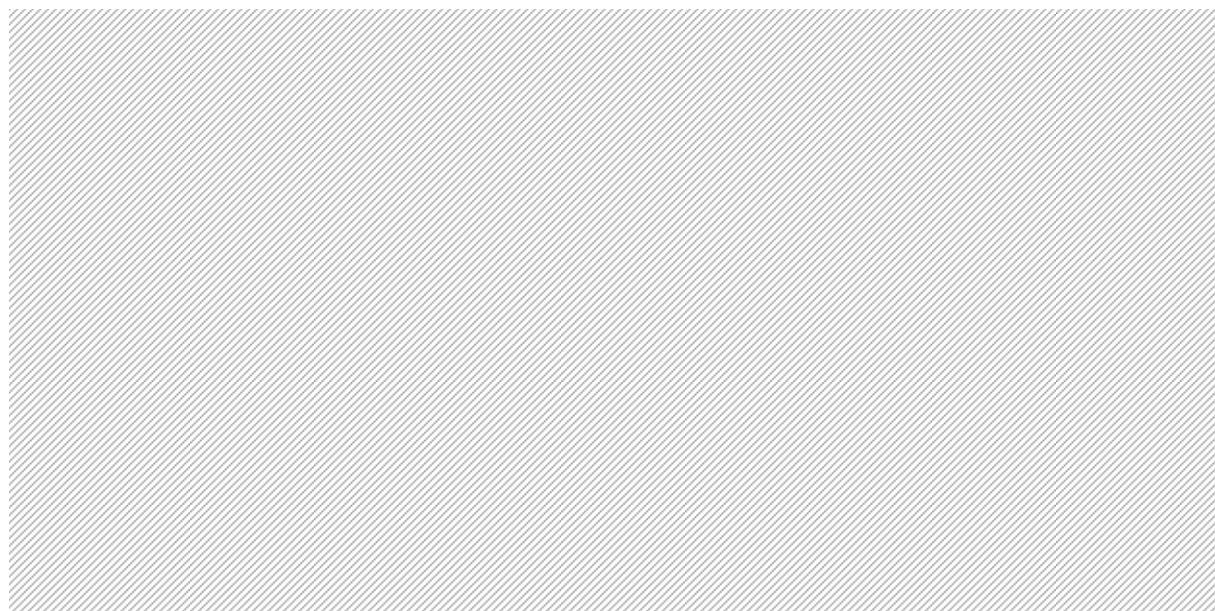


# **POLE D'ECHANGES MULTIMODAL DE LA GARE D'ANNEMASSE**

Dossier de concertation

9 septembre 2011 – 7 octobre 2011





# SOMMAIRE

<b>1</b>	<b>Préambule .....</b>	<b>5</b>
	QU'EST-CE QUE LE POLE D'ECHANGES DE LA GARE D'ANNEMASSE ? .....	6
	UN PROJET PARTENARIAL .....	6
	LA CONCERTATION : ETRE A L'ECOUTE .....	6
<b>2</b>	<b>Origine et enjeux du projet.....</b>	<b>9</b>
2.1	Accompagner la croissance d'un territoire transfrontalier dynamique .....	10
2.2	CEVA, élément déclencheur du projet .....	10
2.3	Le PDU, une nouvelle politique d'agglomération des déplacements.....	13
	LES OBJECTIFS DU PDU .....	13
2.4	Les contraintes et dysfonctionnements de la gare actuelle .....	14
<b>3</b>	<b>Les objectifs du projet.....</b>	<b>17</b>
3.1	Le lieu des nouveaux déplacements de l'agglomération .....	18
3.2	Accessibilité par tous les modes .....	18
	LES TRANSPORTS EN COMMUN .....	18
	LES MODES DOUX DE DEPLACEMENT .....	18
	LES SERVICES .....	18
	LA VOITURE .....	19
	LE SCHEMA DE SYNTHESE .....	19
3.3	Faciliter les déplacements et améliorer le confort des voyageurs .....	20
3.4	Une meilleure organisation urbaine : insérer le pôle d'échanges dans l'environnement urbain .....	20
<b>4</b>	<b>Le pôle d'échanges, moteur du projet urbain .....</b>	<b>23</b>
	LE PROJET URBAIN ETOILE ANNEMASSE-GENEVE : UN DEFI MAJEUR POUR L'AVENIR DE L'AGGLOMERATION.....	24
<b>5</b>	<b>Description du pôle d'échanges .....</b>	<b>27</b>

