

Cahier n°110-4

PACA

Bellegarde

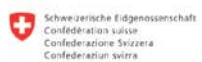
Projet d'agglomération franco-valdo-genevoise



Pougny-Chancy

Etude prospective relative au
maillage en mobilités fines du
secteur de la gare à horizon 2030

AVRIL 2013





.....

Cahier n°110-4

.....

Pougny-Chancy

**Etude prospective relative au maillage en
mobilités fines du secteur de la gare à horizon
2030**

Auteurs :

Aurélie BOUGRAIN – Passagers des villes

Humbert DAVID - Passagers des villes

Pilotage :

Laetitia ZAGHOUANE - Equipe projet d'agglo

Mathieu IGLESIAS - Equipe projet d'agglo

Frédéric BESSAT - Equipe projet d'agglo

Avec l'appui de :

L'Équipe du Projet d'agglomération, le Comité de Projet et les partenaires





Table des matières

1 Mission d'étude prospective relative au maillage en mobilités fines du secteur de la gare à horizon 2030	7
1.1 Les objectifs de la mission	7
1.2 Les acteurs de la mission	8
2 Démarche	9
2.1 Rappel du concept de mobilité PACA : l'arbre têtard.....	9
2.2 Diagnostic.....	12
2.2.1 Echelle locale	12
2.2.2 Echelle élargie	13
2.3 Protocole d'étude.....	14
3 Feuille de route	16
3.1 2013 : état actuel.....	16
3.1.1 Aménager un P+R.....	16
3.1.2 Aménager et sécuriser les itinéraires piétons et cycles	18
3.1.3 Harmoniser le prix des billets entre la gare de Pougny-Chancy et La Plaine.....	19
3.2 2018 : horizon CEVA.....	20
3.2.1 Mise en place de navettes cadencées	20
3.2.2 Aménagement de P+R satellites	22
3.3 2030 : Pougny-Chancy, gare RER	26
3.3.1 Augmenter l'offre de rabattement TC à la gare et contraindre l'accès VP.....	26
3.3.2 Agrandir le P+R de Pougny tout en incitant au covoiturage et proposer des services attractifs en gare	27



3.3.3	Sécuriser les abords de la gare pour les usagers et les habitants	29
4	Conclusion	31





1 Mission d'étude prospective relative au maillage en mobilités fines du secteur de la gare à horizon 2030

1.1 Les objectifs de la mission

Lancée en décembre 2012 et achevée en mars 2013, la présente mission d'étude prospective fait suite à l'étude pour la valorisation de l'urbanisation autour des gares de l'agglomération franco-valdo-genevoise conduite en 2010 et à l'étude du PACA Bellegarde (voir cahier n°110-1) conduite de mai 2011 à septembre 2011 sur un territoire comprenant la partie sud du Pays de Gex, la partie ouest de la communauté de communes du Genevois, le pays Bellegardien et le sud-ouest du canton de Genève.

Cette mission d'étude prospective sur les communes de Pougny (01) et de Chancy (CH) est destinée à mettre en œuvre une des recommandations fortes formulées dans le cadre de l'étude du PACA Bellegarde : celle d' « *irriguer le territoire depuis et vers les têtes de réseau afin de le mailler et de le quadriller finement pour qu'aucun espace du périmètre ne soit exclu des services de mobilité* ».

Les villages de Pougny et de Chancy de part et d'autre de la frontière franco-suisse sont desservis par une gare (implantée sur la commune de Pougny) située sur l'axe ferré Bellegarde/Genève. Cette gare, bien qu'aujourd'hui faiblement desservie (3 trains le matin en heure de pointe dans les deux sens, 4 le soir), représente en elle-même un potentiel de desserte important à l'échelle de l'agglomération.

Ainsi, dans le cadre de cette mission, nous étudions l'hypothèse d'une desserte de Pougny équivalente à l'offre proposée à la Plaine (6 trains le matin en heure de pointe dans le sens la Plaine/Cornavin, 6 trains le soir en période de pointe dans le sens Cornavin/ la Plaine). L'objectif est de réfléchir aux services de mobilités et aux aménagements à développer à horizon 2018 (CEVA) et 2030 pour permettre l'accès à cette offre ferrée attractive à deux échelles : l'échelle des communes de Pougny et de Chancy et l'échelle du périmètre d'étude PACA.



In fine, le but de l'étude est de faire du cas de Pougny-Chancy une « référence test » qui puisse servir de modèle aux gares périurbaines de l'agglomération genevoise impactées par une amélioration de leurs services.

L'étude s'est employée :

- sous forme de ratios à estimer financièrement les coûts de services à la mobilité et d'aménagements pour permettre l'accès à une offre ferrée attractive à la gare de Pougny-Chancy en évitant l'usage de la voiture particulière dans les villages.
- à phaser les réalisations à horizon 2013, 2018 (horizon CEVA) et 2030

Cette étude a été conduite en collaboration avec CITEC ingénieurs conseils, bureau d'études spécialisé dans le domaine des mobilités.

1.2 Les acteurs de la mission

Le pilotage de l'étude s'est organisé autour d'un groupe de travail volontairement resserré pour favoriser dans la proximité le dynamisme des échanges.

Composition du groupe de travail :

René GUNTER, maire de Chancy

Xavier BEUCHAT, adjoint, mairie de Chancy

René MABILLARD, maire de Pougny

Pierre DALLERY, communauté de communes du pays de Gex

Camille TOUSSAINT, DGM canton de Genève

Laetitia ZAGHOUANE, projet d'agglo

Frédéric BESSAT, projet d'agglo

Mathieu IGLESIAS, projet d'agglo



2 Démarche

En guise de préambule, le rappel des concepts de mobilité développés dans le cadre de l'étude PACA ainsi que des éléments de diagnostic sur l'aire d'influence de la gare à l'échelle des deux communes et à l'échelle territoriale sont nécessaires à la compréhension du protocole d'étude.

2.1 Rappel du concept de mobilité PACA : l'arbre têtard

De manière générale, les gares constituent des lieux stratégiques quand elles proposent une offre de service attractive ou des lieux potentiellement stratégiques par leur capacité à proposer une offre de service attractive. Elles constituent des pôles autour desquels doit s'organiser le développement urbain afin de limiter l'étalement urbain, de favoriser le report modal et ainsi promouvoir une agglomération verte, compacte et multipolaire.

Cependant, l'étude du PACA Bellegarde a prouvé les limites de ce modèle de développement sur cette portion du territoire de l'agglomération en démontrant que :

- 1- le lien urbanisation/mobilité est un concept qui s'adapte mal au territoire du PACA dans la mesure où les périmètres de 500m urbanisables autour des gares sont assez contraints
- 2- les déplacements ne se font pas exclusivement du territoire du PACA vers Genève
- 3- la densité de population du territoire (approximativement 135 hab/km² sur 511 km²) ne permet pas d'envisager de construire des infrastructures de transport lourd.

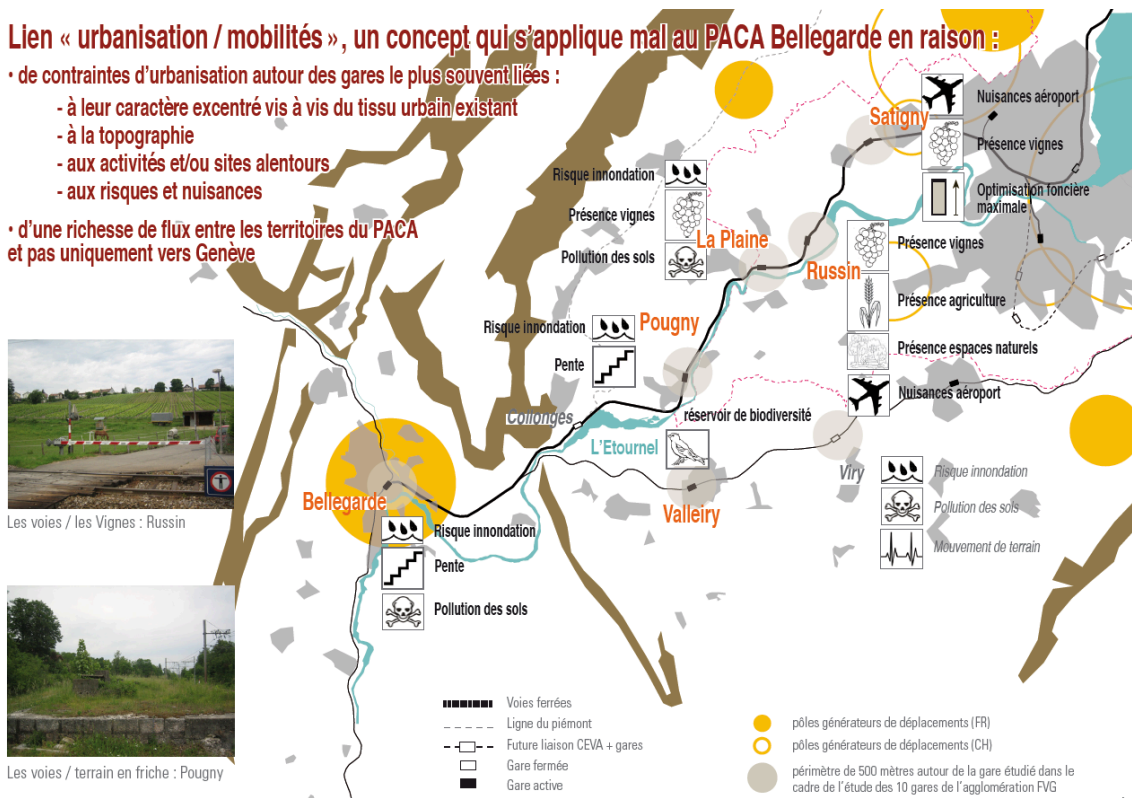
Ainsi, il est essentiel de penser les mobilités autrement qu'en terme d'infrastructures et uniquement dans le sens territoire du PACA vers Genève. Le besoin de développer des services de mobilité performants assurant une mise en réseau optimale des différentes parties du territoire est important.



Lien « urbanisation / mobilités », un concept qui s'applique mal au PACA Bellegarde en raison :

- de contraintes d'urbanisation autour des gares le plus souvent liées :
 - à leur caractère excentré vis à vis du tissu urbain existant
 - à la topographie
 - aux activités et/ou sites alentours
 - aux risques et nuisances

- d'une richesse de flux entre les territoires du PACA et pas uniquement vers Genève



Extrait du cahier 110-1 - juin 2012

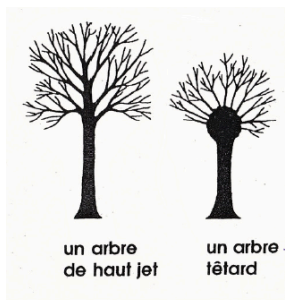
La métaphore des arbres employée ci-dessous pour illustrer le concept de mobilité développé dans le PACA montre qu'il ne sera pas possible de développer plus loin des infrastructures lourdes de transports telles que du tramway mais peut-être déplacer les têtes de réseau lourdes (la Plaine à Pougny). Il faut donc profiter de l'offre de service attractive existante sur les têtes de réseau et organiser leur accès en offrant aux usagers un service léger pour que ceux-ci puissent se rabattre vers les têtes existantes (logique d'arbre têtard) à l'instar des lignes T et X des TPG qui rabattent sur la gare de la Plaine.

C'est l'objet de la présente mission d'étudier le déplacement de la tête de réseau de la Plaine à Pougny et l'organisation du maillage en mobilités fines autour de cette nouvelle tête de réseau.



Une logique de tête de réseau

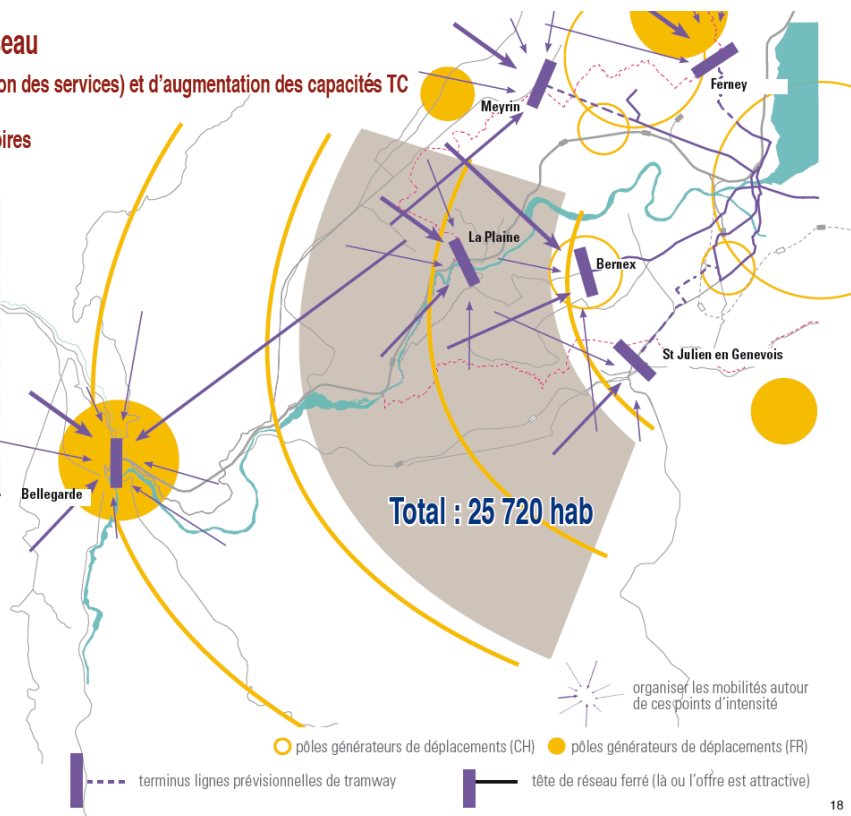
- Enjeu de rabattement (diversification des services) et d'augmentation des capacités TC
- Enjeu de mobilités fines
- Enjeu d'interpénétration des territoires



- 1 tram = 10 000 hab/km linéaire

- 1 km de tram = entre 25 et 30 million d'euros (acquisition de terrain et aménagement urbain compris)

- entre 62 et 75 million d'euros à investir dans l'organisation et la structuration de l'offre de service en transports





