



Annemasse **Agglo**

Annemasse - Les Voirons Agglomération

**PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS
D'ANNEMASSE AGGLO 2014
- EVALUATION À MI-PAROURS -**

SOMMAIRE

Introduction.....	3
La démarche du PDU 2014-2024.....	3
Pourquoi réaliser une évaluation ?	4
Méthodologie de l'évaluation.....	4
Bilan d'action à mi-parcours.....	5
Un bilan globalement positif.....	5
Les impacts des actions inscrites.....	8
Evolution des comportements de mobilités et effets observés sur l'environnement.....	12
Un contexte socio-économique transfrontalier plus dynamique que prévu.....	12
De fortes conséquences sur les comportements de mobilités et les déplacements.....	13
Un impact positif sur la qualité de vie au sein de l'agglomération.....	15
Synthèse.....	16

Introduction

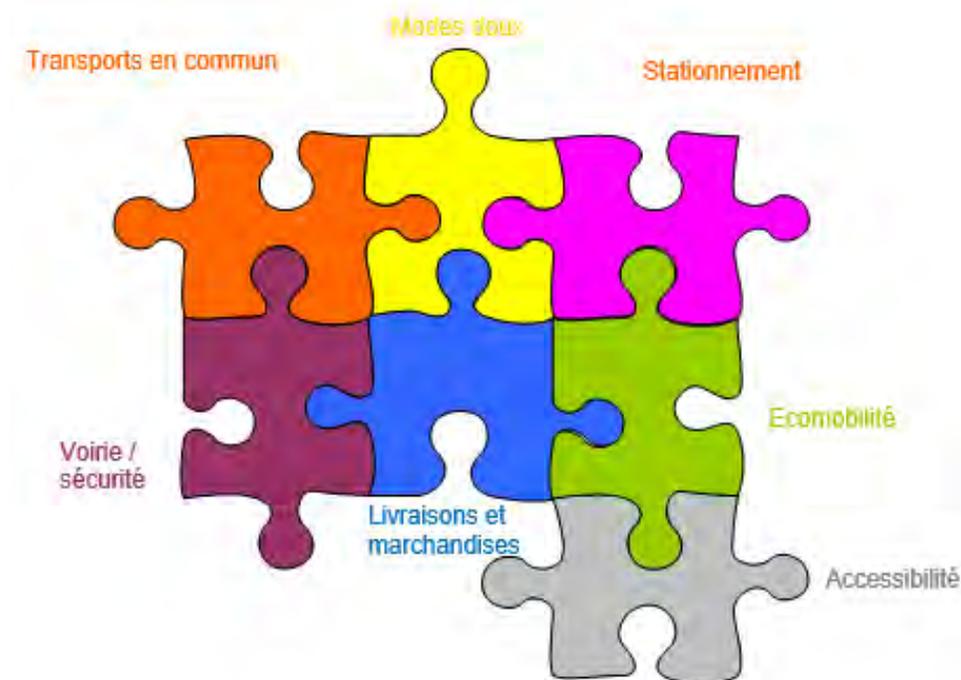
La démarche du PDU 2014-2024

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) **définit les principes d'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement dans le périmètre des transports urbains**. Il fixe la politique de mobilité ainsi que le programme d'action pour la période 2014-2024. Il est également compatible avec le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) et le Schéma Régional des Transports (SRT).

L'agglomération d'Annemasse se situe dans un territoire transfrontalier : **le Grand Genève**. C'est pourquoi le Plan de Déplacements Urbains a été construit en cohérence avec les territoires voisins. Ainsi, le PDU s'inscrit en cohérence avec le schéma transfrontalier du projet d'agglomération franco-valdo-genevois.

Le PDU de l'agglomération d'Annemasse répond alors à **plusieurs objectifs**:

- **Assurer** une meilleure accessibilité multimodale pour un développement plus attractif
- **Développer** un système de mobilité plus respectueux de l'environnement en limitant la pollution de l'air et les rejets de gaz à effet de serre par un usage plus important des modes de transport les moins polluants
- **Favoriser** le lien social et la qualité de vie en limitant les nuisances des modes motorisés et en renouvelant les aménagements urbains.



Conformément à la loi, le PDU de l'agglomération d'Annemasse traite l'ensemble des volets liés aux déplacements à travers 7 thématiques (voir figure ci-contre). Les actions développées dans chaque thématique produisent un projet de mobilité cohérent, répondant ainsi aux exigences d'une mobilité plus durable sur le territoire.

Introduction

Pourquoi réaliser une évaluation ?

Les Plans de Déplacements Urbains sont adoptés pour une durée de 10 ans et sont obligatoirement évalués à mi-parcours, soit 5 ans après leurs mises en œuvre (loi LAURE de 1996 et SRU de 2000).