5.1	Le réseau ferré.....	28
5.2	Le franchissement des voies ferrées.....	28
5.3	Les modes doux.....	29
	LES VELOS.....	29
	LES PIETONS.....	29
5.4	Le réseau de transports en commun de l'agglomération .....	31
	TANGO ET LES AUTRES LIGNES DE BUS.....	31
	LE TRACE DU TRAMWAY, COMPLEMENTAIRE A L'OFFRE EN GARE .....	32
5.5	La nouvelle gare routière .....	33
5.6	La voiture .....	33
	LES STATIONNEMENTS .....	34
	L'ACCES AU POLE D'ECHANGES .....	34
5.7	Le bâtiment de la gare .....	35
5.8	Les parvis Nord et Sud.....	37
	DES ESPACES PUBLICS MAJEURS .....	37
	LE PARVIS SUD .....	37
	LE PARVIS NORD .....	38
<b>6</b>	<b>Le coût, le planning, les délais et la mise en œuvre .....</b>	<b>41</b>
6.1	Coût .....	42
6.2	Planning .....	42
6.3	Travaux .....	43
<b>7</b>	<b>Glossaire .....</b>	<b>45</b>
<b>8</b>	<b>Ressources .....</b>	<b>49</b>

# 1 Préambule



La concertation préalable : informer, recueillir l'avis du public, répondre aux questions, nourrir le projet avant de poursuivre les réflexions.

## QU'EST-CE QUE LE POLE D'ECHANGES DE LA GARE D'ANNEMASSE ?

Le principe d'un pôle d'échanges\* est de regrouper plusieurs modes de transports (on parle aussi de « pôle d'échanges multimodal »). C'est un lieu privilégié pour les correspondances. A la gare d'Annemasse, plusieurs moyens de déplacements co-existent déjà : les trains, les cars, les bus, les vélos et les piétons.

La réalisation prochaine de nouveaux moyens de transports publics (infrastructures et services ferroviaires CEVA\*, bus à haut de niveau de service\* Tango\* par exemple) amène à réfléchir à l'aménagement de l'actuelle gare d'Annemasse et de ses abords, pour :

- faciliter la connexion entre ces différents modes de transports,
- mieux insérer cet espace, au nord comme au sud des voies, dans un environnement urbain renouvelé.

Cette réflexion s'inscrit dans la démarche « Etoile Annemasse-Genève\* », qui vise à planifier et mettre en œuvre un projet urbain sur une quarantaine d'hectares, et dont le pôle d'échanges\* de la gare d'Annemasse devrait constituer une des centralités majeures.

## UN PROJET PARTENARIAL

Annemasse Agglo\* a coordonné, avec les communes d'Ambilly, Annemasse et Ville-La-Grand, les études de pré-programmation du pôle d'échanges\* de la gare d'Annemasse en associant à l'ensemble des réflexions les partenaires suivants : l'Etat, SNCF - Gares & Connexions\*, RFF\*, la Région Rhône Alpes, le Conseil Général de Haute Savoie, l'ARC\*, le projet d'Agglomération franco-valdo-genevois\* et le Canton de Genève.

La concertation\* préalable doit permettre d'informer les habitants et les usagers sur le projet de pôle d'échanges multimodal\* de la gare d'Annemasse et de recueillir leurs avis sur ce sujet. Les éléments exposés sont issus des études de pré-programmation, réalisées entre juin 2010 et juin 2011, qui établissent l'opportunité, la faisabilité et les grandes caractéristiques du projet.

## LA CONCERTATION : ETRE A L'ECOUTE

Annemasse Agglo\* et les communes d'Ambilly, Annemasse et Ville-la-Grand sont à l'initiative de cette phase de concertation\* préalable légale qui se déroule du 9 septembre au 7 octobre 2011.

