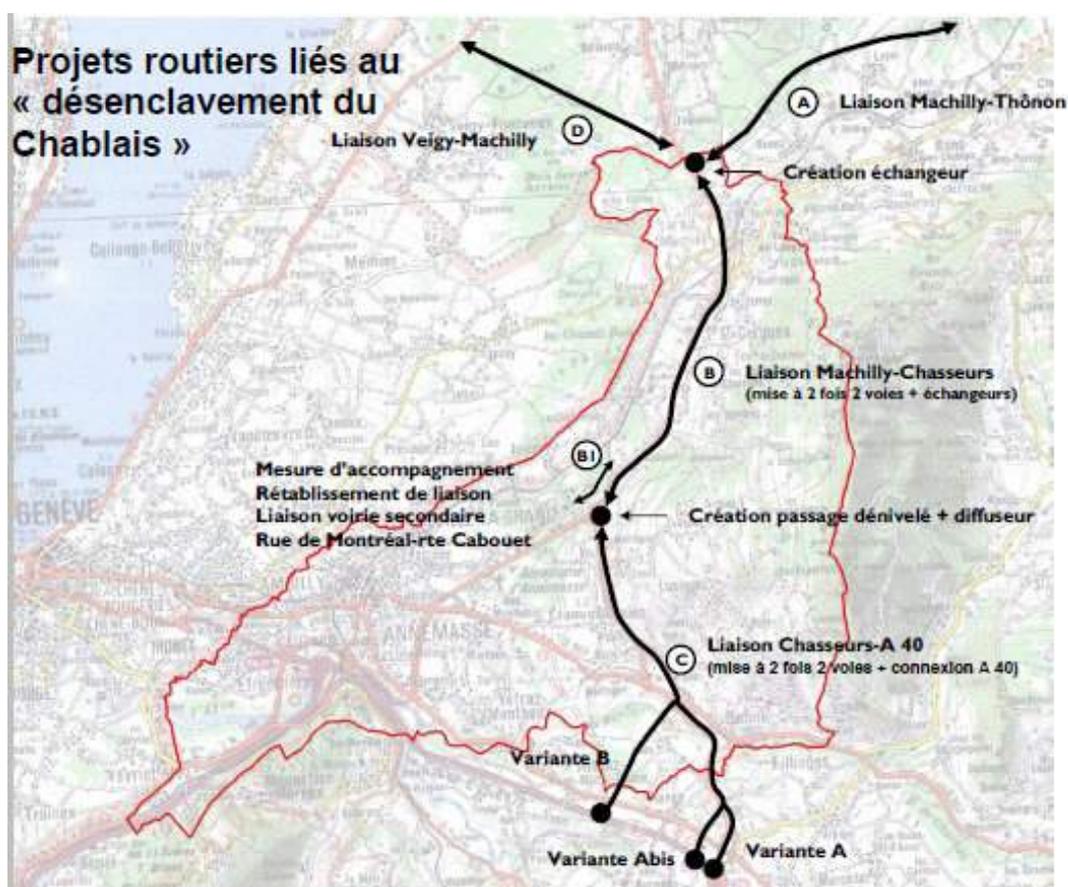


Figure 89 : Le projet de désenclavement du Chablais sur Annemasse Agglo, 2007.

Le projet de liaison routière A40-Chasseurs est également une section du projet de désenclavement du Chablais allant du carrefour des Chasseurs (liaison routière en 2x2 voies Chasseurs-Machilly) jusqu'à l'autoroute A40 au niveau de Findrol. **Il consiste à réaliser la mise à 2x2 voies de la D903 mais aussi à raccorder cette liaison routière à l'autoroute A40** (cf. Fiche action « Sécurité et transports individuels motorisés », action 1.2).

Les études techniques conduites par l'Etat ont dégagé plusieurs variantes (cf. Figure 89) de la liaison A40-Chasseurs. Le projet est à l'étude par l'Etat, l'ATMB (Autoroutes et tunnel du Mont Blanc) et le Conseil général de la Haute-Savoie.

Recommandations et positions d'Annemasse Agglo inscrites dans le SCOT :

Annemasse Agglo est favorable à la variante A ou A bis dans la mesure où ces deux variantes ont un impact plus faible sur l'environnement. Ces tracés sont ainsi plus respectueux des objectifs du SCOT d'Annemasse Agglo qui vise une utilisation économe et rationnelle de l'espace, et une préservation forte de ses zones naturelles et agricoles.

La réalisation de la variante B présenterait des impacts négatifs très forts : impacts environnementaux et paysagers sur le Plateau de Loëx et sur certains milieux naturels sensibles, et des impacts humains notamment sur le centre-village de Bonne qui connaîtrait une augmentation forte des flux de transit si cette variante était retenue.

Le PDU précise également que la liaison A40-Chasseurs est importante pour assurer le contournement du réseau structurant sur l'agglomération franco-valdo-genevoise et pour le désenclavement du Chablais. Toutefois, la fonction de contournement d'Annemasse Agglo est moins évidente en matière de déplacement puisque cette infrastructure est relativement éloignée et qu'une partie de l'axe de l'A40 est payante (péage de l'A40 à Nangy).

Le PDU d'Annemasse Agglo est favorable à la gratuité d'accès à la liaison A40-Chasseurs. La mise en péage de l'infrastructure risque de limiter la vocation de contournement de l'agglomération et d'encourager la déviation des automobilistes par les pénétrantes d'accès (RD1205, RD907, RD2) ainsi que par le cœur d'agglomération. Par ailleurs, le réseau local, déjà saturé, est incapable de supporter un report de la RD903.

▪ **Etudier les solutions d'amélioration du contournement de l'agglomération : A40-quai d'Arve**

Le réseau routier d'échange sur les quais d'Arve présente actuellement des dysfonctionnements. L'Avenue de l'Europe ne permet pas une connexion vers l'autoroute A40 (sens Avenue de l'Europe-A40) et cela a pour conséquence qu'une partie importante des flux de transit passe par le centre-ville d'Annemasse et sur la route d'Etrembières. De même, la traversée de ce secteur par les modes doux est actuellement délicate faute d'aménagement adaptés.

Les projets qui permettent à la fois une amélioration de la sécurité des carrefours et qui assurent une meilleure connexion des quais d'Arve avec le réseau autoroutier sont importants pour le PDU d'Annemasse Agglo car ils permettront de limiter le transit sur les voies locales et de sécuriser les différents modes de déplacement.

Annemasse Agglo souhaite étudier en premier lieu, avec le Conseil Général, la faisabilité des projets routiers permettant à la fois d'améliorer les conditions de connexion à l'autoroute et la sécurité sur les Quais d'Arve (cf. Fiche action « Sécurité et transports individuels motorisés », action 1.3).

C'est pourquoi, le PDU envisage la réalisation d'études de faisabilité technique sur un nouveau franchissement de l'Arve en amont pour réduire les flux sur le nœud d'Etrembières et permettre de se connecter à l'autoroute depuis les Quais d'Arve. Ces études devront intégrer des mesures de sécurisation des modes doux (exemple : trottoirs adaptés, pistes cyclables...) pour la traversée de ce secteur

Les résultats de ces études permettront de déterminer les conditions de faisabilité technique (insertion, impact sur l'environnement) et de préciser le coût de chaque projet. Le cas échéant, le PDU souhaite initier des mesures visant à optimiser et à renforcer la sécurité des Quais d'Arve. L'ATMB, le Conseil général et les communes concernées par ces projets seront associés aux études.

Recommandations :

Le PDU préconise prioritairement la solution d'un nouveau pont ou toutes mesures permettant d'améliorer :

- la fluidité de la circulation dans les 2 sens
- le raccordement à l'autoroute
- la sécurité des modes doux

Ces mesures doivent être étudiées en partenariat et co-construites.

Les solutions retenues impactent fortement l'organisation générale de tout le réseau routier, en particulier pour l'accès à l'agglomération et au centre-ville d'Annemasse. Des études de circulation devront être menées sur un périmètre large autour du nœud d'Etrembières incluant à minima les pénétrantes d'accès à la ville afin de mesurer au mieux les impacts des solutions proposées.

▪ Aménagement de sécurité sur la sortie n°14 de l'A40 sur Etrembières

Le Conseil général de la Haute-Savoie et l'ATMB ont étudié les aménagements nécessaires à la sécurisation de la section comprise entre la route départementale RD2 (Route de Reignier) et la sortie autoroutière n°14 sur la commune d'Etrembières. L'objectif est de sécuriser le carrefour de la sortie 14 de l'A40 et celui situé à l'intersection de la RD2 et la Route de St-Julien-en-genevois. L'étude préconise la réalisation de deux giratoires pour sécuriser les mouvements des véhicules (cf. Fiche action « Sécurité et transports individuels motorisés », action 1.4).

Recommandations :

Le PDU est favorable à l'aménagement du giratoire sur la sortie 14 pour des raisons de sécurité des usagers dans un carrefour dangereux, qui présente aujourd'hui des charges de trafic élevées.

Conformément aux principes du SCOT, le PDU réaffirme que les aménagements préconisés ne doivent pas contribuer à augmenter significativement le flux et la vitesse d'entrée des véhicules dans l'agglomération. Les flux de véhicules ne doivent pas augmenter les charges de trafic sur les différents carrefours situés sur le Pont d'Etrembières et au niveau de l'entrée de la Ville d'Annemasse.

▪ Aménagement de l'entrée nord (RD1206-route de Thonon)

La route de Thonon (RD1206) connaît des charges de trafic importantes aux heures de pointe. Ce trafic a augmenté ces dernières années. Cette situation est à mettre en lien avec le développement important de la zone d'activité et avec la croissance de l'urbanisation, en dehors de l'agglomération, qui génère de plus en plus de pendulaires motorisés.

L'organisation des circulations actuelles dans la zone d'activité doit également être repensée avec la traversée du BHNS Tango dans la zone d'activité et la réalisation du parc-relais au niveau du carrefour des Chasseurs.

Les études techniques préconisent d'aménager l'axe de la Route de Thonon entre le secteur du Livron et l'échangeur des Chasseurs (cf. Fiche action « Sécurité et transports individuels motorisés », action 2.1). Ces aménagements doivent permettre :

- d'assurer l'accès direct au parc-relais au niveau des Chasseurs
- de faciliter l'insertion du BHNS

- d'optimiser l'écoulement de l'axe sans en augmenter les capacités routières
- de sécuriser les traversées et les carrefours, notamment au profit des modes doux

Le PDU envisage, dans un premier temps, la réalisation d'un giratoire sur la RD1206 au niveau de l'intersection Rue des Cheneviers/Rue des Deux Montagnes. Dans un deuxième temps, le PDU est favorable à l'aménagement des intersections sur la RD1206, situées au niveau de la Rue des Esserts et de la Rue des Cheneviers. La requalification complète de l'axe est envisagée à long terme (horizon 2030) pour deux raisons :

- nécessité de coordonner l'aménagement avec le carrefour des Chasseurs tel que prévu dans le projet de liaison A40-Chasseurs,
- coût élevé, non supportable en l'état actuel.

Une étude globale, en lien avec les éléments des études d'avant-projet du BHNS Tango, est prévue pour organiser les circulations dans la zone d'activité et pour favoriser les liaisons des modes doux (piétons, vélos) dans ce secteur.

▪ Aménagement de l'entrée sud ouest (RD 1206-RD 46)

La connexion entre la RD 46 et la RD 1206 est actuellement difficile dans un sens. Elle ne permet pas les liaisons directes depuis la RD 1206 entre les secteurs du chef lieu d'Etrembières et le diffuseur de l'A 40 et le RD 46 qui donne l'accès à Gaillard et la zone de la châtelaine. Cette situation impose un détour et un rebroussement sur la RD 1206 et est facteur d'accidentologie au niveau du carrefour RD 46/RD 1206.

C'est pourquoi un projet de reprise du carrefour par la création d'un giratoire permettant la connexion dans tous les sens est prévu à moyen terme.

A proximité de ce carrefour, il est prévu l'aménagement futur d'une zone nouvelle d'activité intercommunale, la « ZAC Bois d'Arve » (secteur des Iles sur la commune d'Etrembières). L'aménagement de la zone implique une organisation de la desserte, c'est pourquoi il est envisagé la création d'un giratoire sur la RD 46

Ces 2 projets sont regroupés dans la fiche action Fiche action 2.1« Sécurité et transports individuels motorisés »

Recommandations :

Les aménagements proposés doivent veiller à l'insertion des modes doux (piétons et cycles) et permettre l'accès des lignes de bus.

2- Projets routiers sur le réseau secondaire visant à assurer la sécurité et la desserte du territoire

Le réseau secondaire a pour vocation d'assurer des liaisons entre les communes et d'assurer la desserte des différents secteurs de l'agglomération. Le PDU préconise d'optimiser les circulations sur ces voies en favorisant la « fluidité lente », sans encourager le trafic de transit.

Afin d'adapter le réseau routier à l'intérieur de l'agglomération avec le développement des transports collectifs, le PDU est favorable à la réalisation de plusieurs projets routiers dont l'objectif devra impérativement consister à améliorer la sécurité des usagers et faciliter l'insertion des TCSP et des modes doux dans l'espace urbain.

▪ **Projet d'Avenue Lucie Aubrac**

Des réflexions sont menées depuis plusieurs années pour créer un nouvel axe routier nord-sud entre l'avenue du Général De Gaulle et le centre ville en direction de la route d'Etrembières et de l'autoroute en prolongement d'une première section déjà réalisée (liaison De Gaulle-Verdun).

Au fur et à mesure de l'avancement des études, le projet a évolué et les fonctions de la voie se sont affinées.

L'objectif recherché est principalement d'assurer la desserte des nouveaux quartiers dans le secteur Château rouge/Perrier et d'assurer une couture urbaine avec le centre ville.

Mais, de par son tracé, les voiries à fort trafic qu'elle connecte et la réorganisation du plan de circulation en centre ville consécutif aux choix urbains (réductions de capacité rue Jules Ferry et piétonnisation) et à l'insertion du tram et du BHNS, cette nouvelle voirie accueillera une partie du trafic d'échange intercommunal essentiellement en report du centre ville.

C'est pourquoi, cette nouvelle voirie nécessaire à la desserte du nouveau quartier s'inscrit dans le réseau secondaire d'agglomération. Elle reprend en ce sens en partie la fonction dévolue en 2013 à l'itinéraire route des vallées-rue du Faucigny-rue Jules Ferry.

En l'absence de solution de connexion complète et efficace entre l'A40 et le réseau structurant d'agglomération, le PDU prescrit que cette nouvelle voie ne concurrence pas le réseau primaire composé de l'axe De Gaulle-Leclerc, en empêchant une connexion directe de l'autoroute vers De Gaulle via la rue des Aravis dans le sens sud vers le nord. Le projet étant constitué d'une voie en sens unique nord vers sud, il répond à cette prescription.

Le PDU recommande par ailleurs que cette voie permette d'améliorer les liaisons piétonnes/cycles entre les quartiers du Perrier/Livron et le centre ville en créant notamment des traversées sécurisées et des voies adaptées. Les aménagements proposés sur l'avenue devront ainsi contribuer à assurer un partage modal de la voirie en faveur des modes alternatifs à l'automobile (trottoirs larges accessibles aux PMR, passages piétons, aménagements de liaisons cyclables, fluidité des transports collectifs).

Des réflexions prospectives sont menées pour compléter et faire évoluer le projet à terme par la requalification de la rue des Aravis et l'insertion d'un nouvel axe BHNS.

Ces évolutions sont de nature à impacter le réseau secondaire du PDU assurant notamment le contournement urbain de l'hypercentre d'Annemasse. C'est pourquoi le PDU recommande de poursuivre les études de circulation et de réserver la possibilité d'élargir à terme la voie pour permettre d'insérer un futur BHNS et éventuellement de créer une seconde voie routière.

Ainsi le projet s'inscrit pleinement par ses fonctions dans le réseau secondaire d'agglomération car il assure des échanges entre plusieurs secteurs urbains de l'agglomération. Il complète le système de contournement de l'hypercentre impacté par l'insertion des TCSP et il dessert plusieurs secteurs dont les quartiers du Perrier/Livron et de château rouge. D'autre part, la fonction locale d'échange et de desserte est privilégiée, c'est pourquoi notamment la liaison directe A 40 vers route de Thonon est dissuadée.



Figure 90: plan indicatif correspondant au scenario 1 envisagé par la ville d'Annemasse

Recommandations :

- Le PDU préconise que la réalisation de l'avenue Lucie Aubrac (Avenue de Verdun jusqu'à la Route de Bonneville) ne doit pas encourager le transit.
- Les aménagements proposés sur l'avenue devront limiter les vitesses et assurer un partage modal de la voirie en faveur des modes alternatifs à l'automobile (trottoirs larges accessibles aux PMR, passages piétons, aménagements de liaisons cyclables, fluidité des transports collectifs).
- **Projet d'aménagement du Pont-Neuf et de suppression du PN49**

Le Pont-Neuf correspond au franchissement de la voie ferrée sur une voie de liaison intercommunale au nord de l'agglomération entre la Rue Albert Hénon et la Rue du Pont-Neuf (cf. Fiche action « Sécurité et transports individuels motorisés », action 4.1).

Le projet vise à réaliser un nouveau pont au gabarit plus large permettant une sécurisation des modes de déplacement (automobile, piéton, cycles, bus) sur l'infrastructure. Une étude de faisabilité technique a été réalisée avec plusieurs variantes.

Recommandations :

La variante retenue du nouveau pont ne devra pas favoriser le transit et augmenter les vitesses pour les automobiles.

Le nouveau pont devra garantir des espaces sécurisés pour assurer une continuité pour les modes doux (piétons et cycles) au nord de l'agglomération et pour l'accès au pôle d'échange multimodal.

3- Organiser et maîtriser la circulation, réduire les vitesses et assurer un meilleur partage de la voirie

Le PDU a défini une hiérarchisation du réseau (cf figure 91). La mise en application de ces principes nécessite la mise en œuvre de mesures d'aménagement de la voirie et de maîtrise et d'organisation de la circulation pour assurer un bon fonctionnement et éviter notamment la saturation complète du réseau.

Une large partie du réseau (primaire, secondaire et de desserte local) traverse cependant des secteurs urbains, ce qui nécessite de prendre des mesures adaptées permettant de préserver la sécurité des modes doux et la circulation des transports collectifs.

Le PDU visera à mettre en œuvre une charte intercommunale permettant de mettre en application ces principes. Le comité de pilotage mobilité durable assurera l'élaboration de la charte et le suivi de la mise en œuvre des mesures, de manière coordonnée entre les différents gestionnaires de voirie.

▪ Mieux organiser la circulation urbaine et l'accès à l'agglomération

La circulation routière est source de nombreux conflits entre les fonctions (transit ou desserte locale) et entre modes de transport (piéton et automobile par exemple).

Le bon fonctionnement du réseau routier nécessite la mise en œuvre de mesures d'aménagement mais également de contrôles et de maîtrise de la circulation, en particulier aux entrées de ville et d'agglomération et dans les traversées urbaines. Ces mesures sont aussi nécessaires à la mise en application de la hiérarchisation du réseau selon les fonctions. Elles peuvent contribuer par ailleurs par une meilleure gestion de certains « points durs » à une réduction des saturations en milieu urbain.

C'est pourquoi le PDU prévoit la mise en œuvre d'études et de mesures de mise en application de l'organisation de la circulation, intégrant les principes de contrôle d'accès et de régulation, tout particulièrement dans les traversées urbaines et aux entrées de ville et d'agglomération.

Ces mesures seront mises en œuvre prioritairement dans les secteurs identifiés selon les principes suivants (cf schéma ci-dessous) :

- sur les pénétrantes d'accès à l'agglomération dans les centralités urbaines.
- autour des lignes de transport en commun en site propre tram et BHNS permettant d'assurer leur priorité sur la circulation automobile
- dans l'accès aux douanes urbaines du territoire (hors douanes situées sur le réseau autoroutier)

A titre d'exemple, plusieurs carrefours à feux existant ou programmés à horizon de mise en service du tram et du BHNS sont des lieux privilégiés

Recommandations :

La mise en œuvre de mesures efficaces nécessite la bonne coordination des gestionnaires de la voirie y compris entre l'échelle locale du quartier et régionale. Les études et solutions devront viser à être largement concertées entre les différents gestionnaires afin d'éviter des incohérences sur un même axe.

Les études menées pour la mise en place de mesures de contrôle d'accès et de régulation de carrefour devront prendre en compte des périmètres larges autour des axes et en particulier les itinéraires potentiels de shunt parallèles pour éviter des reports de trafic.

Organisation de la circulation urbaine et pour l'accès à l'agglomération

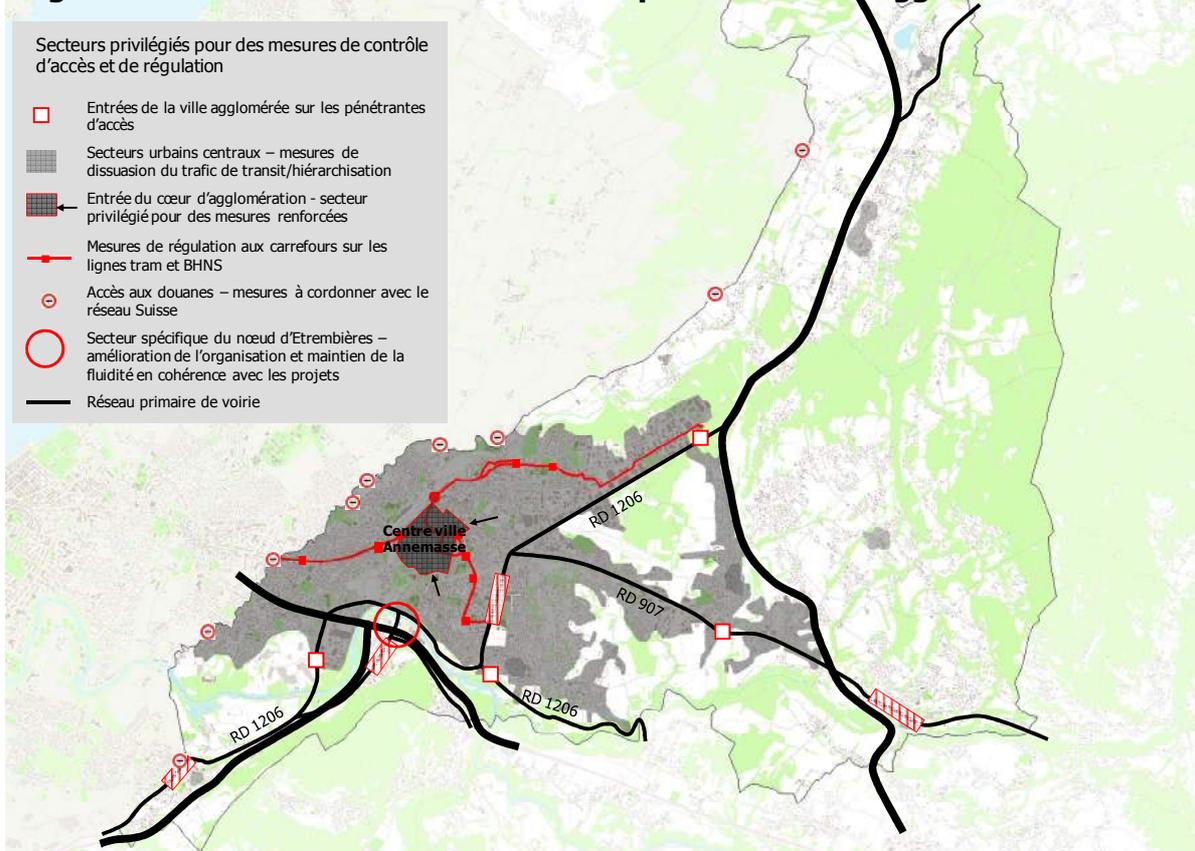


Figure 91 : Organisation de la circulation urbaine et de l'accès à l'agglomération

▪ Adapter la voirie et la circulation aux caractéristiques urbaines des secteurs traversés

Certaines sections de réseaux primaire et secondaire et l'essentiel du réseau de desserte local qui assure l'accès aux quartiers et des îlots urbains traversent des secteurs urbains sensibles au trafic, en particulier de transit.

Pour permettre un meilleur partage de la voirie, ces rues doivent être apaisées en adaptant la vitesse et en favorisant l'insertion des modes doux. L'objectif est de réduire les impacts, de limiter le trafic dans les zones où la vie locale est prépondérante et où les usagers les plus vulnérables (piétons et cycles) sont à protéger, notamment au niveau des centres-bourgs, des abords de gare, des établissements scolaires et dans les quartiers résidentiels.

Recommandations :

Le PDU préconise ainsi le développement de zones à vitesse maîtrisée et à voirie partagée (cf. Fiche action « Sécurité et transports individuels motorisés », action 3.1) dans le cadre de plans de circulation envisagés à l'échelle de secteurs/quartiers homogènes du point de vue de la mobilité.

La carte illustrative ci-dessous identifie les secteurs prioritaires où des mesures de modération de vitesses ou/et de dissuasion forte du transit (aire piétonne, zone de

rencontre, zone 30, aménagements ponctuels de carrefour ou de section de voie) seront à mettre en œuvre.

Secteurs prioritaires à préserver du trafic de transit

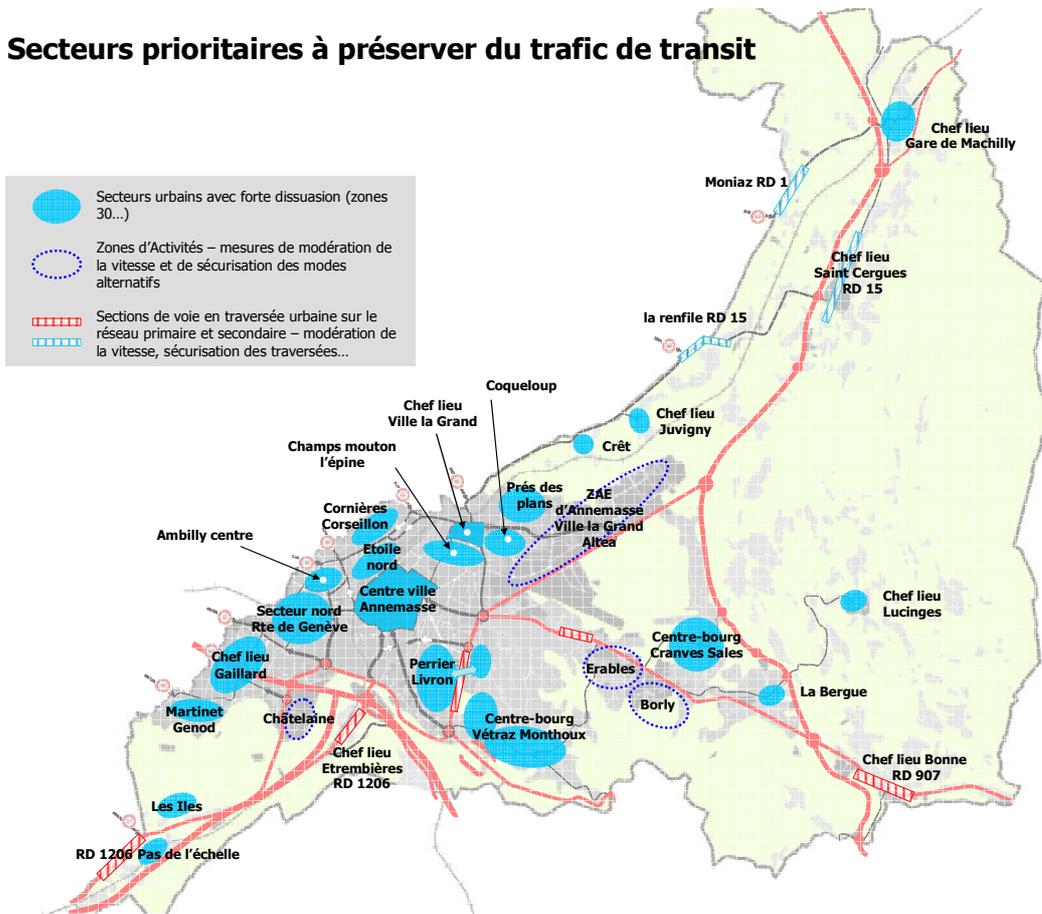


Figure 92 : Secteurs prioritaires à préserver du trafic de transit

- Adapter les plans de circulation sur le réseau en centres urbains, et notamment autour des grands projets de transport en commun (Tramway, BHNS Tango, PEM).

La mise en place des projets de transports collectifs (tramway, BHNS Tango, PEM) implique de réorganiser les conditions de circulation actuelles et notamment de permettre l'accessibilité des quartiers du territoire, en particulier du cœur d'agglomération (cf. Fiche action « Sécurité et transports individuels motorisés », action 3.2).

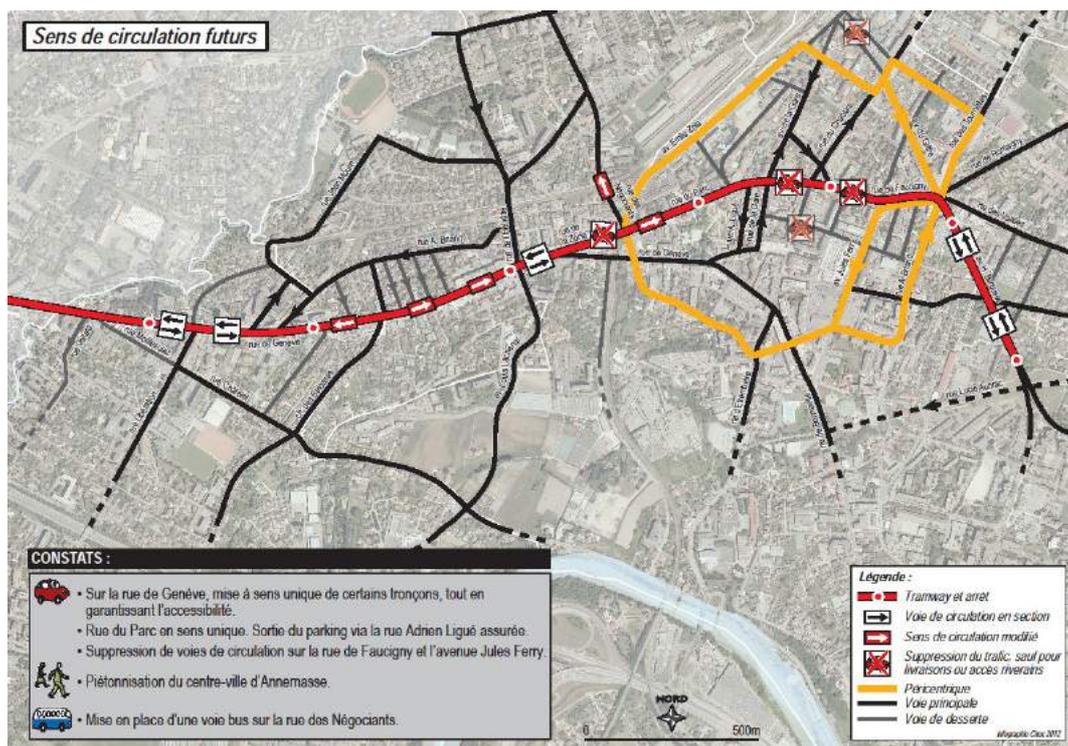


Figure 93 : Plan de circulation futur autour du tram

Les plans de circulation dans la partie urbaine prévoient d'accorder une place plus importante aux modes doux et favoriser l'insertion prioritaire des TCSP dans les rues traversées.