Cette évaluation doit alors répondre à plusieurs objectifs :

- **Dresser** un bilan des actions définies dans le PDU de 2014 afin de déterminer leur état d'avancement
- **Evaluer** les impacts directs des mesures prises par le PDU sur les diverses thématiques par des indicateurs suivis dans le temps (fréquentation, etc...)
- **Comprendre et mesurer** les effets de ces mesures sur les comportements de mobilité (parts modales, taux de motorisation, etc...) et sur l'environnement (qualité de l'air, bruit, etc...),
- **Anticiper** la révision du PDU en cas de bilan négatif.



Une méthodologie reposant sur l'utilisation de plusieurs sources externes (Rapport du délégataire, Enquête ménage-déplacements)

Méthodologie de l'évaluation

Diverses sources et outils ont été mobilisés. L'usage de données quantitatives a fait l'objet d'un premier travail avec **la réalisation d'enquêtes et la collecte de données variées (comptages, etc...)**. Ces données ont permis de dresser une comparaison avant et après la mise en œuvre du PDU et d'en comprendre ainsi les évolutions.

Des données qualitatives ont été également récoltées par le biais d'un **travail partenarial à plusieurs échelles**.

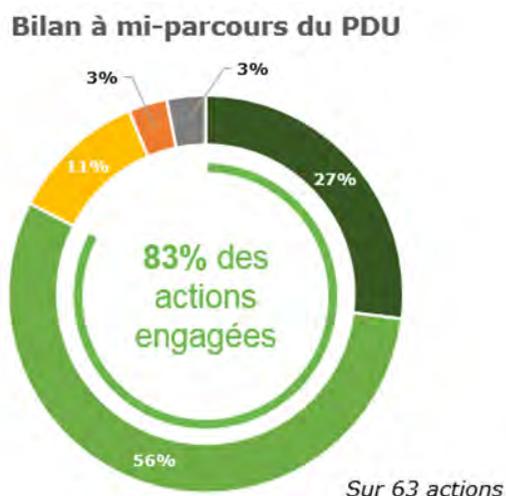
A une échelle large, ce travail partenarial fut entrepris en exploitant des données provenant de l'Etat à travers la DDT74 pour les données sur l'accidentologie, de la Région Auvergne Rhône Alpes, du Département de la Haute Savoie, du Pôle Métropolitain du Genevois Français, des divers EPCI voisins, du GLCT Transport Public pour l'enquête ménage déplacement, ainsi que du Canton de Genève.

A l'échelle de l'agglomération, les communes ont été aussi sollicitées. Pour alimenter ce document d'évaluation, un questionnaire a été élaboré et envoyé aux différentes communes afin d'évaluer plusieurs volets du PDU relevant davantage des compétences communales (stationnement, voirie et circulation).

Bilan d'actions à mi-parcours du PDU 2014-2024

Un bilan globalement positif

Un premier bilan quantitatif montre que les principales actions inscrites pour le PDU 2014-2024 ont été mises en œuvre ou sont en phase de réalisation. Sur les **63 actions inscrites** au PDU, **83% ont été engagées**, **18 ont été réalisées (soit 29%)**, et **34 sont en cours de réalisation (soit 54%)**.



- Actions réalisées (17/63)
- Actions en cours de réalisation (35/63)
- Actions avec un point de vigilance (7/63)
- Actions présentant des difficultés (2/63)
- Actions non démarrées (2/63)

Toutes les mesures les plus structurantes seront terminées à la **fin de l'année 2019** avec la mise en service du Léman Express et du prolongement du tramway.

Au cours des cinq dernières années, les actions en faveur des transports en commun et des modes doux ont été largement développées. Parmi les projets portés par l'agglomération, la réalisation de la « **voieVerte du Grand Genève** » permet désormais de relier Bonne à la frontière suisse.

Hormis cette réalisation, la mise en service d'un service de location de vélo et trottinettes de type vélostation au sein de la **Maison de la Mobilité et du Tourisme** vient accentuer cette politique en développant l'offre de service à destination de la promotion de l'usage du vélo.

Il s'agit de véritables outils d'accompagnement venant renforcer l'intermodalité au sein du territoire.

En ce qui concerne la voirie au sein de l'agglomération, plusieurs projets inscrits dans le PDU ont été réalisés. C'est le cas de la **liaison Machilly-Chasseurs** ou de la requalification de la RD1206/route de Thonon.

Pour rappel, plusieurs projets sont inscrits à l'horizon 2020-2024. Ceci explique alors un nombre plus important d'actions en cours de réalisation que d'actions réalisées.