2.2 Diagnostic

2.2.1 *Echelle locale*

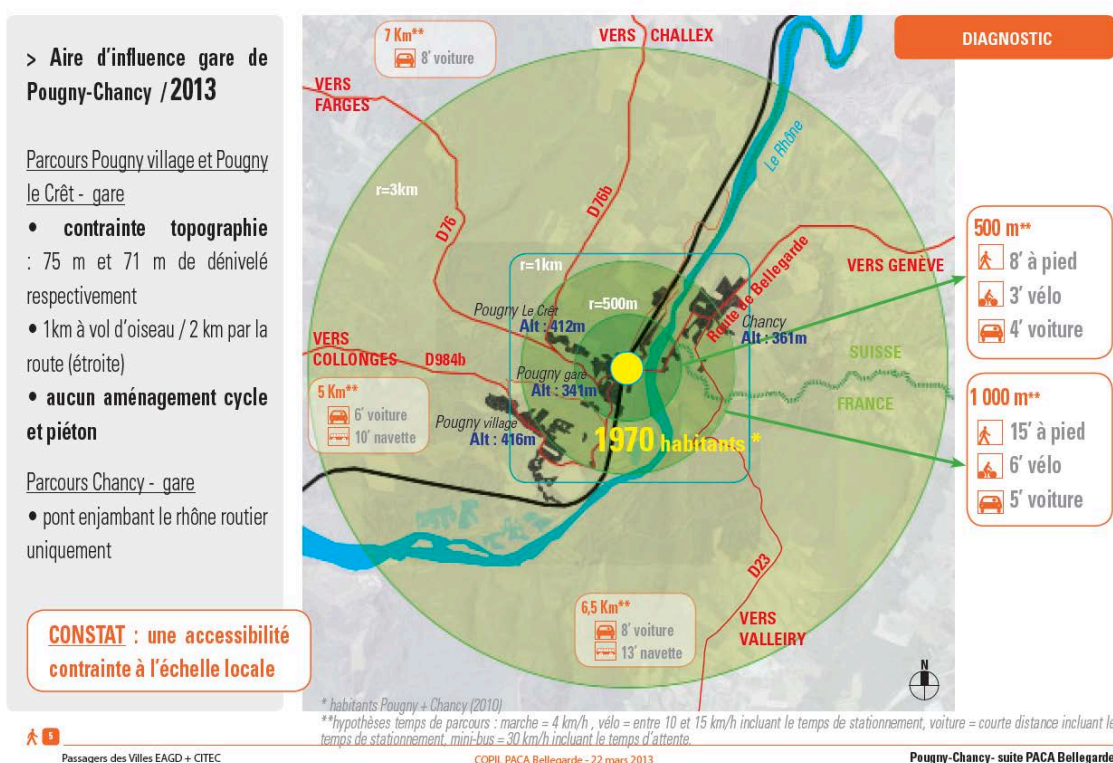
L'aire d'influence actuelle de la gare de Pougny-Chancy est assez localisée du fait d'une offre ferrée peu attractive : 3 trains le matin en période de pointe dans les deux sens, 4 trains le soir. Approximativement 15 personnes viennent prendre le train à la gare de Pougny-Chancy représentant 30 montées/descentes par jour. L'offre intéresse essentiellement des habitants de Pougny et de Chancy (représentant 1 970 habitants en 2010) mais guère au delà. Ces voyageurs se rendent majoritairement en voiture à la gare du fait de contraintes d'accessibilité importantes au rang desquelles :

Contraintes topographiques :

Pougny-village et Pougny-le Crêt sont situés à 1 kilomètre de la gare. Il faut 15 minutes à pied pour parcourir 1 kilomètre, 6 minutes en vélo et 5 minutes en voiture. Ces temps sont calculés sur la base des ratios suivants :

- marche à pied : 4km/h
- vélo : entre 10 et 15 km/h incluant le temps de stationnement
- voiture : courte distance incluant le temps de stationnement

Cependant, 75 et 71 mètres de dénivelé séparent respectivement Pougny-village et Pougny-le Crêt de la gare. Or, les temps de parcours indiqués ci-dessus ne prennent pas en compte la contrainte topographique.



Contraintes d'aménagement :

La distance de 1 kilomètre s'entend à vol d'oiseau. La distance qui sépare réellement Pougny-village et Pougny-le Crêt de la gare avoisine les 2 kilomètres par une route étroite et sinueuse inadaptée aux parcours piétons et cycles.

Depuis Chancy, situé à 1 kilomètre et sans contrainte topographique majeure, les cheminements piétons et cycles sont aujourd'hui tout aussi peu favorables. Le pont qui enjambe le Rhône est un pont routier uniquement sans trottoirs pour cheminer en sécurité. Il est à noter néanmoins qu'une piste cyclable entre la douane et le cœur de village de Chancy va être aménagée prochainement.

2.2.2 Echelle élargie

A une plus large échelle, l'accessibilité à la gare de Pougny-Chancy est tout aussi contrainte. Il faut 6 minutes depuis Collonges en voiture pour se rendre à la gare et 8 minutes depuis Farges et Valleiry. Les voiries d'accès sont étroites (2*1 voie) parfois sans marquage au sol. C'est le cas de la D76 et D76b où deux voitures peuvent tout juste s'y croiser.

Au vu du gabarit des voies, seuls des mini-bus pourraient emprunter les itinéraires d'accès à la gare depuis Collonges et Valleiry. Il faudrait 13 minutes à un mini-bus depuis Valleiry et 10 minutes depuis Collonges pour rejoindre la gare. Ces temps de parcours sont calculés selon un ratio de 30 km/h incluant le temps d'attente de la navette.



2.3 Protocole d'étude

Actuellement, l'offre ferrée attractive sur la ligne Bellegarde/Genève s'arrête à la gare de La Plaine. Cette gare offre 6 trains entre 06h30 et 09h00 dans le sens La Plaine/Genève Cornavin et 6 trains entre 16h30 et 19h30 dans le sens Genève Cornavin/ La Plaine représentant 500 montées/descentes par jour. De son côté, la gare de Pougny-Chancy offre 3 trains en heure de pointe le matin dans les deux sens et 4 trains le soir représentant 30 montées/descentes par jour et aucune desserte continue le reste de la journée.

Aussi, en lien avec le concept de mobilité développé dans l'étude PACA Bellegarde (l'arbre têtard), nous étudions dans le cadre de la présente mission de manière théorique les impacts du déplacement d'une tête de réseau ferré de la gare de La Plaine à la gare de Pougny-Chancy. Sous réserve d'arbitrages techniques, financiers et organisationnels en cours liés à une amélioration de l'offre ferrée en gare de Pougny-Chancy, nous nous interrogeons dans ce cadre sur les aménagements et les services de mobilité à mettre en place pour permettre le rabattement vers la gare de Pougny-Chancy d'une aire d'influence plus étendue (Pougny, Peron, Farges, Chancy, Collonges, Leaz, Chevrier, Vulbens, Valleiry) tout en préservant le calme dans les villages ?



> Aire d'influence gare de Pougny-Chancy

• 2013

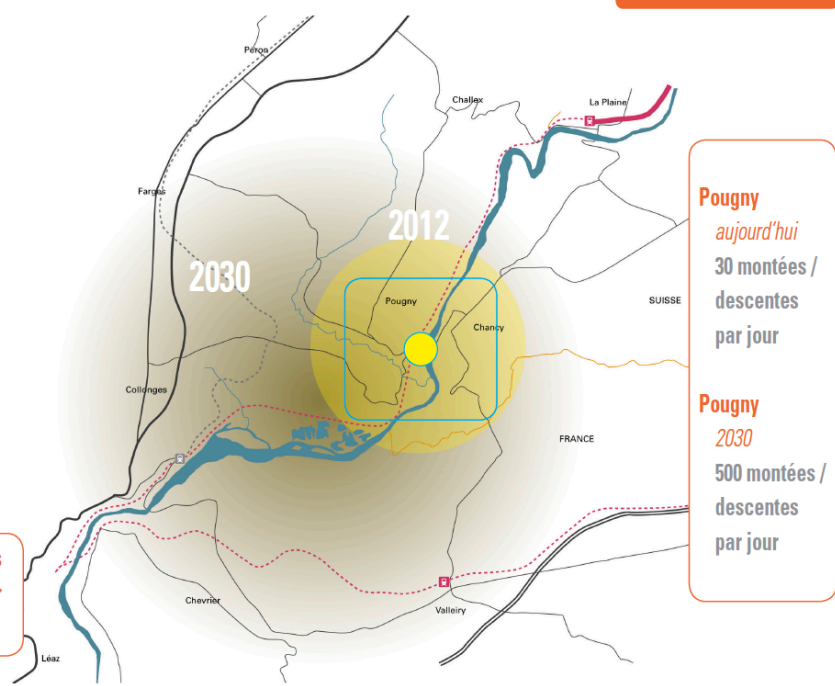
3 trains le matin sur une heure de pointe dans les deux sens. 4 le soir.

• 2030 (sous réserve d'arbitrages organisationnels, financiers, techniques et en cours)

le pari d'une aire d'influence étendue (Pougny, Peron, Farges, Chancy, Collonges, Leaz, Chevrier, Vulbens, Valleiry) dans le cadre d'une **desserte ferrée équivalente à la Plaine**

QUESTION : quels services et quels aménagements pour étendre l'aire d'influence ?

PROTOCOLE



Pougny
aujourd'hui
30 montées /
descentes
par jour

Pougny
2030
500 montées /
descentes
par jour

Sous forme de feuille de route échelonnée dans le temps, voici les objectifs poursuivis par la démonstration :

- à horizon 2013 : proposer des interventions dans le périmètre immédiat de la gare
- à horizon 2018 CEVA (sans amélioration de l'offre prévue à Pougny) : proposer différents modes de rabattement vers la gare destinés à augmenter son aire d'influence
- à horizon 2030, dans l'hypothèse d'une offre ferrée équivalente à la Plaine : utiliser le fer comme un véritable RER avec toutes les solutions de rabattements correspondantes.



3 Feuille de route

La feuille de route s'apparente à une liste d'actions à conduire entre aujourd'hui et 2030 pour mettre en œuvre le concept de mobilités fines développé dans l'étude PACA appliqué au cas d'école que constitue la potentielle amélioration de la desserte ferroviaire de la gare de Pougny-Chancy. L'objectif : promouvoir des modes d'accès à la gare alternatifs à la voiture en utilisant au maximum les infrastructures existantes à toutes les échelles. Pour chaque action est indiqué un maître d'ouvrage potentiel.

3.1 2013 : état actuel

Aujourd'hui, une quinzaine de personnes prennent le train à la gare de Pougny Chancy quand l'aire d'influence de cette dernière compte 1970 habitants. A cela plusieurs raisons que nous avons évoqué dans le chapitre précédent : outre l'offre de services ferrés très faible et une topographie contraignante, le déficit de stationnement et d'aménagements piétons et cycles dans un périmètre de 500 mètres à 1 kilomètre sont des facteurs limitant supplémentaires.

Aussi, pour encourager les habitants de Pougny et de Chancy à prendre le train quand leur destination finale est Genève, il faut dès maintenant :

- aménager un P+R
- aménager et sécuriser les itinéraires piétons et cycles dans un rayon de 500 à 1000 mètres autour de la gare
- et aussi harmoniser les tarifs des billets entre la gare de Pougny-Chancy et la commune de Chancy.

3.1.1 *Aménager un P+R*

Première action à conduire : aménager un P+R d'une vingtaine de places soit approximativement 500 mètres carrés (sur la base d'un ratio de 25m²/place) pour un montant global estimé à 50 000 euros (100 euros/m² = 2500 euros/place ou 3100 CHF/place ; stationnement comprenant 85 % de surfaces minérales et 15% d'espaces verts).



La localisation du P+R proposée (sur les anciens terrains SERNAM) intègre son potentiel d'extension (relative) à long terme déjà inscrite au PLU. Les images ci-dessous présentent des références de stationnement enherbé permettant une meilleure intégration paysagère ainsi qu'une infiltration des eaux pluviales que ne permet pas un stationnement en enrobé. Son coût est quasi-équivalent aux ratios mentionnés ci-dessus pour du stationnement en enrobé.

> **Horizon 2013 :**

Optimiser l'aire d'influence de la gare de Pougny-Chancy par :

- l'aménagement d'un **P+R** qui :
 - privilégie des **aménagements intégrés** (type stationnement enherbés) et **réversibles**
 - veille à **conserver des capacités d'extension** futures (déjà inscrit au PLU de Pougny).

OBJECTIF : créer les conditions pour inciter à prendre le train à l'échelle locale

○ localisations potentielles du P+R — voies départementales ⋯ cheminement piéton
○ arrêt de bus ○ gare — desserte locale — chemin de fer

exemples de stationnements enherbés
 Pougny-Chancy- suite PACA Bellegarde

Passagers des Villes EAGD + CITEC

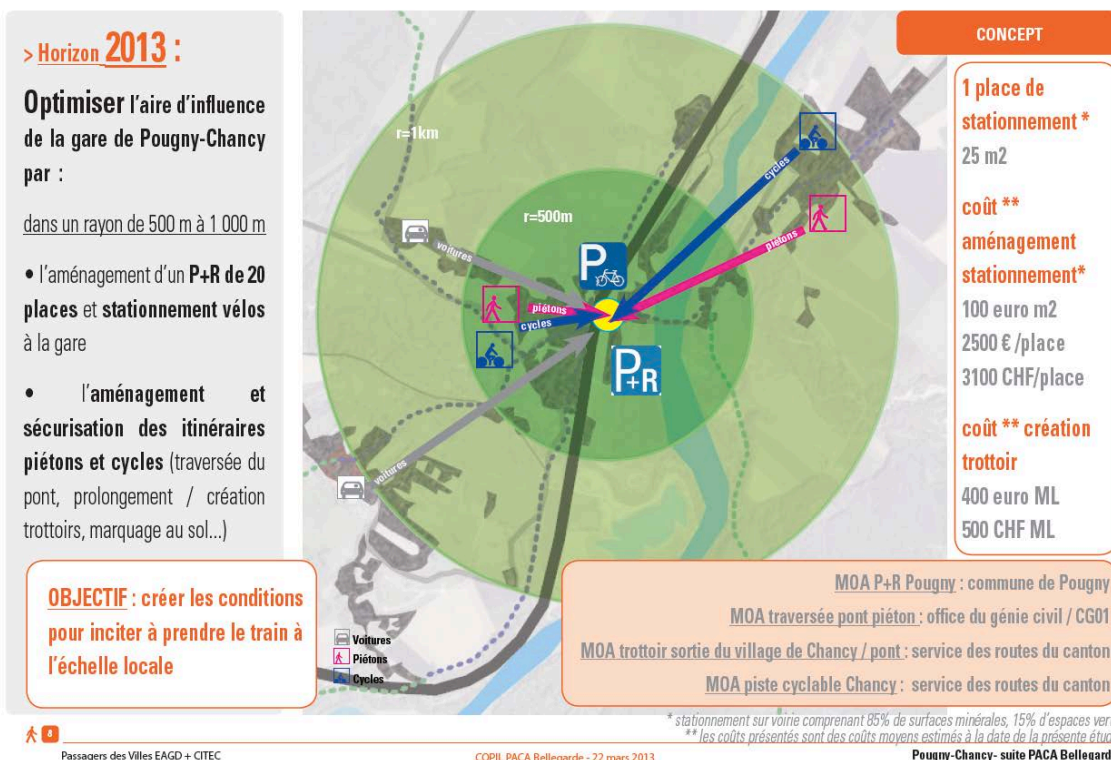
COPIL PACA Bellegarde - 22 mars 2013

Ces places de stationnement serviront aux habitants de Pougny-le Crêt et de Pougny-village (et dans une moindre mesure de Chancy) lesquels n'empruntent pas la route aujourd'hui à pied ou en vélo pour des questions de distance à parcourir (2 kilomètres depuis Pougny-village et Pougny-le Crêt), de contrainte topographique (75 et 71 mètres de dénivelé entre Pougny-village et Pougny-le Crêt depuis la gare) et de sécurité.