Le plan de circulation a été décliné avec les communes dans le cadre des études d'AVP de ces infrastructures.

Recommandations :

- La mise en place de l'organisation des circulations devra être accompagnée d'un plan de jalonnement (transit, parcs-relais, parkings de stationnement, pistes cyclables)
- Les plans de circulation locaux devront donner une priorité forte aux TC.
- La domanialité du réseau devra évoluer à l'intérieur de l'agglomération (évolution engagée en lien avec le CG74).

- **Adapter la voirie et la circulation aux caractéristiques urbaines des secteurs traversés**

Certains secteurs du réseau secondaire et le réseau de desserte local assurent l'accès aux quartiers et aux îlots urbains. Pour permettre un meilleur partage de la voirie, ces rues doivent être apaisées en réduisant la vitesse et en favorisant l'insertion des modes doux. L'objectif est de limiter le trafic dans les zones où la vie locale est prépondérante et où les usagers les plus vulnérables (piétons et cycles) sont à protéger, notamment au niveau des centres-bourgs, des abords de gare, des établissements scolaires et dans les quartiers résidentiels.

Recommandations :

Le PDU préconise ainsi le développement de zones à vitesse maîtrisée et à voirie partagée (cf. Fiche action « Sécurité et transports individuels motorisés », action 3.3).

Une première étape consistera, après validation des grands itinéraires intercommunaux (plans de circulation autour du tramway et du BHNS Tango), à définir sur les communes les secteurs à apaiser.

Puis, dans un second temps, à mettre en place le bon outil réglementaire en fonction des secteurs (mesures ponctuelles de réduction de la vitesse, aire piétonne, zone de rencontre, zone 30).

De manière plus générale, la mise en place d'une vraie « gestion » de la circulation automobile, quartier par quartier, par la mise en place de boucles de circulation, de poches préservées, de contrôles d'accès, peut être un élément permettant d'optimiser le système en lui redonnant par endroit, lorsque cela est compatible avec les secteurs traversés, un peu plus de capacité ou de fluidité.

Des « plans de circulation » par quartier seront mis en place par les communes en lien étroit avec l'Agglo (à l'image du travail déjà effectué sur le quartier du Perrier), **pour définir l'organisation des circulations, (boucles de circulation, contrôle d'accès, zones 20 / 30, etc.) le lien avec les transports publics et les modes doux à l'échelle des quartiers. Ces études seront suivies par le COPIL « mobilité durable».**

- **Sécuriser les coupures urbaines pour les déplacements modes doux**

Des coupures urbaines, liées bien souvent à des voiries difficilement franchissables pour des raisons de sécurité routière (vitesse,..) ou physique (longue traversée) ont été identifiées. A ces endroits, il n'est plus possible pour les usagers modes doux, de maintenir une continuité de leur déplacement en toute sécurité.

Ainsi, des travaux de sécurisation ont été entrepris à Bonne et Etrembières. La traversée du quartier Perrier/Livron est en cours d'étude. Le secteur du Pas de l'échelle à Etrembières devra, pour sa part, faire l'objet d'études et de travaux de sécurisation.

Recommandations :

- Le PDU préconise d'apaiser les voiries au profit des modes doux, et de ce fait de sécuriser les différentes coupures urbaines identifiées. (cf fiche-action Modes doux 3.3)

Objectifs :

- Stabiliser le trafic automobile, malgré la forte croissance du nombre de déplacement et ainsi limiter les saturations.
- Dissuader le trafic automobile dans les secteurs urbains centraux, en particulier autour des secteurs desservis par les grands projets de transports.
- Rendre plus efficace le système routier actuel en améliorant l'efficacité des voiries structurantes qui organise le transit et le trafic d'échange (réseau primaire)
- Réduire le trafic urbain de 20% en cœur d'agglomération.



III. Les fiches actions en matière de sécurité et de transports individuels motorisés

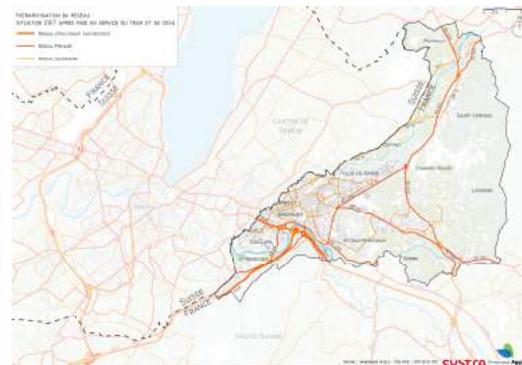
Les coûts indiqués dans les fiches-actions sont des coûts opération, valeur 2011, sauf cas particulier. Pour les mesures non engagées, les estimations sont basées sur des études de faisabilité ou des études AVP (requalification RD 1206,...) Ces coûts sont donc susceptibles d'évoluer avec l'avancement d'études plus poussées, notamment pour les projets moyen et long termes.

1.1 : METTRE EN APPLICATION LE SCHEMA ROUTIER DU PDU SUR LE RESEAU PRIMAIRE ET POUR LES LIAISONS D'ECHELLE SUPRA-TERRITORIALES

Hiérarchiser le réseau routier et améliorer la sécurité sur l'agglomération

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

Type d'action : gouvernance



Périmètre : agglomération d'Annemasse et périmètre élargi du Grand Genève.

Partenaires : Annemasse Agglo, Communes, Conseil Général, Canton de Genève, ARC, Etat

Objectifs :

- Améliorer la coordination de l'action des gestionnaires de voirie et des acteurs maîtres d'ouvrage de la planification et des projets
- Mettre en relation la hiérarchie fonctionnelle et la hiérarchie administrative
- Viser une cohérence de la hiérarchisation du réseau routier à l'échelle départementale et du Grand Genève.
- Mettre en application les principes du schéma à travers l'aménagement/la requalification des infrastructures et les mesures de gestion/maîtrise de la circulation
- Assurer un suivi coordonné des études relatives à l'évolution du réseau routier
- Etudier l'évolution future du réseau et prendre des mesures de précaution

Partenaires associés selon projets : ATMB

Moyens de mise en œuvre :

- Comité de suivi du PDU

- Schéma/plan de circulation du PDU
- Adaptation du schéma administratif de la voirie (travail en cours)
- Suivi et pilotage d'études routières et de circulation
- Charte d'aménagement du réseau routier du PDU
- Plan de jalonnement
- Documents de planification

Echéance :

- A toutes les étapes du PDU



1.2 : PROJET DE DESENCLAVEMENT DU CHABLAIS : REALISATION DE LA LIAISON ROUTIERE

<p>Hiérarchiser le réseau routier et améliorer la sécurité sur l'agglomération</p> <p>1- Structurer le réseau routier sur l'espace franco-valdo-genevois et favoriser le contournement de l'agglomération</p> <p>Type d'action : Infrastructure routière (2X2 voies)</p> <p>Périmètre : Partie Sud-Est de l'agglomération franco-valdo-genevoise. Secteur : A40, D903, N206, RD1206.</p> <p>Objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Aménagement faisant partie du projet de désenclavement du Chablais ▪ Assure le contournement et la sécurité de la partie Sud-Est de l'agglomération FVG ▪ Temps 1 : Projet de liaison en 2x2 voies de la N206 entre le carrefour des Chasseurs et Machilly ▪ Aménagement des carrefours autour de l'axe (sécurisation) ▪ Temps 2 : Projet de liaison en 2x2 voies entre l'A40 (Findrol) et les Chasseurs 	<p>Maitrise d'ouvrage pour la liaison Machilly-Chasseurs : Etat français,</p> <p>Maitrise d'ouvrage pour la liaison A40-Chasseurs : Etat français, ATMB.</p> <p>Partenaires : Annemasse Agglo, Communes concernées, Conseil général 74.</p> <p>Recommandation sur la liaison A40-Chasseurs :</p> <p>Le SCOT et le PDU d'Annemasse Agglo ne sont pas favorables à la variante B en raison de la préservation des espaces agricoles et dans une logique de consommation raisonnée de l'espace.</p>
<p>Moyens de mise en œuvre :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Projet de liaison Chasseurs-Machilly : travaux engagés en 2012 ▪ Projet de liaison A40-Chasseurs : en phase d'étude ▪ Réunion d'échange entre les maîtres d'ouvrage et les collectivités sur les tracés, l'échéance et le coût. 	<p>Echéance :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Projet de liaison Machilly-Chasseurs : Court terme ▪ Projet de liaison A40-Chasseurs : Long terme
	<p>Coût : 62M€ (liaison Machilly – Chasseurs). Pas de coût connu pour la liaison A40 - Chasseurs</p>

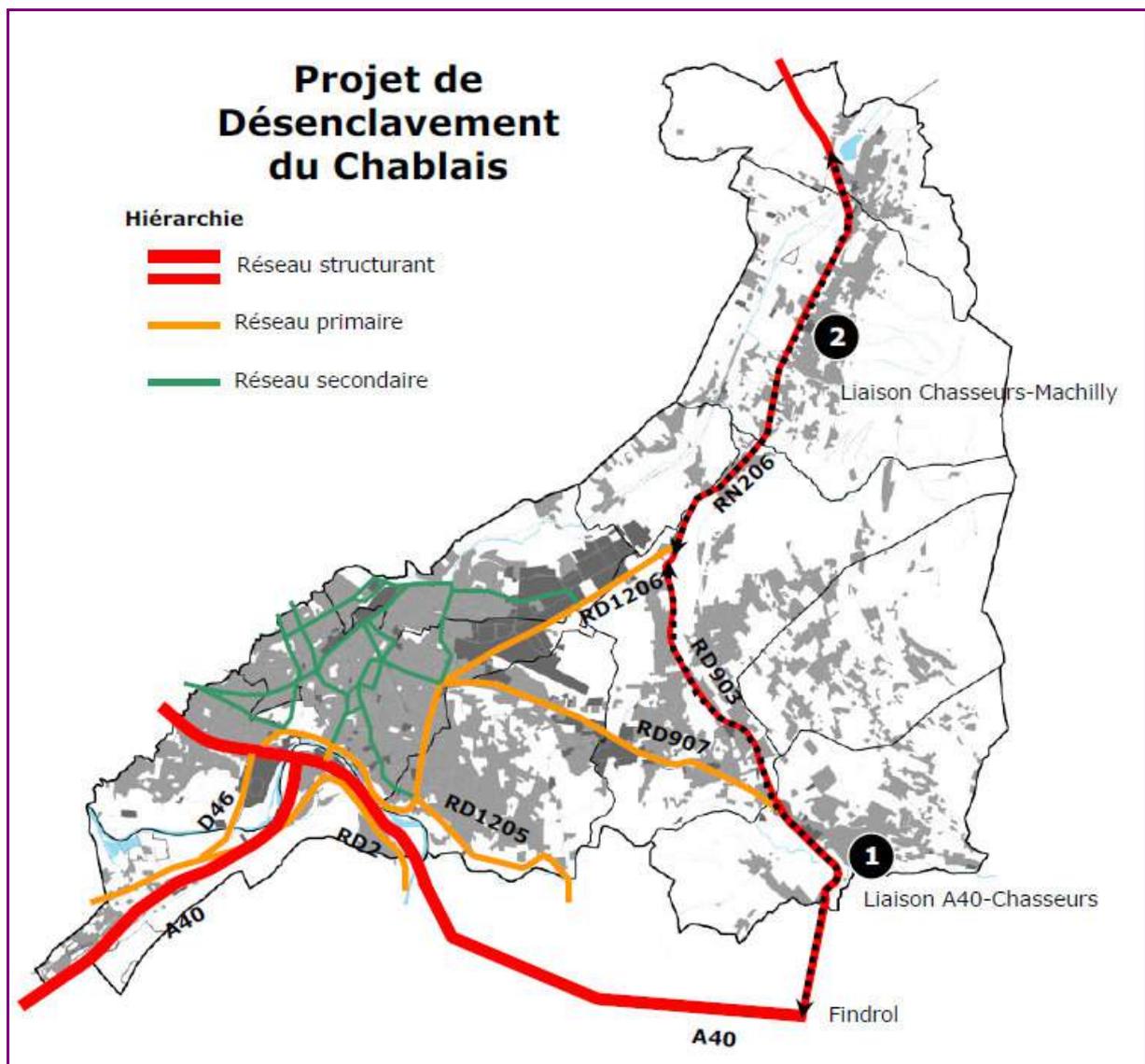


Figure 94 : Projet de désenclavement du Chablais

1.3 : ETUDIER LA FAISABILITE DE SOLUTION D'AMELIORATION DE CONTOURNEMENT DE L'AGGLOMERATION SUR L'A40 AVEC LES QUAIS D'ARVE

<p>Hierarchiser le réseau routier et améliorer la sécurité sur l'agglomération</p>	
<p>1- Structurer le réseau routier sur l'espace franco-valdo-genevois et favoriser le contournement de l'agglomération</p>	
<p>Type d'action : Etude de faisabilité d'infrastructure routière</p>	
<p>Périmètre : Etrembières, Annemasse, Vétraz-Monthoux, Gaillard</p>	
<p>Objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Améliorer l'efficacité du réseau primaire, notamment pour les déplacements de transit et de moyenne / longue distance, en corrigeant les dysfonctionnements (notamment mauvais raccordement avec l'A40) ▪ Assurer le contournement du cœur urbain de l'agglomération pour les flux de transit ▪ Réduire les flux traversant le centre-ville d'Annemasse et améliorer la sécurité sur les quais d'Arve ▪ Améliorer la sécurité des modes doux 	<p>Porteur de projet : Annemasse Agglo ou Conseil général 74</p>
<p>Moyens de mise en œuvre :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Constitution d'un groupe de travail avec les différentes collectivités territorialement concernées et les différents gestionnaires (CG74, ATMB, Etrembières, Annemasse, Vétraz-Monthoux, Gaillard, Annemasse Agglo) ▪ Définition des faisabilités des solutions (variante à retenir) ▪ Etudier en lien avec le Conseil Général la possibilité de réaliser un nouveau pont, de préférence en amont du pont existant, pour compléter les mouvements manquants et séparer les flux d'accès au centre-ville de ceux distribués sur le reste de l'agglomération, ainsi que les mesures d'accompagnement relatives aux voies d'accès et au plan global de circulation ▪ Aménagement du giratoire Avenue de 	<p>Partenaires associés : Etat français, ATMB</p> <p>Communes concernées</p> <p>Préconisations :</p> <p>Etudier rapidement la faisabilité de cette infrastructure afin de définir son coût (et donc sa faisabilité financière) pour le réaliser au plus tôt</p> <p>Préserver la faisabilité, notamment foncière, des aménagements envisagés à long terme.</p> <p>Etudier en cohérence avec les projets routiers les mesures permettant de sécuriser la traversée du secteur par les modes doux.</p> <p>Anticiper les mesures d'accompagnement (exemple : aménagement de l'avenue de l'Europe) lorsqu'elles apportent une amélioration au réseau existant tout en restant compatibles avec la solution retenue à long terme.</p>



<p>l'Europe/Route de Bonneville par la création d'un tourne à droite vers Nangy</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Aménagement de sécurité et de fluidité R. de l'Industrie 	
	<p>Echéances prévisionnelles :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Etudes de faisabilité : Court terme ▪ Echéance de réalisation : Moyen et long terme, en fonction de la faisabilité
	<p>Coût :</p> <p style="text-align: center;">Coût Etude : 150k€</p>



1.4 : REAMENAGEMENT DE LA SORTIE D'AUTOROUTE DE L'A40 A ETREMBIERES

<p>Hiérarchiser le réseau routier et améliorer la sécurité sur l'agglomération</p>	
<p>1- Structurer le réseau routier sur l'espace franco-valdo-genevois et favoriser le contournement de l'agglomération</p>	
<p>Type d'action : Aménagement de giratoires</p>	<p>Maitrise d'ouvrage : ATMB</p>
<p>Périmètre : Etrembières et sortie 14 (A40)</p>	<p>Partenaires associés : Annemasse Agglo Etrembières, Annemasse, Conseil Général 74</p>
<p>Objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Fluidifier et sécuriser les bretelles d'accès à l'A 40 ▪ ▪ Reprise du mini-giratoire RD 1206- RD 2 par la création d'un tourne à droite direct de l'A 40 vers RD 1206 et d'un feu de régulation ▪ Améliorer la sécurité du carrefour complexe RD / diffuseur A 40 par l'aménagement d'un giratoire à la sortie 14 de l'A40 et de la RD2 ▪ Aménagement de sécurité et de fluidité du carrefour de la Route de St Julien et de la Rue de la Libération par un deuxième giratoire sur cette intersection 	<p>Préconisations : Il existe un risque de report des véhicules stockés sur l'autoroute en heure de pointe du soir sur le réseau primaire d'agglomération qui est en limite de capacité et qui pourrait donc se bloquer complètement y compris sur des voies non saturées actuellement. Les aménagements proposés doivent donc viser à ne pas bloquer les voies du réseau primaire d'agglomération situées en aval (pont d'Etrembières/route des déportés et avenue de l'Europe/quai d'Arve)</p>
<p>Moyens de mise en œuvre :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Etude d'avant-projet ▪ Evaluation de l'impact sur l'entrée d'Annemasse et mesures compensatoires 	<p>Echéance de réalisation : Court terme</p> <p>Coût : 2-3 M€</p>

2.1 : REAMENAGEMENT ET REQUALIFICATION DES AXES D'ENTREE NORD ET SUD OUEST DE L'AGGLOMERATION (Route de Thonon et de la Zone – RD 1206 et RD 46)

Hiérarchiser le réseau routier et améliorer la sécurité sur l'agglomération

2- Améliorer la fluidité et la sécurité sur le réseau primaire

Type d'action : Infrastructure routière

Périmètre : RD 46 et RD 1206

Objectifs :

- Réduire les saturations et nuisances sur la RD 1206 nord en heure de pointe et fluidifier l'axe afin de réduire les reports de trafic de la RD dans la ZAE
-
- Homogénéiser les carrefours sur l'axe de la RD 1206
-
- Permettre l'intégration du BHNS Tango et garantir un bon accès au parc-relais du BHNS Tango dit des Chasseurs
-
- Améliorer l'accès à la zone d'activité d'Annemasse/Ville la Grand et améliorer la sécurité sur la RD1206
-
- Aménager l'accès à la future zone d'activité des Iles / ZAC Bois d'Arve
- Sécuriser les liaisons modes doux, notamment pour l'accès au bois de Rosses
- Faciliter les mouvements entre la RD 1206 et la RD 46 soit Gaillard/Châtelaine avec le chef lieu d'Etrembières
- Etudier l'évolution à long terme (reprise du carrefour des chasseurs en lien avec le projet de liaison chasseurs-A 40) de l'axe de la RD 1206 entre le carrefour du Livron et le carrefour des chasseurs

Moyens de mise en œuvre :

- Mise en place de 2 giratoires sur la



Maitrise d'ouvrage : Annemasse Agglo, Ville d'Annemasse

Maitrise d'ouvrage : Annemasse Agglo

Partenaires :
Conseil général 74, Ville d'Annemasse, Ville-la-Grand, Cranves-Sales, Etrembières

Recommandations :

S'assurer de la non-constructibilité des espaces connexes de la voie, du maintien des emprises publiques pour permettre à long terme (échéance à coordonner avec le report de trafic consécutif au projet de contournement par la liaison A 41/chasseurs) la requalification urbaine de l'axe

Echéances prévisionnelles :

Court terme : Giratoire Rue des

<p>RD1206 aux intersections de la Rue des Deux Montagnes/Rue des Cheneviers et de la rue des Esserts</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Création de 2 giratoires sur la RD 1206 et la RD 46 à Etrembières ▪ Etude de mobilité dans la zone d'activité d'Annemasse/ Ville la Grand ▪ Etude de requalification de l'axe de la RD 1206 du carrefour du Livron aux chasseurs à long terme pour pacifier, réduire la vitesse et réaménager visuellement l'entrée d'agglomération (cf action3/2.5) ▪ Etude de la desserte de la nouvelle ZAE des Iles 	<p>Cheneviers/Rue des Deux Montagnes et giratoire rue des Esserts</p> <p>Moyen terme (en lien avec la création de la ZAE des bois d'Arve): Giratoires RD 1206/RD 46</p> <p>Long terme (post 2023) : Réaménagement complet de l'axe de la RD 1206 en entrée d'agglomération nord</p> <hr/> <p>Coûts prévisionnels :</p> <p>3 M€ pour le giratoire rue des Cheneviers 2M€ pour le giratoire rue des Esserts 2,4 M€ pour le giratoire RD 1206/RD 46</p>
---	---



3.1 : MISE EN APPLICATION DU SCHEMA DE VOIRIE DU PDU SUR LES RESEAUX SECONDAIRES ET DE DESSERTE LOCALE

Hiérarchiser le réseau routier et améliorer la sécurité sur l'agglomération

3- Réduire les vitesses et assurer un meilleur partage de la voirie dans les secteurs urbains centraux

Type d'action : gouvernance



Périmètre : cœur d'agglomération, bourgs et villages, secteurs urbains sensibles à la circulation

Objectifs :

- Maîtriser la circulation automobile sur le réseau urbain par des mesures de gestion de la circulation ou d'aménagement de la voirie
- Assurer la fluidité du réseau sans nuire au maintien de bonnes conditions de vie urbaine, par une « gestion » fine des plans de circulation et un panel de mesures (contrôles d'accès, boucles de circulation, zones 30 / 20, etc...)
- Améliorer la sécurité routière, notamment aux abords des secteurs urbains et équipements sensibles au trafic par des mesures de réduction de la vitesse
- Sécuriser la pratique des modes doux et assurer un meilleur partage de la voirie pour les cycles et les TC
- Donner la priorité aux transports collectifs
- Préserver la qualité de vie urbaine, assurer la desserte des riverains, des commerces et services
- Dissuader la traversée du trafic de transit dans les quartiers et les voies locales
- Adapter le jalonnement

Coordinateur du comité de suivi : Annemasse-Agglomération

Maitrise d'ouvrage pour les travaux : Gestionnaires de voirie en particulier les communes

Echéance : Court terme et moyen terme.

Préconisations

Doubler le linéaire de voies limitées à 30 ou à 20 km/H en particulier les zones 30 et zones de rencontre
Réaliser une charte d'aménagement de la voirie en milieu urbain
Définir des périmètres d'étude pour la mise en œuvre de plan de mobilité de secteur ou de quartier. Ces études de circulation / stationnement par secteurs seraient réalisées par les communes en lien étroit avec l'Agglomération, et suivies par le COPIL « mobilité durable »

Recommandations

Approfondir le schéma du PDU sur le réseau secondaire en précisant les fonctions du réseau et les sections de voies nécessitant des mesures de modération de trafic
Définir un plan d'action intercommunal permettant de coordonner les mesures de requalification de la voirie et/ou de modification de la gestion de la circulation
Assurer une coordination avec les mesures prises dans le cadre des Plans d'Accessibilité à la Voirie des Communes

Moyens de mise en œuvre :

Coût :

- Comité de pilotage « mobilité durable »
- Charte d'aménagement de la voirie et des infrastructures cyclables
- Plan de circulation et de jalonnement
- Travaux d'aménagements ou de requalification de la voirie
- Dispositifs de régulation de la circulation
- Plan de circulation et de mobilité dans les poches urbaines/quartiers et études de mobilité des PLU

- Etudes de mobilité (étude de secteur estimée entre 15 et 30K€ chacune)
- Coût des mesures de contrôle et de la régulation de la circulation
- Coût des travaux d'aménagement de voirie et de jalonnement



3.2 : ADAPTER LA VOIRIE ET ADAPTER LE PLAN DE CIRCULATION DANS LES SECTEURS CONCERNES PAR LA MISE EN PLACE DE TCSP

<p>Hiérarchiser le réseau routier et améliorer la sécurité sur l'agglomération</p>	
<p>3- Réduire les vitesses et assurer un meilleur partage de la voirie dans les secteurs urbains centraux</p>	
<p>Type d'action : Définition de plan de circulation</p>	
<p>Périmètre : cœur d'agglomération et/ou autour des axes TCSP (BHNS et tramway)</p>	<p>Maitrise d'ouvrage : Annemasse Agglo, communes concernées</p>
<p>Objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Donner la priorité aux TCSP ▪ Reconstituer les itinéraires routiers suite à la mise en place de sites propres, notamment par des boucles de circulation ▪ Améliorer la sécurité et réduire les vitesses, dissuader le trafic de transit ▪ Améliorer la qualité de vie des quartiers denses concernés ▪ Préserver la desserte des riverains, des commerces et services autour des TCSP et des projets urbains des communes ; améliorer le partage de la voirie pour les cycles et les TC ▪ Adapter le jalonnement et la domanialité des voies sur l'agglomération 	<p>Echéance : Court terme et moyen terme.</p> <p>Préconisations Intégrer le schéma de hiérarchisation du PDU comme élément de cadrage du nouveau plan de circulation Le schéma doit être conçu pour donner une priorité aux TCSP sur la circulation automobile. Mise en œuvre progressive dans le cadre : <ul style="list-style-type: none"> - du COSTRAT BHNS Tango et Tram - du comité de suivi voirie </p> <p>Recommandations Adapter la hiérarchie administrative au nouveau plan de circulation Etudier l'évolution du schéma à long terme en lien avec la mise en œuvre des aménagements du réseau primaire (liaison autoroutière et réaménagements de l'axe Arve/De Gaulle/Leclerc)</p>
<p>Moyens de mise en œuvre :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ COSTRAT BHNS Tango et tramway avec les communes concernées ▪ Comité de suivi voirie ▪ Etude AVP/PRO tram et BHNS ▪ Plan de jalonnement 	<p>Coût :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ études tramway et BHNS déjà engagées ▪ Coût des travaux selon les principes de répartition définis dans les études TCSP

- Hiérarchie administrative



3.3 : MAITRISER LA CIRCULATION ET REDUIRE L'INSECURITE DANS LES ESPACES URBAINS TRAVERSES PAR LE RESEAU PRIMAIRE ET/OU SITUES AUX PORTES D'ENTREE DU TERRITOIRE

Hiérarchiser le réseau routier et améliorer la sécurité sur l'agglomération

3- Sécuriser et maîtriser la circulation dans les entrées d'agglomération et les espaces urbains traversés par le réseau primaire ou secondaire

Type d'action : Réaménagement de la voirie, organisation de la circulation



Périmètre : secteurs identifiés par le SCOT sur le réseau primaire (Etrembières, pas de l'échelle, Bonne, Perrier/Livron), secteurs urbains centraux ou résidentiels sensibles au trafic, voies du réseau secondaire assurant l'accès à l'agglomération

Objectifs :

- Améliorer la sécurité et réduire les effets de coupure urbaine dans les traversées urbaines par des mesures de réduction de vitesse et le maintien d'accès au réseau de desserte local
- Maintenir un principe de fluidité permettant l'écoulement d'un trafic relatif à la fonction de la voie
- Maîtriser le trafic en entrée d'agglomération et dans les secteurs urbains pour limiter les risques de saturation globale du réseau en heure de pointe
- Coordonner la gestion de la circulation avec les territoires limitrophes, en particulier avec le réseau suisse
- Réguler et contenir les saturations sur des axes/sections de voies adaptées pour permettre le bon fonctionnement du réseau, des

Maitrise d'ouvrage : Annemasse Agglo, communes et Conseil Général

Partenaires : Canton de Genève

Echéance :

Court terme et moyen terme.