Les questions posées et les avis du public lors de cette concertation permettront de préciser les attentes des usagers et serviront de point d'appui aux prises de décisions d'Annemasse Agglo\* et des communes d'Ambilly, Annemasse et Ville-la-Grand dans la poursuite du projet et des études. En effet, **l'ensemble du projet n'est aujourd'hui pas arrêté : tout avis peut être utile pour la conception du pôle d'échanges**. Le projet sera ajusté sur la base des enseignements tirés de cette concertation\* préalable.

Annemasse Agglo\*, Ambilly, Annemasse et Ville-la-Grand n'étant pas compétentes sur les aspects ferroviaires, **l'objectif de cette concertation est avant tout de recueillir l'avis du public sur les questions relatives aux transports en commun, aux déplacements urbains et aux aménagements des espaces publics envisagés aux abords du pôle d'échanges.**

**Tous ces aspects du pôle d'échanges peuvent aujourd'hui faire l'objet de discussions** avec Annemasse Agglo\* et les communes d'Ambilly, Annemasse et Ville-la-Grand, et la présente concertation\* pourra **particulièrement enrichir les réflexions sur les points suivants :**

- **Les modes doux et l'accessibilité :**

Quels services vélos pour la nouvelle gare ? Quels types de stationnement cyclables faudrait-il mettre en place ? Faut-il des rampes d'accès au franchissement des voies ferrées ?

- **Les espaces d'accueil des voyageurs :**

Plusieurs variantes sont présentées dans ce dossier : quelle est celle qui emporte la préférence du public ?

- **Les parvis Nord et Sud :**

Quelle animation de ces espaces publics est-elle souhaitable ? Quelles activités pourrait-on y développer ? Quels aménagements semblent nécessaires ? Quel pourrait-être le devenir des bâtiments remarquables situés à proximité ?

À l'issue de cette première phase de concertation\*, des études plus approfondies seront ainsi réalisées, et un projet plus détaillé sera présenté à la population lors de l'enquête publique\*. Ce second temps de dialogue permettra de prendre connaissance des effets éventuels du projet sur l'environnement et des mesures prises par le maître d'ouvrage pour les réduire, tant en phase travaux que pendant la vie et l'exploitation de l'ouvrage.

\*

Le présent dossier de concertation\* présente de manière synthétique les fondements et les principaux enjeux du projet de pôle d'échanges. Il décrit également ses objectifs, ses principes de fonctionnement et les interactions que le pôle d'échanges aura avec son environnement urbain proche.

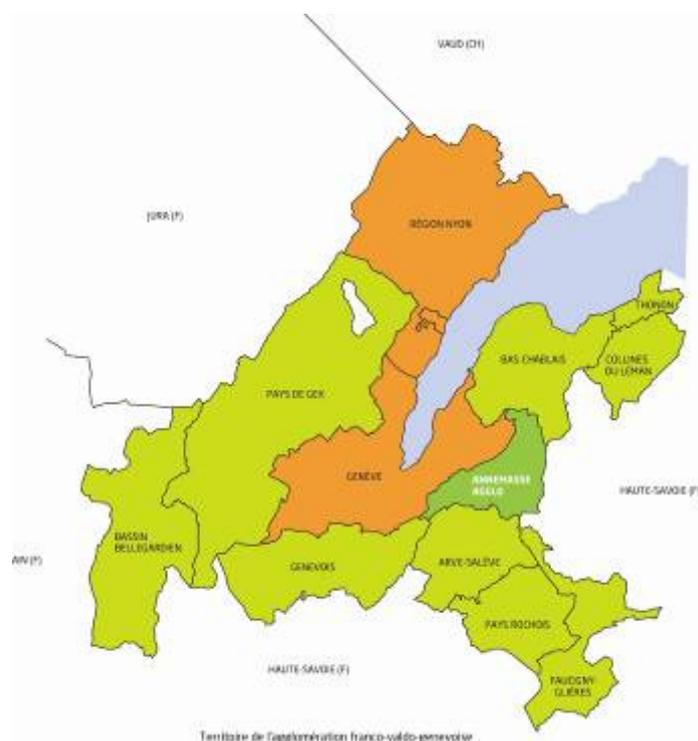


# 2 Origine et enjeux du projet

La création du pôle d'échanges s'inscrit au cœur d'une politique d'agglomération globale, qui doit contribuer à diminuer le trafic automobile, favoriser le développement des transports en commun, et promouvoir des transports économes et moins polluants.