Maîtrise d'ouvrage pour l'aménagement du P+R de Pougny : commune de Pougny



3.1.2 Aménager et sécuriser les itinéraires piétons et cycles



La seconde action à conduire pour créer les conditions locales destinées à inciter les habitants de Pougny et de Chancy à prendre le train est :

- d'aménager et sécuriser les itinéraires piétons dans un périmètre de 500 mètres autour de la gare de sorte que habitant Pougny gare ou le sud de la commune de Chancy, l'utilisateur qui veut prendre le train puisse y aller à pied en toute sécurité en empruntant des trottoirs continus. A titre indicatif, le coût de création d'un trottoir s'élève à 400 euros du mètre linéaire (500 CHF) à l'heure où le présent rapport est écrit. Un marquage au sol, moins onéreux représente une solution alternative à l'aménagement lourd type trottoir. De la même manière, quand la ligne de bus X dépose les voyageurs avant le pont enjambant le Rhône à la douane de Chancy, il faut que ces derniers puissent traverser pour rejoindre la gare à l'abri de la circulation automobile de manière sécurisante.

Enfin, la dernière action à conduire dans un périmètre d'un kilomètre consiste à :

- aménager des itinéraires cycles. Comme le montre l'illustration ci-dessus, aménager des itinéraires cycles depuis Pougny-village ou Pougny-le Crêt ne semble pas réaliste au vu des contraintes de relief. En revanche, depuis Chancy, une piste cyclable (dont l'aménagement sera achevé prochainement) permettra de lier le village à la gare en toute sécurité. La problématique de franchissement du pont sur le Rhône reste cependant entière.



L'objectif de ces 3 types d'aménagement est de créer des conditions favorables à l'usager pour l'inciter à prendre le train quand sa destination est Genève et qu'il habite dans un périmètre proche de la gare.

Maîtrise d'ouvrage pour la traversée du pont de Chancy: office du génie civil + CG 01.
Actuellement le programme prévoit une voie circulée avec un feu. La solution n'est pas satisfaisante pour garantir une traversée sécurisante aux piétons et aux cycles. La présente étude peut apporter des arguments nécessaire à l'évolution du programme.

Maîtrise d'ouvrage pour un trottoir continu entre la sortie de Chancy et le pont: service des routes

Maîtrise d'ouvrage pour une piste cycle entre la sortie de Chancy et le pont: service des routes

3.1.3 Harmoniser le prix des billets entre la gare de Pougny-Chancy et la commune de Chancy

Egalement, l'harmonisation du prix des titres de transports entre la gare de Pougny-Chancy et la commune de Chancy inciterait davantage les usagers à prendre le train à Pougny. En effet, si la gare de Pougny fait partie du système « UNIRESO », le système tarifaire qui lui est lié est celui d'UNIRESO-région (970 CHF/an - 97 CHF/mois / 795 euros/an – 80 euros /mois). Depuis la commune de Chancy, le système tarifaire qui s'applique est l'abonnement « tout Genève » qui coûte 700 CHF/an - 70 CHF/mois / 575 euros/an – 57 euros/mois.

Maîtrise d'ouvrage pour l'harmonisation tarifaire : GLCT



3.2 2018 : horizon CEVA

Bien qu'il ne soit pas prévu d'amélioration de l'offre ferrée en gare de Pougny-Chancy à horizon 2018 (horizon CEVA), proposer différents modes de rabattement vers la gare répond à deux objectifs majeurs : celui d'augmenter son aire d'influence d'une part et de proposer des liaisons inter-territoires de l'autre.

Ainsi, pour répondre à ces enjeux, plusieurs actions peuvent être conduites au rang desquelles :

- la mise en place de navettes cadencées depuis Valleiry et Collonges
- l'aménagement de P+R à Collonges et Valleiry.

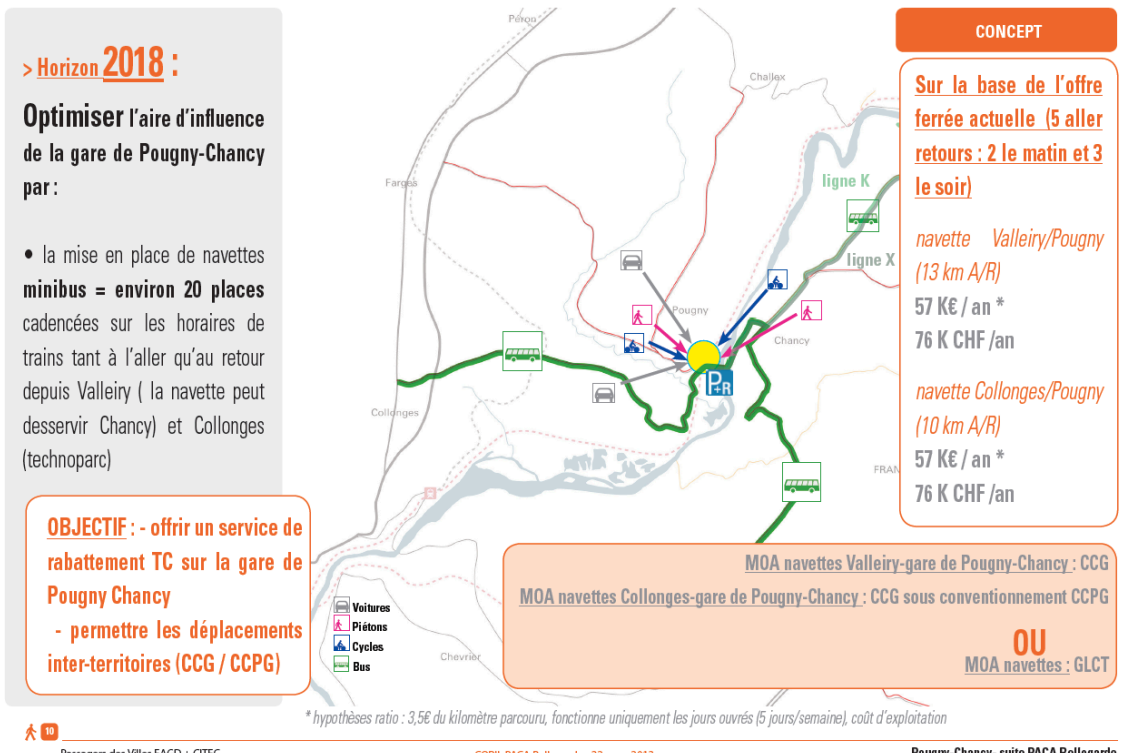
3.2.1 *Mise en place de navettes cadencées*

Pour optimiser l'aire d'influence de la gare de Pougny-Chancy à une échelle plus large que les communes desservies par les lignes K et X, il faut recourir à la mise en place de navettes depuis Valleiry et Collonges d'une capacité d'environ 20 places (cf. diagnostic relatif au gabarit des voiries d'accès à la gare depuis Valleiry et Collonges).

Ces navettes seront cadencées sur les horaires de trains en provenance et à destination de Genève. Elles desserviront Chancy sur le trajet gare/Valleiry et le village de Pougny sur le trajet gare/Collonges. Les navettes arriveront 5 minutes avant le train et partiront 5 minutes après que le train n'ait effectué son arrêt en gare de Pougny-Chancy.

Sur la base de l'offre ferrée existante, le coût d'une navette entre Valleiry et la gare et entre Collonges et la gare (distance équivalente = 13 kilomètres aller-retour) s'élève à 57 k€ par an (soit 76 kCHF/an). Ce chiffre prend en compte les coûts d'exploitation uniquement. Elles fonctionnent les jours ouvrés (5 jours).

Ces navettes outre l'agrandissement de l'aire d'influence de la gare de Pougny-Chancy permettront la mise en relation de deux parties du territoire du PACA Bellegarde qui ne le sont aujourd'hui par aucun service de transport en commun. Elles pourront servir aux usagers du train comme aux habitants du territoire désireux de se rendre dans le pays de Gex ou le genevois.



Maîtrise d'ouvrage pour la navette Valleiry-gare de Pougny-Chancy: CCG

Maîtrise d'ouvrage pour la navette Collonges- gare de Pougny-Chancy: CCG sous conventionnement avec la CCPG

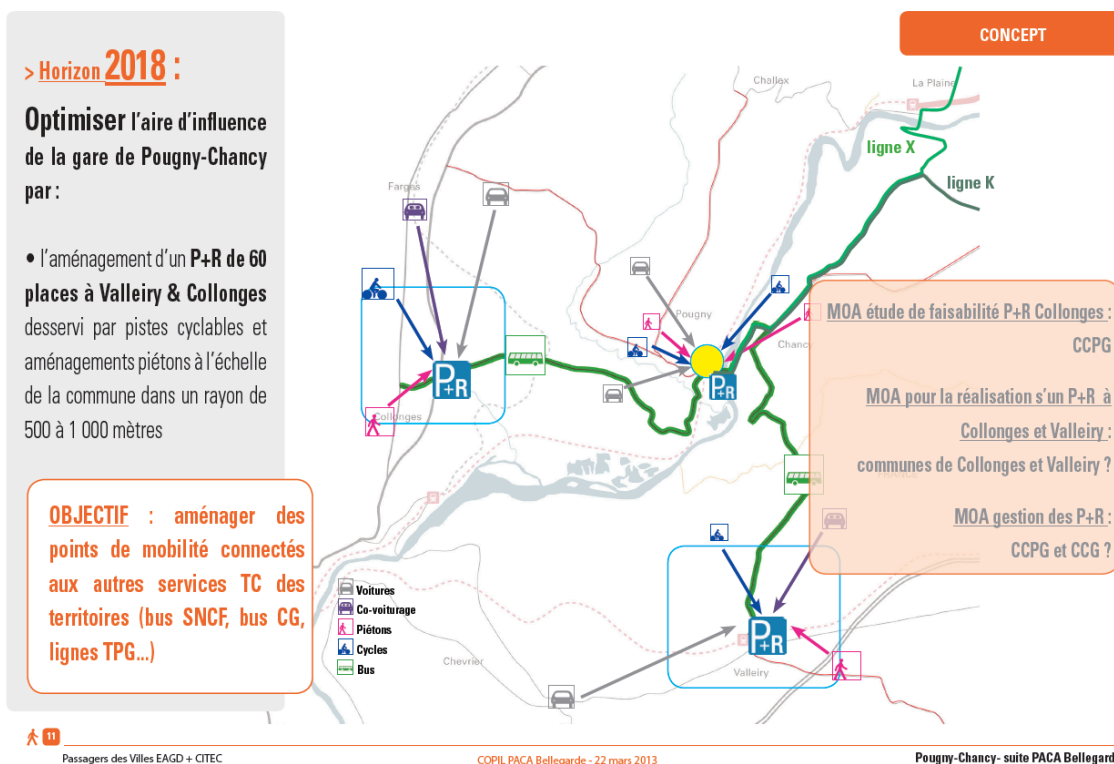
OU

Maîtrise d'ouvrage pour la navette Valleiry- gare de Pougny-Chancy et Collonges- gare de Pougny-Chancy : GLCT