Recommandations

Localiser les systèmes de contrôle ou de limitation d'accès le plus possible en amont des secteurs urbains centraux et en coordination avec le système suisse, en entrée d'agglomération et en entrée de ville (cf carte de l'organisation de la circulation pour l'accès à l'agglomération)

Dans les secteurs prioritaires à préserver du transit (cf carte), mettre en place des études de mobilité visant à mettre en application les principes de maîtrise du trafic et de sécurisation en assurant un meilleur partage de la voirie pour les modes doux et les transports collectifs, notamment dans le cadre du volet déplacement des PLU

Traiter de manière cohérente les sections de voie à sécuriser

<p>transports urbains et des poches de vie urbaine</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mettre en application les principes du PDU à l'échelle locale, à l'intérieur des quartiers 	
<p>Moyens de mise en œuvre :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Travaux de requalification de voirie ▪ Charte intercommunale d'aménagement de la voirie ▪ Etude de gestion de la circulation / Etudes de maîtrise d'œuvre tram/BHNS ▪ Etudes transfrontalières ▪ Plan de mobilité de « quartier » 	<p>Coût :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ études tramway et BHNS déjà engagées ▪ études circulation/régulation ▪ études de plan de mobilité ▪ Coût des travaux sur voirie



3.4 : AMENAGEMENT DE L'AVENUE LUCIE AUBRAC

Hiérarchiser le réseau routier et améliorer la sécurité sur l'agglomération

3- Réduire les vitesses et assurer un meilleur partage de la voirie dans les secteurs urbains centraux

Type d'action : Infrastructure routière

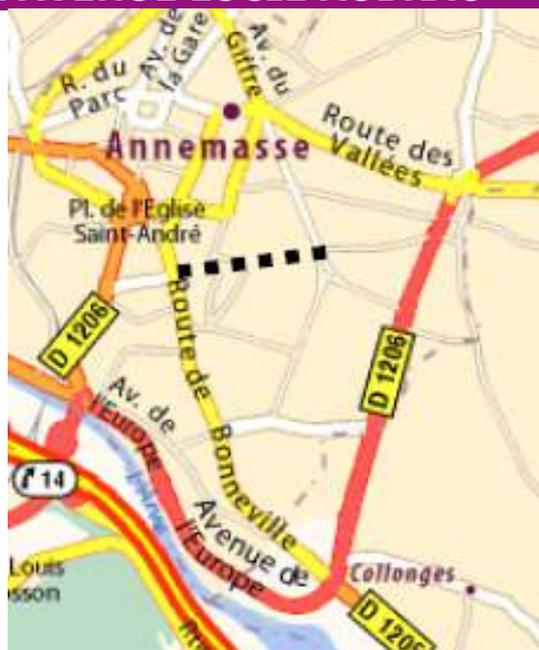
Périmètre : Annemasse – Secteur Verdun et Château Rouge

Objectifs :

- Liaison routière inscrite au réseau secondaire d'agglomération assurant des liaisons inter-quartier et la desserte de secteurs urbains en développement
- Reprendre une partie du report de trafic du centre-ville d'Annemasse lié aux réductions de capacité des axes Vallées/Ferry et Beulet
- Améliorer la liaison entre le cœur d'agglomération et les quartiers de Château Rouge et du Perrier ; desservir l'éco-quartier Château Rouge
- Dissuader les flux de transit dans le sens autoroute vers Thonon en l'absence de solution efficace pour le contournement de l'agglomération et pour le bouclage du réseau primaire d'agglomération (axe De Gaulle/Leclerc/quai d'Arve) avec l'A40
- Créer une couture urbaine entre le cœur d'agglomération et les secteurs Perrier/Livron/château rouge en particulier dans les parties centrale du projet
- Favoriser la priorité aux TC

Moyens de mise en œuvre :

- Voie routière à une voie dans le sens avenue du Général de



Maitrise d'ouvrage : Annemasse Agglo, Ville d'Annemasse

Préconisations :

- Vitesse de 50km/h maximum
- Le projet doit viser à dissuader les flux de transit dans le sens Thonon vers autoroute tant qu'une connexion efficace du réseau primaire avec l'A 40 n'est pas fonctionnelle
- Le projet devra intégrer des aménagements cyclables et des traversées sécurisées pour les modes doux

Recommandations :

Etudier les possibilités d'évolution du plan de circulation du cœur d'agglomération après mise en service des projets en lien avec les études de connexion à l'A 40

Réserver des espaces pour l'élargissement futur de la voie (insertion voie bus, passage à 2X1 voies).

Echéance : Moyen terme

Gaule vers la route de Bonneville <ul style="list-style-type: none">▪ Etude de faisabilité et de projet de l'avenue Lucie Aubrac▪ Etudes prospectives long terme TC et circulation	
	Coût opération TTC : 10M€



4.1 : SECURISATION DE LA TRAVERSEE DES VOIES FERREES

Hiérarchiser le réseau routier et améliorer la sécurité sur l'agglomération

4- Améliorer la sécurité pour les traversées de voies ferrées.

Type d'action : Infrastructure de franchissement routier

Périmètre : Annemasse Agglomération

Objectifs :

- Sécuriser les traversées des passages à niveaux de l'agglomération pour tous les modes de déplacement.
- Suppression de certains passages à niveaux dans le cadre du CEVA.
- Suppression du passage à niveaux d'Étrembières.
- Aménagement d'un nouveau pont sur la voie ferrée de Ville-la-Grand (Pont-Neuf) et suppression du PN49

Moyens de mise en œuvre :

- Etude de faisabilité
- Etude d'avant-projet



Maitrise d'ouvrage :

RFF, Annemasse Agglomération, Ville-la-Grand

Partenaires :

Conseil Général de la Haute-Savoie, Annemasse Agglomération, communes.

Echéance :

Court et moyen terme

Aspects financiers :

Coût des études et des aménagements à réaliser.

IV. L'échéancier des actions

SECURITE & TRANSPORT INDIVIDUEL MOTORISE		Porteur de projet et partenaires	Coût	Échéances de réalisation		
				Court terme	Moyen terme	Long terme
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	Annemasse Agglo, CG74, Communes, Etat				
Action 1.2	Projet de Désenclavement du Chablais : Liaison routière (2x2voies) A40-Chasseurs	Etat français, ATMB	non connu à ce jour			
	Projet de Désenclavement du Chablais : Liaison routière (2x2voies) Chasseurs-Machilly	Etat français, CG74	62M€			
Action 1.3	Etudier la faisabilité de solutions d'amélioration de contournement de l'agglomération sur l'A40 avec les quais d'Arve	Annemasse Agglo, Conseil général 74	Coût étude 150 k€	Etudes de faisabilité		
Action 1.4	Réaménagement de la sortie d'autoroute de l'A40 à Etrembières	Conseil général 74, ATMB	2-3 M€			
2-Améliorer la sécurité sur le réseau d'échange et local						
Action 2.1	Réaménagement et requalification des axes d'entrée nord et sud ouest de l'agglomération (route de Thonon et de la zone - RD 1206 et 46)	Annemasse Agglo, Annemasse	~3 M€ pour giratoire Rdes Cheneviers ~1-2 M€ pour giratoire R, des Esserts 2,4M€ pour le giratoire RD1206/RD46			
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	Annemasse Agglo, Communes	Etudes de mobilité entre 15 et 30k€			
Action 3.2	Adapter la voirie et le plan de circulation dans les secteurs concernés par la mise en place de TCSP	Annemasse Agglo, communes	Coût étude tram et BHNS (déjà engagé)			
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	Annemasse Agglo, communes et CG74	Coût études et travaux			
Action 3.4	Aménagement de l'Avenue Lucie Aubrac	Annemasse Agglo, Ville d'Annemasse	15M€			
4-Améliorer la sécurité pour les traversées de voies ferrées						
Action 4.1	Sécurisation de la traversée des voies ferrées	RFF, gestionnaire de la voirie	Coût étude et travaux			





Améliorer les conditions d'acheminement des livraisons et des marchandises





Le transport de marchandises en ville recouvre plusieurs activités génératrices de déplacements : livraisons, collecte des déchets, transport de matériaux, déplacements de particuliers liés aux achats,... Ceux-ci représentent en moyenne en France, 10 % des déplacements³⁶ d'une agglomération mais ils sont responsables pour moitié des émissions de polluants du secteur des transports.

Comme de nombreuses agglomérations françaises, le territoire d'Annemasse Agglo présente certains dysfonctionnements en matière d'organisation des déplacements des marchandises (insuffisance d'espaces dédiés aux livraisons, réglementation peu adaptée entre les communes et manque d'identification des besoins pour les livraisons).

Les projets de transports collectifs en site propre et la piétonnisation du centre-ville d'Annemasse représentent une opportunité pour mieux penser la gestion des livraisons en ville.

Le volet marchandises du PDU vise à mettre en cohérence la réglementation de manière progressive et à garantir des espaces dédiés pour les livraisons, en lien avec les grands projets et avec les politiques de stationnement des communes. 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. Ces objectifs répondent à la volonté de réduire l'impact du transport sur l'environnement, tout en améliorant sa performance.

Part en véhicules-km équivalents-VP		
Distribution et enlèvement des établissements industriels, commerciaux ou tertiaires du secteur privé.	40%	
Transport de marchandises lors des achats motorisés des particuliers effectués du lundi au vendredi.	50%	
Les autres flux concernés.		
1. Chantiers de BTP (aval + amont) et réseaux EDF, assainissement..., déchets de chantiers, et entretiens divers.	10%	
2. Déchets : collecte des déchets ménagers, déchetterie, déchets industriels et acheminement.		
3. Services postaux		
4. Déménagements : (particuliers, entreprises).		
5. Livraisons à domicile.		
6. Hôpitaux.		

Source : LET, janvier 2000, enquêtes nationales

I. Les éléments de diagnostic

Les éléments de diagnostic du PDU proviennent de :

- L'étude marchandises et logistique du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois pour l'échelle transfrontalière réalisée en 2010-2011,
- L'étude marchandises et livraisons du PDU à l'échelle d'Annemasse Agglo (2010 et 2011).

Ces études ont fait l'objet d'un travail d'enquête avec de nombreux échanges entre les différents acteurs du transport de marchandises (Fédérations des transporteurs, Union des commerçants, communes, Chambres Consulaires, ...).

³⁶ Source : Programme National Marchandise en Ville.



A. L'impact du transport de marchandises à l'échelle transfrontalière³⁷

- Une situation contrastée et une faible porosité des échanges de part et d'autre de la frontière

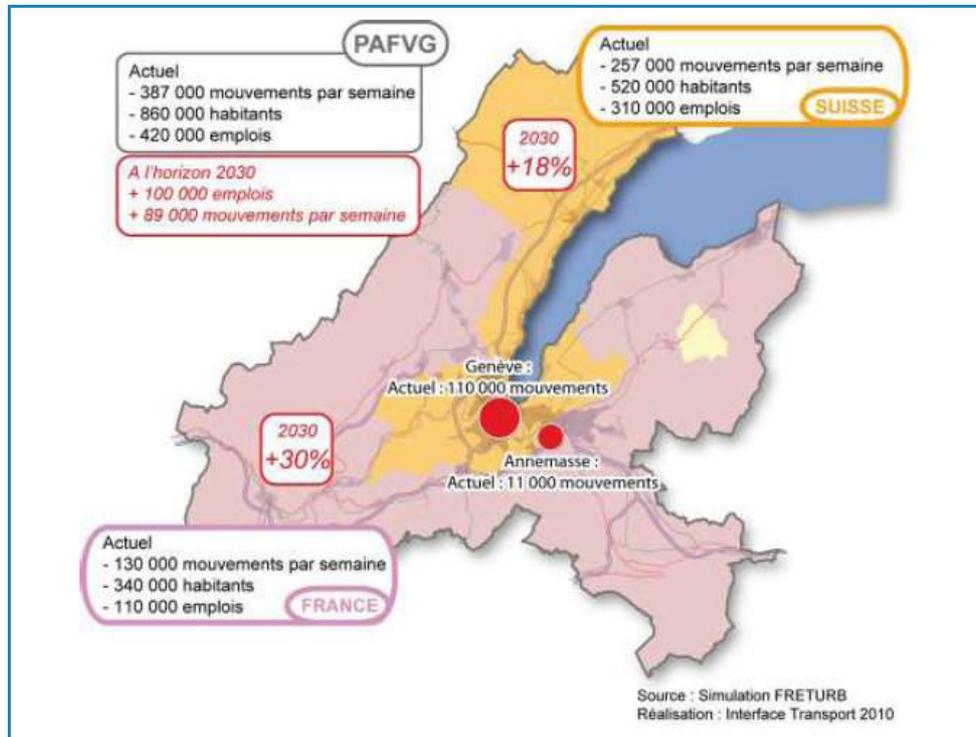


Figure 95 : Les mouvements de marchandises à l'échelle de l'agglomération franco-valdo-genevoise, Etude marchandise et logistique PA FVG, 2010.

L'activité marchandises à l'échelle transfrontalière génère actuellement 400 000 livraisons et enlèvements de marchandises par semaine, essentiellement réalisés sur la Suisse et en particulier sur Genève. Côté français, l'activité marchandise est plus dispersée et moins importante. Annemasse Agglo, en raison de sa taille, ne représente que 10 % des livraisons et enlèvements de marchandises du Grand Genève.

En dépit de la proximité des territoires, les échanges liés aux marchandises entre les deux pays sont très faibles et il n'existe pas d'organisation du transport de marchandises à l'échelle du Grand Genève.

"L'effet frontière" s'explique par des motifs à la fois administratifs (la Suisse ne fait pas partie de l'union douanière qui existe pour les pays de l'Union Européenne) et d'ordres technique (différence d'électrification des réseaux ferrés), ou économique (taxes douanières, organisation logistique tournée vers Lyon pour la France et sur l'axe lémanique pour la Suisse). Enfin, les mesures réglementaires sont également différentes (normes sur les hydrocarbures,...).

³⁷ Etude marchandises et logistique du Projet d'agglomération franco-valdo-genevoise, SOFIES & Interface transport, 2011.

- Une augmentation des déplacements liée à l'activité marchandises dans les prochaines années

Malgré les différences entre les deux pays, la part des déplacements relative à l'activité marchandises va augmenter sur le territoire. **Il est envisagé une augmentation de 30 % sur la partie française et 18 % sur la partie helvétique en 2030³⁸**. Cette évolution est due à la croissance démographique importante prévue pour 2030 et qui devrait se développer en grande partie sur la périphérie française, renforçant ainsi le rôle de l'activité marchandises dans les déplacements.

B. L'impact du transport de marchandises sur le territoire d'Annemasse Agglo

1. Les livraisons sur le territoire d'Annemasse Agglo

- Des livraisons et enlèvements de marchandises essentiellement sur la partie urbaine et sur le centre-ville d'Annemasse

A l'échelle d'Annemasse Agglo, **4 955 établissements** génèrent près de **32 800 livraisons et enlèvements de marchandises** par semaine, soit un peu plus de **6 560** par jour³⁹. **40% de cette activité est localisée sur la commune d'Annemasse** (21% en centre-ville, 18% sur le reste de la commune) et concernent surtout les petits commerces, le commerce de gros et l'artisanat implantés sur le territoire d'Annemasse.

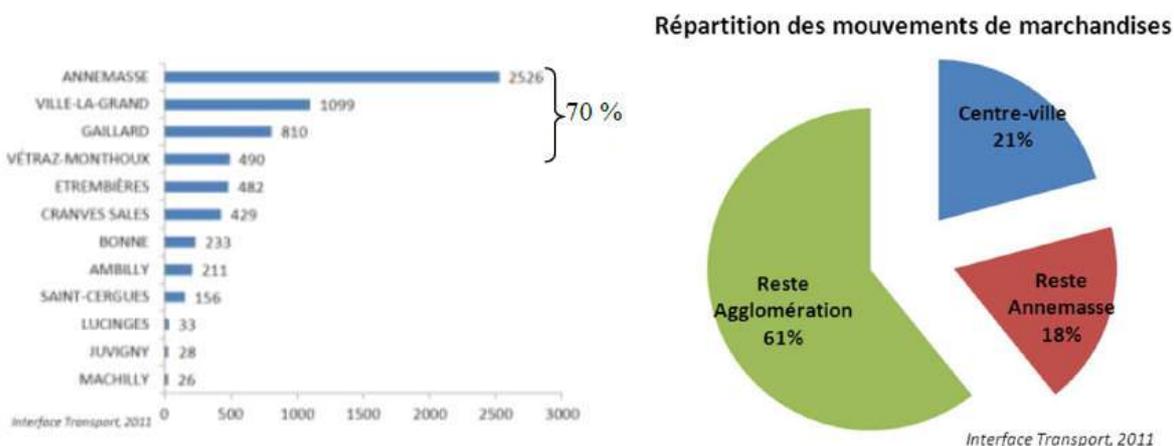


Figure 96 : Répartition des mouvements de marchandise par communes et par secteur, 2011.

Les communes de Ville-la-Grand et Gaillard concentrent avec Annemasse l'essentiel des livraisons et enlèvements de marchandise de l'agglomération (cf. figure 96). C'est sur ces communes que l'on retrouve la plus forte densité d'établissements : commerces, artisans, services, équipements et industries de l'agglomération.

³⁸ Estimation réalisée dans le cadre de l'étude marchandises et logistique du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois, SOFIES & Interface transport, 2011.

³⁹ Etude marchandises et livraisons du PDU, diagnostic statistique, ELV Mobilités, 2009.

Bien que les livraisons et les enlèvements de marchandises soient moins denses en centre-ville d'Annemasse⁴⁰ que pour d'autres villes comparables (Annecy ou Amiens par exemple), le projet d'extension des zones piétonnes, qui vise à améliorer l'attractivité économique, pourrait augmenter fortement l'activité marchandise dans quelques années.

Les commerces de proximité implantés dans les centres-bourgs des communes de l'agglomération sont peu impactant en matière de déplacement à l'échelle intercommunale.

Les zones d'activité et commerciales implantées sur l'agglomération génèrent d'importants volumes de marchandises à livrer et expédier. Mais celles-ci ne concentrent pas l'essentiel des problématiques du transport de marchandises. Elles sont situées à proximité des infrastructures structurantes de voirie et ces établissements possèdent des espaces privés pour accueillir les livraisons.

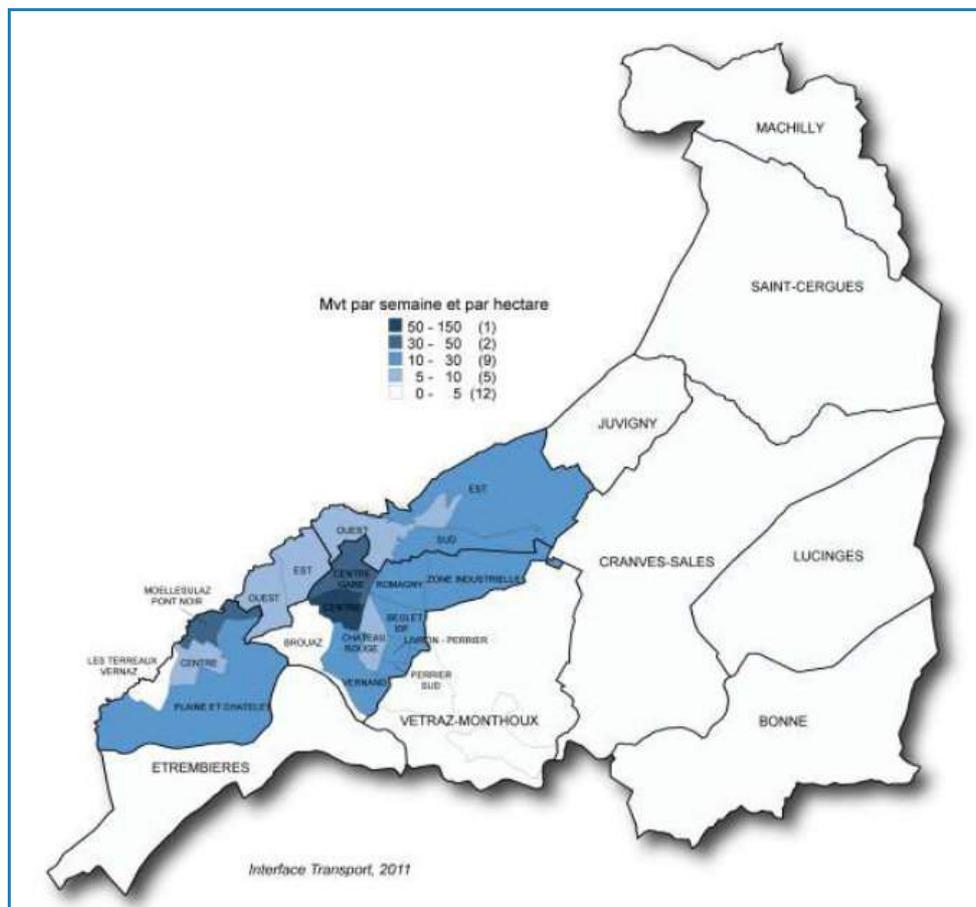


Figure 97 : Densité de l'activité marchandises sur Annemasse Agglo, 2011.

En revanche, quelques établissements particulièrement générateurs de marchandises sont implantés sur des communes peu denses, comme par exemple les carrières du Salève, à Etrembières.

Située entre le pied du Salève et l'autoroute A40, cette société est une carrière de matériaux calcaires et d'éboulis destinés à 70 % à l'activité de travaux publics (terrassement, empierrement), 20 % à l'activité BTP et 10 % à l'enrobage. **80 % de la production est destinée au marché français situé dans un rayon inférieur à 20 km. Il s'agit donc d'un établissement localement générateur de flux de marchandises mais nécessaire au développement urbain local.**

⁴⁰ Le centre-ville d'Annemasse concentre 78 livraisons par hectare et par semaine.

- **Une majorité de mouvement de marchandises organisée en tournée**

La connaissance de ces caractéristiques d'organisation permet de mieux adapter les mesures réglementaires, l'organisation des flux de marchandises et la concertation auprès de l'ensemble des acteurs du transport de marchandises.

Près de 70 % des livraisons et des enlèvements de marchandises sont réalisés en tournée⁴¹, notamment pour les activités de commerce de proximité et pour le tertiaire.

La logistique urbaine n'est donc pas uniquement du ressort des professionnels du transport mais également :

- Des établissements économiques présents sur le territoire qui réalisent une activité transport pour leur propre compte,
- Des fournisseurs des établissements économiques, qui bien souvent ne sont pas implantés dans l'agglomération annemassienne mais sur l'ensemble du territoire national et international.

2. L'impact des marchandises sur le trafic routier et sur l'environnement

- **Une faible part des poids-lourds (plus de 3,5 t) dans les trafics routiers malgré la présence d'un axe structurant mais qui pose localement des problèmes dans les traversées urbaines**

Le territoire d'Annemasse Agglo est situé à proximité d'un axe structurant des flux nationaux et internationaux de marchandises : l'autoroute blanche A40. La section comprise entre le diffuseur de Saint-Julien et Etrembières, longue de 12,4 km, est gratuite. **La gratuité permet de capter l'essentiel des trafics de poids-lourds d'échanges et de transit du territoire.**

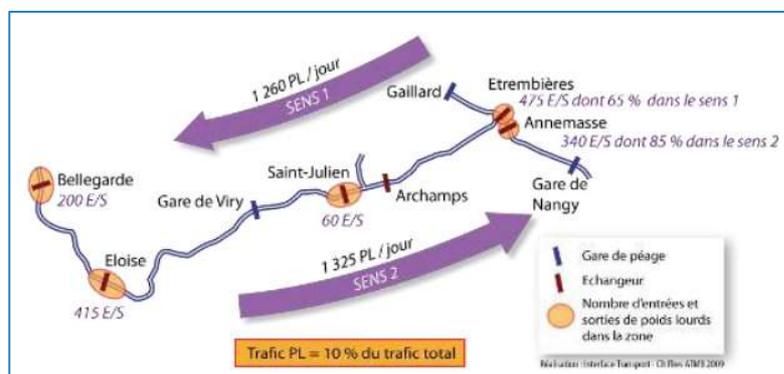


Figure 98 : Part du trafic poids lourds sur l'A40

La portion "Bellegarde-Annemasse" de l'autoroute A40 est empruntée chaque jour par 1 300 poids-lourds. Le trafic poids-lourds est assez équilibré entre les deux sens et représente près de 10 % de l'ensemble des flux⁴².

⁴¹ Une tournée est un parcours optimisé comportant plus d'une opération (livraison et/ou enlèvement de marchandises)

⁴² Précisons, que le transport routier de marchandises ne pouvant pas se résumer au trafic poids lourds, les flux marchandises représentent, en réalité, une proportion obligatoirement supérieure à ces 10 %.

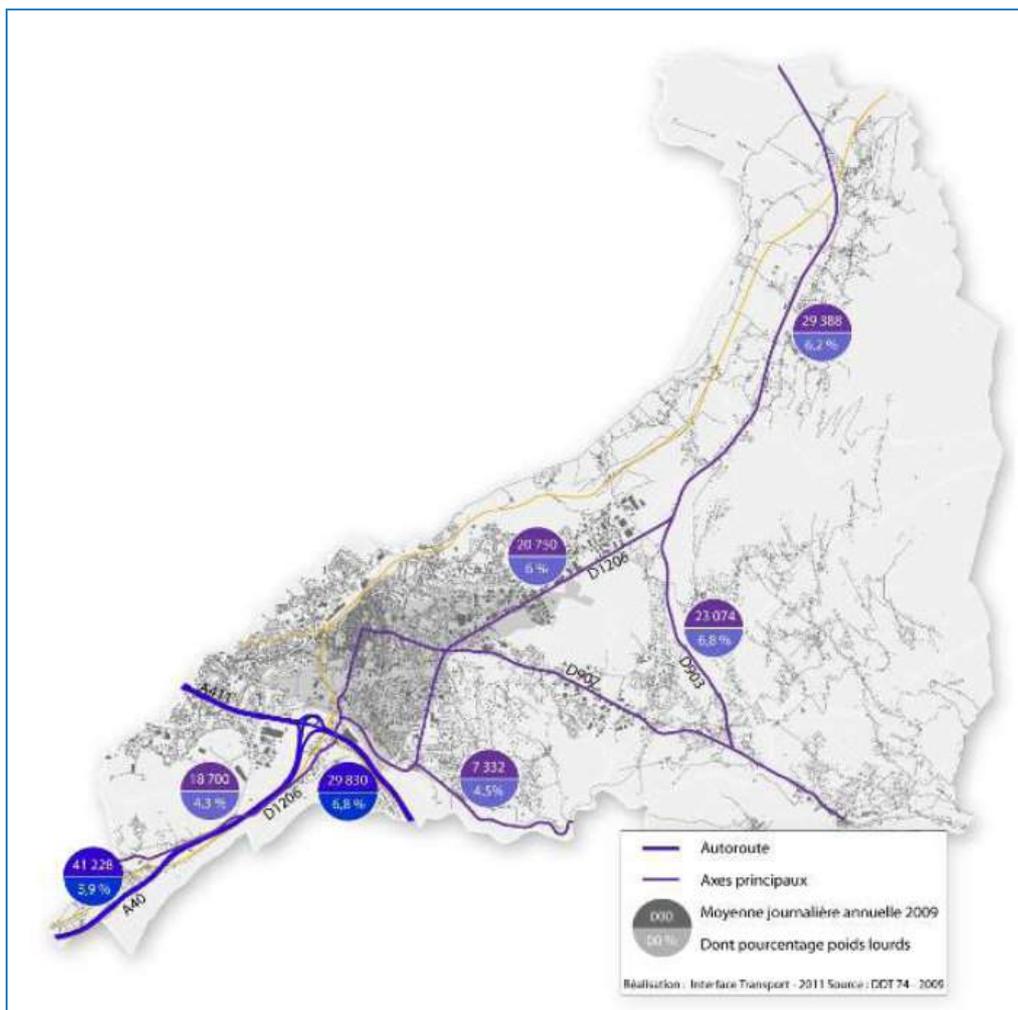


Figure 99 : Part du trafic poids lourds sur les principaux axes de l'agglomération, 2011.

La part des poids lourds (véhicules de plus de 3,5 tonnes) représente seulement 6 % des trafics routiers sur l'agglomération annemassienne. Cette estimation ne tient pas compte des véhicules utilitaires légers qui représentent en général la majorité de l'activité livraison en milieu urbain.

Le transport de marchandises semble subir davantage la congestion qu'il n'y participe, ce qui se confirme dans les faits, car ce sont les déplacements de pendulaires en véhicules particuliers qui contribuent très fortement à la thrombose des axes.

Le transport des marchandises par les poids lourds en milieu urbain pose néanmoins des problèmes dans certains secteurs, plus particulièrement pour l'accès aux douanes et en traversée de ville sur des voies mal adaptées (gabarit étroit comme pour le franchissement du pont neuf, traversées piétonnes...).

Le transport de matériaux de construction, qui représente une part importante du transport de marchandises (notamment en raison de la localisation à Etrembières du principal site d'extractions de matériaux du département), est un facteur important de gêne (insécurité perçue, bruit le soir, poussières...) dans les secteurs urbains sensibles au trafic (en particulier dans la traversée du Pas de l'échelle).

- **Des heures de pointe des livraisons qui coïncident avec les heures de pointe des voyageurs**

Les pics de livraison sur le territoire correspondent aux heures d'ouverture et de fermeture des établissements.

Le premier pic de livraison se trouve sur les horaires du matin (classiquement les réceptions de marchandise). **Ces cycles présentent "l'inconvénient" d'être concomitants avec les pics des déplacements des pendulaires et des scolaires.**

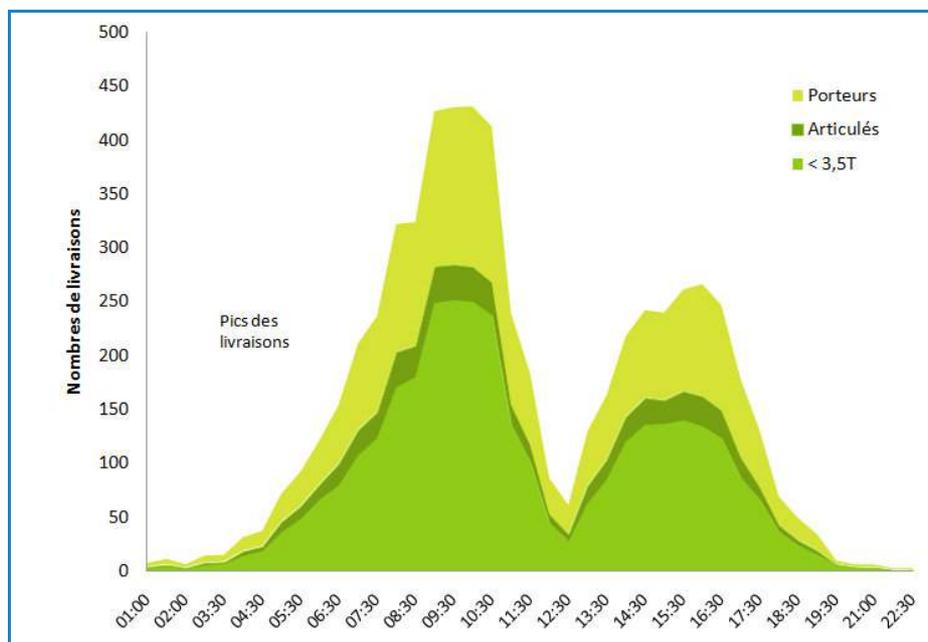


Figure 100 : Profils horaires des livraisons et enlèvements de marchandises (simulation Freturb)

La place des marchés, la route d'Étrembières, la Route de Thonon près de la zone d'activités connaissent des difficultés aux heures de pointe pour l'acheminement des livraisons.