Etat de réalisation des infrastructures programmées

Légende :

Infrastructures :

- ▬ Réseau ferroviaire
- ▬ Tramway
- ▬ BHNS
- ▬ Réseau cyclable

Etat de réalisation :

- ▬ Réalisée
- ▬ En travaux
- ▬ Non-démarrée



Annesse Agglo - Mai 2019
 Conception carte : Service Mobilité d'Annesse Agglo
 Source : Fond de Plan : SIG d'Annesse Agglo

Bilan d'actions à mi-parcours du PDU 2014-2024

Un bilan globalement positif

Si le bilan des actions est globalement très positif et ne remet pas en cause l'équilibre général du PDU, **certains axes d'action ont un bilan plus contrasté.**

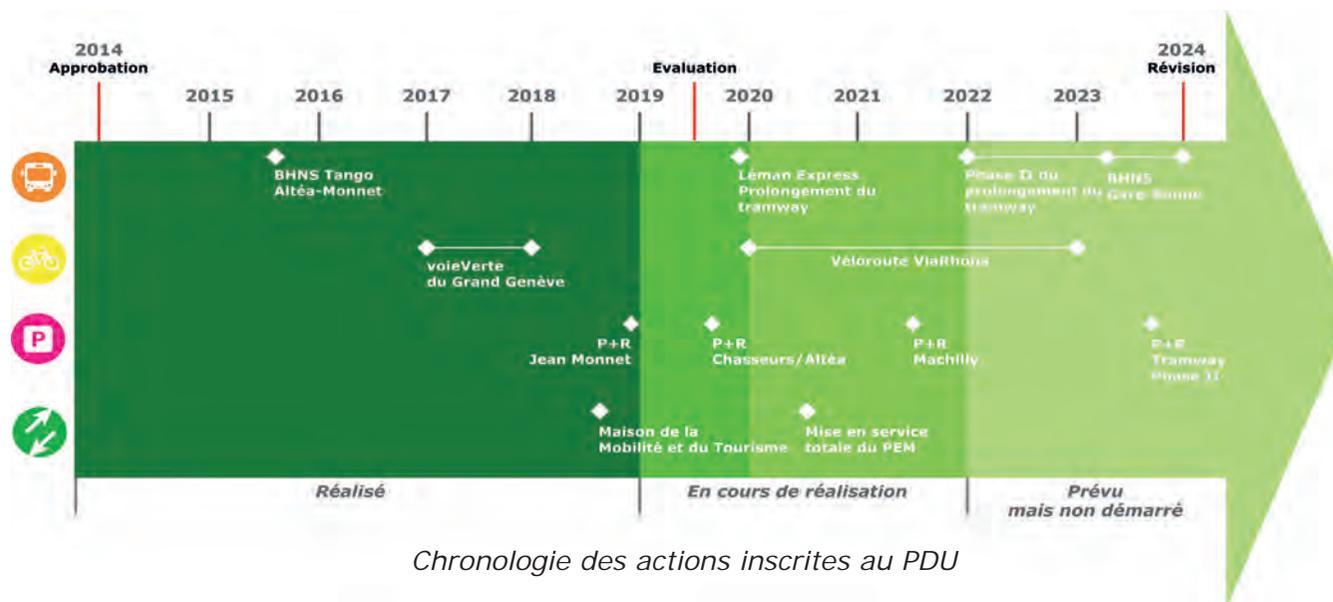
Le transport de marchandises et la logistique urbaine font partie de ces domaines d'intervention moins avancés. Cependant, depuis 2018, une vaste étude de faisabilité est engagée par l'agglomération permettant d'avancer sur ces sujets.

Pour favoriser l'intermodalité, le PDU prévoit **la création de quatre parkings relais sur l'agglomération.** Deux parkings relais seront mis en service fin 2019 (Chasseurs et Monnet). Le parking relais de Machilly a pris du retard sur le planning initial. La mise en service du quatrième parking-relais est dépendante de la réalisation de la phase II du prolongement du tramway puisque ce parking se trouve à son terminus.

Les actions non engagées représentent une très faible part (3% soit deux actions) :

- la seconde phase du prolongement du tramway
- la réalisation de la piétonisation du centre d'Annemasse

Le retard dans ces deux projets ne remet pas en cause l'équilibre du PDU. En effet, ces projets ne présentent qu'un simple retard et ils ne remettent pas en cause les effets de tous les autres projets menés en parallèle.



Chronologie des actions inscrites au PDU

Bilan d'actions à mi-parcours du PDU 2014-2024

Les impacts des actions inscrites

Transports en commun :