## 2.1 Accompagner la croissance d'un territoire transfrontalier dynamique

Annemasse Agglo\* s'insère au cœur d'un bassin de vie transfrontalier qui épouse toute la partie sud du Léman et qui correspond à l'agglomération franco-valdo-genevoise\*.



Ce bassin de vie représente ainsi une population de près de 900 000 habitants et regroupe environ 400 000 emplois. Il s'articule essentiellement autour de Genève, métropole de rang international.

A une plus petite échelle, le territoire d'Annemasse Agglo\* constitue le second pôle urbain de cette agglomération avec une population de 80 000 habitants répartie sur 7 800 hectares. Le dernier recensement confirme que la région bénéficie d'une forte vitalité démographique puisqu'elle a gagné 7 000 habitants entre 1999 et 2006 (source RPG 2006). Annemasse Agglo\* représente aussi le principal pôle économique de la Haute-Savoie du Nord : elle possède un véritable dynamisme local avec un bassin de 35 000 emplois.

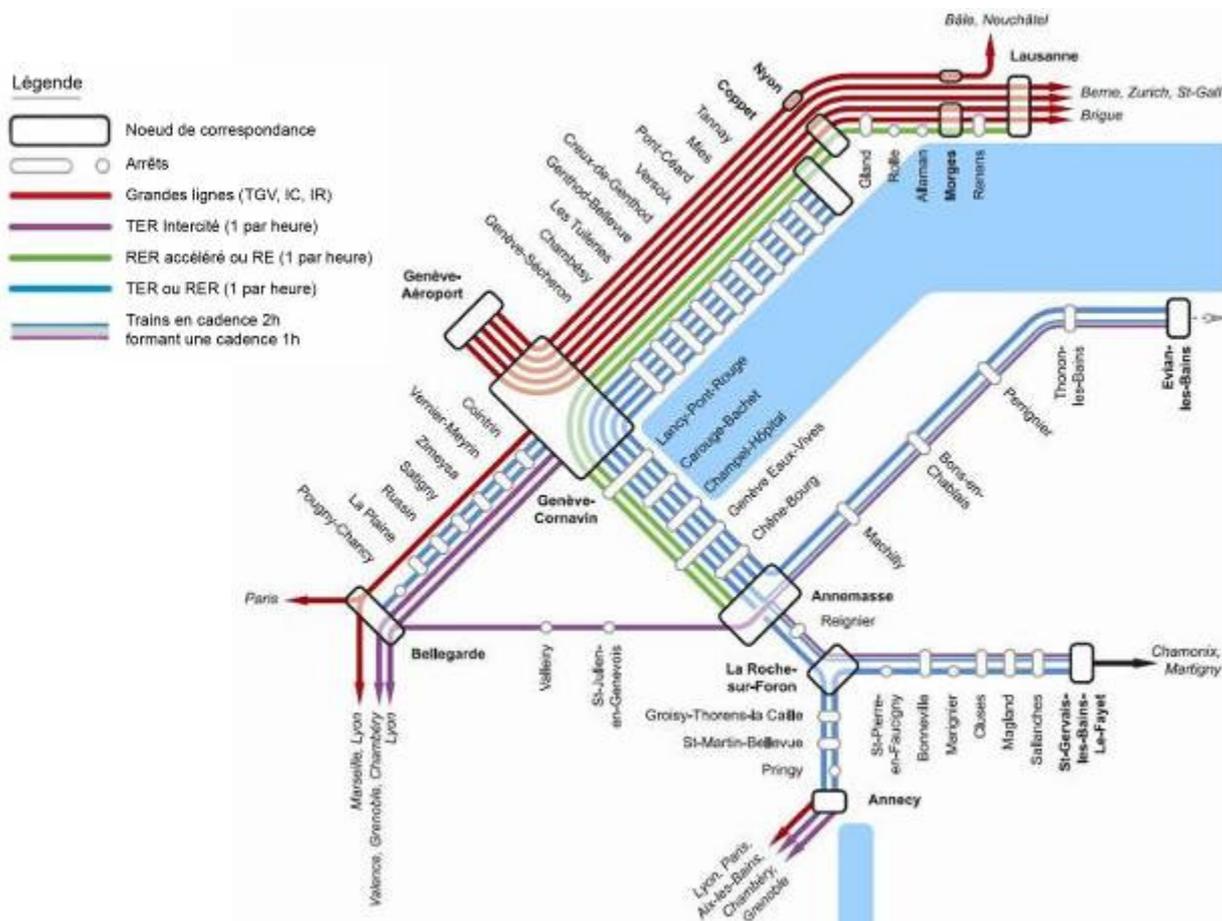
Les déplacements transfrontaliers représentent un poids important dans le pôle urbain annemassien : 38,1 % des actifs d'Annemasse Agglo\* travaillent en Suisse. Ce constat, ainsi que l'émergence du projet CEVA\* qui renforce fortement le rôle structurant de la gare d'Annemasse dans les déplacements à l'échelle de l'agglomération franco-valdo-genevoise\* comme à l'échelle de la Haute Savoie, ont amené Annemasse Agglo\* et ses partenaires à imaginer un nouveau pôle d'échanges\* en phase avec ce contexte dynamique.