- **L'activité marchandise contribue aux émissions de polluants**

Emissions de polluants à l'échelle d'Annemasse Agglo

	Nox (t/an)	Cov (t/an)	Particules (t/an)	CO ₂ (t/an)
VUL	2,29	0,92	0,19	665,84
Porteur	6,66	2,70	0,43	1 461,73
Articulés	4,19	1,52	0,08	1 094,25
Total	13,14	5,13	0,70	3 221,81

Source : Interface Transport, 2011

Emissions de CO₂ en fonction de la répartition de l'activité marchandises



Source : Interface Transport, 2011

Figure 101 : Emission de polluants (Oxydes d'azote, composés organiques volatils et particules) à l'échelle de l'agglo, et émissions de CO₂ en fonction de l'activité marchandises

D'après la modélisation Freturb réalisée en 2010, 40 700 km EVP⁴³ sont générés par jour à l'échelle de l'agglomération. **Bien que le poids du transport de marchandises ne soit pas majoritaire dans la circulation générale, celui-ci génère 50 % des émissions d'oxyde d'azote (NOx) et 40 % des émissions de particules (PM) liés aux transports à l'échelle d'une agglomération.**

3 221 tonnes de CO₂ par an seraient émises chaque année par l'activité marchandises qui approvisionne l'agglomération.

Le transport en grande quantité de matériaux de construction en lieu avec la présence de carrières et le dynamisme de la construction contribue également à générer des matières en suspension.

3. Les conditions de livraison en centre-ville

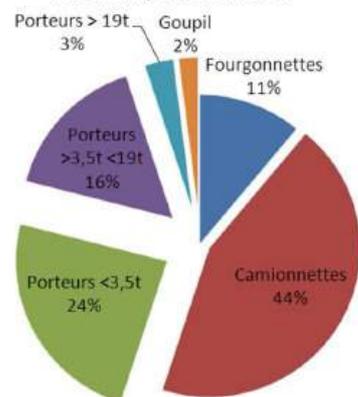
- **Une majorité de livraison en petit véhicule**

Le centre-ville d'Annemasse est approvisionné en majorité par des petits véhicules (plus de 80 % des livraisons/enlèvements observés sont réalisés avec des véhicules de moins de 3,5 tonnes (petits porteurs, camionnettes, fourgonnettes)) pour une durée moyenne de 20 minutes environ par livraison.



Figure 103 : Livraisons en double file sur la rue de Commerce, 2011

Véhicules utilisés pour les opérations de livraisons/enlèvements



Source : Interface Transport, 2011

Figure 102 : Véhicules utilisés pour les opérations de livraisons/enlèvements

- **Un manque d'espaces d'accueil pour les livraisons entraîne le développement de pratiques illicites et gênantes**

La principale gêne occasionnée par les livraisons de marchandises sur le territoire d'Annemasse-Agglomération est le stationnement illicite et/ou gênant. Les études ont estimé qu'un tiers des véhicules effectuant des livraisons stationnent sur des espaces non autorisés (interdits ou en double-file).

En centre-ville, cette part est beaucoup plus importante. 76 % des arrêts sont effectués de



Figure 104 : Aire de livraison, 2011

⁴³ EVP : Equivalent Véhicule Particulier.

manière illicite alors que les aires de livraisons sont occupées par des véhicules particuliers en stationnement. La confusion entre arrêt minute et aire de livraison peut expliquer en partie l'usage illicite des aires de livraison par les véhicules particuliers.

Par ailleurs, **l'offre en matière d'aires de livraison est faible. En tenant compte de l'activité livraison du centre-ville, un nombre plus important de ces aires devraient être aménagées pour répondre aux besoins,** puisqu'il n'en existe actuellement qu'une vingtaine.

Certaines rues ne possèdent pas d'aires de livraison et **les espaces matérialisés existants ne sont pas conformes à la réglementation, inadaptés et peu visibles,** ce qui rend difficile le contrôle de ces espaces.

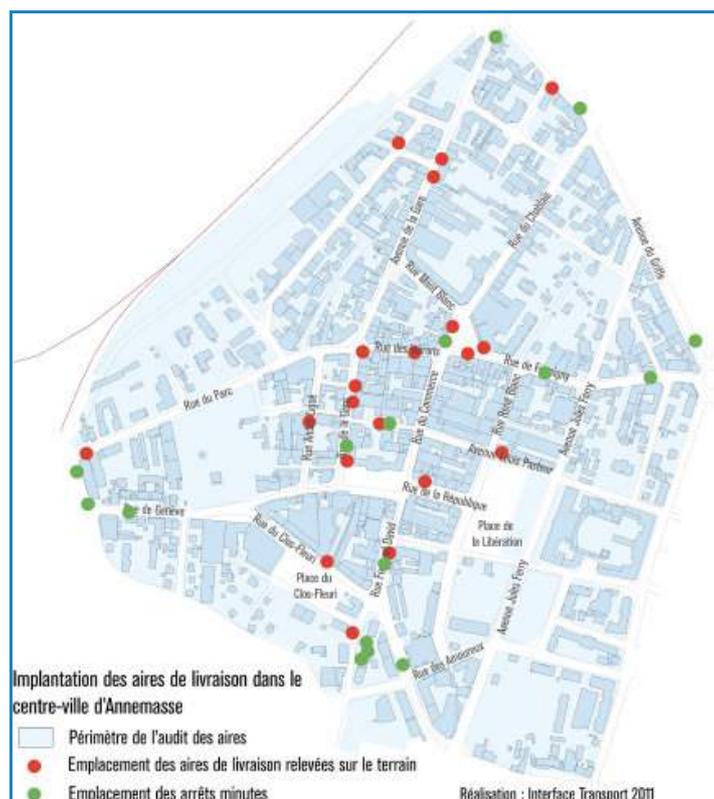


Figure 105 : Implantation des aires de livraison dans le centre-ville d'Annemasse

4. La réglementation sur le territoire

Les communes peuvent réglementer la circulation et le stationnement des véhicules de livraison par arrêtés municipaux. **Aujourd'hui, la réglementation manque de cohérence et de lisibilité à l'échelle intercommunale et aussi à l'échelle communale.** En effet, **les arrêtés pris au fur et à mesure de l'urbanisation des communes, ont une logique majoritairement défensive et ne sont pas encore pensés en fonction de l'activité livraison.** Il s'agit, pour la plupart, d'arrêtés pris de manière ponctuelle qui ne répondent pas à une stratégie globale permettant d'encadrer l'activité marchandises sur le territoire intercommunal. Ainsi,



Figure 106 : Panneau de réglementation du stationnement, Annemasse

- Sur l'agglomération, 34 arrêtés municipaux réglementent le transport de marchandises, dont l'essentiel correspond à des mesures prises à l'échelle de la rue,
- 21 % des arrêtés municipaux ne possèdent pas de justification précise pour la mesure prise. Or, plus la justification est étayée, plus l'arrêté sera solide face à un recours en justice.
- Comme pour de nombreuses villes, la limitation d'accès par le tonnage du véhicule est le paramètre le plus utilisé par les communes du territoire, mais avec des seuils différents.
- Seuls Annemasse et Ambilly disposent de plages horaires limitant l'accès à certains moments de la journée.

- L'hétérogénéité des mesures prises dans les arrêtés de chaque commune rend difficile le contrôle et le respect de la réglementation par les professionnels.

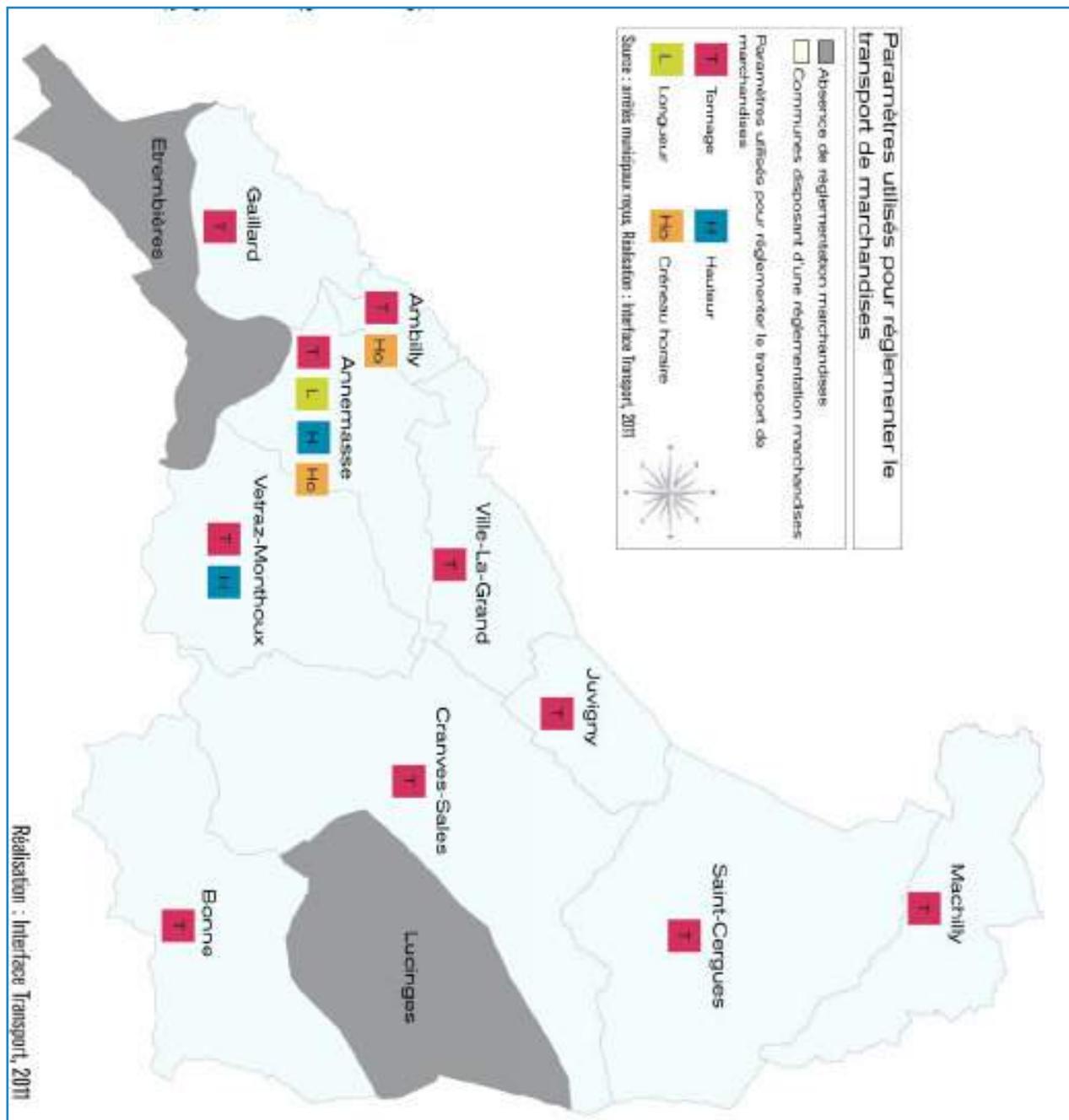


Figure 107 : Paramètres utilisés pour réglementer le transport de marchandise

II. Les orientations du PDU sur le transport de marchandises

A. Les enjeux

- Harmoniser la réglementation à l'échelle de l'agglomération et sur le centre-ville d'Annemasse en lien avec l'émergence des grands projets
- Développer les espaces de livraisons dans les centres-villes et les centres-bourgs
- Mieux prendre en compte la logistique urbaine dans les projets urbains et dans les documents d'urbanisme
- Développer un système logistique plus durable à l'échelle du territoire et au niveau de l'agglomération transfrontalière
- Réduire les impacts négatifs du transit de marchandises dans les espaces urbains et/ou sur des voies inadaptées
- Réduire les émissions polluantes du trafic marchandise en termes de qualité de l'air.

B. Les objectifs

Améliorer les conditions d'acheminement des livraisons et des marchandises

Alors que le transport de personnes est une compétence des collectivités largement structurée depuis plusieurs décennies, la logistique urbaine a longtemps été négligée dans les politiques publiques. Elle représente pourtant une part significative des déplacements (environ 15 % du trafic) et son impact socio-économique est important (157 000 emplois sur la région Rhône-Alpes).

Les livraisons des commerces, l'approvisionnement des chantiers de construction, les livraisons à domicile, les achats des particuliers ou encore l'évacuation des ordures ménagères sont autant d'éléments composant la logistique urbaine auxquels les différents acteurs de la ville doivent faire face chaque jour.

Dimensionnante pour la ville et vitale à son bon fonctionnement, la logistique urbaine reste souvent insuffisamment intégrée dans les grands projets d'urbanisme. La non-prise en compte de cette question en amont des projets génère des dysfonctionnements importants, parfois difficiles à résorber. A titre d'exemple, l'approvisionnement de commerces est parfois réalisé sur domaine public du fait de l'absence de zones prévues à cet effet sur emprise privée. Ceci occasionne alors de nombreuses nuisances : congestion, dégradation de l'accueil fait aux clients, etc. Les adaptations *a posteriori* peuvent entraîner des coûts supplémentaires et une mauvaise intégration aux sites voire, à terme, une asphyxie économique et environnementale de la ville.

Engagée dans de grands projets de restructuration urbaine (zone piétonne, tramway, BHNS, Chablais Parc, ...), Annemasse Agglo est aujourd'hui de fait largement concernée par cette problématique. Ces chantiers qui visent à accroître l'attractivité et la vitalité d'Annemasse Agglo ne seront pas sans conséquence sur le système de distribution urbaine : approvisionnement des commerces pendant la phase travaux, augmentation des flux de marchandises en hyper-centre à moyen et long termes.

L'absence de dysfonctionnements majeurs dans le système de distribution actuel ne doit pas pour autant faire oublier que les nombreux projets d'aménagement de l'agglomération (circulation, développement foncier) vont avoir un impact fort qu'il convient d'anticiper afin d'assurer le bon fonctionnement du système urbain de demain.

Les projets de développement portés par la collectivité sont l'expression d'une vision globale à long terme pour Annemasse Agglo : offrir un territoire dynamique et attractif, apaisé et répondant aux exigences actuelles, notamment de l'Etat, en matière de développement durable.

Il s'agit de maîtriser le développement du système de distribution afin de l'intégrer harmonieusement dans la définition du projet urbain. L'objectif est de maintenir son impact à un niveau acceptable pour la collectivité sans générer de nuisances pour les résidents du centre-ville.

Le volet marchandises du PDU définit la stratégie d'organisation de l'approvisionnement de l'agglomération. Elle s'appuie sur des mesures réglementaires, des instances de travail et des études complémentaires à mettre en place dans l'échéance du PDU.

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

- **Harmoniser la réglementation sur le centre-ville d'Annemasse et sur l'agglomération**

Le PDU propose d'adapter la réglementation actuelle afin de répondre aux besoins de l'ensemble des acteurs du transport de marchandises, et ce, à différentes échelles :

- Au niveau de la ville d'Annemasse et sur les communes urbaines, en raison des projets de piétonnisation et des grands projets de transport collectif
- A l'échelle intercommunale, dans le cadre de l'harmonisation réglementaire

Le cadre réglementaire devra par exemple s'appuyer sur le schéma de principe décrit ci-dessous :

Profils urbains	Transit interdit	Tonnage / surface au sol	Plage horaire de livraison autorisée
Zone piétonne	oui	+ 3,5 t (~16m ²)	avant 8h et après 19h
		- 3,5t (~16m ²) sauf riverains	avant 10h et entre 18h - 20h pour les thermiques 24/24 pour les GNV et électrique
Centre-ville, centre-bourg	oui	+ 7,5 t (~20 m ²)	avant 10h et après 18h
		- 7,5t (~20 m ²)	24/24 sauf heures de pointe pendulaires

Reste de la commune / ville	oui	+ 19 t (~30 m ²)	24/24 sauf heures de pointe pendulaires
		-19 t (~30 m ²)	24/24
Axes structurants, ZA, ZI	non	pas de limitation	24/24

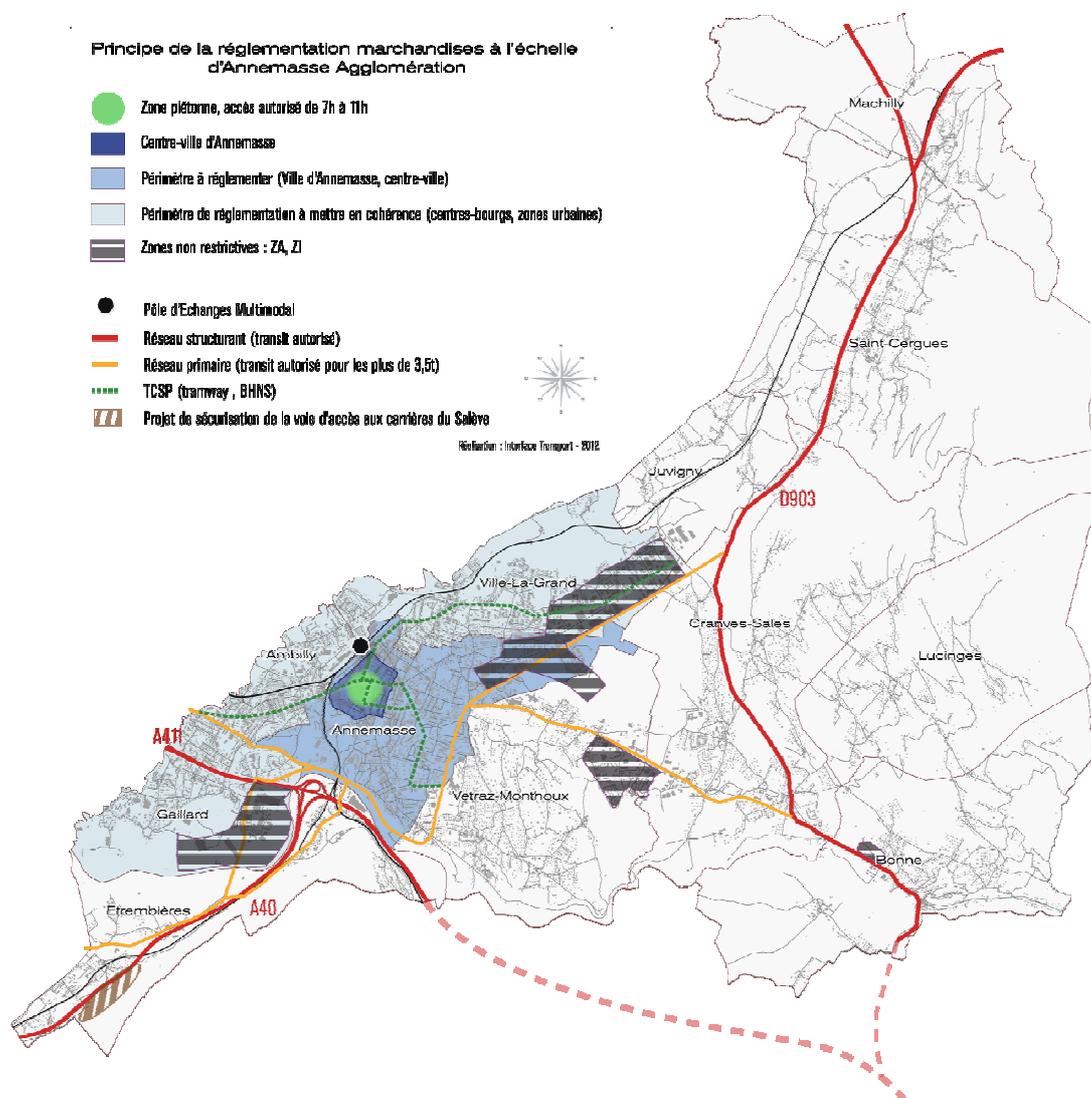


Figure 108 : Principe de la réglementation marchandises à l'échelle de l'agglomération

Les itinéraires PL emprunteront les infrastructures routières suivantes :

- D1206 et avenue de l'Europe, Route de Thonon
- D46
- D2
- D907
- D903
- D1205
- D15

L'objectif est de rabattre les flux de transport de marchandises en échange et en transit sur ces infrastructures.

Cette réglementation sera définie par les communes dans le cadre de groupes de travail (spécifique au périmètre d'intervention) regroupant les principaux acteurs du transport de marchandises (transporteurs, commerçants, Etat, Département, Annemasse Agglo, CCI,...).

L'ensemble de cette réglementation validée se traduira par la mise en place d'arrêtés municipaux dans chaque commune, conformes aux principes définis lors des groupes de travail.

- **Repenser les itinéraires poids lourds et limiter le transit à travers les espaces urbains en particulier pour les matériaux de construction**

En lien avec les projets routiers du PDU et la nouvelle réglementation, il devra être mis en place un groupe de travail pour définir et clarifier les itinéraires poids lourds sur le territoire d'Annemasse Agglo. Cette mesure permettra, par la suite, de mettre en place un jalonnement pour ces itinéraires favorisant le contournement des zones résidentielles et l'accès plus rapide aux zones d'activités (cf. Action « Sécurité et transport »).

Le groupe de travail visera à traiter à la fois le trafic de transit et le trafic local, y compris pour les itinéraires transfrontaliers.

Le projet de création d'une nouvelle voie d'accès au Pas de l'échelle et à la carrière du Salève permettra ainsi d'éviter la traversée du hameau du Pas de l'Echelle par les poids lourds transportant des matériaux de construction.

Un travail de coordination spécifique sera mis en place pour la gestion des transports de matériaux liés aux grands projets de transport (en particulier RER Franco-Genevois et tram) pour assurer d'une part le passage des véhicules sur des axes déterminés et d'autre part préserver autant que possible le fonctionnement urbain en limitant les gênes occasionnées.

Le groupe de travail intégrera les problématiques de qualité de l'air, sur lesquelles le transport de marchandises (et notamment de matériaux de construction et de gravats) a un impact négatif fort, en lien avec le travail mené dans le cadre du Plan Climat Air Energie Territorial (PCEAT).

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

- **Développer les aires de livraisons sur l'agglomération**

Afin d'assurer de bonnes conditions de livraisons, notamment pour le dernier kilomètre, le PDU poursuit l'objectif de développer et de garantir des aires de livraisons conformes (arrêté interministériel) au cœur des espaces générateurs et à forte densité économique. Les aires de livraisons devront être créées sur voirie par les communes sur le périmètre des centres-villes, autour des axes de tramway et de BHNS, en nombre suffisant et en fonction des espaces disponibles.

Les préconisations en matière d'aires de livraison seront intégrées dans la réalisation des études stationnement envisagées par les communes ou spécifiées dans les études d'avant-projet des grands projets de transports.

- **Développer les espaces sur emprise privé et intégrer la logistique en ville**

Des études complémentaires seront lancées par l'agglomération afin d'étudier les espaces potentiels à réserver sur emprises privées pour garantir l'intégration d'espaces logistiques aux abords des centres urbains et des sites multimodaux (ex : gare). Il s'agit d'anticiper sur l'avenir et de permettre la mise en place d'une nouvelle organisation logistique pour la desserte du centre-ville.

Il devra être également intégré des espaces de livraisons dans les articles 12 des PLU des communes pour garantir la matérialisation de ces espaces sur l'espace public.

Un groupe de travail composé des communes, de l'agglomération et des acteurs marchandises sera chargé de définir les propositions de normes et les espaces à réserver.

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

- **Etudier la mise en place d'une plate-forme de logistique urbaine**

Le schéma logistique marchandise 2030 du PAFVG, issu des objectifs politiques validés dans "la politique fret 2030" a déterminé le schéma logistique et les principes d'organisation de cette thématique à l'échelle du Grand Genève. Ces principes visent à développer une politique marchandise plus durable à l'échelle de l'agglomération franco-valdo-genevoise. Le schéma logistique prévoit, sur la partie française, la mise en place d'une plate-forme logistique de niveau 1⁴⁴ sur la Communauté de commune du Genevois et une plate-forme de niveau 2⁴⁵ au nord de la gare d'Annemasse, en plein cœur urbain. Cette plate-forme serait le point logistique de distribution urbaine multimodale permettant l'approvisionnement de la zone urbaine dense d'Annemasse. Ses besoins en surface sont estimés entre 500 et 5 000 m². Elle serait alors accessible en transport ferroviaire depuis l'extérieur de la ville et directement connectée au centre-ville. Enfin, cette plate-forme s'intégrerait dans le milieu urbain et devrait respecter les fonctions urbaines présentes, en particulier l'habitat riverain.

⁴⁴ Le niveau 1 permet d'accueillir des fonctions logistiques avec une emprise foncière estimée entre 5 000 et 20 000m². Il permet d'accueillir des surfaces d'entrepôts nécessaires à l'approvisionnement de l'agglomération, activités industrielles, plates-formes de transporteurs de messagerie.

⁴⁵ Le niveau 2 de plate-forme est le point logistique de distribution urbaine multimodale correspondant au niveau d'approvisionnement de la zone urbaine dense. Il rayonne à une échelle [...] restreinte, comme le cœur d'agglomération.

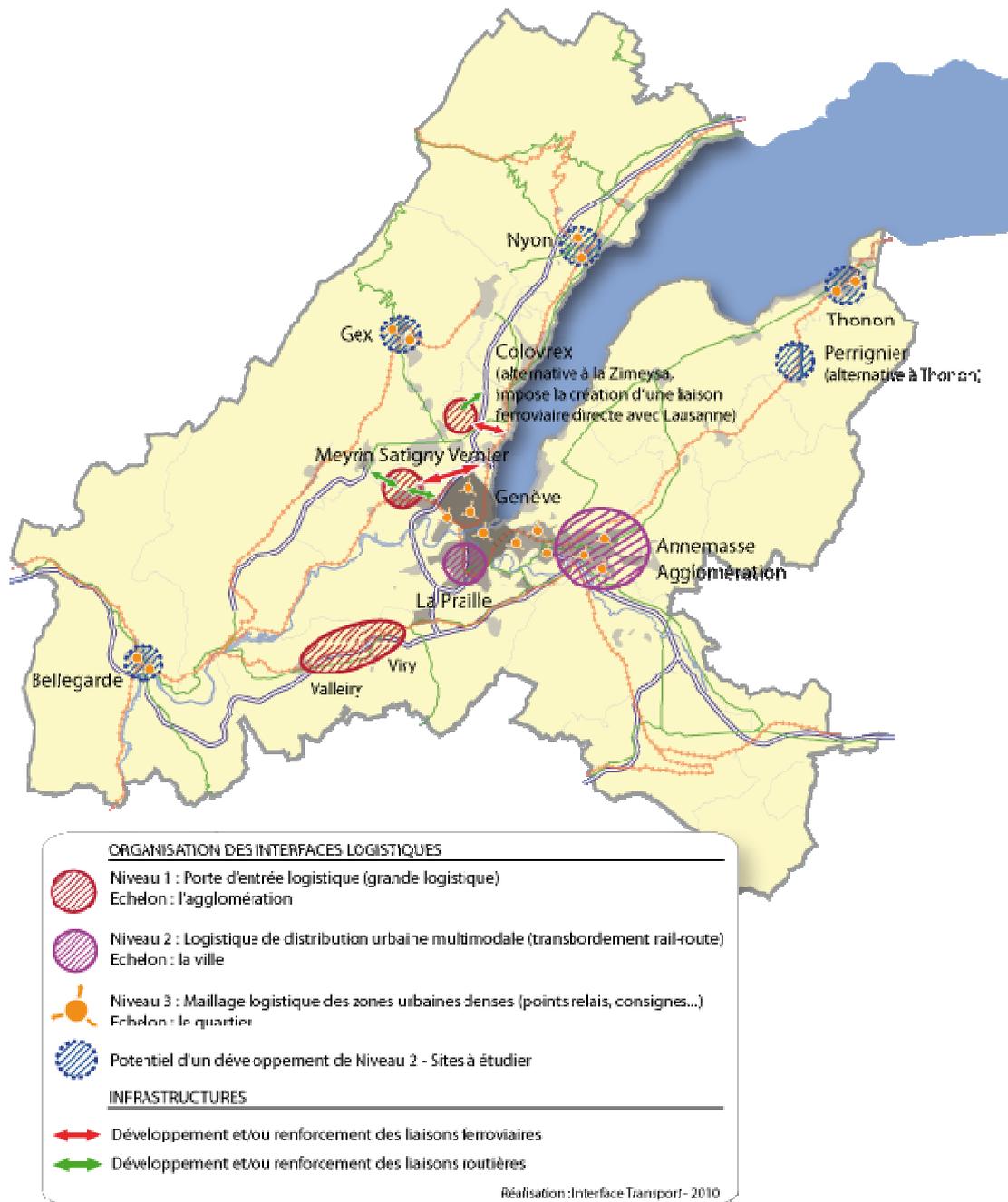


Figure 109 : Organisation des interfaces logistiques à l'échelle de l'agglomération

Le PDU se propose donc d'étudier la faisabilité d'une plate-forme logistique de niveau 2 à proximité de l'actuelle gare d'Annemasse. La décision de création d'un espace logistique quel qu'il soit doit s'intégrer dans une logique d'optimisation globale de la logistique. L'ensemble du système logistique doit faire l'objet d'une réflexion permettant de connaître et de maîtriser le processus choisi.

La création de cette plate-forme logistique nécessitera une étude de faisabilité complète afin de déterminer notamment les volumes de marchandises que celle-ci pourra traiter (en priorité l'approvisionnement des commerces du centre-ville, en second temps au-delà) et les conditions d'accès dans un milieu contraint. D'autres services pourraient également être envisagés, comme par exemple des "stocks tampons" pour certains commerçants qui auraient une faible surface de stockage ou encore les ramassages

d'encombrants, en partenariat avec le service de collecte et les déchetteries de l'agglomération.

Néanmoins, certaines préconisations seront à prendre en considération dans le PDU. La mise en œuvre d'une plate-forme logistique nécessite de comprendre la logique opérationnelle du système de transport de marchandises en milieu urbain. Dans le cas particulier de la plate-forme de la gare d'Annemasse, les acteurs devront considérer que la logique opérationnelle ne pourra se cantonner géographiquement au centre-ville d'Annemasse. Au contraire, la plate-forme pourra être l'opportunité de mutualiser au-delà des limites communales, voire au-delà des frontières, les mouvements de marchandises. En l'absence de concertation mutualisée avec "ses voisins", la plate-forme pourrait être contre-productive, surdimensionnée et inefficace.

Enfin, il conviendra de trouver des solutions innovantes pour livrer les marchandises à la destination finale (problématique du dernier kilomètre), et d'adapter le gabarit des véhicules à la morphologie urbaine et à la réglementation. L'ensemble du schéma logistique devra être pris en compte pour optimiser la plate-forme.