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

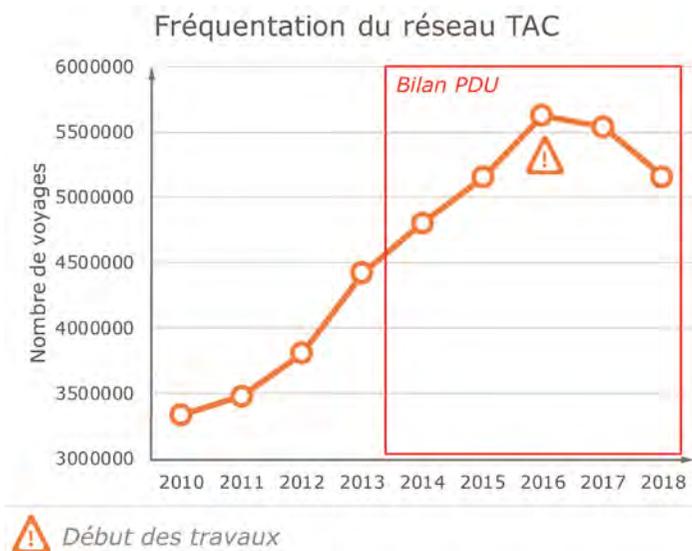
Véritable pièce maitresse de la mobilité au sein du territoire, le réseau TAC a connu d'intenses évolutions depuis 2014 et l'approbation du PDU.

Dans l'attente de la livraison du tramway en 2019, le réseau est composé aujourd'hui de **7 lignes de bus** dont une à haut niveau de service (reliant le Technosite Altéa au Lycée Jean Monnet). De plus, afin de pallier la suppression de la liaison ferroviaire entre Annemasse et les Eaux-Vives, deux lignes de bus exploitées par les TPG et la TAC relient directement la gare d'Annemasse à celle de Genève (ligne 61 + renfort). Ce réseau sera en grande partie modifié et stabilisé fin 2019 afin d'accompagner les nouvelles infrastructures que sont le CEVA et le prolongement du tramway.



Une nouvelle ligne structurante avec le BHNS TANGO ©COLAS

Une forte progression de la fréquentation sur le réseau TAC prouve alors l'attractivité manifeste du réseau passant de **3.4 millions de voyages annuels en 2010 à 5.5 millions en 2016**. Une légère décroissance de la fréquentation a lieu depuis 2017. Cette dernière est liée en grande partie à la baisse de l'offre commerciale engendrée par les divers travaux menés sur l'agglomération



Le nombre de voyages par habitants progresse également au cours des dernières années passant de **41 voyages par an en 2010 à 55 en 2018**, ce qui démontre un usage un peu plus fréquent des systèmes de transport en commun au sein de l'agglomération.

L'accessibilité dans les transports en commun a été également améliorée. Aujourd'hui, **41% du réseau est accessible PMR**. Cependant, l'objectif de 132 arrêts mis en accessibilité en 2017 n'a pas été tenu puisque seulement **109 arrêts ont été mis en conformité**.

Bilan d'actions à mi-parcours du PDU 2014-2024

Les impacts des actions inscrites

Modes doux :

Favoriser la pratique des modes doux et développer les services vélos



La voieVerte du Grand Genève à Ambilly ©Annemasse Agglo

L'agglomération annemassienne est caractérisée par une part modale cycliste encore faible. Cependant, **l'usage du vélo est en progression rapide depuis 2 ans.**

En effet, au regard des premiers indicateurs de comptages au sein de la Voie Verte du Grand Genève, cette dernière, inaugurée en avril 2018 connaît déjà un franc succès. **3 compteurs ont été installés** sur le linéaire de la « voieVerte » entre 2017 et 2019 afin de suivre la fréquentation. L'augmentation se perçoit notamment sur les points de passage transfrontaliers mais également à Vétraz-Montoux en lien avec le cœur d'agglomération et les secteurs périurbains.

En mai 2019, ce sont près de **3000 passages par jour dont 45% en heure de pointe du matin et du soir** qui sont recensés entre Gaillard et Thônex. De plus, entre 2017 et 2018, une augmentation de la fréquentation de près de 120% fut constaté au niveau des principaux points de passage transfrontaliers en heure de pointe du soir.

Aussi, les nombreux services mis en place depuis 2014 sur l'agglomération tels que la vélostation, les consignes vélos et le jalonnement viennent compléter les actions inscrites dans le PDU en faveur des modes doux.

Un service de location de vélo et de trottinettes, inauguré en 2018 propose une offre de location de moyenne et longue durée (1 à 6 mois) : 20 vélos à assistance électrique (VAE), 5 vélos pliants, 5 trottinettes électriques et 40 vélos classiques.