3.2.2 Aménagement de P+R satellites

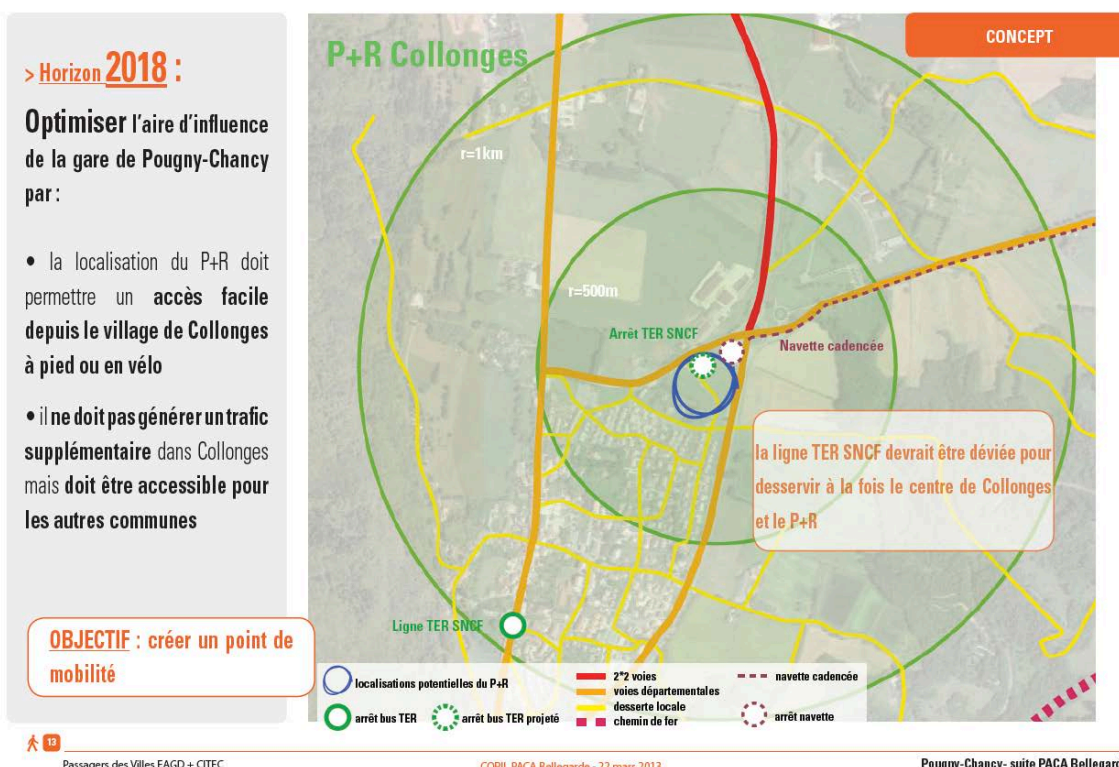
A chaque bout des lignes de rabattement, à Valleiry et à Collonges, il faut prévoir l'aménagement de P+R destinés à éviter que les usagers du train ne viennent en voiture à la gare de Pougny-Chancy en traversant les villages. Au vu des résultats de l'enquête aux frontières et en prenant l'hypothèse que 10 % des traversées de la frontière en voiture générés les communes de Péron, Farges, Léaz, Chevrier, Valleiry et Vulbens se reportent vers les TC (en sachant que sur l'écran d'Annemasse qui dispose d'une offre plus importante, la part modale actuelle est de 15%), on estime le besoin à une soixantaine de place pour chacun de ces P+R. Ces P+R pourront ainsi servir à d'autres habitants que ceux des seules communes de Valleiry et Collonges, et pas uniquement aux usagers de la ligne Bellegarde-Genève souhaitant se rabattre sur la gare de Pougny Chancy. Aussi ces P+R doivent être localisés au contact des autres offres TC existantes (arrêts de bus TER SNCF, bus CG, bus TPG...). En revanche les P+R ne doivent pas reporter le trafic évité dans les villages de Chancy et Pougny sur les bourgs de Valleiry et Collonges. C'est pourquoi leur localisation doit être rigoureusement choisie de manière à conjuguer accessibilité locale et accessibilité à l'échelle élargie. A l'échelle des bourgs, les P+R doivent être accessibles aux habitants de Valleiry et Collonges à pied ou en vélo de manière sécurisée de sorte que les habitants de ces localités ne prennent pas leur voiture au sortir de chez eux. Aussi les communes devront prévoir les aménagements nécessaires (trottoirs, marquage au sol...).



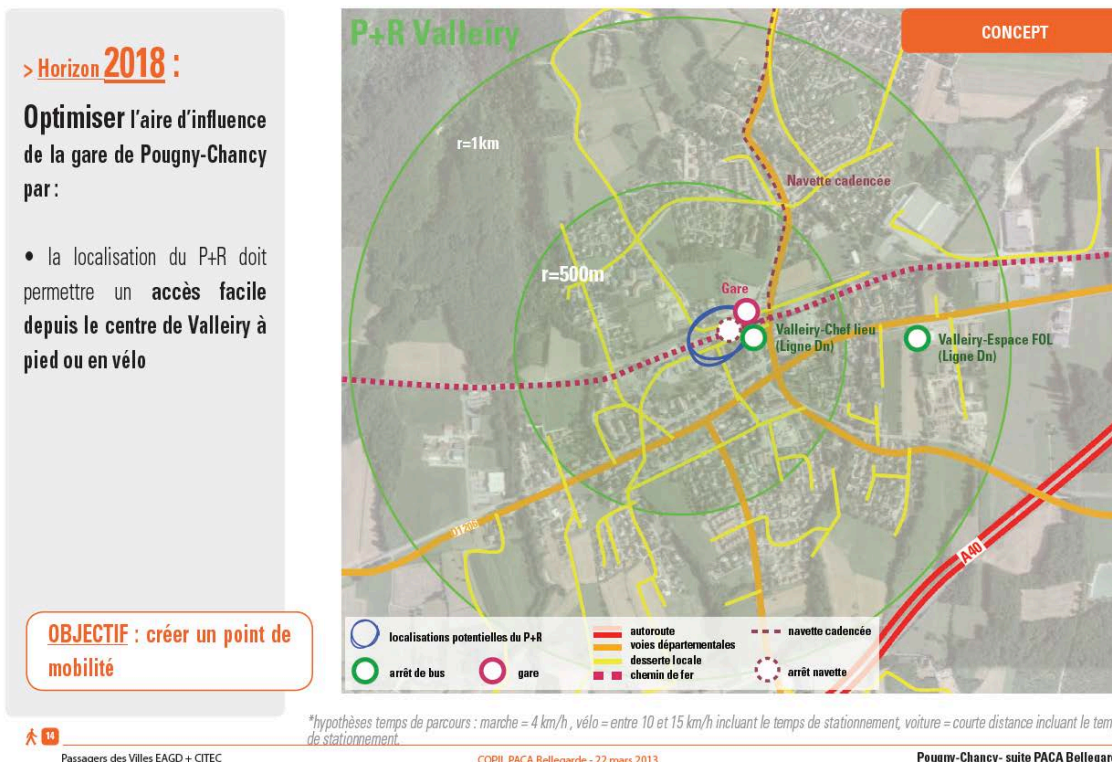


A Collonges, une localisation est pressentie, au nord du rond point d'accès au technoparc. Il faudra veiller à ce que le P+R soit desservi par la ligne TER SNCF pour maximiser les correspondances, ce qui implique la création d'un nouvel arrêt sur la ligne.

Ce tènement foncier situé entre 500 mètres et 1 kilomètre du village et connecté à l'embranchement de la 2x2 voies du pays de Gex apparaît comme une localisation idéale. Il permet que les habitants des localités voisines puissent y accéder sans générer de trafic nouveau dans Collonges et dans le même temps que les habitants de Collonges puissent y avoir accès à pied ou à vélo facilement dans un rayon de 500 à 1000 mètres.



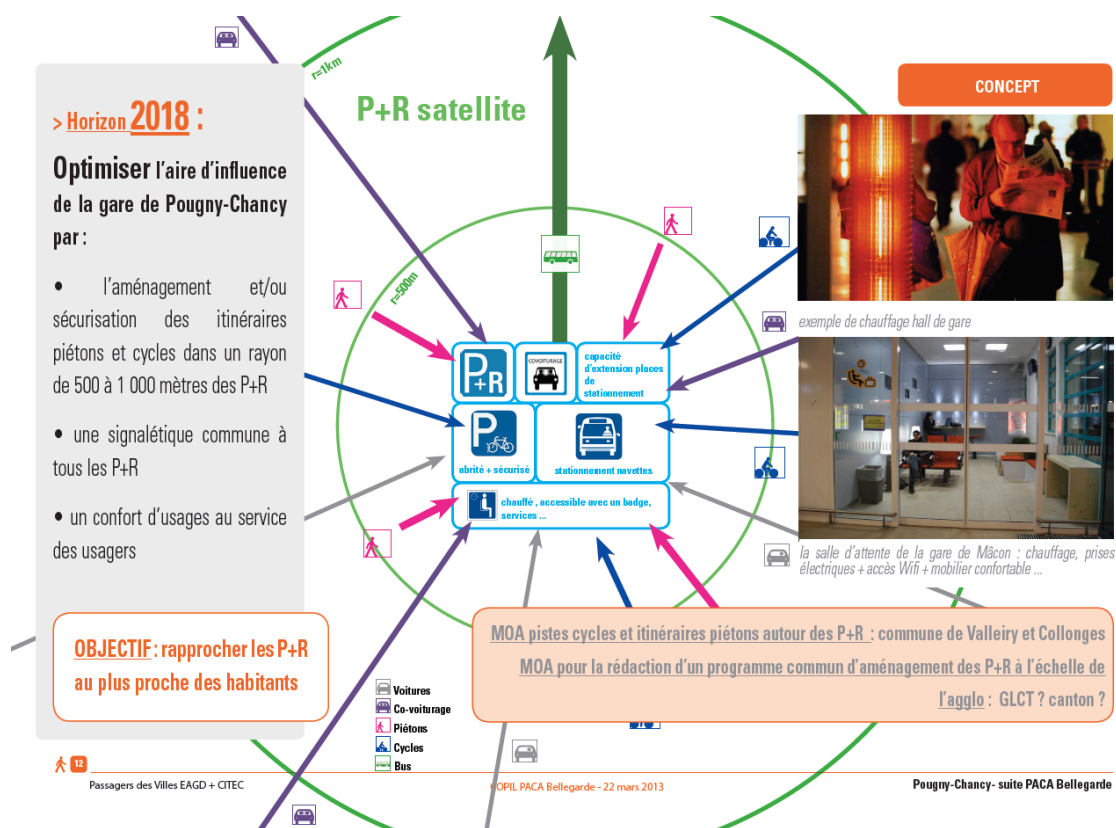
A Valleiry, les démarches pour l'aménagement d'un P+R sont déjà en cours à proximité de la gare (voir ci-dessous). Sa localisation permet efficacement la mise en relation des offres (ferrées, TPG, navettes) et un accès simple pour les habitants de Valleiry à pied ou en vélo dans un périmètre de 500 mètres à 1 kilomètre.



Les P+R devront afficher une signalétique commune dans la perspective d'un développement des mobilités fines à l'échelle de l'agglomération. Ils devront proposer un réel confort à l'utilisateur pour encourager son utilisation. Ainsi, les images de références ci-dessous montrent des dispositifs de chauffage ou des abris chauffés permettant de disposer de services (prises électriques, wifi...) qui rendent l'attente d'un bus ou d'une navette agréable.

La sécurité du lieu doit être également assurée. L'accès à l'abri chauffé doit être réservé aux seuls utilisateurs des TC grâce à la carte qui gère leur abonnement par exemple. De même le stationnement vélos devra assurer aux cyclistes de retrouver leur équipement le soir (type box fermé).

Un programme commun à tous les P+R doit être élaboré afin de garantir une cohérence entre les différents aménagements et services proposés.



En synthèse à horizon 2018, même si l'offre ferrée à la gare de Pougny-Chancy n'aura pas évoluée, l'aire d'influence de la gare aura été étendue au moyen de navettes allant chercher les usagers plus loin que l'aire actuelle. L'installation de P+R qui connectent les offres TC existantes dans le territoire permet de mailler le territoire en mobilités fines comme le préconisait l'étude du PACA Bellegarde.

Maîtrise d'ouvrage pour la mise en place d'itinéraires cycles et piétons dans un périmètre de 500 à 1000 m autour des P+R : communes de Collonges et Valleiry

Maîtrise d'ouvrage pour la rédaction d' un programme commun d'aménagement des P+R à l'échelle de l'agglomération : GLCT – canton ?

Maîtrise d'ouvrage pour l'étude de faisabilité d'un P+R à Collonges : CCPG

Maîtrise d'ouvrage pour la réalisation et la gestion d'un P+R à Collonges et Valleiry : communes de Collonges et Valleiry ?



3.3 2030 : Pougny-Chancy, gare RER

De manière théorique, à horizon 2030, le pari d'une desserte RER de la gare de Pougny-Chancy est pris. Quelles offres de services et quels aménagements en conséquence pour gérer l'attractivité de l'offre tout en conservant le calme des villages ?

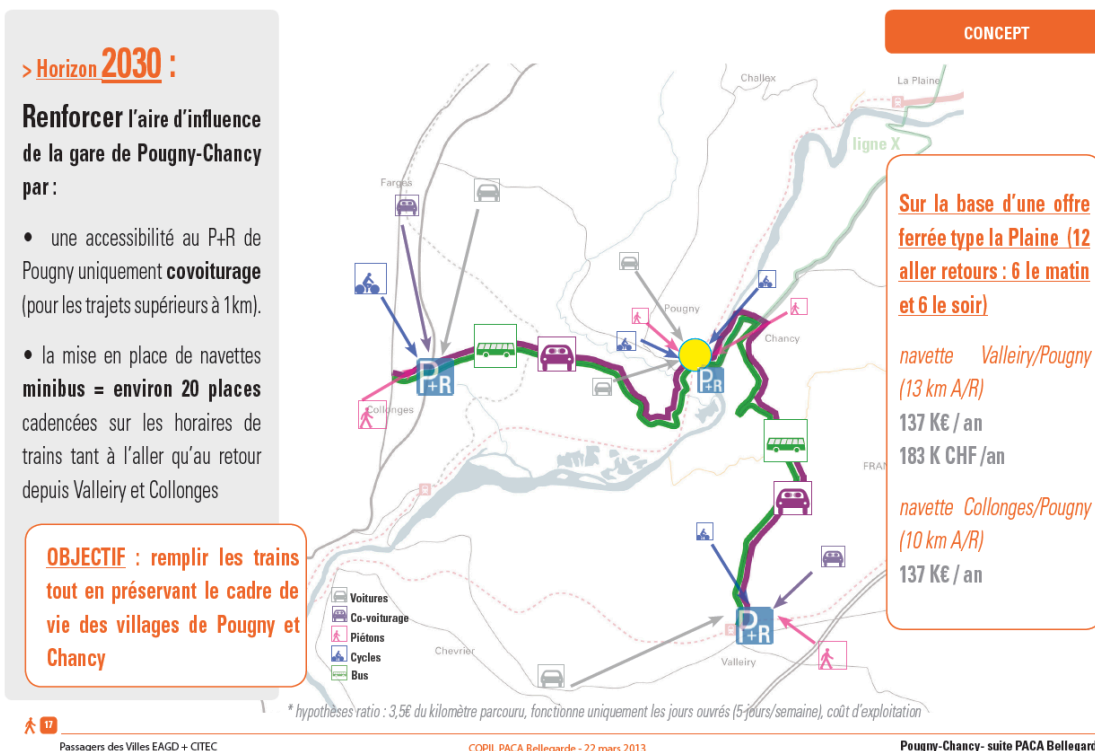
Pour répondre à cet enjeu majeur, trois recommandations peuvent être formulées :

- augmenter l'offre de rabattement TC à la gare et contraindre l'accès VP
- agrandir le P+R de Pougny tout en incitant au covoiturage et proposer des services attractifs en gare
- sécuriser les abords de la gare pour les usagers et les habitants

3.3.1 ***Augmenter l'offre de rabattement TC à la gare et contraindre l'accès VP***

Sur la base d'une offre ferrée type la Plaine (6 trains le matin en heure de pointe dans les deux sens, 6 trains le soir), les navettes qui circulaient 5 fois par jour dans les deux sens en 2018 entre Valleiry et Collonges, assureront en 2030 12 rotations. Ainsi, le coût du service de navettes Valleiry/Pougny et Collonges/Pougny se chiffre en 2030 à 137 k€ par an soit l'équivalent de 183 k CHF (contre 57 k€ / 76 k CHF en 2018 pour 5 rotations). Ce chiffre prend en compte les coûts d'exploitation uniquement. Elles fonctionnent les jours ouvrés (5 jours).