- **Etudier la mise en place de point relais multi-service**

A l'échelle de la principale centralité d'Annemasse Agglo, le PDU encourage également la mise en place par les communes de points en centre-ville offrant de nouveaux services mutualisés aux commerçants, transporteurs et particuliers. Le système pourra être étudié par les communes pour déterminer le type d'offre possible (dépôts de colis, points relais, consignes, livraisons par un stewart urbain, point d'information sur les transports collectifs,...).

4- Contrôler les livraisons

Le PDU préconise de développer les moyens et les outils (macaron livraison, disque, formation des Agents de Sécurité de la Voie Publique et de la Police municipale,...) permettant le contrôle des espaces livraisons et de la réglementation mise en place, notamment sur le centre-ville d'Annemasse et sur les communes urbaines.

Le contrôle des espaces dédiés et le respect de la réglementation constituent les leviers permettant de rendre plus efficace la politique marchandise. Elle permet en effet d'éviter le stationnement illicite et favorise le bon fonctionnement d'acheminement des livraisons. Les communes définiront les moyens de contrôle en partenariat avec les différents acteurs marchandises et en lien avec les principes réglementaires mis en œuvre. Les forces de l'ordre seront également sollicitées pour participer à la réalisation de cette action.

5- Concerner et communiquer

Au fur et à mesure des avancées de la politique marchandise, le PDU prévoit la poursuite du groupe de travail regroupant les différents représentants de l'activité marchandise (élus, collectivités, communes, représentants des commerçants, transporteurs, etc.). afin de se concerter sur les différentes actions prévues dans le PDU. L'objectif est de sensibiliser et mesurer l'acceptabilité des actions à mener.

Ce groupe de travail aura pour objectif d'accompagner les mesures réglementaires et les études engagées. Il effectuera également la veille des évolutions en matière d'organisation et nouveaux concepts de solutions mis en place dans ce domaine lors de réunion annuelle.

Des actions de communication seront envisagées afin de diffuser l'information auprès des élus, des techniciens, des professionnels et de la population.

Enfin, pour mener à bien les actions marchandises, il est nécessaire qu'un élu référent porte les messages de la politique marchandise auprès des citoyens et des acteurs économiques ; un technicien d'Annemasse Agglo devra également être nommé pour suivre ce dossier.

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 entre les acteurs publics et privés du transport de marchandises coordonné à l'échelle de l'agglo.

Le groupe de travail sera maintenu en place afin d'accompagner les mesures réglementaires et les études engagées et d'effectuer une veille des évolutions dans le domaine du transport de marchandises.

III. Les fiches actions du PDU en matière de transport de marchandises et de livraison

1.1 : DEVELOPPER UNE REGLEMENTATION SUR LE CENTRE-VILLE D'ANNEMASSE

Améliorer les conditions d'acheminement des livraisons et des marchandises

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

Type d'action : Réglementaire

Périmètre : Le centre-ville et la commune d'Annemasse

Principes :

- Rendre le centre-ville aux riverains l'après-midi
- Modification de la plage horaire
- Limitation du gabarit pour éviter les plus gros véhicules inadaptés aux conditions de circulation en centre-ville



Pilotage de l'action : Ville d'Annemasse

Partenaires privilégiés : Annemasse Agglo, représentants des transporteurs, représentants des commerçants, Etat, Conseil général 74

Echéance : Court et moyen terme

Moyens de mise en œuvre :

- Constitution d'un groupe de travail Débat sur la définition des mesures prises, des seuils et des paramètres utilisés
- Validation des principes et traduction en termes d'arrêté municipal

Coût :

Néant

1.2 : REGLEMENTER L'ACCES A L'AIRE PIETONNE DU CENTRE-VILLE D'ANNEMASSE

Améliorer les conditions d'acheminement des livraisons et des marchandises

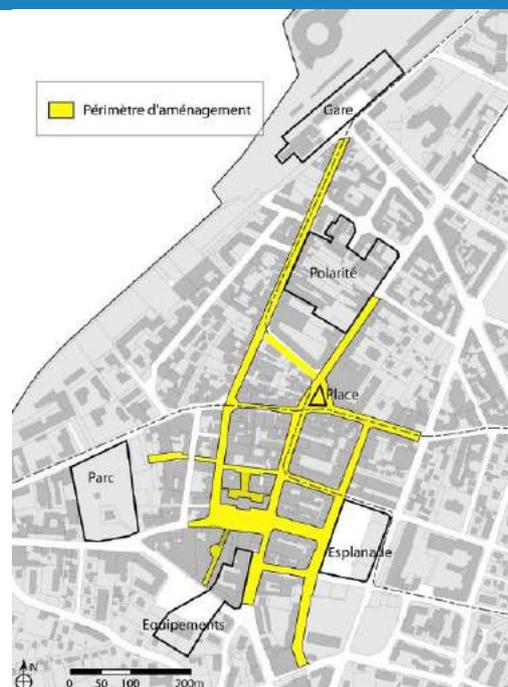
1- Adapter le cadre réglementaire aux conditions de livraisons et au rythme de la ville

Type d'action : Règlementaire

Périmètre : L'aire piétonne

Objectifs :

- Assurer la majorité des livraisons tôt le matin : créneau de 7h à 11h
- Limitation du gabarit pour éviter les plus gros véhicules, inadaptés aux conditions de circulation en centre-ville
- Eviter le stationnement illicite



Pilotage de l'action : Ville d'Annemasse

Partenaires privilégiés :

Annemasse Agglo
Représentants des transporteurs
Représentants des commerçants
Représentant de l'Etat
Partenaires économiques

Moyens de mise en œuvre :

- Constitution d'un groupe de travail
Définir les ayants-droits
- Débat sur la définition des mesures prises, des seuils et des paramètres utilisés
- Définir la procédure sur les espaces temporaires
- Validation des principes et traduction en termes d'arrêté municipal

Echéance :

Court terme – échéance du projet de piétonnisation

Coût :

Ville d'Annemasse (échéance du projet de piétonnisation)

1.3 : HARMONISER LA REGLEMENTATION A L'ECHELLE INTERCOMMUNALE

Améliorer les conditions d'acheminement des livraisons et des marchandises

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

Type d'action : Règlementaire

Périmètre : Annemasse Agglo

Objectifs :

- Adopter une réglementation cohérente et harmonisée à l'échelle d'Annemasse Agglo (y compris sur les matières dangereuses)
- Actualiser les réglementations
- Assurer la justification des décisions



Pilotage de l'action : Annemasse Agglo

Partenaires

12 communes
 Représentants des transporteurs
 Représentants des commerçants
 Représentant de l'Etat
 Représentant du Conseil général 74
 Partenaires économiques

Echéancier : Court et moyen terme

Moyens de mise en œuvre :

- Constitution d'un groupe de travail
 Débat sur la définition des mesures prises, des seuils et des paramètres utilisés
- Validation des principes et traduction en termes d'arrêté municipal signés par l'ensemble des élus communaux

Coût :

Annemasse Agglo : Etude (faible)
 Communes : coût panneaux réglementaires

1.4 : REDUIRE LES NUISANCES DES POIDS LOURDS / TRANSPORT DE MATERIAUX / TRAVAUX BTP SUR LE TERRITOIRE

<p>Améliorer les conditions d'acheminement des livraisons et des marchandises</p> <p>1- Adapter le cadre réglementaire aux conditions de livraisons et au rythme de la ville</p> <p>Type d'action : Aménagement viaire et réglementaire</p> <p>Périmètre : Annemasse Agglo</p> <p>Objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Réduire les nuisances générées par le transport de marchandises : bruit, saturations, sécurité, qualité de l'air... ▪ Adopter une réglementation cohérente et harmonisée à l'échelle d'Annemasse Agglo et en cohérence avec les territoires voisins ▪ Dissuader le trafic de transit sur des voies ou/et des espaces urbains inadaptés ▪ Coordonner le transport des matériaux pendant les chantiers liés aux grands projets ▪ Favoriser le contournement et améliorer l'accès au hameau du Pas de l'échelle ▪ Sécuriser la voirie en améliorant le gabarit de certaines voies (passages à niveau, pont neuf...) 	<p>Pilotage de l'action : Annemasse Agglo</p> <p>Partenaires 12 communes Moe des grands projets Représentants des transporteurs Représentants des acteurs économiques Représentant de l'Etat Représentant du Conseil général 74 Partenaires économiques Canton de Genève</p> <p>Echéancier : Court et moyen terme Voie « dite des carrières » : 2017</p>
<p>Moyens de mise en œuvre :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Groupe de travail sur le transport de marchandises élargi le cas échéant aux représentants des acteurs du transport de matériaux et du BTP ▪ Structure de coordination des grands projets ▪ Validation des principes et traduction en termes d'arrêtés municipaux signés par l'ensemble des élus communaux ▪ Aménagement de la nouvelle voie dite « des carrières » ▪ Sécurisation des traversées de voie ferrée (cf. fiche action voirie 4.1) ▪ Etudier les solutions permettant de réduire les nuisances sur la qualité de 	<p>Recommandations La nouvelle voie dite « des carrières » améliore la desserte tous modes du hameau du Pas de l'échelle et réduit le temps d'accès aux secteurs potentiellement intéressants pour l'implantation d'un P+R connecté à la prolongation d'une ligne TPG à forte fréquence. L'aménagement et les règles de circulation devront viser à privilégier l'accès et ne pas encourager le transit, en particulier en heure de pointe. La création de la nouvelle voie d'une part et la libération d'espace dans la traversée du Pas de l'échelle permettront de sécuriser l'accès vélo et d'améliorer le partage de la voie par les modes alternatifs aux véhicules individuels motorisés.</p>

l'air des camions	<p>Coût :</p> <p>Aménagements routiers : Traversées de voie ferrée Voie « dite des carrières » : 3,5 M€ Etudes Communes : coût panneaux réglementaires</p>
-------------------	---



2.1 : AMENAGER DE NOUVELLES AIRES DE LIVRAISON CONFORMES

Améliorer les conditions d'acheminement des livraisons et des marchandises

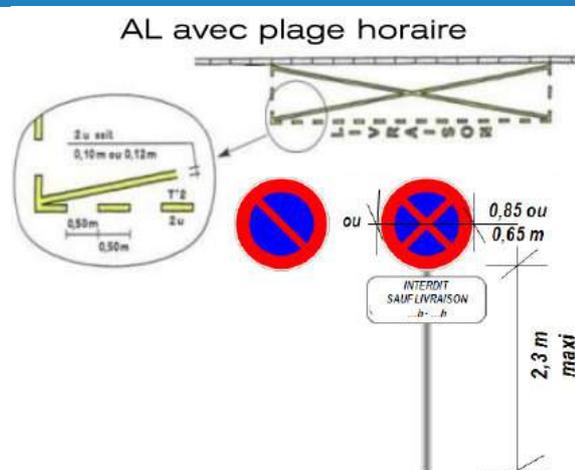
2- Assurer des espaces d'accueil pour les véhicules de livraisons

Type d'action : Aménagement viaire

Périmètre : Centre-ville d'Annemasse, centre-bourg des communes de l'agglomération

Objectifs :

- Pour chaque tronçon de rue :
 - Relever la typologie des commerces
 - Calculer le nombre d'aires de livraisons
 - Repérer des emplacements réservés
- Aménager des aires conformes et adaptées aux pratiques des chauffeurs-livreurs :
 - Longueur entre 12 et 15 mètres
 - Largeur 2,5 mètres
 - Abaissement de trottoir à l'arrière de l'aire
 - Sans mobilier urbain gênant les manœuvres du chauffeur
- Se référer au guide d'aménagement des aires de livraison du CERTU



Pilotage de l'action : Communes

Partenaires
Annemasse Agglo

Echéancier :

Court terme et en fonction des opportunités des projets

Observations :

Mesure transversale avec l'action

Moyens de mise en œuvre :

- Définir la localisation précise des futures aires de livraisons
- Entretiens avec les professionnels pour une meilleure cohérence des projets
- Aménager des aires de manière conforme
- Si possible, transformation des dépose-minutes en aires de livraisons
- Prendre en compte les aires de livraisons dans les projets urbains (TCSP, gare,...)

Aspects financiers :

Communes
Etudes de localisation ou réalisation interne

2.2 : DEVELOPPER DES ESPACES SUR EMPRISE PRIVEE ET INTEGRER LA LOGISTIQUE EN VILLE

Améliorer les conditions d'acheminement des livraisons et des marchandises

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

Type d'action : Règlementaire

Périmètre : Annemasse Agglo

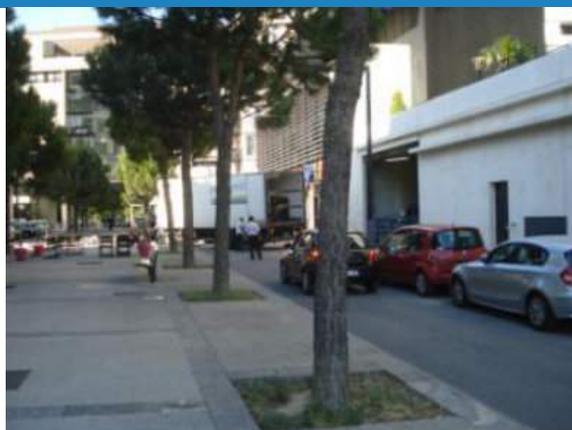
Objectifs :

Mesure 1 :

- Intégration de l'espace livraison dans l'article 12 des Plan Locaux d'Urbanisme (PLU) :
- Intégration des espaces de livraisons pour les nouvelles constructions
- Prise en compte de l'activité livraison et de ses impacts lors de la réhabilitation de bâtiment à caractère commercial et tertiaire dans les secteurs déjà urbanisés
- Prise en compte de l'activité livraison lors de l'instruction des permis de construire

Mesure 2 :

- Inscrire dans les PLU des zones réservées à la logistique urbaine (aux abords du centre-ville, sites intermodaux)



Pilotage de l'action :

Annemasse Agglo et les 12 communes.

Partenaires privilégiés :

Représentants des transporteurs

Echéancier :

Moyen et long terme

Moyens de mise en œuvre :

Mesure 1 :

- Modifier l'article 12 des PLU
- Vérifier dans les futurs permis de construire ou de réhabilitation la prise en compte des livraisons que génère l'activité implantée
- Etude normes stationnement du PDU

Mesure 2 :

- Recherche d'espaces mutables pouvant être utilisés par la logistique
- Inscription de ces espaces dans les PLU

Aspects financiers :

Coût d'étude (financée et lancée par Annemasse Agglo) et d'animation

Mesure 1 :

Action basée essentiellement sur la concertation et l'organisation de groupes de travail

Mesure 2 :

Etude de localisation des espaces mutables : 30 000 € HT

3.1 : ETUDIER LA FAISABILITE D'UNE PLATEFORME LOGISTIQUE URBAINE DE NIVEAU 2 A LA GARE D'ANNEMASSE POUR DESSERVIR LE CENTRE-VILLE

<p>Améliorer les conditions d'acheminement des livraisons et des marchandises</p>	<p>Pilotage de l'action : Annemasse Agglo</p>
<p>3- Etudier les solutions innovantes en termes de marchandises en ville</p>	<p>Partenaires Projet d'agglomération franco-valdo-genevois, Canton de Genève, Etat, SNCF, Conseil général 74, Commune de Ville-la-Grand, Ville d'Annemasse</p>
<p>Type d'action : Etude de faisabilité</p>	<p>Echéancier :</p>
<p>Périmètre : Site au nord des voies ferrées près de la gare d'Annemasse</p>	<p>Long terme</p>
<p>Objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Estimer les volumes à traiter ▪ Définir le schéma transport ▪ Choix d'un mode de transport plus respectueux de l'environnement pour la desserte finale ▪ Définir le Business Plan (bilan financier et environnemental) ▪ Faisabilité technique des conditions d'accès et d'implantation 	<p>Observations :</p>
<p>Moyens de mise en œuvre :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Lancer un appel d'offre pour réaliser une étude de faisabilité permettant la prise de décision pour l'implantation d'un outil logistique adapté aux conditions d'Annemasse Agglo 	<p>Coût :</p> <p>Etude environ 50 000 € HT (Annemasse Agglo)</p>

3.2 : ETUDIER LA FAISABILITE D'UNE BOUTIQUE MULTISERVICE A DESTINATION DES COMMERCANTS ET DES PARTICULIERS

<p>Améliorer les conditions d'acheminement des livraisons et des marchandises</p> <p>3- Etudier les solutions innovantes en termes de marchandises en ville</p> <p>Type d'action : Outils organisationnels</p> <p>Périmètre : Annemasse Agglo</p> <p>Objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Concentrer sur un même lieu plusieurs services pour réduire les déplacements ▪ Offres possibles (moyen de mise en œuvre) : <ul style="list-style-type: none"> - Pour les transporteurs (dépôts de colis) - Pour les commerçants et les artisans (surface de stockage temporaire, consignes, livraisons par un stewart urbain) - Pour les particuliers (livraisons à domicile, points relais, points d'informations TC, SNCF, tourisme,...) 	<div style="text-align: center;">  </div> <p>Pilotage de l'action : Ville d'Annemasse, Association des commerçants</p> <p>Partenaires privilégiés : Annemasse Agglo Représentant des transporteurs Représentant des commerçants</p> <p>Echéancier :</p> <p style="text-align: center;">Moyen et long terme</p>
<p>Moyens de mise en œuvre :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Trouver un local ▪ Définir les offres en fonction des surfaces disponibles ▪ Confier à un prestataire ou gérer en interne les services proposés ▪ Communiquer auprès des habitants, des commerçants, des transporteurs 	<p>Aspects financiers :</p> <p>Etude de faisabilité – Ville d'Annemasse – FISAC Ville d'Annemasse, FISAC Annemasse Agglo.</p> <p>Pas d'estimation de coût à ce jour, étude à mener</p>

4.1 : FAIRE RESPECTER LA REGLEMENTATION

<p>Améliorer les conditions d'acheminement des livraisons et des marchandises</p>	<p>Pilotage de l'action :</p> <p>Communes</p>
<p>4- Contrôler les livraisons</p>	
<p>Type d'action : Réglementaire</p>	
<p>Périmètre : Annemasse Agglo</p>	<p>Observation :</p> <p>Action transversale avec l'action « Stationnement »</p>
<p>Principes :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Assurer le contrôle de la réglementation et des aires de livraison ▪ Envisager la diffusion d'un macaron « livraison » à déposer sur les véhicules qui livrent (reprise de la réglementation) ▪ Contrôler le stationnement illicite à l'aide du disque (absence de disque, durée de stationnement) 	<p>Echéancier :</p> <p>Moyen terme</p>
<p>Moyens de mise en œuvre :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Diffusion d'un macaron par les représentants des transporteurs et des Chambres consulaires ▪ Former les agents (ASVP, Police Municipale) ▪ Intégrer le contrôle des aires de livraison dans les tournées 	<p>Aspects financiers :</p> <p>Moyen (personnel, production des macarons)</p> <p>Coût du matériel : communes</p>

5.1 : METTRE EN PLACE UN GROUPE DE TRAVAIL DE VEILLE ET DE SUIVI DE LA POLITIQUE MARCHANDISE SUR L'AGGLOMERATION

<p>Améliorer les conditions d'acheminement des livraisons et des marchandises</p> <p>5- Concertation et communication</p>	
<p>Type d'action : Accompagnement</p>	<p>Pilotage de l'action : Annemasse Agglo</p>
<p>Périmètre : Annemasse Agglo</p>	
<p>Objectifs :</p> <p>Concertation :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Rassembler de manière périodique les acteurs du transport de marchandise : - Faire un état des lieux des projets de l'agglomération en matière de transport de marchandise - Débattre en groupe de travail sur les problématiques marchandises - Faire le suivi des actions du PDU - Diffuser une culture commune <p>Communication/information :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sensibiliser les élus, les techniciens et la population à l'activité livraison 	<p>Partenaires :</p> <p>Représentants des 12 communes Représentants des transporteurs Représentants des commerçants Représentant de l'Etat Représentant du Conseil général 74 Partenaires économiques</p> <p>Modulable en fonction des thématiques abordées</p>
	<p>Echéancier :</p> <p>Court terme et tout au long du processus</p>
<p>Moyens de mise en œuvre :</p> <p>Concertation :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Nommer un élu et un technicien référent, organisation par le service Déplacements d'Annemasse Agglo, ▪ Réunions d'échanges <p>Communication/information :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Formations ▪ Communication sur les actions de l'agglomération et de ses partenaires 	<p>Aspects financiers :</p> <p style="text-align: center;">Néant</p>

IV. L'échéancier des actions

PROJET "MARCHANDISES ET LIVRAISONS" DU PDU D'ANNEMASSE AGGLO						
AXE 5 : Améliorer les conditions d'acheminement des marchandises et livraisons		Porteur de projet	Coût	Échéances de réalisation		
1-Adapter le cadre réglementaire aux conditions de livraisons et au rythme de la ville				Court terme	Moyen terme	Long terme
Action 1.1	Développer une réglementation sur la ville d'Annemasse	Ville d'Annemasse	Réunions d'échanges			
Action 1.2	Réglementer l'accès à l'aire piétonne du centre-ville d'Annemasse	Ville d'Annemasse	Coût du projet piétonisation			
Action 1.3	Harmoniser la réglementation à l'échelle intercommunale	Annemasse Agglo	Réunions d'échanges			
Action 1.4	Réduire les nuisances des poids lourds/transports de matériaux/travaux BTP sur le territoire	Annemasse Agglo, Communes	3,5M€			
2-Assurer les espaces d'accueil pour les véhicules de livraison						
Action 2.1	Aménager de nouvelles aires de livraison conformes	Communes	Coût faible marquage			
Action 2.2	Développer des espaces sur emprise privée et intégrer la logistique en ville	Annemasse Agglo, communes	Coût étude 30 k€			
3-Etudier des solutions innovantes en termes de marchandises en ville						
Action 3.1	Etudier la faisabilité de la plate-forme logistique urbaine de niveau 2 à la gare d'Annemasse pour desservir le centre-ville	Annemasse Agglo, Ville d'Annemasse, Ville-la-Grand	Coût étude 50 k€			Etude
Action 3.2	Etudier la faisabilité d'une boutique multi-service à destinations des commerçants et des particuliers	Ville d'Annemasse	Coût étude FISAC		Etude	
4- Contrôler les livraisons						
Action 4.1	Faire respecter la réglementation	Communes	Coût communication			
5- Concertation et communication						
Action 5.1	Mettre en place un groupe de travail et de suivi de la politique marchandise sur l'agglomération	Annemasse Agglo	Coût néant			



Annemasse **Agglo**
Annemasse - Les Voirons Agglomération

Développer les démarches d'écomobilité sur le territoire





En France, les transports représentent 25% des émissions de dioxyde de carbone, qui est le principal gaz à effet de serre. Or, la majorité des déplacements motorisés sont des déplacements domicile-travail, bien souvent réalisés par une seule personne par véhicule. Sur l'agglomération, les trajets pendulaires et professionnels représentent 68% de l'ensemble des déplacements ; une majorité des lieux de travail dispose de parkings gratuits illimités, renforçant par conséquent l'usage de l'automobile. L'usage exclusif des modes de déplacements motorisés participe aux nuisances subis sur le territoire.

Aussi, la mise en place de Plan de mobilité⁴⁶ du personnel dans les entreprises et les administrations encourageant l'usage des modes alternatifs représente un puissant levier pour faire du report modal.

Dans ce contexte, le PDU vise à développer et favoriser la réduction de l'usage de l'automobile au quotidien, à la fois en offrant une alternative forte par le biais des projets de transport (tramway, BHNS, CEVA, vélostation, voie verte) mais aussi en accompagnant et en favorisant la réalisation de plans de mobilité du personnel dans les administrations et les entreprises du territoire.

I. Les éléments de diagnostic

A. Le tissu économique d'Annemasse Agglo

1. Une densité d'établissements favorable au développement de plan de mobilité

Pôle attractif de la Haute-Savoie, Annemasse Agglo possède 27 500 emplois sur un territoire restreint. Le tissu économique est relativement dense et diversifié (commerces, industries, services, artisanats, etc.) avec, au total, plus de 5 000 établissements⁴⁷ présents sur le territoire.

Les principaux pôles économiques sont majoritairement situés dans la partie urbaine de l'agglomération sur les centres-villes (Annemasse, Gaillard, Ville-la-Grand,...).

Les Zones d'activités économiques (ZAE), pourvoyeuses de nombreux emplois du territoire (ZAE Mont-Blanc/Montréal, Borly, ZAC de la Châtelaine, etc) sont présentes essentiellement en périphérie autour d'axes rapides de communication (D903, RN206), permettant ainsi le développement du covoiturage

Le développement économique se poursuit mais avec un lien plus étroit entre l'urbanisme et les futurs projets de transport avec la création de la ZAC Etoile Sud-est près de la gare d'Annemasse (CEVA) et le Technosite Altéa (en lien avec le futur BHNS et le parc relais des Chasseurs).

⁴⁶ On désigne par « plan de mobilité » les démarches de Plans de Déplacement d'Entreprises (PDE), les Plans de Déplacements d'Administration (PDA) et les Plan de Déplacements Inter-Entreprises (PDIE) qui visent à favoriser les déplacements alternatifs à l'automobile pour le personnel d'un établissement.

⁴⁷ Données INSEE 2006.



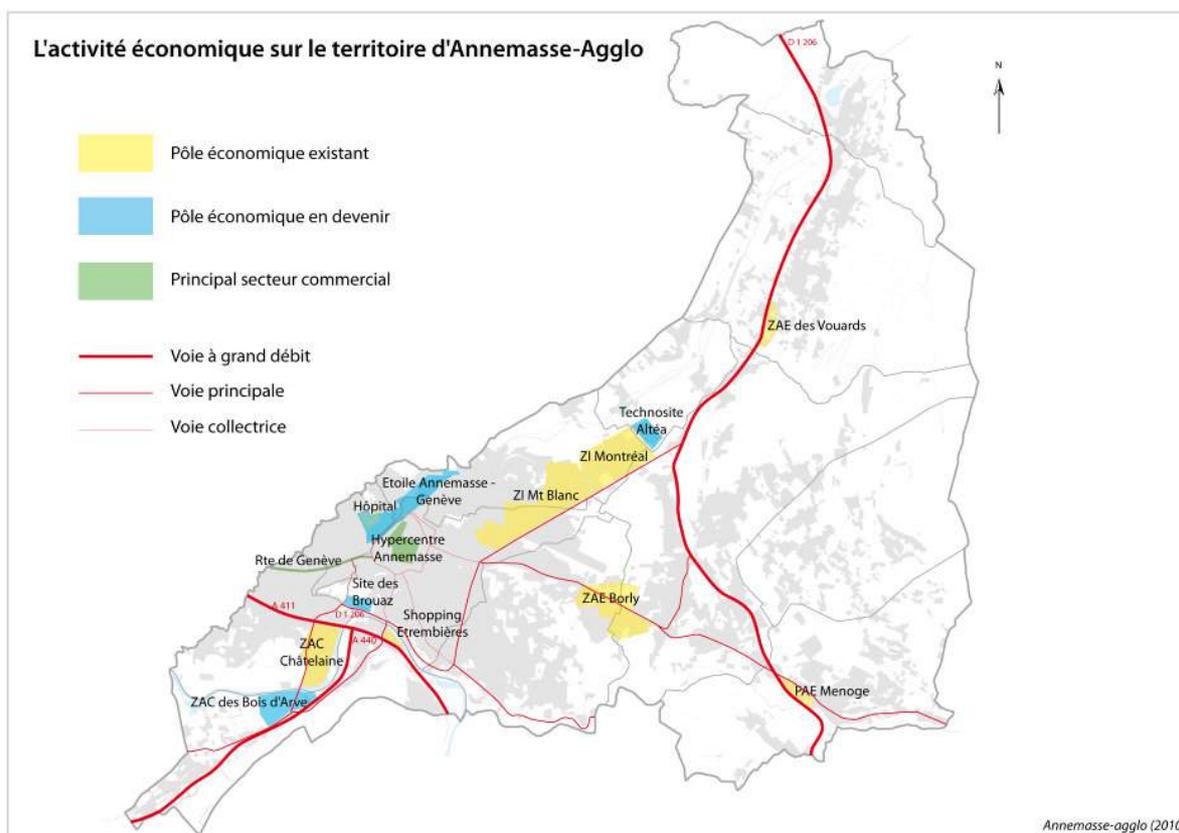


Figure 110 : Localisation des principaux pôles économiques sur le territoire

B. Les déplacements vers les pôles d'emploi

1. Des trajets domicile/travail réalisés majoritairement en automobile

En partie en raison de la faiblesse des transports collectifs en périphérie et par la présence de plusieurs accès routiers, l'usage de l'automobile reste le mode privilégié pour se rendre au travail (68% sur l'agglomération, 80% en périphérie d'agglomération)⁴⁸.

Une enquête⁴⁹ auprès des entreprises de la zone industrielle du Mont-Blanc a révélé qu'en moyenne, 85% des salariés utilisaient leur voiture pour se rendre à leur travail.

2. Des places de stationnement abondantes sur le lieu de travail

En matière de stationnement privé dans les entreprises, la majorité des salariés des différents établissements du territoire bénéficie de places de stationnement gratuites et sans limitation de durée. 50%⁵⁰ des actifs d'Annemasse Agglomération et des frontaliers travaillant à Genève possèdent des places réservées dans leur établissement. Les parcs d'activités, qui concentrent une grande partie des emplois de l'agglomération, disposent de capacités de stationnement importantes pour les salariés (cf. figure 111).

⁴⁸ Données chiffrées issues de l'EDGT Franco-Genevois – Zoom Annemasse-Agglomération, 2009.

⁴⁹ Projet Equal-Articulation, Maison de l'Économie et du Développement, 2003 / 2004

⁵⁰ Données chiffrées issues de l'EDGT Franco-Genevois – Zoom Annemasse-Agglomération, 2009.



