

Projet de  
**LIAISON  
AUTOROUTIÈRE  
CONCÉDÉE**  
entre Machilly  
et Thonon-les-Bains

Présentation du modèle  
multimodal transfrontalier

Concertation  
**publique**

du 18 janvier au 18 mars 2016



# 1. Introduction

Les prévisions de trafic et de temps de parcours du projet de liaison autoroutière concédée ont été réalisées à l'aide d'un modèle de prévision de trafic multimodal. Ce modèle est développé depuis 2009 entre acteurs français et suisses et concerne un périmètre large autour de l'agglomération franco-valdo-genevoise.

Ce modèle est un outil informatique qui, en intégrant différents paramètres connus (évolution prévue du nombre d'habitants, d'emplois, développement prévu de l'aménagement du territoire, comportement de mobilité par catégorie socio-économique homogène, etc.) permet de se projeter dans l'avenir. Dans le domaine de la mobilité, il permet de calculer l'évolution prévisible des flux de trafic en combinant les différents modes de déplacement (routier ou transports collectifs) et leurs interactions.

Plusieurs horizons de modélisation sont définis :

- L'année 2014 pour le calage de l'état existant ;
- L'année 2020 pour l'horizon à moyen terme ;
- L'année 2030 pour l'horizon à long terme.

L'horizon de mise en service du projet Machilly-Thonon est 2023. La comparaison des trafics aux horizons 2020 et 2023 montre que ces deux prospectives sont très proches et il a été décidé de retenir l'horizon 2020 pour modéliser l'aménagement entre Machilly et Thonon-les-Bains.

L'horizon 2030 est un autre horizon d'étude développé dans le cadre du modèle. Cette horizon sera pris en compte dans le cadre de l'évaluation socio-économique du projet qui sera réalisée dans les phases ultérieures d'études.

Les périodes de la journée modélisées sont les suivantes :

- Heure de pointe du matin : 8h00 – 9h00 ;
- Heure de pointe du soir : 17h00 – 18h00.



**Figure 1 : périmètre du modèle multimodal transfrontalier**

Le modèle multimodal transfrontalier est composé de 26 macro zones, décomposées elles-mêmes en plusieurs zones (881 au total). Par exemple la macro zone Bas-Chablais est composée de 30 zones qui représentent un découpage démographique à la commune voire au quartier pour les plus grandes communes.

## 2. Construction de l'état existant

### a. Données socio-économiques

La constitution du modèle multimodal nécessite de fournir des données socio-économiques sous forme de plusieurs variables par zone qui représentent les caractéristiques de la population, des emplois et des effectifs scolaires.

Pour les données de population et d'emplois en France, le modèle est basé sur les données de l'INSEE 2014.

## **b. Données relatives à la mobilité**

La constitution du modèle multimodal nécessite de fournir des données sur la mobilité dans le périmètre de modélisation :

- L'enquête frontières 2011 sur les déplacements traversant les frontières du Canton de Genève (EF 2011) ;
- Des données sur les temps parcours réels sur les routes en 2011 (source TomTom) ;
- Le Micro-recensement mobilité et transports réalisé en Suisse en 2010 (MRT 2010) ;
- L'Enquête Déplacements Grand Territoire du genevois français réalisée en 2007 (EDGT 2007) ;
- Des données sur la demande ferroviaire, gare-à-gare, pour 2010, pour fournie pour la Suisse par les CFF et pour la France par RFF ;
- Comptages récents sur les transports en commun urbains ;
- Comptages récents sur le réseau routier.

Ces données permettent de modéliser le comportement des usagers, leurs habitudes de déplacements, et le niveau de trafic sur les axes routiers ou le remplissage des transports en commun.

## **c. Données relatives à l'offre de transport**

La constitution du modèle multimodal nécessite de fournir des données sur le réseau routier et sur le réseau de transports en commun dans le périmètre de modélisation :

- Réseau routier : les données telles que la vitesse, la capacité des axes, le type de carrefour (carrefours à feux, ronds-points, priorités à droite, ...) sont fournies pour construire le réseau routier du modèle.
- Réseau de transport en commun : les itinéraires des lignes de transports en commun que ce soit les trains, les cars interurbains ou les bus urbains sont fournis ainsi que la localisation des arrêts et les horaires de passage.

### 3. Construction des horizons 2020 et 2030

#### a. Prévision socio-économique

L'objectif de la prévision socio-économique consiste à déterminer les valeurs 2020 et 2030 pour toutes les variables socio-économiques qui entrent dans le calcul du modèle : population, emplois et les effectifs scolaires.

Les valeurs de population et d'emplois pour les horizons 2020 et 2030 sont celles définies dans le Projet d'Agglomération 2 du « Grand Genève ».

Le Projet d'Agglomération 2 du « Grand Genève » a été élaboré par les partenaires français, vaudois et genevois qui se sont engagés le 28 juin 2012 sur un outil d'orientation et de planification à long terme (horizon 2030, voire au-delà), contribuant à l'intégration des politiques territoriales de divers échelons françaises et suisses.

Macro zone	Population 2014	Population 2020	Population 2030
Annemasse-Ouest	16985	17472	18451
Annemasse-Est	15672	17599	18729
CC Annemasse-Ouest	19195	22293	25199
CC Annemasse-Est	15279	17826	20473
CC Annemasse-Nord	14977	17514	19754
HS-Genevois	25404	30920	36268
HS-Sud Genevois	37879	43443	47432
HS-Bonneville	83167	96123	107221
Bas Chablais	52007	60089	66396
Evian-Thonon	52908	60810	68278

**Tableau 2 : évolution de la population par rapport à 2014 en Haute-Savoie**

Macro zone	Emplois 2014	Emplois 2020	Emplois 2030
Annemasse-Ouest	8735	9240	9690
Annemasse-Est	4849	5131	5382
CC Annemasse-Ouest	5234	6631	7491
CC Annemasse-Est	6330	6991	7515
CC Annemasse-Nord	3021	3487	3857
HS-Genevois	8833	10948	12684
HS-Sud Genevois	7423	8204	8463
HS-Bonneville	27963	30324	32763
Bas Chablais	11499	12418	12885
Evian-Thonon	22286	25479	27834

**Tableau 3 : évolution du nombre d'emplois par rapport à 2014 en Haute-Savoie**

## **b. Recensement de l'offre future en transport**

La mise en place de scénarios aux horizons 2020 et 2030 implique l'intégration des projets de transports en commun (trains, transports urbains et interurbains) et de voiries (nouvel axe routier ou modification d'un axe existant) dans ces scénarios.

Aussi tous les projets routiers et de transports en commun ainsi que les modifications d'offre de transport (fréquence par exemple) recensés sur le périmètre du modèle et envisagés aux horizons de modélisation sont pris en compte.

On peut par exemple citer le THNS 1005 entre Thonon-les-Bains et Genève ou le CEVA qui sont des projets réalisés ou envisagés à l'horizon 2020.

Sur les bases ainsi définies, le modèle multimodal transfrontalier permet de comparer deux scénarios :

- Un scénario de référence tenant compte des prévisions socio-économiques et de l'offre future de transport ;
- Le scénario de projet se basant sur le scénario de référence et auquel est ajouté le projet Machilly-Thonon.