## 2.2 CEVA, élément déclencheur du projet

Le projet CEVA (Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse) est à la fois la construction d'une infrastructure ferroviaire, et une augmentation très forte de la desserte\* du réseau régional.

Ainsi, la réalisation d'un barreau ferroviaire permettant de joindre la gare principale de Genève (gare de Cornavin), située au centre-ville, à l'agglomération annemassienne, permettra la jonction entre la voie SNCF\* qui s'achève actuellement en impasse dans le quartier des Eaux-Vives et le réseau ferré suisse, en desservant plusieurs pôles majeurs du sud genevois.

A partir de la gare actuelle de Lancy-Pont-Rouge, une double voie, en grande partie souterraine, sera créée. A partir des Eaux-Vives, la nouvelle ligne empruntera le tracé de la voie ferrée actuelle, mais sous la forme d'une tranchée couverte, toujours à double voie. Cela nécessitera la création d'une seconde voie. L'espace dégagé en surface par la réalisation de la ligne permettra de créer une voie verte\* transfrontalière continue.



Dessertes\* prévues à horizon CEVA : le RER franco-valdo-genevois - CFF/ RFF - 2010.

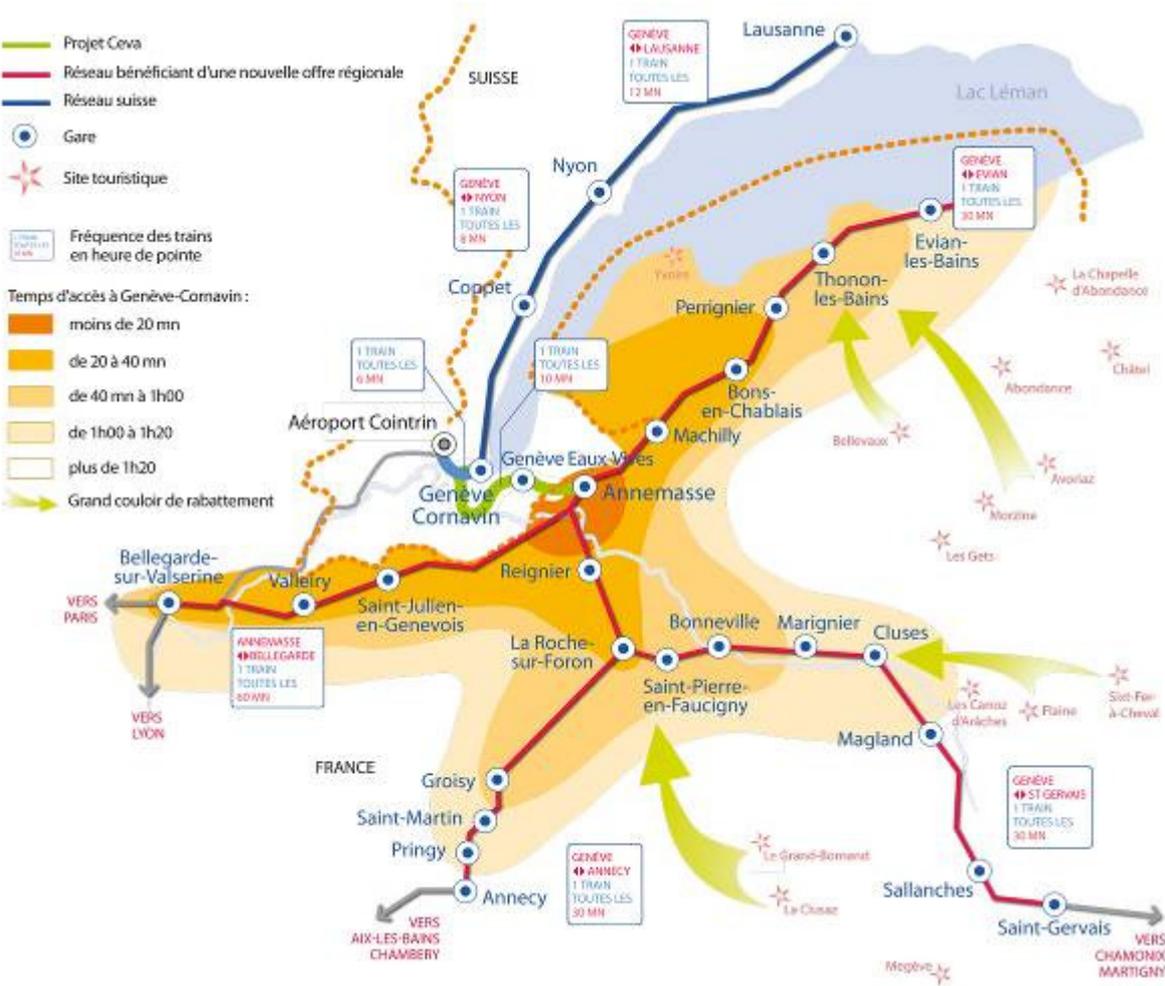