Figure 111 : Emprise spatiale des places de parking dans les parcs d'activités

C. Des démarches d'écomobilité émergentes

1. Le Plan de mobilité de la Ville d'Annemasse

La Ville d'Annemasse a entrepris une démarche d'écomobilité dans le cadre de son Agenda 21⁵¹ local. Un plan de déplacement pour le personnel de la mairie a été réalisé. Il comprend plusieurs actions en faveur des modes alternatifs à la voiture individuelle pour les agents de la mairie à savoir :

- La constitution d'un parc de véhicules de service consommant des carburants « propres » (25 % des véhicules municipaux roulent au GNV (Gaz Naturel Véhicules) et GPL (Gaz de Pétrole Liquéfié) depuis 1995. Les voitures les plus polluantes et plus consommatrices sont remplacées par des véhicules plus performants.
- Le développement d'un parc de vélos de service comprenant 25 bicyclettes, 3 VAE (Vélo à Assistance Electrique) ainsi que des vélos pour la police municipale,
- Le remboursement des abonnements de transports en commun pour le personnel de la mairie,
- L'adhésion au site de covoiturage du Conseil général de la Haute-Savoie.

2. Réalisation du Plan de Déplacements Administration d'Annemasse Agglo

En termes d'exemplarité, Annemasse Agglo est en train de finaliser son Plan de déplacement administration pour ses services, dans le cadre de son déménagement au nouvel Hôtel d'Agglomération réalisé en Décembre 2012.

3. Le pédibus

⁵¹ Un Agenda 21 est une démarche qui vise à élaborer un programme d'actions concrètes pour le développement durable à l'échelle d'une commune, une intercommunalité ou même d'un état.

La ville d'Annemasse contribue également à la mise en place de pédibus pour les établissements scolaires de sa commune. Le principe du pédibus consiste à accompagner de petits groupes d'enfants sur le trajet entre l'école et leur maison. En fait, ce système fonctionne comme une ligne de bus classique mais à pied. Cette action concerne donc plus particulièrement les écoles primaires et tient plus d'une aide matérielle (achat de gilets de sécurité et de panneaux signalétiques). Reposant sur le volontariat des parents, le pédibus reste une mesure fragile.

Le ramassage scolaire à pied à Annemasse



Figure 112 : Pédibus à Annemasse en 2009

4. Une demande émergente des entreprises et des administrations pour réaliser des plans de mobilité

Convaincus de la pertinence de favoriser les modes de déplacement alternatifs, certains établissements de la région souhaitent entreprendre des plans de mobilité, sans pour autant y aboutir faute d'informations et de moyens. Il paraît important de définir une organisation, un soutien et une communication sur les plans de mobilité dans le PDU.

Les résultats des entretiens téléphoniques et informatiques auprès des entreprises et administrations d'Annemasse-Agglomération de plus de 100 salariés montrent l'existence de covoiturage informel ainsi que l'utilisation des TC et modes doux mais elle ne relève pas d'une démarche de plan de mobilité ; les bonnes pratiques demeurent donc encore marginales.

II. Les orientations du PDU sur les démarches d'écomobilité

A. Les enjeux

- Réduire l'usage systématique de l'automobile non partagée pour les déplacements domicile-travail, domicile-école et professionnels
- Agir sur les comportements individuels comme levier pour modifier la mobilité
- Promouvoir les modes alternatifs pour favoriser le report modal
- Encadrer et sensibiliser sur les démarches d'écomobilité (plans de mobilité, co-voiturage, pédibus, services vélos, etc.)
- Valoriser l'image et la qualité des établissements du territoire

B. Les objectifs

Accompagner et encourager les démarches d'écomobilité sur le territoire

Conscient du rôle majeur que jouent les déplacements domicile/travail sur l'accessibilité du territoire, mais aussi en raison des sollicitations des entreprises qui demandent un accompagnement pour s'engager dans des démarches de développement durable, les élus du territoire souhaitent à travers le PDU favoriser et encourager l'usage des démarches d'écomobilité sur l'agglomération. La mise en place des projets phares du PDU (BHNS, tramway, CEVA, voies vertes, vélostations,...) va dans le sens de la mise en place d'une offre alternative, crédible et efficace à l'automobile pour les pendulaires travaillant sur l'agglomération mais aussi pour les frontaliers.

Ainsi, le PDU appuie la nécessité de développer des plans de mobilité au sein des établissements du territoire par un accompagnement, une communication et des partenariats à renforcer entre les acteurs publics et les entreprises.

1- Favoriser la mise en place de démarches d'écomobilité sur l'agglomération

Le PDU encourage le développement des démarches d'écomobilité (PDE, PDA, PDIE, pédibus, etc.) sur son territoire. Annemasse Agglo envisage de développer à court terme un conseil en mobilité pour l'élaboration de ces démarches. A échéance du développement des grands projets de déplacements alternatifs, Annemasse Agglo déterminera les partenariats et la communication à mettre en place pour développer le nombre de PDE sur son territoire.

- **Mise à disposition d'un conseiller en mobilité pour les établissements du territoire⁵²**

Le PDU prévoit également d'assurer un appui technique à l'élaboration des démarches de PDE sur l'agglomération. Un conseiller en mobilité pourra être mis en place afin d'aider les établissements (entreprises, établissements scolaires, établissements de santé, administrations,...) à réaliser des PDE, PDA.

Son travail consistera à effectuer des diagnostics et déterminer les actions du PDE. Il travaillera en concertation avec l'AOTU sur les mesures possibles (étude sur une éventuelle proposition de tarifs préférentiels sur les transports, aux établissements réalisant des plans de déplacements).

2- Permettre le développement d'une mobilité alternative

- **L'autopartage**

L'autopartage correspond à la location courte durée d'une automobile, de manière automatique et 24h/24.

Ce concept permet de faire évoluer les mentalités au sujet de la voiture qui tend à ne plus être considérée comme un objet personnel mais un service, au même titre que le bus, le tramway,...

Cette nouvelle forme de mobilité répond à plusieurs enjeux du PDU. Ainsi, l'autopartage permet :

- d'améliorer le cadre et la qualité de vie en rationalisant l'utilisation de la voiture et son occupation du domaine public.
- de réduire les nuisances environnementales.

Il n'existe actuellement aucun système d'autopartage sur l'agglomération, mais une démarche a été engagée par l'ARC dans le cadre du programme « éco-cité française du Grand Genève » ; des entreprises pouvant apporter ce service ont été approchées, ainsi que des entreprises ou administrations potentiellement intéressées, afin qu'en s'engageant dans cette démarche pour réduire leur flotte elles fassent un « effet levier » capable de mettre en place ce service au profit des habitants.

Cette démarche a été engagée à l'échelle globale de l'ARC, et le potentiel important d'Annemasse Agglo en fait un territoire moteur de cette démarche, et il est fort probable que cela aboutisse à court terme à l'implantation d'un premier service d'auto-partage sur notre territoire.

Annemasse Agglo soutient ce projet, et accompagnera son développement, tant en mobilisant les administrations, entreprise et grand public qu'en accompagnant (avec l'aide des communes) son implantation opérationnelle.

Les secteurs prioritaires de développement sont les suivants : Pôle d'Echange Multimodal de la gare d'Annemasse, pôles urbains les plus denses (centre d'Annemasse de Gaillard, de Ville-la-grand, Perrier), les P+R urbains, Zones d'Activité qui présentent des entreprises de taille importante (et notamment celle d'Annemasse-Ville-la-Grand).

- **Le covoiturage⁵⁰**

⁵² Ces mesures pourront être engagées dans le cadre de « la maison de la mobilité »

L'état des lieux fait ressortir l'absence de lieu organisé et matérialisé de type parking dédié pour le covoiturage dans l'agglomération d'Annemasse et sur le périmètre élargi du genevois français, pour un usage longue distance (autoroute) et/ou pendulaire. Les solutions adaptées à la demande passent par des études sur un périmètre plus large que l'agglomération d'Annemasse, d'une part à l'échelle du Grand Genève et d'autre part à l'échelle du département de la Haute-Savoie.

Le PDU propose de mener une réflexion conjointe avec le Conseil Général 74 et le Grand Genève sur le covoiturage et sa mise en place sur un territoire élargi, et de coordonner ces études avec celles relatives aux P+R.

La démarche « d'éco-cité française du Grand Genève » prévoit le développement d'initiative sur cette thématique de la mobilité, afin de décliner des outils opérationnels publics (plate-forme de covoiturage du Conseil Général de Haute-Savoie) ou privés dans des actions de mobilisation ou de communication. Annemasse-Agglo accompagnera ce projet et pourra le relayer des actions de communication dans le cadre de ses actions de soutien à l'éco-mobilité.

De plus, la possibilité de mutualiser le covoiturage avec les parkings commerciaux, situés à proximité des infrastructures de transport devra être étudiée afin d'encourager cette pratique.

▪ Les véhicules électriques

Conformément à l'article 1214-2 du code des transports, le PDU vise à assurer la réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables.

A cette fin, une étude sera menée à moyen terme afin de déterminer la localisation des bornes de recharge, le type de charge approprié ainsi que leurs modalités de mise en œuvre et de gestion.

Néanmoins, le PDU préconise d'ores et déjà que des bornes de rechargement soient localisées dans des secteurs à enjeux en termes d'écomobilité : Pôle d'Echange Multimodal de la gare d'Annemasse, pôles urbains du territoire, à commencer par les pôles les plus denses, P+R urbains, Zones d'Activité (à commencer par les zones les plus denses, présentant un important appareil commercial).

Le PDU encouragera les administrations, les entreprises et notamment celles de livraison, à doter leur flotte de véhicules électriques.

Enfin, il est rappelé à titre informatif que le décret n° 2011-873 du 25 juillet 2011⁵³ exige de prévoir lors de la construction d'un ensemble d'habitations ou d'un bâtiment à usage de bureaux, équipés de places de stationnement la réalisation d'une installation dédiée à l'alimentation d'une prise de recharge pour véhicule électrique ou hybride rechargeable ainsi que des infrastructures permettant le stationnement sécurisé des vélos.

Il précise ainsi le champ d'application de ces obligations et leurs dates d'entrée en vigueur : bâtiments neufs dont la date de dépôt de la demande de permis de construire est postérieure au 1er janvier 2012 et bâtiments existants à compter du 1er janvier 2015.

3- Concertation et communication sur les plans de mobilité

⁵³ Décret n° 2011-873 du 25 juillet 2011 relatif aux installations dédiées à la recharge des véhicules électriques ou hybrides rechargeables dans les bâtiments et aux infrastructures pour le stationnement sécurisé des vélos

▪ **Etape 1 : Mutualiser des partenariats sur les actions d'écomobilité**

Afin de développer le nombre de démarches d'écomobilité dans les entreprises et les administrations, le PDU envisage l'organisation d'une concertation avec différents acteurs du territoire (ADEME, CG74, associations, Chambres Consulaires, exploitant de réseau de transport, etc.). Cela permettra de mettre en œuvre des partenariats et d'identifier les mesures envisageables pour encourager ces démarches dans les établissements de l'agglomération.

Annemasse Agglo inscrit ainsi une enveloppe financière pour développer les actions futures d'écomobilité sur le territoire (site de covoiturage sur l'agglomération, réductions sur les abonnements TC, arceaux vélos, évènementiel sur l'écomobilité, guide de l'écomobilité).

Le PDU est également favorable au développement de PDIE (Plan de déplacements inter-entreprises) dans les zones d'activités denses de son territoire notamment dans la zone d'activité du Mont-Blanc.

Une étude et un plan de développement pour ces démarches seront mis en œuvre à échéance de la mise en service du tram. Ils intégreront un planning tenant compte de la mise en service des grands projets, leviers principaux pour le développement des démarches d'écomobilité.

De plus, l'ensemble des communes de l'agglomération devront mettre en place un plan de déplacement pour les administrations ainsi qu'un plan de déplacement des établissements scolaires.

▪ **Etape 2 : Communication sur les projets alternatifs et sur l'écomobilité⁵⁴**

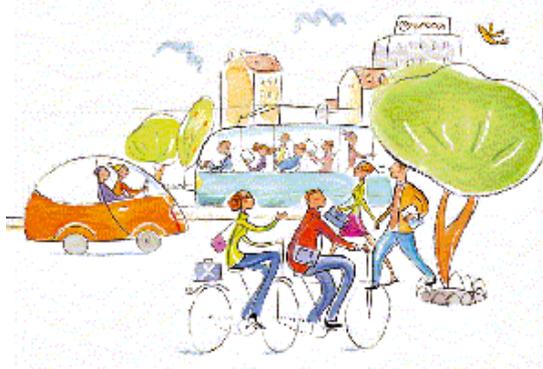
Un plan de communication sera défini pour informer et sensibiliser sur les avantages des différentes pratiques d'écomobilité et encourager aux pratiques alternatives à l'automobile. Une information sera développée aussi sur les modes alternatifs qui se mettront en place progressivement sur le territoire (RER Franco-Genevois, BHNS Tango, tramway, vélostation, voies vertes,...). Des évènements sur la mobilité pourront être organisés.

Objectifs :

- Mise en place d'une « maison de la mobilité » permettant de combiner dans un même lieu l'ensemble des services de mobilité (TAC, TER, LIHSA, vélostation,...) et de sensibiliser sur la mobilité alternative.
- Mise en place d'un Plan de déplacement des administrations pour chaque commune de l'agglomération.
- Initiation à la démarche d'éco-responsabilité pour les groupes scolaires du territoire (PDES)

⁵⁴ Ces mesures pourront être engagées dans le cadre de la « maison de la mobilité »

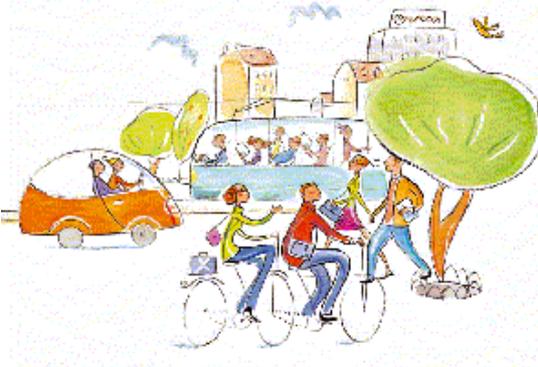
III. Les actions du PDU pour encourager les démarches d'écomobilité

1.1 : MISE EN PLACE DE PLANS DE DEPLACEMENTS ENTREPRISES ET INTERENTREPRISES	
<p>Accompagner et inciter à réaliser des démarches d'écomobilité sur le territoire</p> <p>1- Favoriser et accompagner la mise en place de démarches d'écomobilité sur l'agglomération</p> <p>Type d'action : Accompagnement et conseil en mobilité</p>	
<p>Périmètre : Annemasse Agglo</p> <p>Objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Identifier les entreprises ou sites cibles et encourager la mise en place de PDE et de PDIE, notamment dans le secteur d'activité du Mont-Blanc* ▪ Rationaliser l'organisation des déplacements liés à l'activité du ou des entreprises volontaires ▪ Développer des modes alternatifs à l'automobile sur les trajets domicile travail et les trajets professionnels ▪ Optimiser la gestion des déplacements et réduire les coûts (promotion du covoiturage) ▪ Privilégier une solution partenariale, coordonnée avec les acteurs institutionnels et économiques 	<p>Pilotage de l'action : Annemasse Agglo</p> <p>Partenaires : ADEME, entreprises, salariés, CCI, gestionnaires de zones d'activité, association d'entreprises.</p> <p>Echéancier :</p> <p style="text-align: center;">Court-Moyen terme</p>
<p>Moyens de mise en œuvre :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mise en place d'une structure d'accompagnement s'appuyant notamment sur la TP2A, le service transport de l'agglomération et « la maison de la mobilité ». ▪ Incitation financière par l'application de tarifs réduits sur les abonnements de transports en commun pour les entreprises ayant un PDE (plan marketing TP2A) <p>Communication :</p>	<p>Coût :</p> <p style="text-align: center;">Coût de l'étude et de la mise en œuvre des actions.</p>

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none">▪ Communication sur les atouts des PDE/PDIE en termes de coûts, d'environnement, de santé. | |
|--|--|

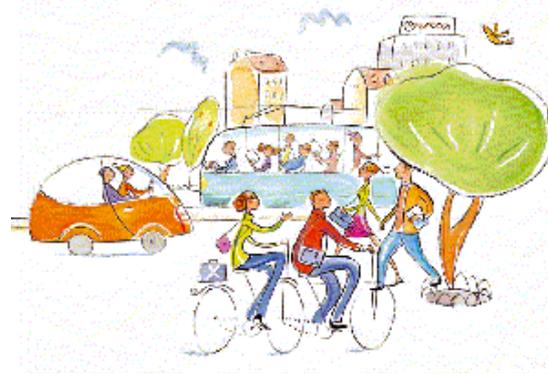
* Annemasse-Ville-la-Grand et zone des Grands Bois, Altéa

1.2 : MISE EN PLACE DE PLANS DE DEPLACEMENTS POUR LES ADMINISTRATIONS (PDA) ET LES ETABLISSEMENTS SCOLAIRES (PDES)

<p>Accompagner et inciter à réaliser des démarches d'écomobilité sur le territoire</p>	
<p>1- Favoriser et accompagner la mise en place de démarches d'écomobilité sur l'agglomération</p>	
<p>Type d'action : Accompagnement et conseil en mobilité</p>	
<p>Périmètre : Annemasse Agglo</p>	<p>Pilotage de l'action : Annemasse Agglo</p>
<p>Objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mettre en place des PDA dans les 12 communes de l'agglomération ▪ Initier une démarche d'éco-responsabilité pour les groupes scolaires (PDES) du territoire. ▪ Transférer les déplacements vers des modes alternatifs à l'automobile (pédibus, transports en commun). ▪ Favoriser le covoiturage ▪ Améliorer l'accessibilité aux sites et la sécurité des déplacements. ▪ Optimiser les déplacements et gérer le budget transport. 	<p>Partenaires : ADEME, communes, administrations et groupes scolaires du territoire, responsables d'établissements scolaires, associations de parents d'élèves</p>
	<p>Echéancier : Court et moyen termes</p>
<p>Moyens de mise en œuvre :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mise en place d'une structure d'accompagnement s'appuyant sur la TP2A, le service transport de l'agglomération et la « maison de la mobilité ». ▪ Concertation en amont en fonction des besoins et des attentes. ▪ Incitation financière par l'application de tarifs réduits sur les abonnements de transports en commun pour les administrations ayant un PDA (plan marketing TP2A) <p>Communication :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Au travers du PDES, expliquer la démarche Pédibus aux établissements scolaires et parents d'élèves à l'aide de documents de présentation (Kit ADEME) ▪ Expliquer la démarche PDA aux administrations ▪ Un groupe de travail ainsi qu'un comité « plan de déplacements des 	<p>Coût :</p> <p>PDA : Coût de l'investissement en matériel (vélos, ...)</p> <p>PDES : Gilets de sécurité Panneaux signalétiques (arrêts)</p>

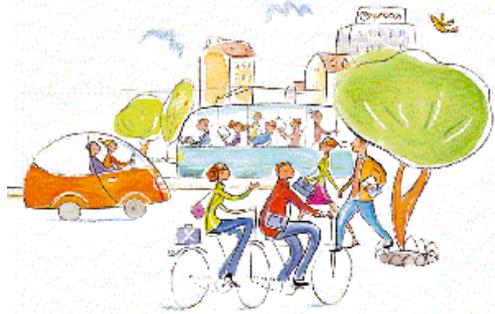
administrations » seront mis en place entre l'agglomération et les communes.	
--	--

1.3 : MISE EN PLACE D'UNE MAISON DE LA MOBILITE/VELOSTATION

<p>Accompagner et inciter à réaliser des démarches d'écomobilité sur le territoire</p> <p>1- Favoriser et accompagner la mise en place de démarches d'écomobilité sur l'agglomération</p> <p>Type d'action : Accompagnement et conseil en mobilité</p>	
<p>Périmètre : Annemasse Agglo</p> <p>Objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mener une politique de gestion de la mobilité ▪ Combiner l'ensemble des services de mobilité (TAC, TER, LIHSA, vélostation) au sein d'un même lieu et s'adressant à tout public : particuliers, entreprises, établissements scolaires,... ▪ Conseil en mobilité : différents modes de déplacements existants (TC, covoiturage...) itinéraires, horaires, conditions de circulation,... ▪ Vente de titres de transport ▪ Possibilité d'être l'outil opérationnel vers la population pour la promotion de mobilité alternative (covoiturage, mesures d'écomobilité, promotion modes doux) 	<p>Pilotage de l'action : Annemasse Agglo</p> <p>Partenaires : exploitants transports</p> <p>Echéancier :</p> <p style="text-align: center;">Moyen à long termes</p>
<p>Moyens de mise en œuvre :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mise en place de la boutique sur le PEM ▪ Partenariat entre les collectivités (Agglo, département, région) et les exploitants (TAC, LIHSA, TER) <p>Communication :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Communication et animation sur les mobilités nouvelles. 	<p>Coût :</p> <p style="text-align: center;">Recrutement de personnels, aménagement des locaux, action de communication.</p> <p style="text-align: center;">100 k€/an</p>

<ul style="list-style-type: none"> ▪ Création d'un site internet 	
---	--

1.4 : Favoriser les mobilités alternatives

<p>Accompagner et inciter à réaliser des démarches d'écomobilité sur le territoire</p> <p>1- Favoriser et accompagner la mise en place de démarches d'écomobilité sur l'agglomération</p> <p>Type d'action : Définition et mise en œuvre de mobilités alternatives</p>	
<p>Périmètre : Annemasse Agglo</p> <p>Objectifs : Accompagner le développement des démarches favorables à la mutualisation des automobiles</p> <ul style="list-style-type: none"> - actions en faveur du covoiturage (mise en place de parkings de covoiturage et la mutualisation avec les parkings commerciaux, communication et structuration de démarches transversales)- <p>Accompagner la mise en place d'un système d'autopartage :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Accompagner le développement d'un réseau maillé de véhicules en autopartage sur le territoire (si possible compatible avec le système suisse) ▪ Encourager les administrations et entreprises du territoire à diminuer leur flotte de véhicules en utilisant le système d'autopartage <p>Développer les formes de motorisations alternatives :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Etablir un plan de déploiement d'infrastructures de charges publiques pour les véhicules électriques ▪ Encourager les acteurs du territoire à doter leur flotte de véhicules électriques ou à motorisation alternative 	<p>Pilotage de l'action : Annemasse Agglo</p> <p>Partenaires : Administrations et Entreprises du territoire, CG74, territoires voisins, ARC et outils de développements du territoire (MED...)</p> <p>Ces démarches pourront s'appuyer sur le projet « d'éco-cité française du Grand Genève », qui peut lui donner un cadre et une dynamique globale.</p>
<p>Moyens de mise en œuvre :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Etudes, animation et partenariat avec les entreprises et les administrations <p>Communication :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Communication et animation sur les mobilités nouvelles. 	<p>Echéancier :</p> <p style="text-align: center;">Court ou Moyen terme</p> <p>Coût :</p> <p style="text-align: center;">Etudes</p>

IV. L'échéancier des actions

AXE 6 : Accompagner et encourager les démarches d'écomobilité		Porteur de projet		Échéances de réalisation		
				Court terme	Moyen terme	Long terme
1-Favoriser et accompagner la mise en place de démarches d'écomobilités sur l'agglomération		Coût	Coût	2011-2014	2015-2017	2018-2022
Action 1.1	Mise en place de PDE et PDIE			Annemasse Agglo/ Entreprises	Etudes	
Action 1.2	Mise en place de PDA et PDES	Annemasse Agglo/ Communes	Etudes			
Action 1.3	Mise en place d'une boutique Mobilité/Vélostation	Annemasse Agglo				
Action 1.4	Favoriser les mobilités alternatives	Annemasse Agglo	Etudes			



Annexe 1 : L'annexe accessibilité du PDU

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 leur domaine de compétence. Un travail conséquent a été mené ces dernières années en termes de diagnostic, d'échanges avec les différents acteurs et les associations de personnes handicapées pour planifier la mise en accessibilité progressive du territoire.



Ce volet comporte l'état d'avancement des démarches sur l'accessibilité et les actions chiffrées en cours ou prévues d'ici la fin du PDU. Ces actions concourent toutes à améliorer et garantir la continuité de la chaîne des déplacements pour les personnes à mobilité réduite sur l'agglomération.

I. Le cadre réglementaire

Plusieurs lois régissent l'accessibilité des personnes handicapées dans les transports publics, sur la voirie et les espaces publics et conditionnent la mise en œuvre des documents cadre de l'accessibilité parmi lesquelles :

- La loi d'orientation en faveur des personnes handicapées du 30 juin 1975,
- La loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) en 1982,
- La loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances la participation et la citoyenneté des personnes handicapées. Elle prévoit **la prise en compte de tous les handicaps** et **le principe de « la chaîne de déplacement »** ainsi que des objectifs d'accessibilité pour tous en 2015.

Plusieurs directives, décrets et articles définissent les conditions de mise en accessibilité des réseaux de transports et de la voirie :

- Directive du 13 avril 2006 pour l'accessibilité des services de transport public terrestre de personnes handicapées et à mobilité réduite
- Décret n°2006-138 du 9 février 2006
- Circulaire n°2007-35 du 3 mai 2007 relative à la sécurité et à l'accessibilité du matériel roulant affecté aux transports scolaires
- Arrêté du 3 août 2007 relatif à l'accessibilité des autobus et cars (directive européenne bus et cars 2001/85/CE)
- Directive n°2006-1657 et 2006-1658 du 21 décembre 2006
- Arrêté du 15 janvier 2007

Accessibilité	Descriptif	Compétence	Echéance réglementaire
Mise en place d'une commission intercommunale d'accessibilité	Suivi et échange transversal par une assemblée sur la thématique	Annemasse Agglo	Dès lors qu'il existe un EPCI
Plan d'accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE)	Diagnostic et plan d'action pour favoriser l'accessibilité de la voirie et des espaces publics	Communes	23 décembre 2009
Schéma directeur d'accessibilité des transports urbains (SDA)	Diagnostic et plan d'actions pour rendre les points d'arrêt et les véhicules accessibles	Annemasse Agglo	11 février 2008
Etablissements recevant du public (ERP)	« Diagnostic des établissements publics », comprenant un plan d'actions	Annemasse Agglo et les communes	Janvier 2010 pour les ERP de catégories 1 et 2 Janvier 2011 pour les ERP de catégories 3 et 4
Commerces, établissements privés	Favoriser l'accessibilité des boutiques	Privé	Rendre les commerces accessibles en 2015

Aspect réglementaire de la loi handicap de 2005, Annemasse Agglo, 2009.

II. Les enjeux de l'accessibilité

1. La notion d'accessibilité et la chaîne de déplacement

Le concept « d'accessibilité » défini dans la loi handicap a pour but de permettre à tous de pouvoir se déplacer pour se rendre à son travail, faire ses courses ou pour accomplir ses loisirs. Pour cela, il faut pouvoir se déplacer sans contrainte dans son environnement quotidien. Cependant, notre cadre de vie a longtemps été pensé pour des individus « valides », renforçant l'exclusion des personnes qui peinent à se déplacer.

Ainsi, les mesures prises sur la voirie, les transports, le cadre bâti, le commerce, doivent permettre de favoriser une accessibilité pour tous. L'accessibilité « optimale » implique de garantir une continuité de l'accès des transports et à l'ensemble de ces lieux selon le principe de la chaîne de déplacement⁵⁵. Si un élément de la chaîne est inadapté le déplacement devient impossible.

La notion d'accessibilité poursuit donc plusieurs objectifs et revêt différentes dimensions :

- **éthique** : assurer une égalité d'accessibilité pour tous
- **sociale** : éviter l'exclusion et favoriser le vivre-ensemble
- **spatiale** : améliorer les conditions d'accès pour tous dans notre environnement quotidien (logement, équipements public, commerce, transport, voirie, espace public...)

B. Des personnes handicapées aux personnes à mobilité réduite (PMR)

Contrairement aux idées reçues, la question de l'accessibilité ne concerne pas que les personnes handicapées (fauteuils roulants, déficients visuels, auditifs, mentaux...) mais concerne toute la population puisque nous sommes tous, à un moment donné, une personne à mobilité réduite : lorsque l'on se promène avec une poussette, lorsque l'on porte des bagages, ou bien pour faire ses courses.



C'est pourquoi la notion de personne à mobilité réduite est aujourd'hui passée dans le langage courant et désigne l'ensemble des personnes qui ont du mal à se déplacer, que ce soit de manière temporaire ou permanente. Elle regroupe ainsi un ensemble plus large d'individus (cf. illustration CRID) que les seules personnes en situation de handicap.

⁵⁵ La loi du 11 février 2005, dans son article 45, alinéa I, mentionne "la chaîne du déplacement, qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité, est organisée pour permettre son accessibilité dans sa totalité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite".



Source : CRID - Consorci de Recursos i documentació per a l'autonomia personal.

Le vieillissement général de la population en France implique dans les années à venir, un plus grand nombre de personnes âgées. En 2015, plus de 40% de la population française aura plus de 50 ans (Données INSEE-INSERM, Enquête HID 1999). Il faut donc favoriser la compréhension et développer des espaces qui soient plus facilement accessibles pour tous.

Selon les données des enquêtes de l'INSEE, les personnes handicapées recensées sur le département de la Haute-Savoie représentent :

- 29 000 déficients psychiques et mentaux
- 24 000 déficients visuels dont 410 présentent une cécité complète
- 6 000 déficients moteurs dont 5 500 sont atteints de grande paralysie
- 3 000 déficients auditifs

III. Le bilan et les orientations du PDU sur l'accessibilité des déplacements

Améliorer l'accessibilité des personnes à mobilité réduite

1. L'organisation et le pilotage des démarches

Aux prémices de la démarche, plusieurs réunions se sont déroulées début 2009 afin de sensibiliser l'ensemble des acteurs à la thématique de l'accessibilité. Ces échanges en groupe de travail ont permis de rassembler les élus des communes et de l'agglomération, les associations de personnes handicapées ainsi que des techniciens autour de la problématique de l'accessibilité.

Au cours de ces réunions, il a été présenté la réglementation, les problèmes spécifiques à chaque handicap, mais aussi l'accessibilité des transports, du logement, de la voirie et des équipements publics afin de prendre en compte l'ensemble de la chaîne de déplacement.



Journée de « test » en fauteuil roulant proposée par l'association Espace Handicap, 2009.

Une démarche de sensibilisation à l'accessibilité et aux difficultés des utilisateurs de fauteuils roulants a été proposée par l'association « Espace handicap » au groupe de travail technique. Les élus et les techniciens ont pu effectuer des tests en fauteuil roulant sur des parcours en bois pour se rendre compte des difficultés des personnes handicapées au quotidien.