La vélostation à Annemasse ©Annemasse Agglo

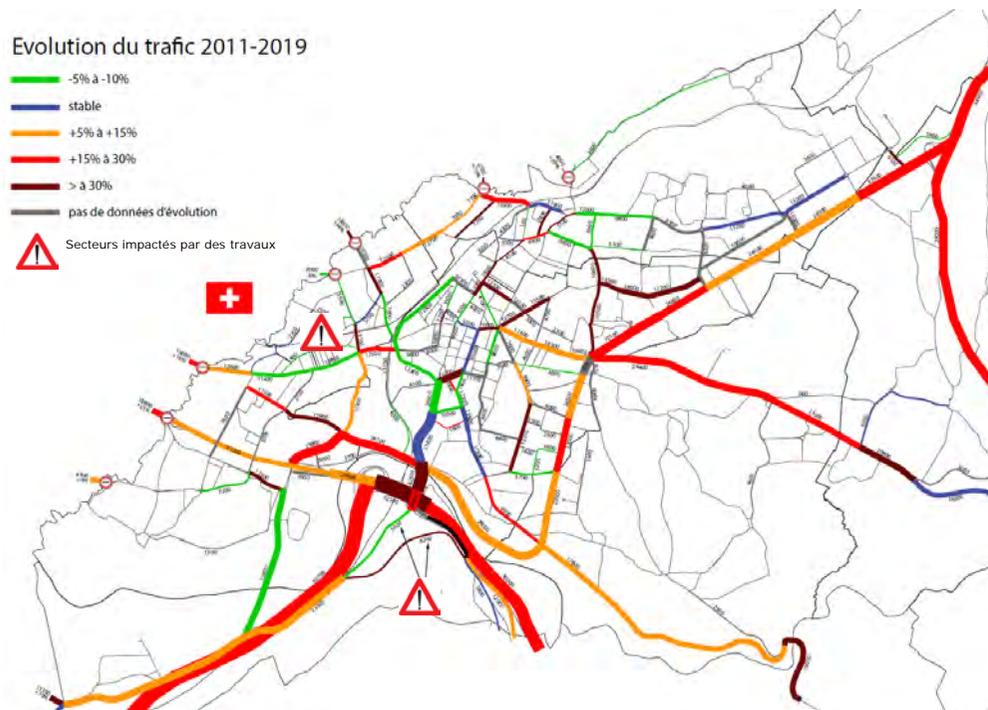
Bilan d'actions à mi-parcours du PDU 2014-2024

Les impacts des actions inscrites

Sécurité et transports individuels motorisés : Hiérarchiser le réseau routier et améliorer la sécurité

Un volume des véhicules particuliers toujours constant malgré une baisse des parts modales

Un des objectifs du PDU était de maintenir la stabilisation du trafic malgré la croissance démographique par le report modal et la mise en place d'un réseau routier plus hiérarchisé



Au sein de l'agglomération, la part modale VP tend à diminuer. Cependant en volume, le nombre de déplacements continue de croître. Ainsi, **le trafic routier augmente sur les voiries structurantes.**

Bien que l'intégralité des projets routiers de contournement d'Annemasse n'ait pas encore été réalisée, une **baisse du trafic routier en cœur d'agglomération** est constatée. Ce dernier est aujourd'hui moins impacté par le trafic avec une diminution entre 2011 et 2019 de -10% sur un grand nombre de voies. A contrario une forte augmentation est observable sur les grandes voies structurantes l'agglomération telle que la route de Thonon ou l'Avenue de l'Europe.

La mise en place d'un nouveau plan de circulation est liée aux projets du tramway et du BHNS. Ils expliquent en partie ce constat. L'objectif est donc de renforcer ce plan par un nouveau jalonnement de la voirie, mis en œuvre à court terme.

Une stabilisation de l'accidentologie

Concernant la sécurité routière, le PDU préconise la réalisation d'aménagement permettant d'apaiser et de réduire la vitesse sur les espaces urbains afin d'améliorer la sécurité de tous les modes de déplacement. Les premiers résultats montrent alors un bilan mitigé puisque **le nombre d'accidents se stabilise et ne baisse pas** (30 accidents environ par an). Cette évolution suit les tendances nationales et départementales.

Une **baisse de l'implication des cyclistes et des piétons** dans les accidents est également à noter pour cette même période. Ainsi, les usagers les plus vulnérables semblent être moins touchés.

Bilan d'actions à mi-parcours du PDU 2014-2024

Les impacts des actions inscrites

Des démarches hétérogènes de mise en accessibilité de la voirie

En termes d'accessibilité de la voirie, la majorité des communes de l'agglomération ont approuvé un **Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE)**. Les démarches d'application sont hétérogènes. En effet, un nombre important de communes applique la démarche au fur et à mesure en parallèle à la réalisation de projets structurants.

Les principales actions visent généralement à installer des bandes podotactiles ou bien à niveler les trottoirs afin de renforcer l'accessibilité des centres-urbains.

La piétonisation du centre-ville d'Annemasse est l'une des actions de mise en accessibilité de l'espace public connaissant le plus de retard. Ce dernier est cependant justifié. En effet, cette piétonisation est liée à une autre opération : la phase II du prolongement du tramway qui présente elle-même déjà un retard.