En parallèle, pour préserver le calme des villages de Pougny et Chancy, l'accès au P+R de Pougny sera davantage contraint. Ainsi le P+R de Pougny ne sera plus accessible qu'à 1/3 aux conducteurs de voitures individuelles et au 2/3 aux usagers pratiquant le covoiturage de sorte à ne pas générer des flux supplémentaires dans les communes de Chancy et Pougny. La régulation de l'accès au P+R pourrait se faire par carte pour les usagers venant en voiture seuls, et par caméra pour les usagers privilégiant le système du co-voiturage.



Maîtrise d'ouvrage pour la gestion du P+R de Pougny : CCPG ?

3.3.2 **Agrandir le P+R de Pougny tout en incitant au covoiturage et proposer des services attractifs en gare**

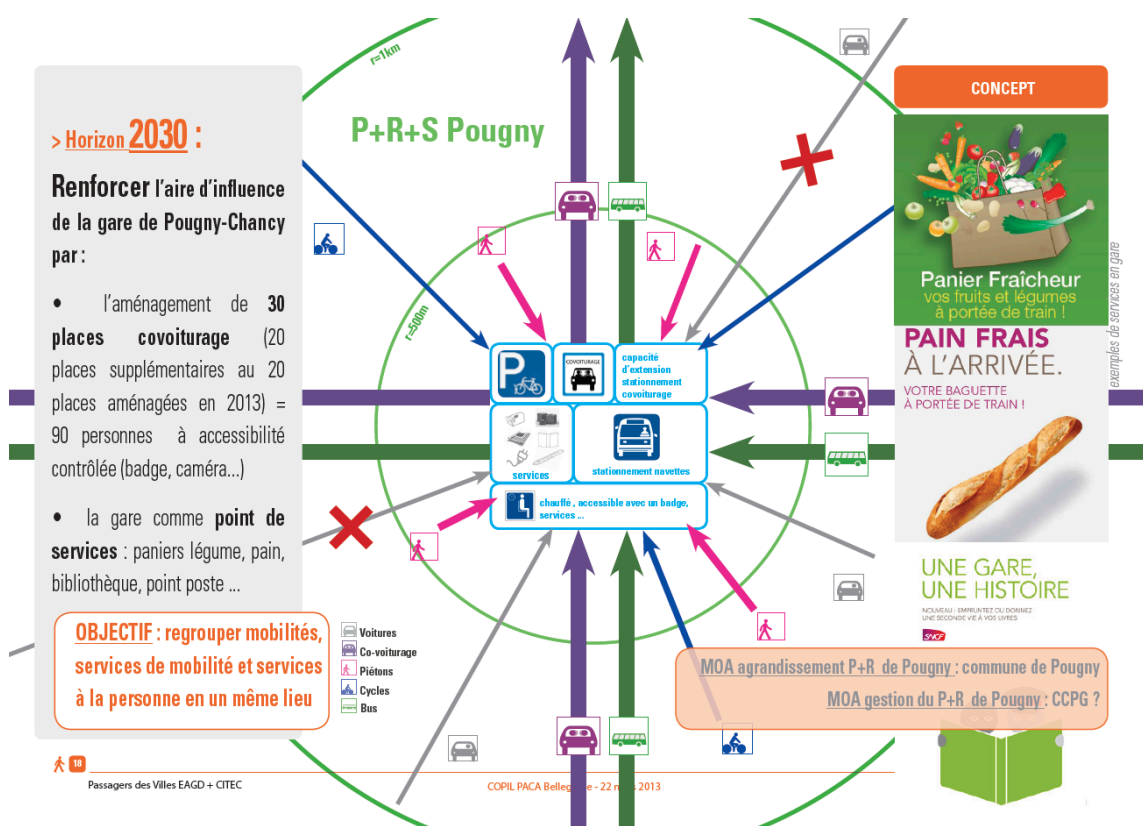
En lien avec l'amélioration de l'offre ferrée, il faudra doubler les capacités du P+R de Pougny et porter le nombre de places de stationnement à 40 dont 30 seront réservées au personnes pratiquant le covoiturage et 10 aux personnes venant en voiture seules. A lui seul, le parking peut permettre à 100 personnes de prendre le train à Pougny.

Pour motiver l'usage du train, la gare devra proposer comme nous l'avons vu précédemment pour les P+R de Valleiry et Collonges un confort d'attente à l'utilisateur (chauffage...) mais aussi des services. A Gisors, dans l'Eure par exemple, l'équipe de la gare propose un service de prêt de livres.



Le voyageur peut emprunter des ouvrages lors de son passage en gare et les restituer par la suite au même endroit. Un bac à livres est situé dans le hall de la gare, les voyageurs peuvent emprunter un livre et le ramener quand ils le désirent sans contraintes de délais. Ce service est disponible pendant les horaires d'ouverture de la gare, il est gratuit et sans obligation si ce n'est de penser à ramener régulièrement les livres pour en faire profiter le plus grand nombre. La gare est également un possible point de services marchands. De plus en plus dans les gares, des services d'achat de paniers de légumes ou de pain sont proposés par des agriculteurs et des boulangers locaux pour faire gagner du temps au voyageur qui économise un déplacement pour aller faire ses courses.

L'objectif : regrouper mobilités et services tout en privilégiant le confort de l'usager pour encourager l'usage du train.

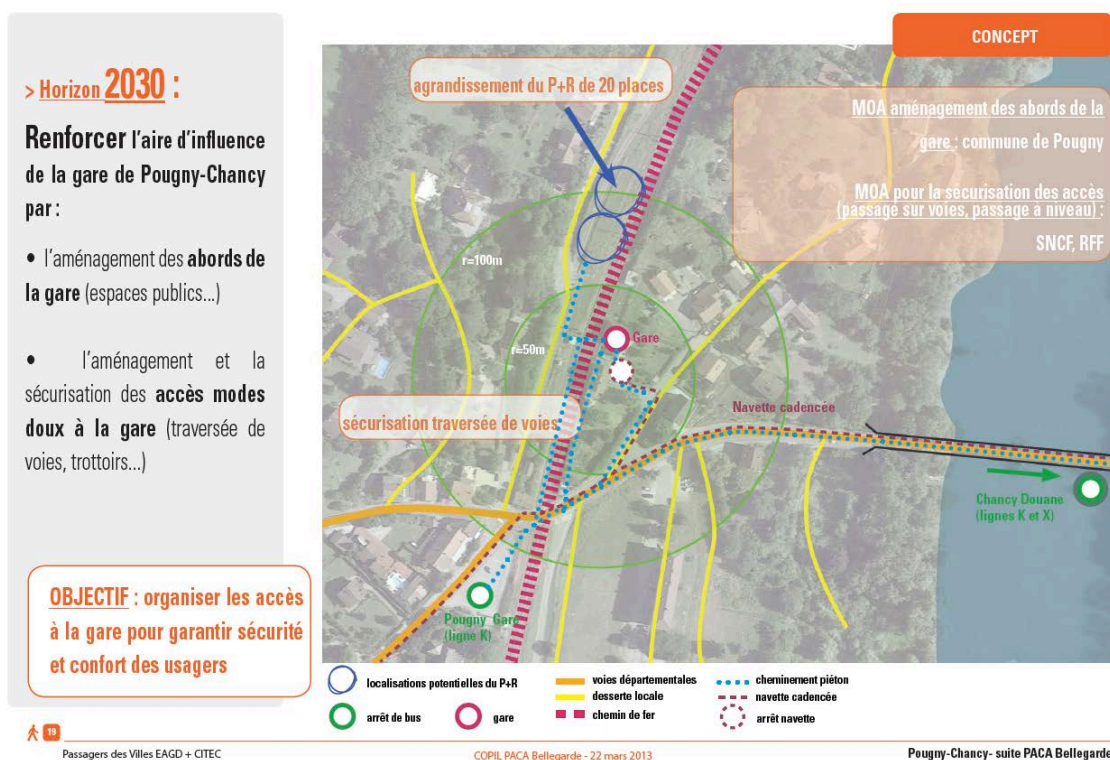


Maîtrise d'ouvrage pour l'agrandissement du P+R de Pougny : commune de Pougny



3.3.3 Sécuriser les abords de la gare pour les usagers et les habitants

Avec une aire d'influence étendue et une offre de rabattement plus importante, les déplacements piétons aux alentours de la gare seront beaucoup plus importants, notamment entre les arrêts de bus et la gare et entre le P+R et les quais. C'est pourquoi il faudra en 2030 réorganiser les arrêts de bus pour qu'idéalement un seul lieu rassemble toutes les offres TC : lignes TPG + navettes de rabattement au plus proche du bâtiment voyageurs. De la même manière, la sécurisation de la traversée du passage piéton sur voie et du passage à niveau pour les voitures devront être étudiés.



En synthèse à horizon 2030 ce sont l'offre de rabattement TC efficace depuis les P+R satellites de Collonges et Valleiry et la régulation du stationnement individuel sur le P+R de Pougny qui permettront de préserver la vie dans les villages de Pougny et de Chancy tout en encourageant l'usage du fer.



Maîtrise d'ouvrage pour l'aménagement des abords de la gare: commune de Pougny

Maîtrise d'ouvrage pour la sécurisation des accès (passage sur voies, passage à niveau) :
SNCF, RFF



4 Conclusion

Du point de vue des mobilités, l'étude du PACA Bellegarde soulignait la multitude d'intervenants sur le territoire en matière de TC (TPG, DGM, SNCF, RRA, CCPB, CG01 et CG74) proposant des services dispersés, peu attractifs et de faible fréquence (excepté pour les lignes TPG). En outre le constat révélait une quasi absence de croisement entre les diverses offres TC proposées sur le territoire du PACA.

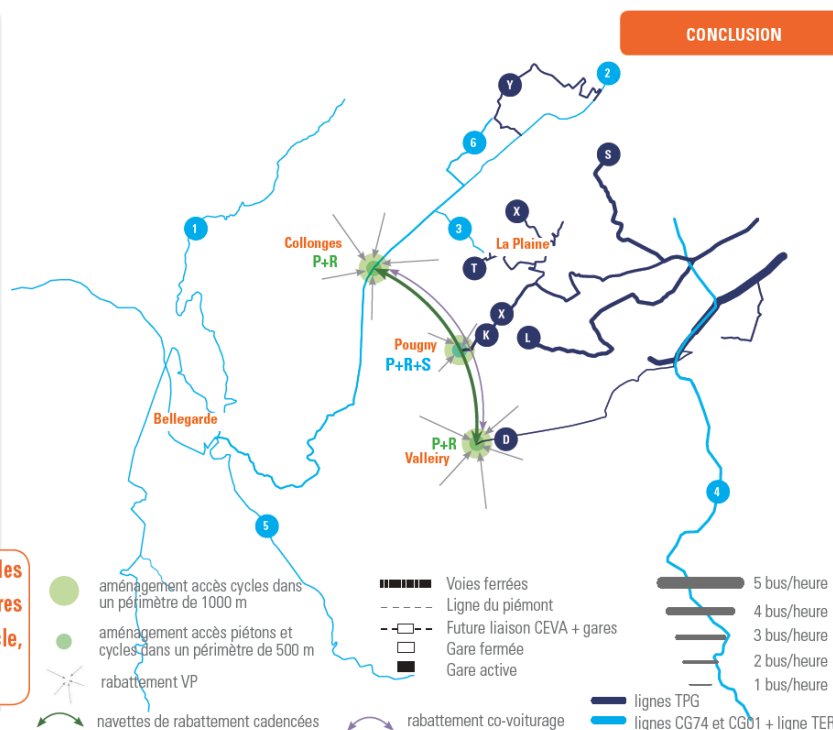
Néanmoins, le territoire du PACA propose une offre ferrée attractive en gare de Bellegarde et dans les gares suisses (La Plaine, Russin...) ou se situe à proximité d'offres TC attractives (tram Bernex, tram St Julien ...). Aussi le concept TC développé dans le PACA Bellegarde proposait-il de profiter de ces têtes de réseau proposant une offre TC attractive pour rabattre les populations du territoire sur cette offre davantage que de développer des infrastructures de transport lourdes impossible dans un territoire si peu dense. C'est le concept de mobilités fines dont il a été fait la démonstration en gare de Pougny-Chancy. L'objectif de cette étude a été double. Il s'est agit d'une part d'étudier comment rabattre la population sur une tête de réseau et dans le même temps comment créer des connections entre les offres de mobilités du territoire à toutes les échelles.

2 principes d'optimisation des têtes de réseaux :

1- Organiser le rabattement vers les têtes de réseaux ferrée, tram, bus en **diversifiant les modes d'accès** (voiture, covoiturage, services, aménagements...)

2- Créer des **points de mobilité au croisement de différents modes de déplacements** (lignes interurbaines, lignes urbaines, desserte ferrée, pistes cycles, routes...)

OBJECTIF : créer des connections entre les offres (bus, train, voiture, cycle, marche à pied...)



Passagers des Villes EAGD + CITEC

COPIL PACA Bellegarde - 22 mars 2013

Pougny-Chancy- suite PACA Bellegarde



Reste que l'étude sur la mise en place de mobilités fines depuis et vers la gare de Pougny-Chancy est un test sur une gare de l'agglomération franco-valdo-genevoise. Pour que le maillage soit total, la réflexion doit être poursuivie à l'échelle de l'agglomération selon deux principes :

- la diversification des modes de rabattement vers les têtes de réseau
- la création de points de mobilité au croisement de diverses offres.