Types de handicap	Difficultés
Utilisateurs de fauteuil roulant	Se déplacer sur de longues distances, sols meubles, largeur inférieure à 1,50m, pente supérieure à 5%
Déficient moteur	Se déplacer sur des sols meubles, franchir des obstacles, pentes, passages étroits, rester debout longtemps, atteindre et voir à certaines hauteurs
Déficient auditif	Distinguer les sons, se déplacer en sécurité
Déficient visuel	Comprendre les différentes formes, distinguer les couleurs, se repérer dans l'espace et se déplacer en sécurité
Déficient mental	Comprendre la signalétique, mémoriser un itinéraire, se repérer dans l'espace, gérer l'attente prolongée

Tableau récapitulatif des difficultés de chaque handicap, Annemasse Agglo, 2009.

2. La mise en place de la commission intercommunale d'accessibilité depuis 2009

La commission intercommunale d'accessibilité

Annemasse Agglo a instauré sa commission intercommunale d'accessibilité par délibération du Conseil communautaire en juin 2009 et a missionné un référent politique, Salah Keraïm, vice-président en charge de la gérontologie et du handicap, pour assurer le suivi et la mise en œuvre.

La commission intercommunale a pour objectif de formuler un avis sur l'ensemble des champs qui touchent l'accessibilité et la chaîne de déplacement, à savoir : le cadre bâti, le logement, les équipements publics, la voirie et les transports. La commission suit également le recensement des logements accessibles.

Cette commission regroupe des élus, (élus communautaires et des communes), des associations de personnes handicapées (Espace Handicap, APF, Pôle gérontologie genevois, REGAR, Nous Aussi), des représentants de la société civile et des mobilités douces (Bourgeons), des partenaires institutionnels (DDT 74, bailleurs, etc.), des techniciens des communes et de l'agglomération.

Des comités techniques ont permis de traiter les différentes thématiques :

- Pour lancer la démarche sur les PAVE,
- Sur le schéma d'accessibilité des transports,
- Les diagnostics d'accessibilité des ERP,
- Le logement accessible,
- L'accessibilité des établissements privés et des commerces.

Les commissions communales :

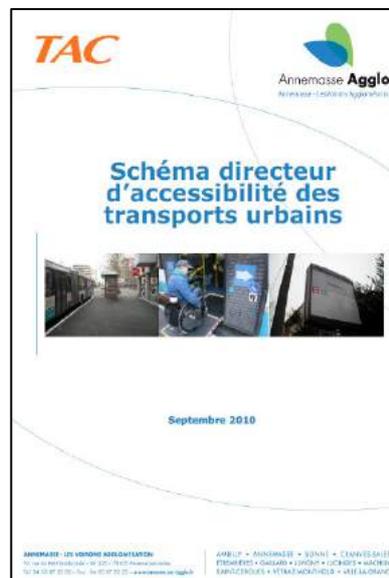
Conformément à la loi, les communes de plus de 5 000 habitants ont une commission communale, soit les communes de Vétraz-Monthoux, Gaillard, Ambilly, Annemasse, Ville-la-Grand et Cranves-Sales.

Celles-ci disposent de leurs propres groupes de travail sur les thématiques qui relèvent de la compétence communale (PAVE, diagnostic d'accessibilité des ERP de la commune).

3. Améliorer l'accessibilité pour tous sur le réseau de transport d'Annemasse Agglo

Conformément à l'article 45 de la loi handicap de 2005, les autorités organisatrices de transport ont l'obligation de mettre en œuvre un schéma directeur d'accessibilité (SDA) de leur service de transport.

Dans ce contexte, Annemasse Agglo, en tant qu'autorité organisatrice de transport a réalisé son schéma directeur d'accessibilité des transports urbains de 2009 à 2010. Un bureau d'étude a réalisé le diagnostic et assisté Annemasse Agglo sur les prescriptions techniques d'aménagement. Annemasse Agglo a approuvé son SDA par délibération du Conseil communautaire du 13 Octobre 2010.



▪ Un travail concerté et de « terrain »

L'élaboration du schéma directeur d'accessibilité des transports s'est effectuée en étroite collaboration avec les partenaires (l'exploitant TP2A, la Direction Départementale des territoires de Haute-Savoie, la Région Rhône-Alpes, le Conseil Général 74), les associations de personnes à mobilité réduite (Espace Handicap, Association des paralysés de France, AgePlus 74, REGAR, Nous Aussi) et les communes de l'agglomération.

Les réunions du comité technique du SDA et de son groupe de travail ont suivi :

- La méthode de diagnostic
- Le bilan du diagnostic sur l'ensemble des points d'arrêts du réseau (257) sous forme de fiche récapitulative des contraintes
- Des scénarii de programmation des actions
- Le choix du scénario et le plan d'actions chiffré ainsi que les prescriptions techniques d'accessibilité



Figure 113 : Schéma récapitulatif de l'élaboration du SDA d'Annemasse Agglo

La réalisation du SDA a permis de sensibiliser les différents acteurs à la problématique de l'accessibilité et des normes à appliquer pour rendre les transports accessibles à tous. L'élaboration du SDA d'Annemasse Agglo recouvre un travail de diagnostic de l'ensemble du réseau et des tests des équipements sur le terrain, notamment pour adapter l'interface point d'arrêt/matériel roulant et définir les prescriptions techniques d'implantation des arrêts.

Le réseau d'Annemasse Agglo possède plusieurs lignes et des services spécifiques (HandiTAC, ProxiTAC) avec de nombreux points d'arrêts répartis sur l'ensemble du PTU. Il existe des circuits scolaires dédiés, une vingtaine de points d'arrêt inter-urbains (cf. Schéma directeurs d'accessibilité des transports, 2010) et 12 lignes de circuits scolaires.

▪ **Un réseau déjà engagé en faveur de l'accessibilité**

Depuis quelques années, les services de l'agglomération et la TAC prennent en compte la problématique de l'accessibilité des transports.

Fondé en 1998, le service HandiTAC permet le transport des personnes à mobilité réduite sur l'agglomération. Ce système permet notamment le transport de personnes souffrant d'handicaps « lourds » et des personnes dépendantes. En parallèle depuis 2008, 2 nouveaux bus disposent d'une palette. Elles sont activées par le chauffeur lorsqu'une



personne en fauteuil roulant souhaite accéder au bus.

- **Un plan d'actions volontariste en faveur de l'accessibilité sur le réseau**

Aménagement et mise en conformité des arrêts :

Compte-tenu de l'ampleur des travaux de mise en conformité des arrêts, il a été décidé, en concertation avec les partenaires et les associations, de programmer un aménagement progressif mais néanmoins ambitieux en faveur de l'accessibilité à savoir :

- La mise en place de 2 nouvelles lignes en site propre avec la création de 21 stations BHNS et tramway sur le tracé des lignes qui seront intégralement accessibles (quai, abribus, information visuelle et sonore),
- La mise en conformité de 18 arrêts de TC par an (160 000 €) soit environ 132 points d'arrêts (1 120 000 € d'ici 2017) (cf. carte ci-après),
- 57 points d'arrêts restants au-delà de 2017,
- Les arrêts scolaires et interurbains présents sur le périmètre de transport urbain d'Annemasse Agglo seront traités suite à une étude de sécurisation.

Le détail des actions figure dans le document du SDA et les préconisations techniques des aménagements dans le cahier des prescriptions techniques de l'aménagement de l'accessibilité des transports.

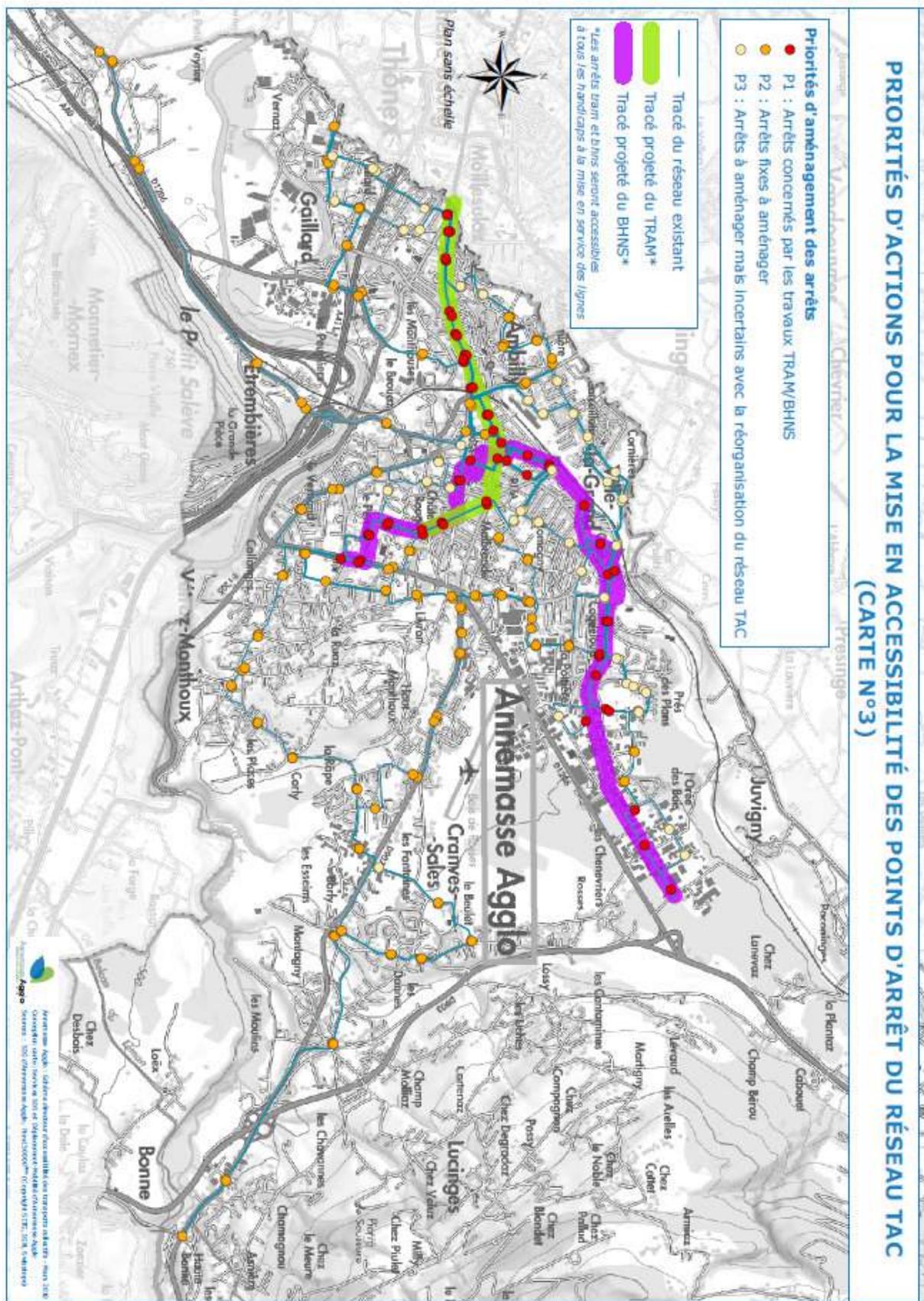


Figure 114 : Propriétés d'action pour la mise en accessibilité des points d'arrêt du réseau TAC

Renouvellement de la flotte de bus

Conformément à la DSP et à la mise en service des projets BHNS et du tramway, il a été envisagé :

- Un renouvellement de 11 bus standards conformes sur le parc de bus d'ici 2015.
- Le renouvellement de 6 bus articulés avec palette pour l'accès aux PMR sur la ligne BHNS.



Nouveau bus type « BHNS » équipé de palette, 2010.

L'information aux voyageurs :

Les perspectives de réalisation du BHNS et du tramway entraînent la mise en place du Système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information aux Voyageurs (SAEIV) avec une information dynamique en temps réel (temps d'attente pour l'arrivée du bus).

Un guide d'accessibilité pour informer les usagers sur l'accessibilité des lignes et du matériel roulant sera réalisé lorsque un nombre suffisant d'arrêts sera accessible sur le réseau.

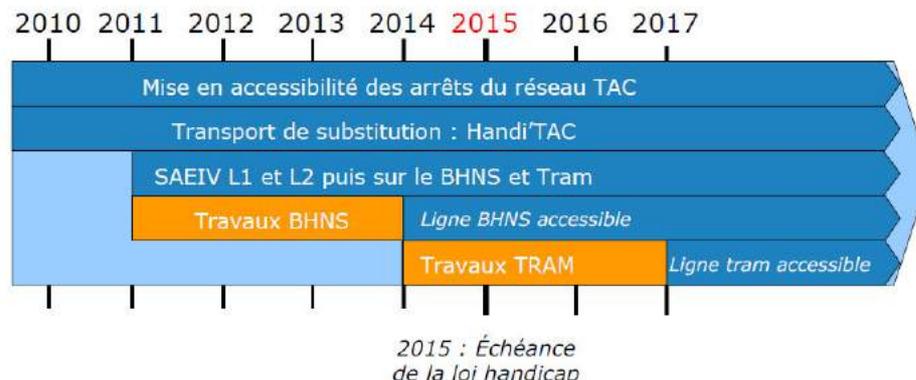
Le suivi de la mise en œuvre :

Afin de suivre la progression de la mise en conformité du réseau, une réunion annuelle sera organisée avec les services de l'agglomération (voirie, transport), l'exploitant TP2A, les associations de personnes handicapées et les communes pour évaluer la liste des arrêts à aménager par an.

Il existe une procédure de dépôt de plainte (conformément à la directive du 13 avril 2006) pour recueillir les demandes. Les remarques seront formulées auprès du service transport d'Annemasse Agglo.

L'ensemble des actions devra s'articuler progressivement dans le temps :

- La mise en conformité des arrêts des lignes secondaires actuellement en cours avec la moitié du réseau accessible d'ici 2017
- La continuité du service spécifique HandiTAC (moyen de substitution)
- La mise en place de lignes rapides intégralement accessibles avec le BHNS (2013) et le tramway (2017)
- Le développement de l'information dynamique aux voyageurs (SAEIV) en 2013



Le cahier des prescriptions techniques d'accessibilité des transports (annexe du SDA) donne la démarche et les préconisations précises pour les services techniques sur :

- L'implantation des points d'arrêts (en fonction de l'espace disponible)
- Les critères de dérogation
- Les critères pour l'information aux voyageurs
- Les critères pour le matériel roulant

Cahier des prescriptions techniques d'accessibilité des transports



Annexe du schéma directeur d'accessibilité des transports urbains

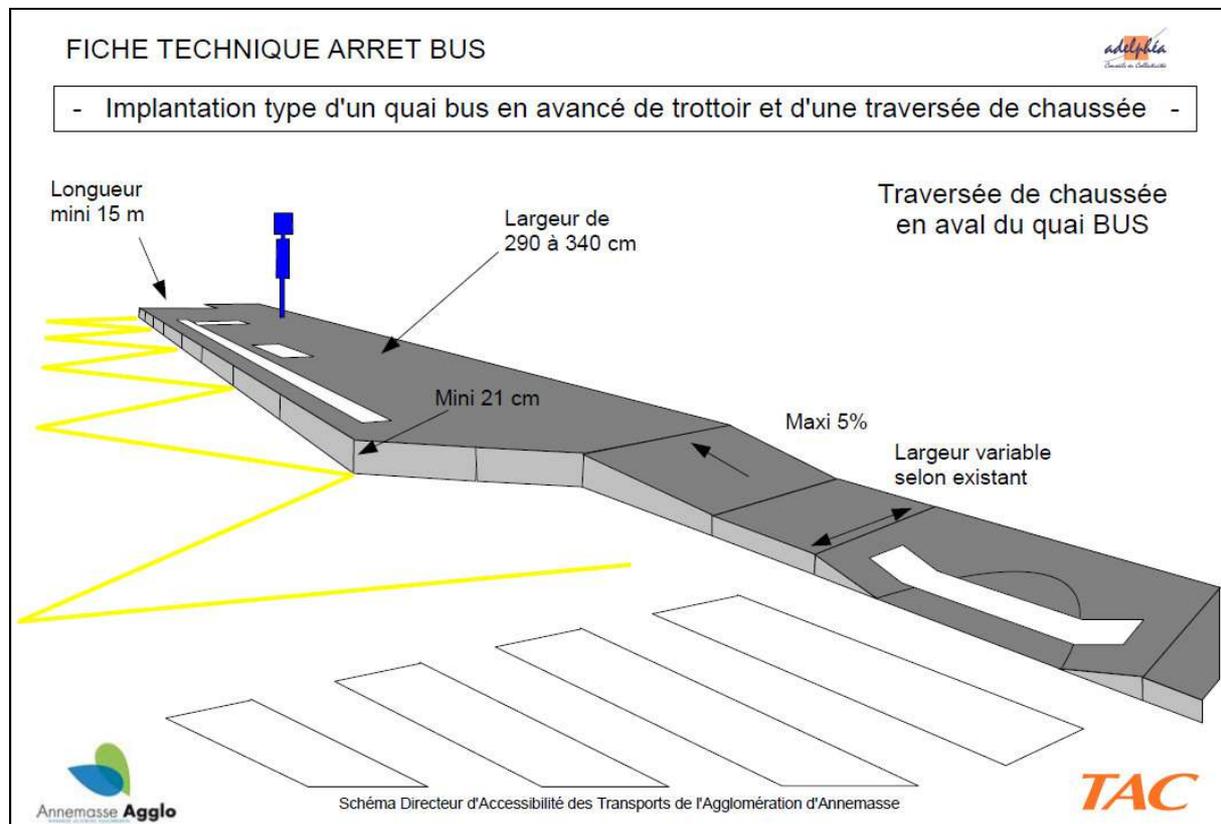


Figure 115 : Exemple d'implantation d'arrêt pour les lignes secondaires sur le réseau TAC, SDAT Annemasse Agglo, 2010

4. L'accessibilité au niveau de l'intermodalité

La continuité de la chaîne de déplacement implique également l'accessibilité des personnes à mobilité réduite sur les réseaux ferroviaire et interurbain présents sur le territoire. Ils relèvent respectivement de la compétence de la Région Rhône-Alpes et du département de la Haute-Savoie. Ces deux AOT ont adopté un schéma directeur d'accessibilité des transports qui fixe les actions engagées.

La connexion avec le réseau ferroviaire TER (Région Rhône Alpes)

Aujourd'hui, il existe 3 gares de voyageurs sur le territoire d'Annemasse Agglo :

- la gare d'Annemasse
- la halte à Ambilly
- la gare de Machilly
- les gares d'Etrembières et de St-Cergues ne sont pas utilisées pour le transport de voyageurs.

Les trois gares de voyageurs ne sont pas conformes aux dispositions réglementaires mais elles vont connaître de profondes mutations dans les années à venir avec le Projet de liaison ferroviaire franco-suisse entre Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse communément appelé CEVA. Ce projet prévoit le cadencement des voies de type RER, améliorant ainsi considérablement l'offre, mais il vise aussi la réalisation de la liaison entre Annemasse et la principale gare de Genève, à Cornavin. Le pôle d'échanges d'Annemasse devient ainsi la 2ème gare de l'agglomération franco-valdo-genevoise.

Des aménagements de mise en accessibilité des gares et rames (nouveau matériel, réhaussement de quais...) sont prévus à échéance CEVA d'Annemasse notamment afin de permettre à des trains plus longs de s'arrêter.

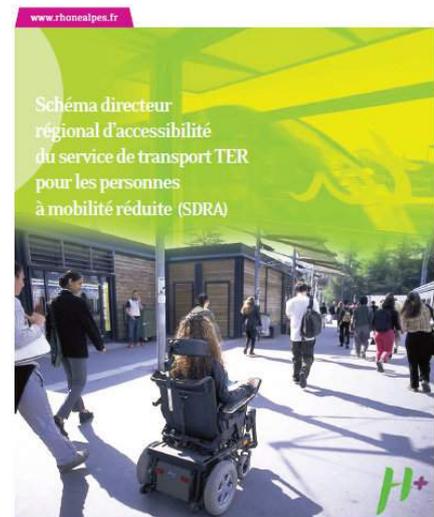
Le schéma directeur Régional d'accessibilité du service de transport TER⁵⁶ adopté en 2009 par la Région a déterminé des priorités pour l'aménagement de l'accessibilité des gares non conformes (cf. tableau ci-dessous).



Priorité d'aménagement des gares, SDRAT des services TER, Région Rhône-Alpes, 2009.

Les gares de niveau 1 bénéficient d'aménagement complet en matière d'accessibilité avec des aménagements indispensables (gare, quais, ascenseurs,...) prévus jusqu'à 2015 et des aménagements complémentaires jusqu'en 2020. Elles bénéficient également d'un dispositif d'aide humaine.

⁵⁶ Schéma directeur régional d'accessibilité du service de transport TER



Les gares de niveau 2 disposeront également d'aménagement d'ici 2015. Les gares doivent proposer un service de substitution qui vise à pallier l'inaccessibilité de la gare par le rabattement en véhicules TER vers les gares de niveau 1 d'ici 2015. Un dispositif d'aide humaine et des aménagements complémentaires sont prévus de 2015 et au-delà de 2020.

Les gares de niveau 3 sont moins prioritaires en raison de leur offre et du nombre de voyageur. Il n'y a pas d'aménagement envisagé par la Région d'ici 2020. Un dispositif de substitution est prévu pour compenser l'inaccessibilité de ces gares par un rabattement vers les gares de niveau 1 ou 2.

Les mesures sur l'accessibilité des gares de la Région Rhône-Alpes sont détaillées dans son schéma directeur des transports TER. Dans les orientations du SDRAT, la gare d'Annemasse est inscrite comme une gare de niveau 1 bénéficiant d'une mise en accessibilité totale d'ici la mise en service avec le projet CEVA.

Le pôle d'échange d'Annemasse va être intégralement reconstruit autour du projet Etoile Gare d'Annemasse. La nouvelle gare biface intégrera les normes d'accessibilité (ascenseurs, quai PMR, cheminement accessible, informations statiques et dynamiques, etc.). Les plans détaillés du projet ne sont pas connus à ce jour mais les normes PMR sont intégrées dans le cahier des charges des programmistes du projet urbain.

Le projet de bus à haut niveau de service reliant le lycée Jean Monnet aux Chasseurs desservira également la gare avec une fréquence élevée (10min). Le BHNS Tango disposera d'un matériel roulant intégralement accessible (palette électrique, information visuelle et sonore).

La gare de Machilly est une gare de niveau 3 vers laquelle est organisée un transport de substitution, c'est-à-dire des rabattements en car TER sur la gare d'Annemasse aux horaires des trains pour les personnes qui ne peuvent accéder à la gare sur la base de justificatif. Le transport de substitution est actuellement en expérimentation par la Région pour en tester la pertinence.

La halte d'Ambilly disparaît dans le projet de liaison ferroviaire CEVA (cf. figure 116).

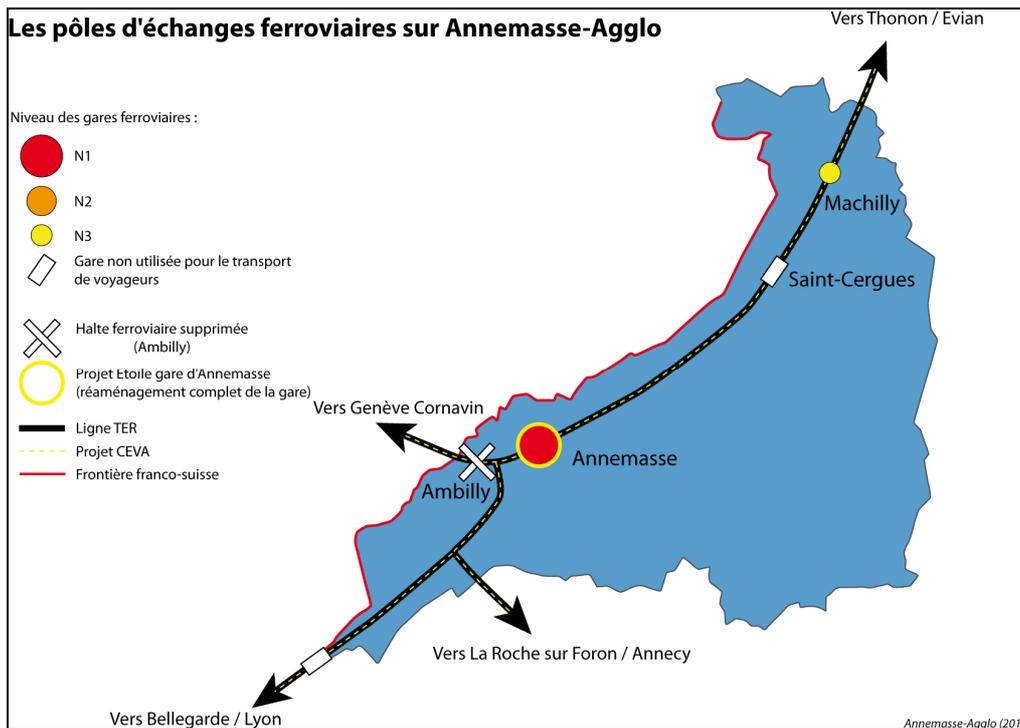


Figure 116 : Pôles d'échanges ferroviaires sur Annemasse Agglo

Le Conseil Général de la Haute-Savoie a adopté son Schéma directeur d'accessibilité des services de transport départementaux (SDATD) en 2009. Le département de la Haute-Savoie gère 48 lignes interurbaines et 450 circuits scolaires. La majorité des voyageurs est scolaire. Le Conseil général possède 1830 arrêts sur tout le département. Une priorisation des actions a été engagée dans le cadre de l'élaboration du schéma d'accessibilité du département.



Les actions du SDATD prévoient **l'aménagement de 95 points d'arrêts accessibles d'ici 2015 qui captent aujourd'hui 93% de la clientèle**. Pour les détails des caractéristiques d'aménagement, il convient de se reporter au référentiel technique du SDATD du CG74. 300 000€/an sont programmés d'ici 2015 pour l'aménagement des points d'arrêts accessibles. **Une sécurisation sur 1800 points d'arrêts est prévue** selon deux types d'aménagement à minima arrêt en ligne ou en alvéole, zone d'attente surélevée ou stabilisée, poteau d'information, zebra (voir référentiel technique du SDATD, CG74). 500 000€/an sont programmés d'ici 2015 pour la sécurisation des arrêts.

La gare routière d'Annemasse sera réaménagée dans le cadre du projet urbain Etoile gare d'Annemasse.

Sur le matériel roulant, le département prévoit un renouvellement de 35 véhicules par an. Ils seront affectés aux lignes rendues accessibles.

Les services de substitution et le transport d'élèves handicapés : Les surcoûts sont pris en charges par le conseil général, comme le prévoit la loi du 11 février 2005. Les élèves handicapés bénéficient d'une prise en charge de leurs frais de transport par le Conseil Général. Pour la majorité d'entre eux, un transport par taxi est organisé avec des

véhicules adaptés. Un service de transport à la demande sur réservation est étudié pour l'ensemble du département.

5. Améliorer la continuité des cheminements piétons et l'accès aux espaces publics

▪ L'aménagement de l'accessibilité de la voirie

Les PAVE⁵⁷ ou PMAV⁵⁸ sont des documents qui encadrent la mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (trottoir, escalier, mobilier, signalétique, traversée de chaussées,...).

Ce document comprend un diagnostic exhaustif qui recense toutes les contraintes sur la voirie pour chaque rue au regard des différents handicaps. L'ensemble des zones de contrainte à rendre accessibles est hiérarchisé et chiffré dans un plan d'actions pluriannuel.



Abaissement de trottoir accessible sur Annemasse.

Annemasse Agglo a mis en place un groupe de travail avec les communes et les associations. L'objectif est de sensibiliser et de lancer les démarches sur les PAVE.

Annemasse Agglo ne dispose pas du transfert de la compétence voirie, chaque commune réalise donc son PAVE. Ces documents, approuvés en conseils municipaux, sont annexés au PDU.

- En 2012, la majorité des communes composant l'agglomération ont approuvé leur PAVE.
- En raison des coûts élevés de mise en conformité de l'ensemble des contraintes, les communes vont aménager leurs voiries de manière progressive, en profitant de certaines opportunités (travaux) et en fonction des priorités de cheminement déterminées dans les PAVE.

▪ Accompagner l'accessibilité des établissements recevant du public et des commerces

Conformément aux dispositions réglementaires, l'amélioration de l'accessibilité sur le territoire concerne les établissements recevant du public (gymnase, salle de spectacle, etc) qui relèvent

⁵⁷ PAVE : Plan d'accessibilité de la voirie et des espaces publics

⁵⁸ PMAV : autre nomination similaire : Plan de mise en accessibilité



de la compétence de la collectivité, mais elle touche aussi le domaine privé (commerces).

La mise en accessibilité des ERP et des établissements privés permet d'être complémentaire avec les aménagements de mise en accessibilité des voiries et transports.

Une réunion de sensibilisation regroupant les commerçants, les acteurs économiques, les associations de personnes handicapées et les communes a permis d'échanger sur les normes et les aménagements à réaliser pour rendre un établissement accessible.

La collectivité s'engage à diffuser l'information sur la réglementation et à fournir une assistance technique sur les aménagements à mettre en place pour rendre un établissement accessible. La Chambre des Métiers et l'Artisanat de Haute-Savoie disposent également d'un référent qui intervient en tant que conseil pour les entreprises.

Il a été décidé de trouver une articulation avec les démarches du FISAC de l'agglomération ainsi qu'avec son action sur l'aménagement des vitrines (actions de communication et d'aides financières).

En parallèle, conformément à la loi de 2005, Annemasse Agglo et les communes, en tant que gestionnaire de patrimoine bâti, ont commencé à réaliser les diagnostics d'accessibilité des ERP. L'agglomération a approuvé le diagnostic des établissements relevant de sa compétence en 2011. Plusieurs communes ont également approuvé leur diagnostic d'accessibilité des ERP.

Objectifs :

- Mise en conformité de 132 points d'arrêt d'ici 2017
- Mise en place de 2 nouvelles lignes en site propre qui seront totalement accessibles (quais, abris, informations visuelles et sonores,...)
- Mise en accessibilité de la voirie (PAVE communaux)

IV. Les fiches actions du PDU en faveur de l'accessibilité des déplacements

L'ensemble des actions en faveur de l'accessibilité des personnes à mobilité réduite sur les transports, la voirie et les établissements recevant du public figure dans les tableaux suivants. Ces mesures sont issues des différents documents de planification adoptés.