Ce projet devrait se traduire, lors de sa mise en service en 2017, par une augmentation très importante de l'offre de transport sur l'axe Annemasse – Genève et sur le reste de l'étoile ferroviaire (vers le Chablais, la vallée de l'Arve et Annecy, Saint-Julien-en-Genevois et Bellegarde) : la fréquence des circulations pourra atteindre **six trains par heure et par sens**, sur une amplitude horaire augmentée (de 5h à 1h).

Cette infrastructure permettra aux usagers de gagner du temps: **le trajet entre la gare d'Annemasse et celle de Cornavin sera ramené à 19 minutes, sans rupture de charge\***.

Ce projet va totalement changer la donne des transports en commun pour Annemasse Agglo\*. Les prévisions de trafic en 2020 sont aujourd'hui estimées à environ 13 000 montées et descentes par jour en gare d'Annemasse – contre quelque 1 600 aujourd'hui, soit un volume de trafic ferroviaire voyageur multiplié par plus de 8. Les prévisions montrent également que ces flux se répartissent dans toutes les branches de l'étoile ferroviaire, confirmant **l'intérêt de CEVA\* pour les habitants de l'ensemble du Nord de la Haute-Savoie**, bien au-delà du bassin genevois.

> TEMPS DE PARCOURS EN TRAIN	
Pour accéder à Genève Cornavin depuis :	vous mettez :
Nyon	16 minutes
Lausanne	51 minutes
Aéroport Cointrin	6 minutes
Annemasse	19 minutes
Saint Julien-en-Genevois	37 minutes
La Roche-sur-Foron	39 minutes
Cluses	1 h 08
Saint-Gervais	1 h 30
Annecy	1 h 23
Thonon	53 minutes
Evian	1 h 02

Temps de parcours attendus à horizon CEVA - Concertation CEVA France - RFF – 2010