Saint Cergues



Juvigny



Quelques exemples de pacifications et de mises en accessibilité des centres-bourgs périurbains

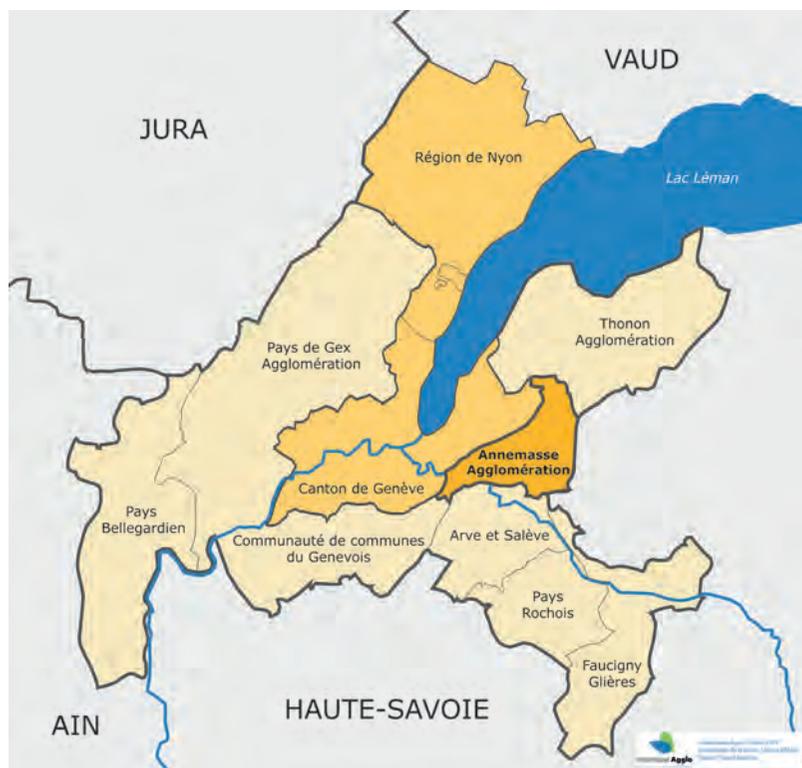
Cranves - Sales



Evolution des comportements de mobilité et effets observés sur l'environnement

Un contexte socio-économique transfrontalier plus dynamique que prévu

L'agglomération d'Annemasse connaît la particularité de se situer dans un contexte transfrontalier à proximité de Genève ce qui impacte fortement les dynamiques socio-économiques. Lors des études réalisées pour la constitution du PDU, ces dynamiques, basées sur des prospectives de l'INSEE et de l'OCSTAT (Suisse) ont été sous-estimées.



L'agglomération d'Annemasse au sein du Grand Genève

En effet, alors que le diagnostic initial prédisait une croissance de la population de **1.4%/an pour atteindre les 87 000 habitants en 2017**, la croissance réelle fut plus importante (voir tableau ci-dessous)

Année	Population (INSEE)	TCAM
2007	75 000	NA
2010	80 287	2.29%
2015	89 200	2.12%
2017	92 600	1.88%
2021 (est.)	102 000	1.95%

Les taux de croissance annuel moyen (TCAM) ont été alors plus forts que prévu, puisque ces derniers ont atteint **2,29%**. L'agglomération compte alors en 2017, **92 600 habitants soit 5 600 habitants de plus qu'initialement prévu dans le PDU**.

En ce qui concerne la dynamique des emplois, l'agglomération est concernée par deux phénomènes : des actifs travaillant de plus en plus en Suisse et des emplois internes à l'agglomération de moins en moins occupés par des résidents. La croissance fortement positive de la population corrobore alors avec un nombre de création d'emploi important. Cette création d'emploi est tout d'abord marquée au niveau de l'agglomération (voir tableau ci-dessous)

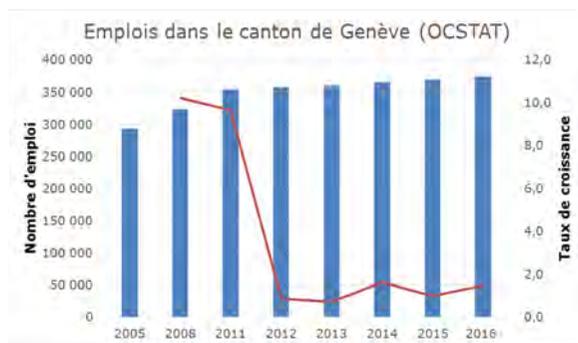
Année	Nombre d'emplois (INSEE)	Taux de croissance
2007	35150	NA
2010	37178	5,76 %
2015	39870	7,24 %

Evolution des comportements de mobilité et effets observés sur l'environnement

Un contexte socio-économique transfrontalier plus dynamique que prévu

En 2012, les emplois de l'agglomération étaient occupés en priorité par les habitants de l'agglomération à 56% contre 75% en 1990. Ainsi, les dynamiques de l'emploi montrent que de plus en plus de postes dans l'agglomération sont occupés par des actifs résidents en dehors de l'agglomération. **Ainsi près de 10% des emplois de l'agglomération sont occupés par des personnes résidentes dans la vallée de l'Arve.**

Cependant, les dynamiques d'emplois dans l'agglomération d'Annemasse ne peuvent se résumer aux emplois situés au sein même du territoire. Ainsi, si l'on observe la création d'emploi au sein du Canton de Genève, ces derniers ont fortement augmenté à la fin des années 2000 atteignant des taux de croissance de près de 10%. Aujourd'hui, un ralentissement s'opère.