Annexes

Annexe 1 : support de présentation au COPIL de restitution du 22 mars 2013





Projet d'agglo
franco-valdo-genevois

Passagers des Villes
EAGD
Entreprise d'Architecture
Globale et Durable

citec

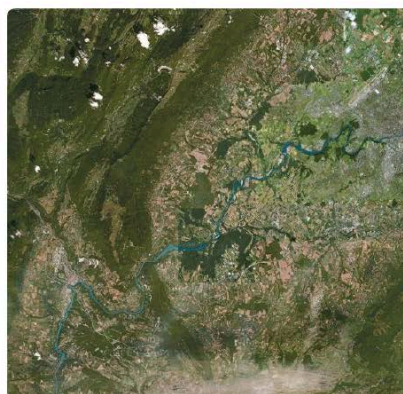
R

RENDU FINAL

Gare de Pougny- Chancy

Étude prospective relative au maillage en mobilités fines du secteur de la gare
à horizon 2030

COPIL PACA Bellegarde - 22 mars 2013



> 06 mai 2011
Lancement étude PACA Bellegarde

> 15 septembre 2011
Tables rondes PACA Bellegarde

> 02 décembre 2011
COPIL final étude PACA Bellegarde

> janvier 2012
Finalisation du rapport

> 12 décembre 2012
Rencontre n°1 - Réunion de lancement

> 29 janvier 2013
Rencontre n°2 - État d'avancement

> 06 mars 2013
Rencontre n°3- Finalisation étude

> 22 mars 2013
COPIL PACA Bellegarde

RAPPEL

Objectifs de la mission :

> Sur la base du concept de maillage du territoire en «mobilités fines» développé dans l'étude du PACA Bellegarde et de la recommandation pour le « lancement d'une étude sur la mise en place d'un service RER avec une desserte cadencée à Pougny et des services de rabattement depuis Chancy, Collonges, Valleiry » :

Réflexion sur les services de mobilités et les aménagements à développer à horizon 2018 et 2030 pour permettre l'accès à une offre ferrée attractive à la gare de Pougny-Chancy.

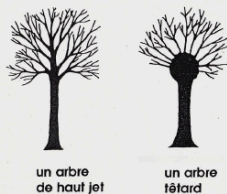
> Estimations financières sous forme de ratios des services à la mobilité et des aménagements proposés pour permettre l'accès à la desserte ferrée cadencée de Pougny-Chancy destinés à éviter l'usage de la voiture particulière dans les villages.

> In fine, faire du cas de Pougny-Chancy une «référence-test» qui puisse servir de modèle aux gares périurbaines de l'agglomération genevoise impactées par une amélioration de leur cadencement ferroviaire.





Démarche



4 ENJEUX :

- de **rabattement** (diversification des services)
- d'**augmentation** des **capacités TC**
- de **mobilités fines**
- d'**interpénétration** des **territoires**

PREAMBULE

> De manière générale, les gares constituent des lieux stratégiques (quand elles proposent une offre de services attractive) ou potentiellement stratégiques (par la capacité à proposer une offre de services attractive) autour desquels doit s'organiser le développement urbain afin de limiter l'étalement urbain et de favoriser le report modal.

> Cependant, l'étude du PACA Bellegarde a démontré que :

- 1- le lien urbanisation/mobilité est un concept qui s'adapte mal au territoire dans la mesure où les périmètres de 500m urbanisables autour des gares sont assez contraints
- 2- les déplacements ne se font pas exclusivement du territoire du PACA vers Genève
- 3- la densité de population du territoire (approximativement 135 hab/km²) ne permet pas d'envisager de construire des infrastructures de transport lourd

Ainsi, il est indispensable de penser les mobilités autrement qu'en terme d'infrastructures et uniquement vers Genève.

> « La métaphore des arbres (ci-contre) illustre qu'il ne sera pas possible de développer des infrastructures lourdes mais davantage de déplacer les têtes de réseaux lourds (la Plaine à Pougny). En contre partie, il faut offrir du service léger aux usagers pour que ceux-ci puissent se rabattre vers les têtes existantes.

C'est l'objet de la présente mission que d'en faire la démonstration à Pougny-Chancy.



Passagers des Villes EAGD + CITEC

COPIL PACA Bellegarde - 22 mars 2013

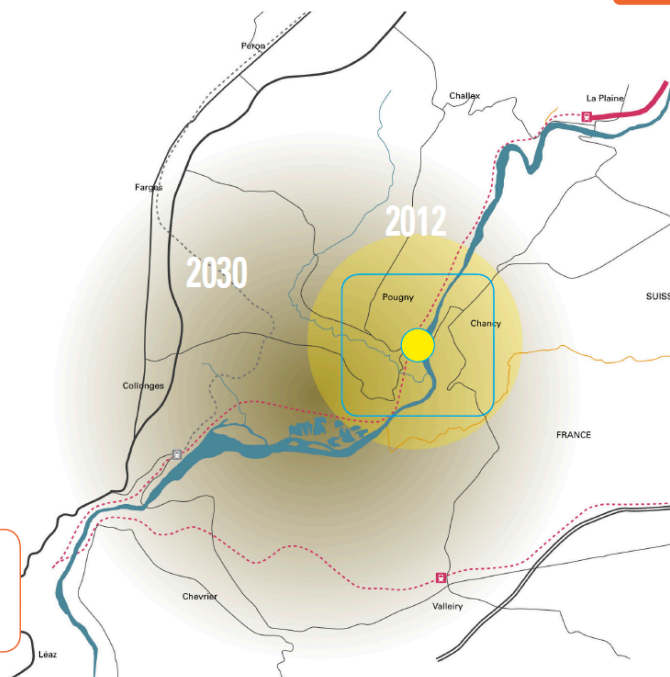
Pougny-Chancy- suite PACA Bellegarde

> Aire d'influence gare de Pougny-Chancy

- 2013
3 trains le matin sur une heure de pointe dans les deux sens. 4 le soir.
- 2030 (sous réserve d'arbitrages organisationnels, financiers, techniques et en cours)
le pari d'une aire d'influence étendue (Pougny, Peron, Farges, Chancy, Collonges, Leaz, Chevrier, Vulbens, Valleiry) dans le cadre d'une **desserte ferrée équivalente à la Plaine**

QUESTION : quels services et quels aménagements pour étendre l'aire d'influence ?

PROTOCOLE



Pougny
aujourd'hui
30 montées /
descentes
par jour

Pougny
2030
500 montées /
descentes
par jour



Passagers des Villes EAGD + CITEC

COPIL PACA Bellegarde - 22 mars 2013

Pougny-Chancy- suite PACA Bellegarde



> Aire d'influence gare de Pougny-Chancy / 2013

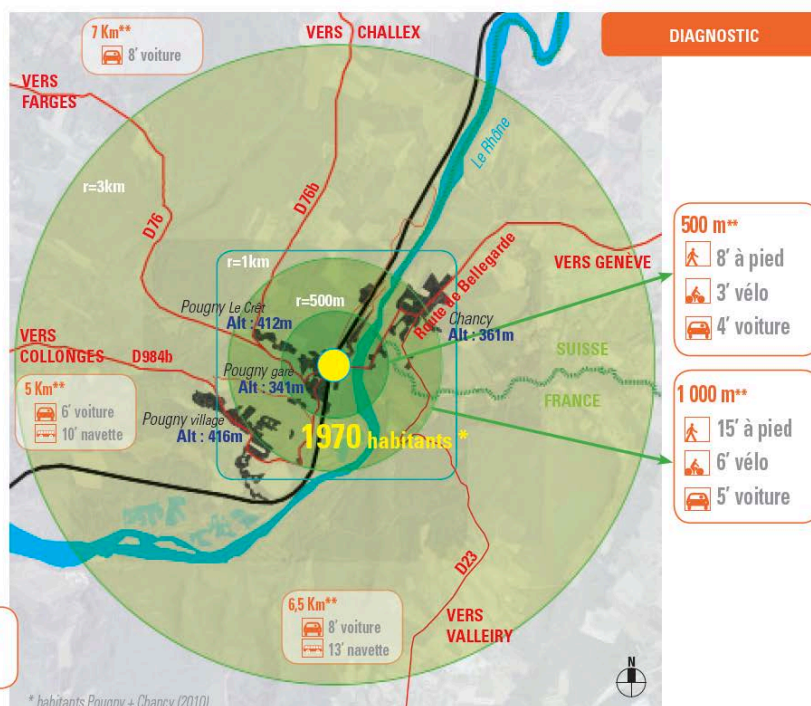
Parcours Pougny village et Pougny le Crêt - gare

- **contrainte topographie** : 75 m et 71 m de dénivelé respectivement
- 1 km à vol d'oiseau / 2 km par la route (étroite)
- **aucun aménagement cycle et piéton**

Parcours Chancy - gare

- pont enjambant le Rhône routier uniquement

CONSTAT : une accessibilité contrainte à l'échelle locale

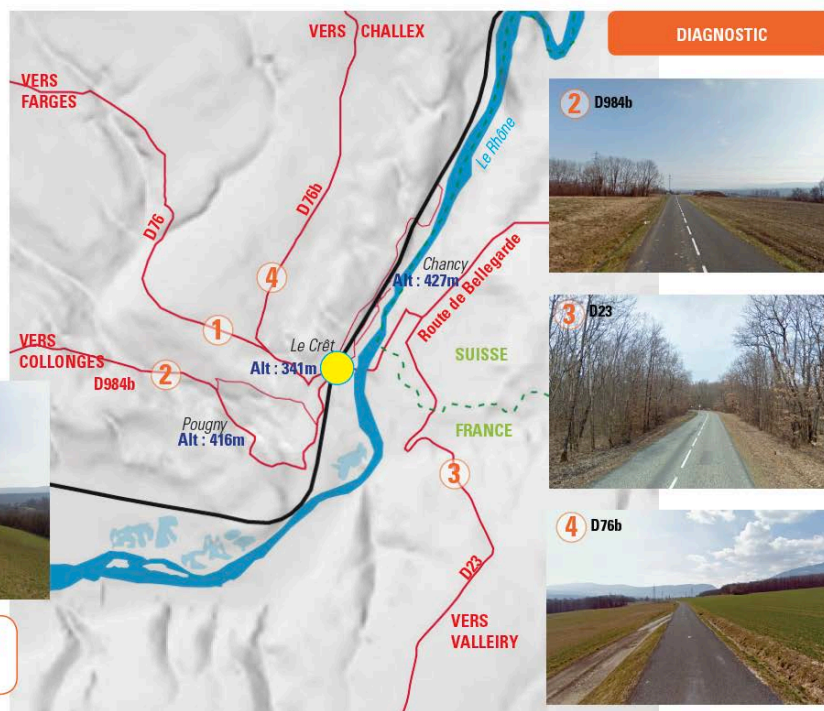


* habitants Pougny + Chancy (2010)
 ** hypothèses temps de parcours : marche = 4 km/h, vélo = entre 10 et 15 km/h incluant le temps de stationnement, voiture = courte distance incluant le temps de stationnement, mini-bus = 30 km/h incluant le temps d'attente.

> Aire d'influence gare de Pougny-Chancy / 2013

- contrainte de **largeur et gabarit** des voies d'accès à la gare depuis les localités voisines (2x1voies)

CONSTAT : une accessibilité contrainte à l'échelle élargie





CONCEPT

Objectifs poursuivis par les propositions :

> 2013 : Etat actuel

> 2018 : horizon CEVA - pas d'amélioration de l'offre ferrée prévue sur Pougny

Proposer différents modes de rabattement vers la gare pour augmenter son influence

> 2030 : amélioration de l'offre ferrée

Utiliser le fer à Pougny comme un véritable RER

Nécessité de mise en place des services de rabattement correspondants

OBJECTIF : promotion des modes alternatifs à la voiture en utilisant au maximum les infrastructures existantes



Passagers des Villes EAGD + CITEC

COPIL PACA Bellegarde - 22 mars 2013

Pougny-Chancy- suite PACA Bellegarde

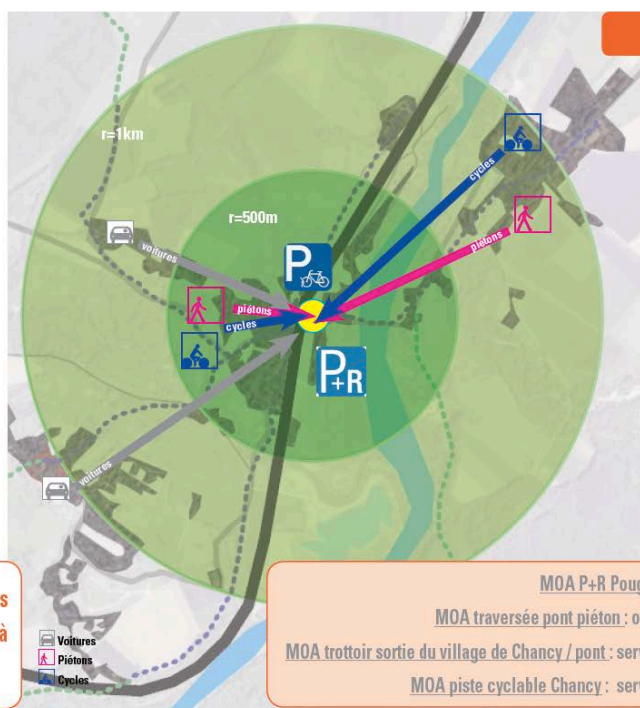
> Horizon 2013 :

Optimiser l'aire d'influence de la gare de Pougny-Chancy par :

dans un rayon de 500 m à 1 000 m

- l'aménagement d'un P+R de 20 places et stationnement vélos à la gare
- l'aménagement et sécurisation des itinéraires piétons et cycles (traversée du pont, prolongement / création trottoirs, marquage au sol...)