1.1 : APPLICATION DU SCHEMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITE DES TRANSPORTS URBAINS

Améliorer l'accessibilité des personnes à mobilité réduite

1- Accessibilité des transports

Type d'action : Application du schéma directeur d'accessibilité des transports urbains (SDA)

Périmètre : Annemasse Agglo (Périmètre de transport urbain)



Objectif :

Encadrer la mise en accessibilité du réseau : point d'arrêt, matériel roulant, information voyageurs.

Moyens de mise en œuvre :

- Délégation de service public (2007-2014)
- Application du cahier des prescriptions techniques d'accessibilité d'Annemasse Agglo
- Application des priorités et de la programmation définie dans le SDA

Pilotage de l'action :

Annemasse Agglo

Partenaires :

Communes, TAC, associations de personnes handicapées

Suivi : Commission intercommunale d'accessibilité

Autre partenaire : TPG.

Echéance : De 2010 à 2017.

Coût :

- **Points d'arrêt :** 160 000 € par an (18 arrêts/an)
- **Matériel roulant :** ligne de BHNS intégralement accessible (2013) et ligne de tramway (2017)
- Renouvellement de 11 bus standards et 6 bus BHNS
- **Moyen de substitution :** HandiTAC

1.2 : APPLICATION DU SCHEMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITE DU SERVICE DE TRANSPORT TER

Améliorer l'accessibilité des personnes à mobilité réduite

1- Accessibilité des transports

Type d'action : Application du schéma directeur d'accessibilité du service de transport TER

Périmètre : Annemasse Agglo

Objectifs : Encadrer la mise en accessibilité des gares

- Aménagement de la gare d'Annemasse avec le projet Etoile Annemasse Genève- Mise en service en 2017
- Substitution à définir avec la Région pour la gare de Machilly
- Gare d'Ambilly supprimée avec le projet CEVA

Moyens de mise en œuvre :

- Application des mesures du SDA TER de la Région Rhône Alpes



Rhône-Alpes
la Citoyenne

Pilotage de l'action : Région Rhône Alpes

Partenaires :
Annemasse Agglo, Communes.

Suivi : Commission intercommunale d'accessibilité

Autres : TAC, TPG

Echéance : 2017

Aspects financiers :

Projet pôle d'échange multimodal

1.3 : APPLICATION DU SCHEMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITE DES TRANSPORTS INTERURBAINS

<p>Améliorer l'accessibilité des personnes à mobilité réduite</p>	
<p>1- Accessibilité des transports</p>	
<p>Type d'action : Application du schéma directeur d'accessibilité des transports interurbains</p>	<p>Pilotage de l'action : Département de la Haute-Savoie</p> <p>Partenaires : Annemasse Agglo</p> <p>Suivi : Commission d'accessibilité</p> <p>Autres : TAC, CG74, exploitants des lignes scolaires</p>
<p>Périmètre : Annemasse Agglo</p>	<p>Echéances : De 2010 à 2017</p>
<p>Objectifs :</p> <p>Encadrer la mise en accessibilité du réseau : points d'arrêts, matériel roulant, information voyageurs des transports interurbains.</p>	<p>Aspects financiers :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Aménagement points d'arrêt des lignes secondaires : ▪ Matériel roulant : ▪ Moyen de substitution :
<p>Moyens de mise en œuvre :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Délégation de service public (2007-2014) ▪ Réunions d'échanges entre Annemasse Agglo et le CG74 pour assurer la cohérence des aménagements des arrêts ▪ Application du cahier des prescriptions techniques d'accessibilité du SDA du Conseil général pour les arrêts interurbains sur le PTU d'Annemasse Agglo ▪ Application des critères et de la programmation définie dans le SDA d'Annemasse Agglo pour les arrêts en commun TAC / CG74 	

2.1 : APPLICATION DES PLANS D'ACCESSIBILITE DE LA VOIRIE ET DES ESPACES PUBLICS (PAVE)

<p>Améliorer l'accessibilité des personnes à mobilité réduite</p> <p>2- Favoriser la continuité des cheminements piétons et améliorer l'accessibilité des espaces publics</p> <p>Type d'action : Application des plans d'accessibilité de la voirie et des espaces publics</p>	
<p>Périmètre : Annemasse Agglo</p>	<p>Pilotage de l'action : 12 communes</p>
<p>Objectifs : Encadrer la mise en accessibilité des rues et des espaces publics :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Aménager des cheminements accessibles et réduire les contraintes d'accessibilité ▪ Aménager la chaussée (trottoirs, traversées,...) ▪ Appliquer les normes pour les places de stationnement GIG-GIC 	<p>Partenaires : Annemasse Agglo, associations de personnes handicapées</p> <p>Suivi : Commission d'accessibilité</p> <p>Autres : TAC</p>
<p>Moyens de mise en œuvre :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Plan d'accessibilité de la voirie et des espaces publics de la commune ▪ Décret d'application en vigueur sur la voirie et les espaces publics ▪ Signalétique 	<p>Aspects financiers : Communes</p> <p>Coût définis dans les PAVE adoptés de chaque commune du territoire Cf. annexes du PDU</p>
	<p>Echéances :</p> <p>2010 à 2020</p>

3.1 : APPLICATION DES DIAGNOSTICS D'ACCESSIBILITE DES ETABLISSEMENTS RECEVANT DU PUBLIC (ERP)

<p>Améliorer l'accessibilité des personnes à mobilité réduite</p>	<p>Pilotage de l'action : communes et Annemasse Agglo (en fonction du patrimoine dont elles ont la compétence)</p> <p>Partenaires : Associations de personnes handicapées</p> <p>Suivi : Commission d'accessibilité</p>
<p>3-Améliorer l'accessibilité des établissements recevant du public</p>	
<p>Type d'action : Application des diagnostics d'accessibilité des établissements recevant du public</p>	
<p>Périmètre : Annemasse Agglo</p>	
<p>Objectifs : Encadrer la mise en accessibilité des bâtiments</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Aménager des locaux accessibles et réduire les contraintes d'accessibilité des établissements ▪ Signalétique 	<p>Echéancier :</p> <p>Mise en accessibilité progressive</p>
<p>Moyens de mise en œuvre :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Suivi de la programmation et des préconisations des diagnostics d'accessibilité des ERP des communes et de l'agglomération ▪ Respect des décrets d'application en vigueur sur les ERP ▪ Appliquer les normes places de stationnement GIG-GIC 	<p>Aspects financiers :</p> <p>Communes et agglomération</p> <p>Coût définis dans les diagnostics d'accessibilité des ERP adoptés de l'agglomération et de chaque commune du territoire</p>

3.2 : INFORMATION ET APPUI SUR L'ACCESSIBILITE DES ETABLISSEMENTS PRIVES

<p>Améliorer l'accessibilité des personnes à mobilité réduite</p> <p>3-Améliorer l'accessibilité des établissements recevant du public</p>	
<p>Type d'action : Application du Guide pour la mise en accessibilité</p>	<p>Pilotage de l'action : Annemasse Agglo</p>
<p>Périmètre : Annemasse Agglo</p>	<p>Partenaires : Communes, Associations de personnes handicapées, Chambres consulaires, Union des commerçants</p>
<p>Objectifs :</p> <p>Informer sur la réglementation et sensibiliser à la problématique du handicap ainsi que sur les aménagements conformes.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Aménager des locaux accessibles et réduire les contraintes d'accessibilité des établissements ▪ Normes pour les places de stationnement ▪ 	<p>Suivi : Commission d'accessibilité</p> <p>Echéances :</p> <p>Mise en accessibilité progressive</p>
<p>Moyens de mise en œuvre :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Respect des prescriptions du guide d'accessibilité des commerces et des établissements privés ▪ Signalétique 	<p>Aspects financiers :</p> <p>Communes et agglomération</p>

V. L'échéancier des actions

ANNEXE ACCESSIBILITE		Porteur de projet	Coût	Echéances de réalisation		
				Court terme 2011-2014	Moyen terme 2015-2017	Long terme 2018-2022
1-Améliorer l'accessibilité des transports						
Action 1.1	Application du schéma directeur d'accessibilité des transports urbains	Annemasse Agglo	13,4M€			
Action 1.2	Application du schéma directeur d'accessibilité des services TER de la Région	Région Rhône Alpes	idem Projet PEM			
Action 1.3	Application du schéma directeur d'accessibilité des transports Interurbains	Conseil général 74	Coût étude sécurité			
2-Favoriser la continuité des cheminements piétons et améliorer l'accès de la voirie et des espaces publics						
Action 2.1	Application des plans d'accessibilité de la voirie et des espaces publics	Communes	Budget de chaque commune			
3-Améliorer l'accessibilité des établissements recevant du public						
Action 3.1	Application des diagnostics d'accessibilité des ERP	Annemasse Agglo, communes	Budget de chaque commune et de l'agglo			
Action 3.2	Information et appui sur l'accessibilité des établissements privés	Annemasse Agglo	Coût néant			





AUTRES ANNEXES

- Liste des sigles
- Liste des figures
- Lexique
- Réalisation
- Evaluation environnementale
- PAVE des communes de l'agglomération
- Résumé non technique

Pour la version imprimée :

- **Les PAVE des communes n'ont pas été joints au vu de leur taille. Ils sont disponibles sur le site internet de l'agglomération.**

www.annemasse-agglo.fr



Liste des sigles

AOTU : Autorité Organisatrice des Transports Urbains

BHNS : Bus à Haut Niveau de Service

CG74 : Conseil Général de la Haute-Savoie (département)

DSP : Délégation du Service Public

ELU : Espace de Logistique Urbain

EPCI : Etablissement Public de Coopération Intercommunal

ERP : Etablissement Recevant du Public

PAVE : Plan d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics

PDA : Plan de Déplacement Administration

PDE : Plan de Déplacement Entreprises

PDIE : Plan de Déplacement Inter-Entreprises

PDS : Plan de Déplacement Scolaires

PDU : Plan de Déplacements Urbains

PMR : Personnes à Mobilité Réduite

PEM : Pôle d'Echange Multimodal

PL : Poids Lourds

PTU : Périmètre de Transport Urbain

RD : Route Départementale

RN : Route Nationale

SAEIV : Système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information aux Voyageurs

SDA : Schéma Directeur d'Accessibilité

TCSP : Transport en Commun en Site Propre

TP2A : Transport Public de l'Agglomération d'Annemasse

TPG : Transport Public Genevois

TAC : Transport Collectif Annemassien dit « TAC »

UFR : Utilisateurs de Fauteuil Roulant

VL : Véhicules légers



Liste des figures

<i>Figure 1 : Le territoire de l'agglomération franco-valdo-genevoise</i>	11
<i>Figure 2 : Elargissement du PTU avec la création d'Annemasse Agglo.</i>	12
<i>Figure 3 : Le périmètre actuel du PDU d'Annemasse Agglo.</i>	12
<i>Figure 4 : L'articulation du PDU avec les autres documents réglementaires.</i>	14
<i>Figure 5 : Les thématiques traitées dans les PDU.</i>	16
<i>Figure 6 : Les différentes phases d'élaboration du PDU</i>	17
<i>Figure 7 : Organisation et pilotage du PDU d'Annemasse Agglo.</i>	18
<i>Figure 8 : Plaquette de communication</i>	19
<i>Figure 9 : Les réunions publiques</i>	20
<i>Figure 10 : Récapitulatif des principales études utilisées pour l'élaboration du PDU.</i>	22
<i>Figure 11 : La population de l'agglomération franco-valdo-genevoise, PAFVG2, 2010.</i>	25
<i>Figure 14 : Evolution démographique sur Annemasse Agglo, Données INSEE, 2006.</i>	28
<i>Figure 15 : Mobilité tous modes confondus</i>	30
<i>Figure 17 : Evolution des déplacements aux frontières du Canton de Genève, Enquête aux frontières, Transitec, 2011.</i>	33
<i>Figure 18 : Graphique des répartitions modales des déplacements sur Annemasse Agglo, (Données Enquête Ménage Déplacement), CETE, 2009.</i>	34
<i>Figure 20 : Diagnostic des déplacements dans l'agglomération</i>	35
<i>Figure 23 : Schéma d'orientation du Projet d'Agglomération franco-valdo-genevois n°2, PAFVG, 2012</i>	39
<i>Figure 25 : Evolution des déplacements d'ici 2020</i>	42
<i>Figure 26 : Schéma multimodal de l'agglomération</i>	47
<i>Figure 30 : Synthèse du Projet d'agglomération FVG, zoom sur le PACA Annemasse-Salève</i>	61
<i>Figure 31 : Estimation de l'évolution des parts modales de déplacements des habitants de l'agglomération à horizon 2020 selon 3 scenarii, Répartition modale selon le nombre de déplacements.</i>	64
<i>Figure 32 : Principales sources de données utilisées pour alimenter l'observatoire</i>	81
<i>Figure 34 : Le réseau ferroviaire sur Annemasse Agglo, 2009.</i>	99
<i>Figure 36 : Synthèse du réseau interurbain du CG74, 2011.</i>	101
<i>Figure 37 : Lignes intérieures desservant Annemasse Agglo, CG74, Extrait, 2010.</i>	102
<i>Figure 40 : Plan du réseau TAC</i>	104
<i>Figure 43 : Principales caractéristiques du réseau TAC</i>	106
<i>Figure 44 : Fréquentation du réseau TAC en 2011</i>	107
<i>Figure 46 : Projet des transports collectifs structurants sur l'agglomération franco-valdo-genevoise, schéma d'agglomération 2.</i>	110
<i>Figure 47 : Les zones concernées par la tarification UNIRESO, 2011.</i>	111
<i>Figure 48 : Tableau récapitulatif de l'offre UNIRESO, 2009</i>	112
<i>Figure 49 : La tarification des transports sur Annemasse-Agglo, au 1er avril 2013</i>	112
<i>Figure 50 : La tarification sur Genève au 1er avril 2012 (UNIRESO)</i>	113
<i>Figure 51 : Itinéraire et arrêts desservis par le tramway</i>	120
<i>Figure 52 : Schéma de transport collectif du PDU</i>	122

Figure 53 : Les projets de parcs-relais du PDU	128
Figure 54 : Projet de réseau ferré transfrontalier	131
Figure 55 : Les contraintes naturelles et artificielles sur Annemasse Agglo, Etude "modes doux", 2011.	149
Figure 56 : Les longueurs des déplacements intercommunaux sur Annemasse Agglo, Etude "modes doux", 2011.	150
Figure 57 : Diagnostic des aménagements cyclables,	151
Figure 58 : Aménagements cyclables sur Annemasse Agglo, 2011.	152
Figure 59 : Obstacle sur un trottoir.....	153
Figure 60 : Absence de traversée piétonne	153
Figure 61 : Trottoir trop étroit.....	153
Figure 62 : Rue piétonne sur le centre-ville d'Annemasse, 2009.	154
Figure 63 : Le concept d'aménagement des itinéraires cyclables sur l'agglomération, 2011.	156
Figure 64 : Schéma cyclable du PDU d'Annemasse Agglo	159
Figure 65 : Tracé de la voie verte d'agglomération connectant Annemasse, le centre de Genève et Saint Genis Pouilly	170
Figure 66 : Voie verte Léman Mont-Blanc	171
Figure 67 : Comparaison de l'offre publique de stationnement, Etude stationnement, 2009.	184
Figure 68 : Poids de population/emplois par rapport aux réserves de stationnement public, Etude stationnement, 2009.	185
Figure 69 : L'offre publique de stationnement sur les communes, Etude stationnement, 2009	185
Figure 72 : Origine/destination des personnes stationnées sur Gaillard sur le secteur proche de la frontière, Etude stationnement, 2009.	188
Figure 73 : L'offre des parkings-relais sur l'agglomération sur le canton de Genève, Plan d'actions des parcs-relais, DGM, 2010	189
Figure 75 : Offre de stationnement public et réglementation sur le centre-ville d'Annemasse, Ville d'Annemasse, 2010.	191
Figure 76 : Les principes de la politique de stationnement, CERTU.	193
Figure 78 : Les principaux axes routiers sur l'agglomération, 2010.	219
Figure 79 : Le réseau de voirie à l'échelle d'Annemasse Agglo, 2010.....	219
Figure 80 : Les charges de trafic sur l'agglomération, 2009.	221
Figure 81 : Evolution du nombre de passage à la frontière, Enquête aux frontières, 2005.	224
Figure 82 : La configuration du réseau routier autour de l'échangeur d'Etrembières, 2009.	225
Figure 83 : Evolution des accidents sur Annemasse Agglo de 2003 à 2007, Etude sécurité, 2009.....	226
Figure 84 : Répartition des victimes sur l'agglomération, Etude sécurité, 2009.	227
Figure 85 : Répartition des accidents par modes de déplacement sur Annemasse Agglo, Etude sécurité, 2009.	227
Figure 86 : Répartition des accidents par modes sur les communes d'Annemasse Agglo, Etude sécurité, 2009.	228
Figure 87 : Principales infractions sur Annemasse Agglo,	229
Figure 88 : Hiérarchisation du réseau routier après mise en service du TRAM et du CEVA.....	231
Figure 89 : Schéma routier du PDU	233
Figure 90 : Le projet de désenclavement du Chablais sur Annemasse Agglo, 2007.....	235



<i>Figure 91: plan indicatif correspondant au scenario 1 envisagé par la ville d'Annemasse</i>	240
<i>Figure 92 : Organisation de la circulation urbaine et de l'accès à l'agglomération</i>	242
<i>Figure 93 : Secteurs prioritaires à préserver du trafic de transit</i>	243
<i>Figure 95 : Projet de désenclavement du Chablais</i>	250
<i>Figure 96 : Les mouvements de marchandises à l'échelle de l'agglomération franco-valdo-genevoise, Etude marchandise et logistique PA FVG, 2010.</i>	269
<i>Figure 97 : Répartition des mouvements de marchandise par communes et par secteur, 2011.</i>	270
<i>Figure 98 : Densité de l'activité marchandises sur Annemasse Agglo, 2011.</i> ...	271
<i>Figure 100 : Part du trafic poids lourds sur les principaux axes de l'agglomération, 2011.</i>	273
<i>Figure 101 : Profils horaires des livraisons et enlèvements de marchandises (simulation Freturb)</i>	274
<i>Figure 102 : Emission de polluants (Oxydes d'azote, composés organiques volatils et particules) à l'échelle de l'agglomération, et émissions de CO2 en fonction de l'activité marchandises</i>	274
<i>Figure 104 : Livraisons en double file sur la rue de Commerce, 2011</i>	275
<i>Figure 106 : Implantation des aires de livraison dans le centre-ville d'Annemasse</i>	277
<i>Figure 108 : Paramètres utilisés pour régler le transport de marchandise</i>	278
<i>Figure 109 : Principe de la réglementation marchandises à l'échelle de l'agglomération</i>	281
<i>Figure 110 : Organisation des interfaces logistiques à l'échelle de l'agglomération</i>	284
<i>Figure 111 : Localisation des principaux pôles économiques sur le territoire</i> ...	301
<i>Figure 112 : Emprise spatiale des places de parking dans les parcs d'activités</i>	302
<i>Figure 113 : Pédibus à Annemasse en 2009</i>	303
<i>Figure 114 : Schéma récapitulatif de l'élaboration du SDA d'Annemasse Agglo</i>	322
<i>Figure 115 : Propriétés d'action pour la mise en accessibilité des points d'arrêt du réseau TAC</i>	324
<i>Figure 116 : Exemple d'implantation d'arrêt pour les lignes secondaires sur le réseau TAC, SDAT Annemasse Agglo, 2010</i>	326
<i>Figure 117 : Pôles d'échanges ferroviaires sur Annemasse Agglo</i>	329

Lexique

- **Bande cyclable :**

Elle est généralement signalée au sol par une figurine en entrée, à chaque intersection et à intervalles réguliers.

- **Billettique**

Ensemble des titres de transports (ticket de péage, ticket de stationnement, billet de train, ticket de bus ou de tram, ticket de location de vélo...) permettant d'effectuer un déplacement.

Le PDU a pour objectif d'optimiser les itinéraires et les temps de trajet, et d'apporter une meilleure lisibilité tarifaire du réseau, en créant des tickets combinés à des tarifs plus avantageux.

- **Générateur (de déplacements)**

Nom donné à un pôle qui émet et reçoit des déplacements.

Les principaux générateurs sont les zones d'habitats denses, les équipements et bâtiments accueillant du public ainsi que les zones d'activités économiques.

- **Hiérarchisation du réseau**

Organisation du réseau routier en définissant la vocation prioritaire de chaque axe.

Différenciation des grands axes structurants supportant la circulation de transit et des voies de desserte destinées à assurer la circulation de quartier.

- **Intermodalité**

Utilisation combinée de plusieurs modes de transport (Transports Collectifs, modes doux et Véhicule Particulier) pour un même déplacement.

- **Modèle multimodal des déplacements**

Outil informatique constitué d'un logiciel et d'un ensemble de données, permettant de représenter et de simuler les déplacements en combinant les différents modes.

Le modèle permet de simuler des évolutions, de tester des projets, de définir les capacités théoriques d'un réseau...

- **Modes alternatifs à la voiture**

Ensemble des modes de déplacement qui peuvent se substituer à la voiture : les modes doux (tels que la marche, le vélo, le roller, l'équitation...) et les Transports Collectifs (tels que le train, le métro, le car, le bus, le tram, le trolley...)

- **Mode de déplacement**

Moyen utilisé pour se déplacer : véhicule particulier (voiture, poids lourds, 2 roues motorisés), transports collectifs (le train, le métro, le car, le bus, le tram, le trolley...) ou modes doux (la marche, le vélo, le roller, l'équitation...)

- **Modes doux**

Modes de déplacements non motorisés : la marche, le vélo, le roller, l'équitation...

- **Modes actifs**

Expression provenant du Québec qui décrit les modes de déplacement nécessitant l'action de l'homme comme la marche ou le vélo.

- **Pendulaires**

Personnes effectuant régulièrement le même déplacement aller/retour.

Il s'agit le plus souvent d'actifs effectuant en semaine, matin et soir, le déplacement domicile/travail.

- **Pôle d'échanges**

Lieu où il est possible de changer de ligne d'un même mode.

Par exemple, correspondance entre ligne de bus et ligne de tram.

- **Pôle multimodal**

Lieu de changement de mode de transport.

Lieu de convergence de plusieurs modes de déplacements ou de plusieurs lignes de Transports en Commun.

Par exemple, l'Étoile Gare d'Annemasse est un pôle d'échanges multimodal composé d'une gare ferroviaire, d'une gare routière (cars interurbains), de lignes de bus urbains et à l'avenir de transports collectifs en site propre (BHNS, tramway), d'une station de taxis, des places

- **Parking Relais ou Park and Ride » (P+R)**

Appelé aussi ou Parking de Rabattement.

Parking permettant un report modal vers des modes de déplacements alternatifs à la voiture et proposant une tarification combinée entre le stationnement et les transports collectifs.

- **Périmètre de Transports Urbains (PTU)**

Périmètre administratif dans lequel est défini un réseau de bus urbains sous la compétence de l'Autorité Organisatrice de Transports Urbains.

- **Piste cyclable**

Désigne une chaussée exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues (art. R1 du code de la route). Elle est généralement séparée de la chaussée par une bordure infranchissable.

- **Report modal**

Passage d'un mode de déplacement à un autre.

- **Réseau de liaisons douces**

Ensemble des voies de circulation réservées aux modes doux (la marche, le vélo, le roller, l'équitation...)

- **Site propre**

Voie de circulation réservée aux Transports Collectifs et/ou aux modes doux et éventuellement aux taxis.

Une voie de chemin de fer ou une voie réservée aux bus sont des sites propres pour les Transports Collectifs.

La voie verte est un site propre pour les modes doux.

- **Transports Collectifs ou Transports en commun (TC)**

Un mode de déplacement, utilisant des véhicules étudiés pour transporter plusieurs personnes en même temps : train, métro, car, bus, tram, trolley, voiture partagée ou covoiturage...

En Suisse, le terme comparable aux TC est TP (Transports Publics).

- **Transport Collectif en Site Propre (TCSP)**

Transport Collectif qui emprunte des voies qui lui sont réservées.

Le train, le tram et le métro sont de fait des TCSP, cependant un bus peut aussi être un TCSP s'il dispose de voies réservées sur la majorité de son parcours et/ou de dispositifs permettant d'assurer sa priorité sur les autres véhicules, notamment aux carrefours.

- **Voie verte**

D'après le code de la route, c'est un axe de circulation en site propre, ouvert à tous les modes doux.

La voie verte est ouverte aux piétons, aux cyclistes, aux rollers, aux personnes à mobilité réduite et aux cavaliers, dans le cadre du tourisme, des loisirs et des déplacements quotidiens de la population locale.

- **Véhicule Particulier (VP)**

Véhicule motorisé permettant d'effectuer des déplacements individuels : les véhicules légers dont les voitures, les utilitaires, les poids lourds et les deux-roues motorisés.

En Suisse, le terme comparable aux VP est TIM (Transports Individuels Motorisés).

- **Véloroute**

Une véloroute est un itinéraire cyclable de moyenne ou longue distance, continu (sans interruption, y compris dans les villes), jalonné et sécurisé. Les véloroutes empruntent tous types de voies sécurisées dont les voies vertes.



Réalisation

**Communauté d'agglomération d'Annemasse-Les Voirons –
Direction de la prospective territoriale – Service Transport et mobilité**

Crédits photographiques

Annemasse Agglo

TP2A

Cartographie

Annemasse Agglo – Service Transport et SIG

Partenaires publics

Etat (DDT, DREAL)

Délégation départementale des territoires de la Haute-Savoie

Région Rhône Alpes

Le Conseil général de Haute-Savoie

Etat et Canton de Genève

Les 12 communes de l'agglomération

ARC SM

Hypothèses générales communes aux 3 scénarii :

Les hypothèses figurant ci-dessous conditionnent l'estimation du nombre de déplacements et le calcul des parts modales sur le territoire.

- **en matière d'urbanisation** : plus 8000 habitants, de nouvelles zones d'emplois et une localisation privilégiée dans le cœur d'agglomération le long des axes de transport
- **en matière de mobilité** : 3,8 déplacements par habitant, une tendance nationale à l'augmentation de la mobilité individuelle, essor des déplacements en mobilité douce et TC pour les nouveaux habitants (centre ville et gare).
- **sur les transports urbains** : extension du réseau régulier TAC à Findrol, et à Saint-Cergues ; mise en place de quelques sites propres bus ou priorités aux carrefours ; reprise des scolaires départementaux de l'agglomération dans le réseau urbain avec extension du PTU ; création d'une ligne TC express sur l'A 40
- **sur les transports interurbains** : poursuite des efforts de la région et du département et réduction des trajets scolaires des élèves de l'agglomération au profit des transports urbains
- **en matière de voirie** : amélioration des infrastructures pour le transit avec la création des projets routiers liés au « désenclavement du Chablais »
- **sur les mobilités douces** : augmentation tendancielle de la pratique du vélo, augmentation de la pratique de la marche mais moins forte que les autres modes
- autres déplacements (avion, transports publics genevois...) restant proportionnellement identiques

Hypothèses propres au scénario CEVA :

- projet CEVA
- pôle multimodal de la gare d'Annemasse
- amélioration de l'offre du réseau TAC, adaptation avec meilleure desserte de la gare, desserte transfrontalière du site de MICA (Thonex) et du téléphérique (ligne 8 TPG)
- effort ponctuel sur le vélo (mise en place de quelques projets du PDU)
- plan de circulation moins perméable à la circulation automobile tel que prévu par le PDU

Hypothèses propres au scénario PDU (CEVA+tram +BHNS) :

- projet CEVA
- pôle multimodal de la gare d'Annemasse
- extension du tram de Moillesulaz au centre d'Annemasse ; création d'un BHNS reliant les chasseurs au lycée J. Monnet via gare et centre ville ; création de P+R sur le tramway et le BHNS
- amélioration de l'offre du réseau TAC (cadencement)
- effort important sur le vélo (mise en place des projets du PDU)
- plan de circulation plus contraignant et moins perméable à la circulation automobile tel que prévu par le PDU adapté au tramway et au BHNS

Première estimation de l'évolution des parts modales de déplacements des habitants de l'agglomération à horizon 2020 selon 3 scénarii

Mode	2007		2020 tendance		2020 CEVA seul		2020 avec PDU	
véhicules particuliers	167862	60,8%	186930	61,3%	173621	56,7%	160708	52,5%
2 roues motorisées	6884	2,5%	8540	2,8%	9498	3,1%	9192	3,0%
Bus urbains TAC	7706	2,8%	9905	3,2%	11970	3,9%	25118	8,2%
train+car interurbain	5129	1,9%	5150	1,7%	12950	4,2%	12030	3,9%
vélo	4595	1,7%	5650	1,9%	8271	2,7%	8955	2,9%
marche à pied, roller	74243	26,9%	78150	25,6%	79354	25,9%	79661	26,0%
autre	9568	3,5%	10675	3,5%	10724	3,5%	10724	3,5%
TOTAL	275987	100%	305000	100%	306387	100%	306387	100%

Première estimation de l'évolution des parts modales de déplacements sur l'ensemble de l'agglomération à horizon 2020 selon 3 scénarii

Mode	2007		2020 tendance		2020 CEVA seul		2020 avec PDU	
véhicules particuliers	238204	67,7%	272847	68,6%	257733	64,4%	244682	61,2%
2 roues motorisées	8684	2,5%	10772	2,7%	11942	3,0%	11542	2,9%
Bus urbains TAC	7931	2,3%	10556	2,7%	12722	3,2%	26056	6,5%
train+car interurbain	6404	1,8%	6452	1,6%	16050	4,0%	15130	3,8%
vélo	4970	1,4%	6115	1,5%	8929	2,2%	9613	2,4%
marche à pied, roller	74543	21,2%	78522	19,7%	79824	20,0%	80178	20,0%
autre	11264	3,2%	12736	3,2%	12800	3,2%	12800	3,2%
TOTAL	352000	100%	398000	100%	400000	100%	400000	100%

Calcul sur la base des données de l'Enquête ménage déplacement 2007, Annemasse Agglo 2009.