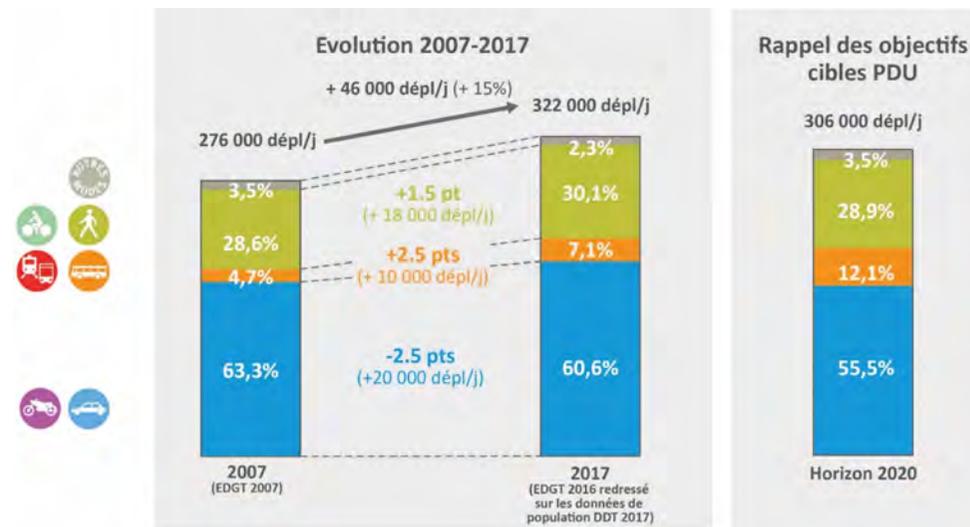


Pour autant, cette forte création d'emploi a inévitablement eu des conséquences sur le territoire. En effet, à cette même période le nombre de frontaliers a considérablement augmenté, **passant de 12 069 en 2005 à 19 179 en 2015, soit une augmentation de 58%**, engendrant alors toujours plus de déplacements entre la France et la Suisse.

De fortes conséquences sur les comportements de mobilités et les déplacements

Ces différentes dynamiques d'emploi et de population ont une forte conséquence sur le comportement de mobilité au sein de l'agglomération et notamment au niveau du nombre de déplacements.

Ainsi, entre 2007 (date de la dernière EDGT) et 2016, Annemasse Agglo a connu une croissance de son nombre de déplacement de **15% atteignant alors 322 000 déplacements journaliers.**



A l'échelle du Genevois Français, ces 322 000 déplacements quotidiens sur l'agglomération d'Annemasse représentent 16% du total. A l'échelle de l'agglomération, 70% des déplacements résidentiels sont réalisés en interne à l'agglomération, 14% avec la Suisse, 9% en échange avec les autres territoires français et 7% en externe.

Evolution des comportements de mobilité et effets observés sur l'environnement

De fortes conséquences sur les comportements de mobilités et les déplacements

En termes de parts modales, ces évolutions sont marquées par **un emprunt plus important des transports en commun (+2,5 pts)** au détriment notamment du transport individuel motorisé. La part modale des modes doux augmente également.

Cependant, ces évolutions sont très contrastées au sein du territoire. Si Annemasse et le centre de l'Agglomération constituée de Gaillard, Ambilly et Ville la Grand ont connu une forte progression des modes alternatifs à la voiture particulière, les secteurs périurbains n'ont pas connu de baisse.

Cette différence de comportement s'est accentuée depuis 2012 (voir tableau ci-dessous).

ZONE DE RESIDENCE	VP	MD	TC	Autre	TOTAL
Centre Agglomération	52,3%	35,7%	8,5%	3,6%	100%
Périphérie	78,7%	10,7%	5,9%	4,7%	100%
Ensemble	61,9%	26,6%	7,6%	4,0%	100%

Le territoire de l'agglomération où la progression des modes alternatifs a été la plus significative se situe dans le centre agglomération hors Annemasse. En effet, **l'usage de la voiture est passé de 63% à 56%, le tout au profit des modes doux (27,3%) et des transports en commun (10,2%).**

Par rapport à 2007, **le taux de motorisation a légèrement diminué au sein de l'agglomération d'Annemasse** passant de 590 véhicules pour 1000 habitants à 580 véhicules pour 1000 habitants. **Le taux de bi-motorisation a également baissé** passant de 37 à 32%, démontrant alors un progrès vers une mobilité plus durable.