OBJECTIF : créer les conditions pour inciter à prendre le train à l'échelle locale



CONCEPT

1 place de stationnement*
25 m²

coût**
aménagement stationnement*
100 euro m²
2500 € /place
3100 CHF/place

coût** création trottoir
400 euro ML
500 CHF ML

MOA P+R Pougny : commune de Pougny

MOA traversée pont piéton : office du génie civil / CG01

MOA trottoir sortie du village de Chancy / pont : service des routes du canton

MOA piste cyclable Chancy : service des routes du canton

* stationnement sur voirie comprenant 85% de surfaces minérales, 15% d'espaces verts
** les coûts présentés sont des coûts moyens estimés à la date de la présente étude



Passagers des Villes EAGD + CITEC

COPIL PACA Bellegarde - 22 mars 2013

Pougny-Chancy- suite PACA Bellegarde

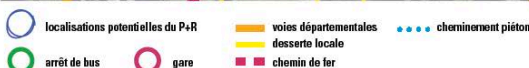
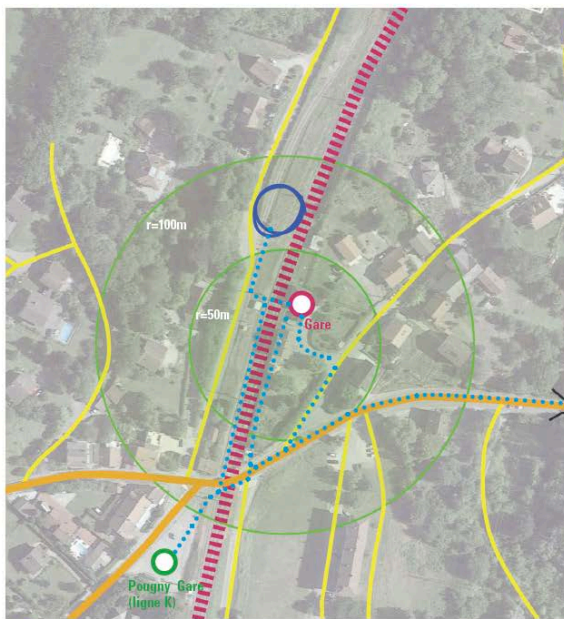


> Horizon **2013** :

Optimiser l'aire d'influence de la gare de Pougny-Chancy par :

- l'aménagement d'un P+R qui :
 - privilégie des aménagements **intégrés** (type stationnement enherbés) et **réversibles**
 - veille à **conserver des capacités d'extension** futures (déjà inscrit au PLU de Pougny).

OBJECTIF : créer les conditions pour inciter à prendre le train à l'échelle locale



CONCEPT



exemples de stationnements enherbés



Passagers des Villes EAGD + CITEC

COPIL PACA Bellegarde - 22 mars 2013

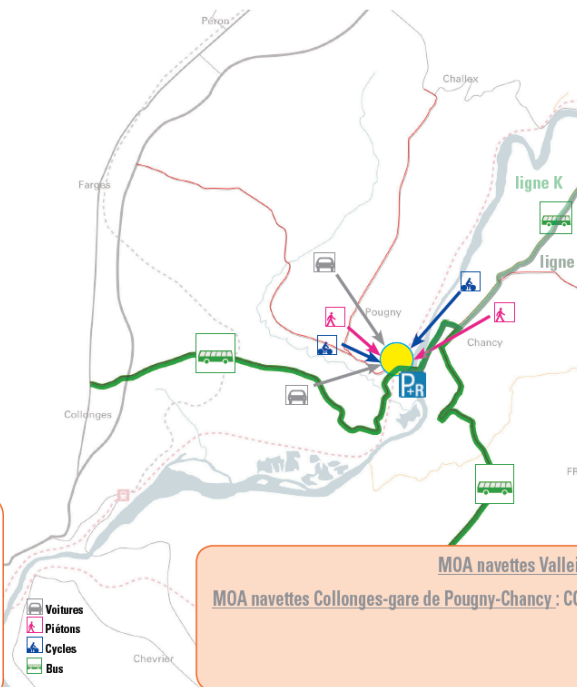
Pougny-Chancy- suite PACA Bellegarde

> Horizon **2018** :

Optimiser l'aire d'influence de la gare de Pougny-Chancy par :

- la mise en place de navettes **minibus = environ 20 places** cadencées sur les horaires de trains tant à l'aller qu'au retour depuis Valleiry (la navette peut desservir Chancy) et Collonges (technoparc)

OBJECTIF : - offrir un service de rabattement TC sur la gare de Pougny Chancy
- permettre les déplacements inter-territoires (CCG / CCPG)



CONCEPT

Sur la base de l'offre ferrée actuelle (5 aller retours : 2 le matin et 3 le soir)

navette Valleiry/Pougny (13 km A/R)
57 K€ / an *
76 K CHF /an

navette Collonges/Pougny (10 km A/R)
57 K€ / an *
76 K CHF /an

MOA navettes Valleiry-gare de Pougny-Chancy : CCG
MOA navettes Collonges-gare de Pougny-Chancy : CCG sous conventionnement CCPG

OU
MOA navettes : GLCT

* hypothèses ratio : 3,5€ du kilomètre parcouru, fonctionne uniquement les jours ouvrés (5 jours/semaine), coût d'exploitation



Passagers des Villes EAGD + CITEC

COPIL PACA Bellegarde - 22 mars 2013

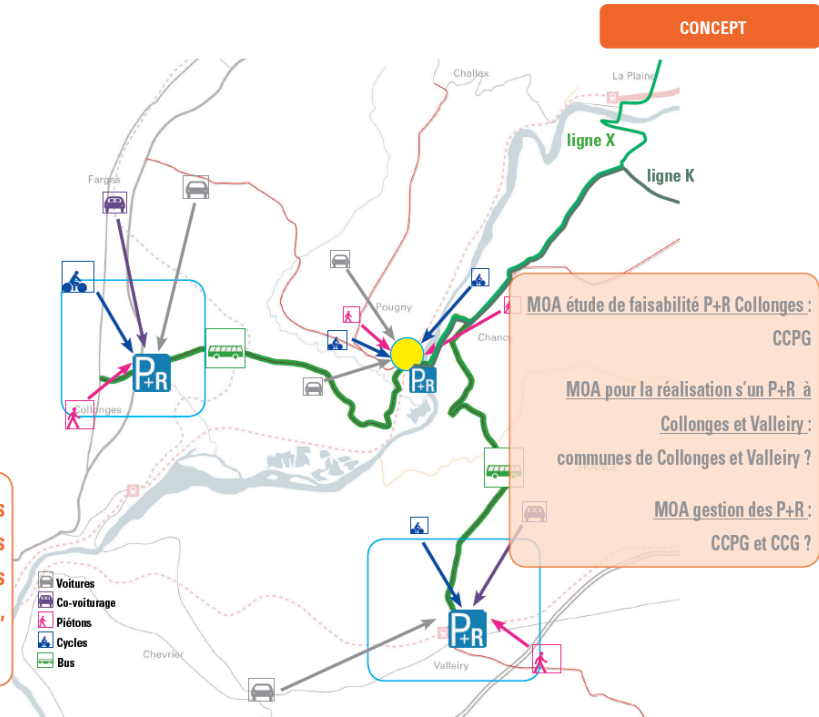
Pougny-Chancy- suite PACA Bellegarde



> Horizon 2018 :
Optimiser l'aire d'influence de la gare de Pougny-Chancy par :

- l'aménagement d'un **P+R de 60 places à Valleiry & Collonges** desservi par pistes cyclables et aménagements piétons à l'échelle de la commune dans un rayon de 500 à 1 000 mètres

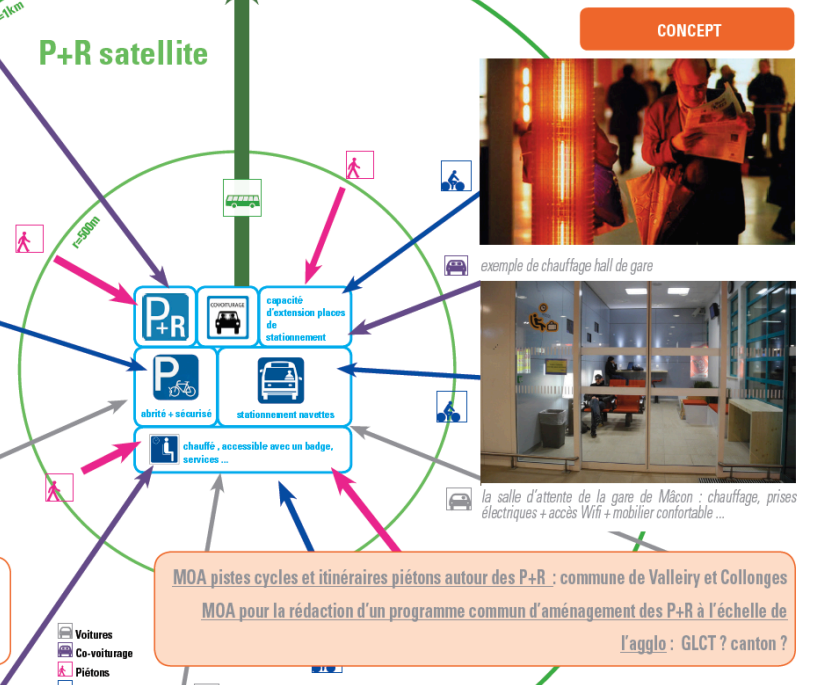
OBJECTIF : aménager des points de mobilité connectés aux autres services TC des territoires (bus SNCF, bus CG, lignes TPG...)



> Horizon 2018 :
Optimiser l'aire d'influence de la gare de Pougny-Chancy par :

- l'aménagement et/ou sécurisation des itinéraires piétons et cycles dans un rayon de 500 à 1 000 mètres des P+R
- une signalétique commune à tous les P+R
- un confort d'usages au service des usagers

OBJECTIF : rapprocher les P+R au plus proche des habitants

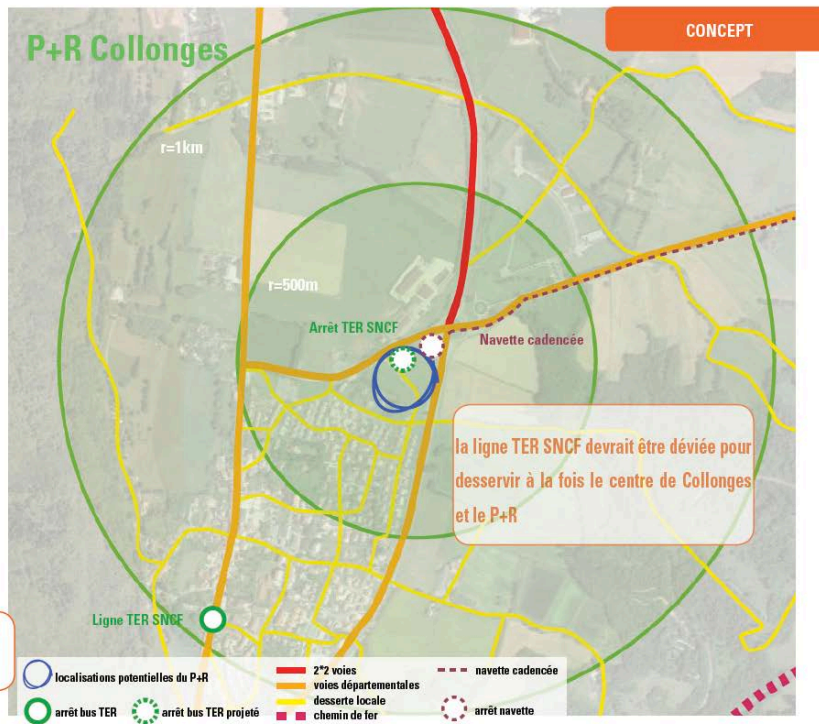




> **Horizon 2018 :**
Optimiser l'aire d'influence de la gare de Pougny-Chancy par :

- la localisation du P+R doit permettre un **accès facile** depuis le village de Collonges à pied ou en vélo
- il ne doit pas générer un **trafic supplémentaire** dans Collonges mais **doit être accessible** pour les autres communes

OBJECTIF : créer un point de mobilité



Passagers des Villes EAGD + CITEC

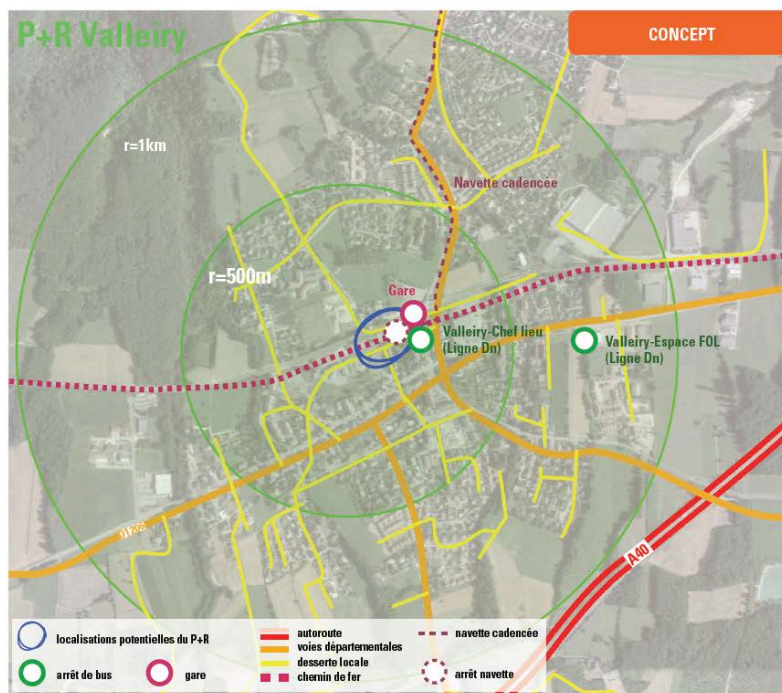
COPIL PACA Bellegarde - 22 mars 2013

Pougny-Chancy- suite PACA Bellegarde

> **Horizon 2018 :**
Optimiser l'aire d'influence de la gare de Pougny-Chancy par :

- la localisation du P+R doit permettre un **accès facile** depuis le centre de Valleiry à pied ou en vélo

OBJECTIF : créer un point de mobilité



Passagers des Villes EAGD + CITEC

*hypothèses temps de parcours : marche = 4 km/h, vélo = entre 10 et 15 km/h incluant le temps de stationnement, voiture = courte distance incluant le temps de stationnement.