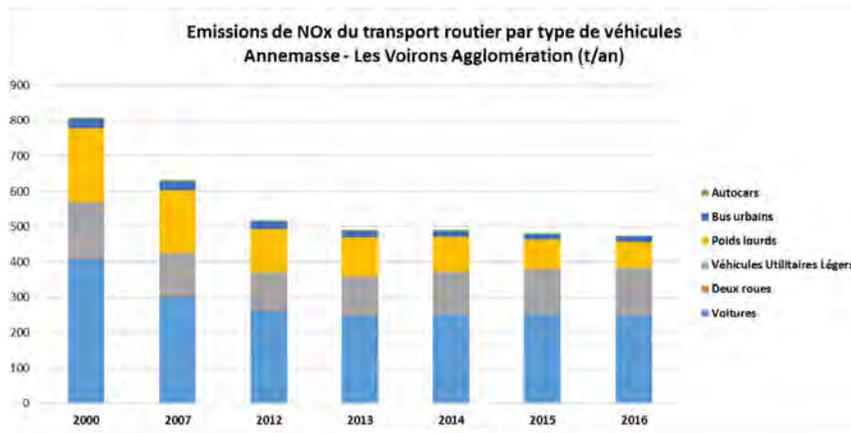
Ainsi, l'agglomération d'Annemasse connaît depuis la mise en place des politiques de mobilités inscrites dans le PDU, un changement dans les comportements de mobilité au sein de son territoire. Cependant, une mise en garde est fondamentale puisque ces mêmes politiques avaient été calibrées pour une croissance de la population et des déplacements bien moindres que celles constatées.

D'ici à 2021, l'agglomération devrait connaître encore une augmentation des déplacements en son sein en dépassant les 350 000 déplacements. Ainsi, même si le comportement individuel a changé avec un usage de la voiture plus faible, la hausse du trafic en lien avec la croissance de la population reste un enjeu majeur pour l'agglomération.

Evolution des comportements de mobilité et effets observés sur l'environnement

Un impact positif sur la qualité de vie au sein de l'agglomération

Les émissions de gaz à effet de serre au niveau de l'agglomération d'Annemasse **ont considérablement diminué** au cours des 15 dernières années (NOx, PM 2.5, PM 10). L'agglomération n'a pas connu de contentieux européens depuis 2011. Si le transport reste la première source d'émission de NOx, la proportion d'émission a diminué. Ces chiffres encourageants doivent être cependant relativisés. En effet, entre 2000 et 2016, de nombreuses normes de pollution ont été émises pour les voitures et/ou poids lourds, limitant ainsi la circulation des véhicules les plus polluants et expliquant alors partiellement cette diminution.



La qualité de l'air est ainsi globalement à la hausse au niveau de l'agglomération, cependant les niveaux de PM 2.5 (particules fines) restent encore supérieurs aux recommandations de l'OMS.

Annemasse Agglo fait partie du bassin d'air « Bassin Lémanique ». En cumulé, le nombre d'activation du dispositif d'alerte sur le bassin lémanique est équivalent à celui du bassin stéphanois. **Depuis 2014, le nombre d'épisodes de pollution connaît une baisse sensible** et particulièrement le nombre d'épisodes aux particules fines.

Par ailleurs, le PDU, par les réalisations concrètes qui en découlent a pu transformer l'espace de vie des habitants de l'agglomération, notamment près des opérations de BHNS où de nombreux espaces publics ont pu être réaménagés, proposant alors un meilleur cadre de vie et un partage de la voirie mieux respecté.

Cette transformation devrait s'accroître fin 2019 avec la mise en service du Pôle d'Echange Multimodal et du tramway qui prévoient notamment la création de nombreux espaces publics dédiés aux modes doux.



Des espaces publics transformés dans le quartier du Perrier laissant une plus grande place à la déambulation et à l'appropriation de l'espace par les piétons et modes doux.



©Annemasse Agglo

Depuis 2014 :

- 83% des actions engagées
- 29% réalisées
- Un grand nombre en cours de réalisation
- 3% des actions présentant un retard dans le calendrier

Une évolution des comportements individuels avec une baisse de l'usage des véhicules motorisés:

- Augmentation de la fréquentation des TC
- Augmentation rapide de l'usage des vélos en lien avec la création de la « voieVerte du Grand Genève »
- Diminution de la part modale de la voiture et des équipements des ménages
- Une baisse du trafic dans l'hyper-centre lié au nouveau plan de circulation

Un grand nombre d'actions dont l'aboutissement est programmé à fin 2019 :

- CEVA
- Tramway
- P+R
- Billettique transfrontalière

Des points de vigilance à soulever :

- Croissance plus forte de la population = croissance des déplacements automobile
 - Augmentation du trafic routier sur certains axes structurants
- Un comportement qui peine à changer dans le territoire périurbain
- Du retard dans la mise en œuvre de certains projets programmés d'ici 2024 (Tram, piétonisation)



Bilan
2019
PDU

2014-2024

Annemasse **Agglo**