COPIL PACA Bellegarde - 22 mars 2013

Pougny-Chancy- suite PACA Bellegarde



CONCEPT

> Horizon **2013**

> Horizon **CEVA 2018**

pas d'amélioration de l'offre ferrée prévue sur Pougny

> Horizon **2030**

amélioration de l'offre ferrée type RER

Synthèse :

- > Itinéraires piétons et cycles dans un rayon de 500 à 1000 mètres autour de la gare aménagés
- > P+R 20 places de Pougny mis en service

- > Navettes depuis Valleiry et Collonges cadencées sur l'offre de services ferrés existante mises en place
- > P+R à Valleiry et Collonges aménagés
- > Itinéraires piétons et cycles dans un rayon de 500 à 1000 mètres autour des P+R de Valleiry et Collonges aménagés



Passagers des Villes EAGD + CITEC

COPIL PACA Bellegarde - 22 mars 2013

Pougny-Chancy- suite PACA Bellegarde

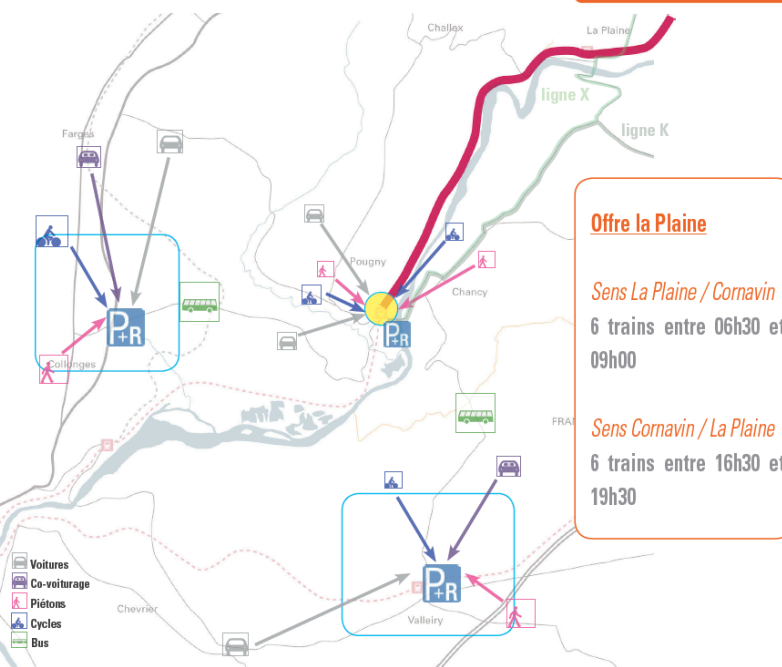
> Horizon **2030 :**

Renforcer l'aire d'influence de la gare de Pougny-Chancy par :

- une desserte ferroviaire équivalente à la gare de Pougny qu'à la gare de la Plaine

OBJECTIF : valoriser le potentiel de desserte de la gare de Pougny-Chancy à l'échelle de l'agglomération

CONCEPT



Offre la Plaine

Sens La Plaine / Cornavin
6 trains entre 06h30 et 09h00

Sens Cornavin / La Plaine
6 trains entre 16h30 et 19h30



Passagers des Villes EAGD + CITEC

COPIL PACA Bellegarde - 22 mars 2013

Pougny-Chancy- suite PACA Bellegarde

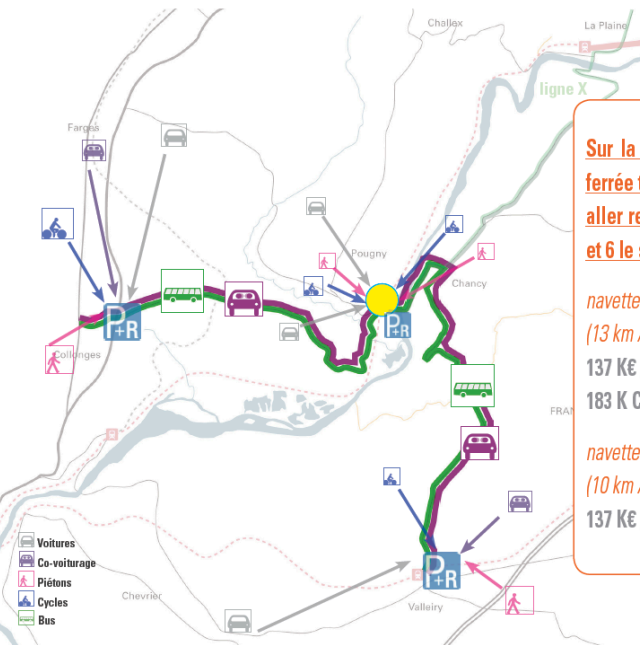


> Horizon **2030** :

Renforcer l'aire d'influence de la gare de Pougny-Chancy par :

- une accessibilité au P+R de Pougny uniquement **covoiturage** (pour les trajets supérieurs à 1km).
- la mise en place de navettes **minibus = environ 20 places** cadencées sur les horaires de trains tant à l'aller qu'au retour depuis Valleiry et Collonges

OBJECTIF : remplir les trains tout en préservant le cadre de vie des villages de Pougny et Chancy



CONCEPT

Sur la base d'une offre ferrée type la Plaine (12 aller retours : 6 le matin et 6 le soir)

navette Valleiry/Pougny (13 km A/R)
137 K€ / an
183 K CHF / an

navette Collonges/Pougny (10 km A/R)
137 K€ / an

* hypothèses ratio : 3,5€ du kilomètre parcouru, fonctionne uniquement les jours ouvrés (5-jours/semaine), coût d'exploitation



Passagers des Villes EAGD + CITEC

COPIL PACA Bellegarde - 22 mars 2013

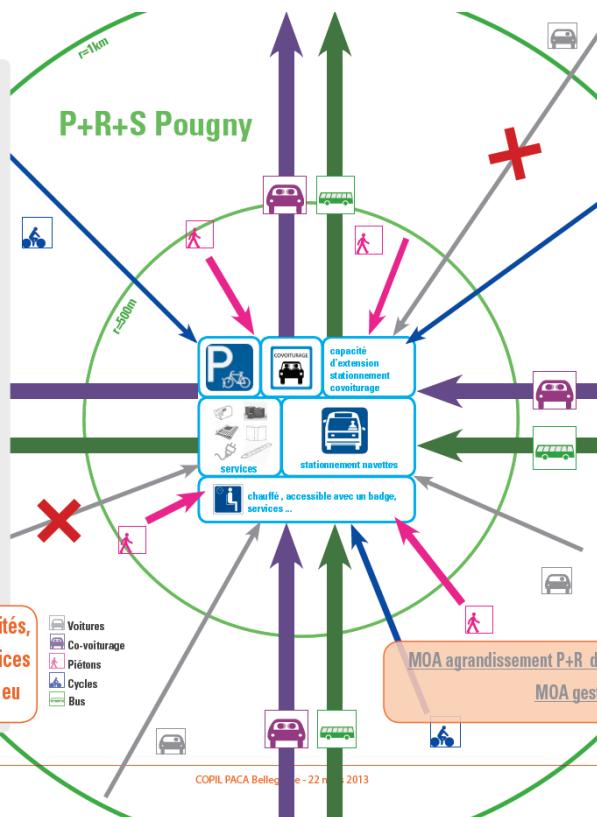
Pougny-Chancy- suite PACA Bellegarde

> Horizon **2030** :

Renforcer l'aire d'influence de la gare de Pougny-Chancy par :

- l'aménagement de **30 places covoiturage** (20 places supplémentaires au 20 places aménagées en 2013) = 90 personnes à accessibilité contrôlée (badge, caméra...)
- la gare comme **point de services** : paniers légumes, pain, bibliothèque, point poste ...

OBJECTIF : regrouper mobilités, services de mobilité et services à la personne en un même lieu



CONCEPT

Panier Fraîcheur
vos fruits et légumes à portée de train !

PAIN FRAIS À L'ARRIVÉE.
VOTRE BAGUETTE À PORTÉE DE TRAIN !

UNE GARE, UNE HISTOIRE
NOUVEAU : EMPLANTEZ-VOUS, DONNEZ UNE SECONDE VIE À VOS LIEUX

MOA agrandissement P+R de Pougny : commune de Pougny
MOA gestion du P+R de Pougny : CCPG ?



Passagers des Villes EAGD + CITEC

COPIL PACA Bellegarde - 22 mars 2013

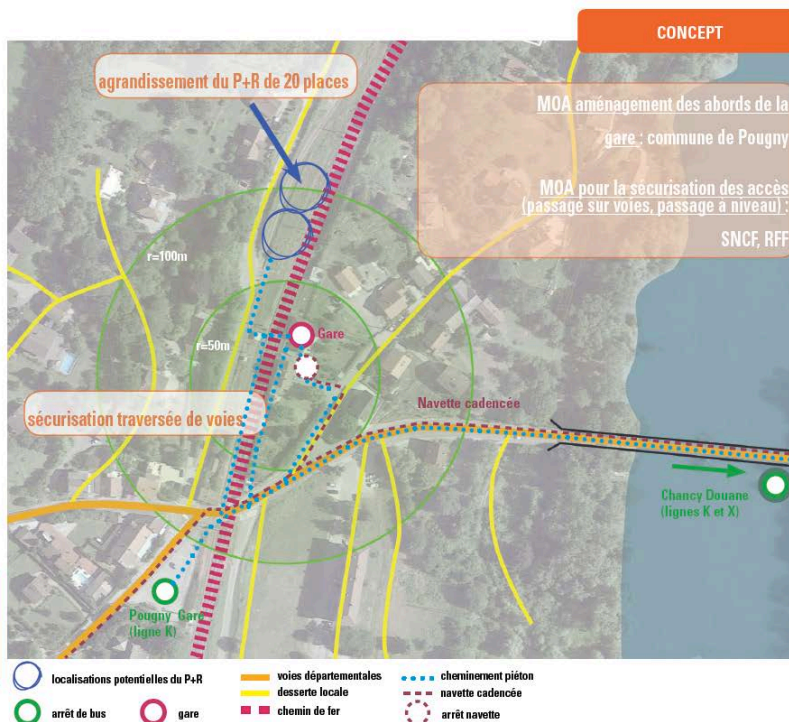


> **Horizon 2030 :**

Renforcer l'aire d'influence de la gare de Pougny-Chancy par :

- l'aménagement des **abords de la gare** (espaces publics...)
- l'aménagement et la sécurisation des **accès modes doux à la gare** (traversée de voies, trottoirs...)

OBJECTIF : organiser les accès à la gare pour garantir sécurité et confort des usagers



Passagers des Villes EAGD + CITEC

COPIL PACA Bellegarde - 22 mars 2013

Pougny-Chancy- suite PACA Bellegarde

> **Horizon 2013**

> **Horizon CEVA 2018**
Pas d'amélioration de l'offre ferrée prévue sur Pougny

> **Horizon 2030**
Amélioration de l'offre ferrée type RER

Synthèse :

> Itinéraires piétons et cycles dans un rayon de 500 à 1000 mètres autour de la gare aménagés
> P+R 20 places de Pougny mis en service

> Navettes depuis Valleiry et Collonges cadencées sur l'offre de services ferrés existante mises en place
> P+R à Valleiry et Collonges aménagés
> Itinéraires piétons et cycles dans un rayon de 500 à 1000 mètres autour des P+R de Valleiry et Collonges aménagés

> Navettes depuis Valleiry et Collonges cadencées sur l'offre de services ferrés type RER
> P+R de Pougny agrandi de 20 places et réservé au 3/4 au covoiturage
> Abords de la gare réaménagés et sécurisés en particulier pour les modes doux



Passagers des Villes EAGD + CITEC

COPIL PACA Bellegarde - 22 mars 2013

Pougny-Chancy- suite PACA Bellegarde

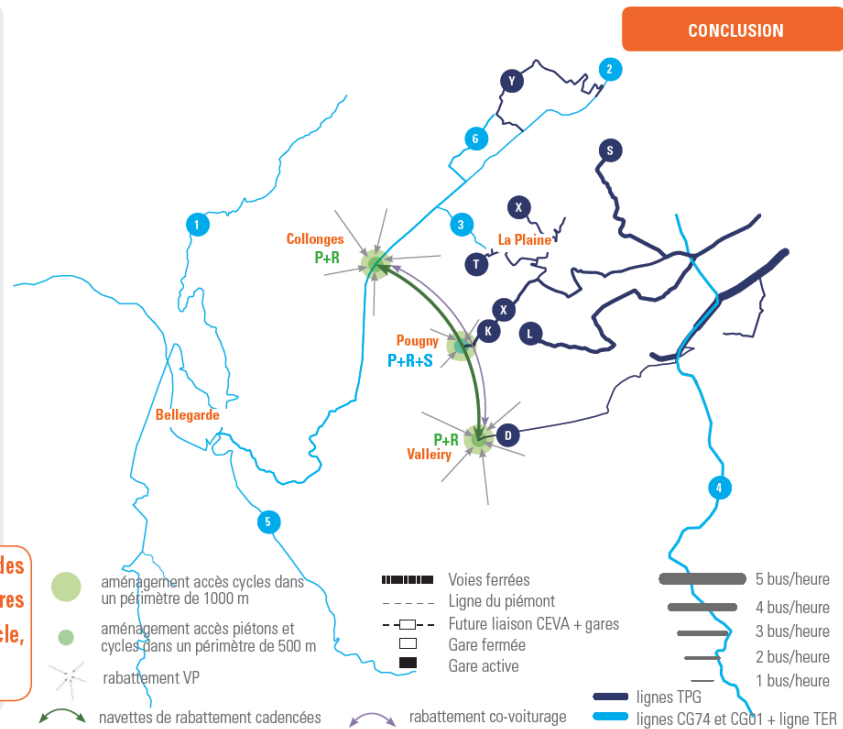


2 principes d'optimisation des têtes de réseaux :

1- Organiser le rabattement vers les têtes de réseaux ferrée, tram, bus en **diversifiant les modes d'accès** (voiture, covoiturage, services, aménagements...)

2- Créer des **points de mobilité au croisement de différents modes de déplacements** (lignes interurbaines, lignes urbaines, desserte ferrée, pistes cycles, routes...)

OBJECTIF : créer des connections entre les offres (bus, train, voiture, cycle, marche à pied...)



Passagers des Villes EAGD + CITEC

COPIL PACA Bellegarde - 22 mars 2013

Pougny-Chancy- suite PACA Bellegarde