Concertation CEVA France - RFF - 2010

Ce changement profond de statut de l'actuelle gare nécessite d'être anticipé et accompagné, grâce notamment à la mise en place d'une politique de transport renouvelée qui favorise

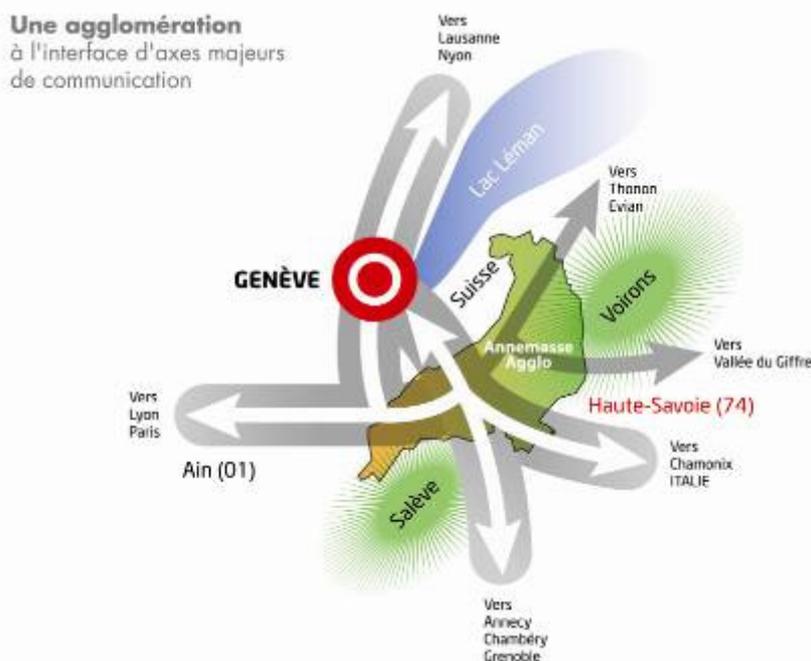
l'usage de cette nouvelle liaison exceptionnelle avec la Suisse et le reste du département de la Haute-Savoie.

C'est en ce sens que le PDU\* d'Annemasse Agglo\* a été conçu, et a été présenté à la population lors de la concertation\* qui s'est tenue entre décembre 2009 et mars 2010.

## 2.3 Le PDU, une nouvelle politique d'agglomération des déplacements

L'enjeu majeur en matière de déplacements pour Annemasse Agglo est de réduire la trop forte dépendance actuelle à la voiture.

En 25 ans, le trafic automobile a presque doublé. Avec plus de 20 000 véhicules par jour sur certaines routes, se déplacer sur le territoire devient très complexe. A certaines heures, les files d'attente et les difficultés d'accessibilité à certains secteurs vont s'amplifier avec l'augmentation prévue des déplacements et de la démographie. En effet, on prévoit 200 000 habitants supplémentaires sur le bassin de vie franco-valdo-genevois\* d'ici 2030. Le système de déplacement tourné exclusivement vers l'automobile montre ses limites.



Concertation PDU d'Annemasse Agglo - déc. 2010.

Fortes de ce constat, Annemasse Agglo et les communes de son territoire ont fait le choix d'une nouvelle donne en matière de transport, traduite dans le PDU\*. Il s'agit notamment de mettre en place une politique globale de déplacements, plus respectueuse du cadre de vie et du développement durable, et dont le pôle d'échanges\* de la gare d'Annemasse constituera l'un des points centraux.

### LES OBJECTIFS DU PDU

- Développer un système de déplacement efficace et durable en déployant des alternatives à l'automobile et en limitant les nuisances liées au trafic automobile

- Créer un système de mobilité plus respectueux de l'environnement
- Améliorer la qualité de vie
- Faciliter l'accessibilité multimodale\*
- Valoriser le territoire en créant de nouvelles mobilités
- Faire évoluer les comportements pour inciter à l'emploi des transports en commun

Pour répondre à ces objectifs, le PDU\* propose de créer un réseau de transports publics structurant à l'échelle de l'agglomération franco-valdo-genevoise\*, un réseau à destination des modes doux\*, et de faciliter le report modal\*.

**L'objectif global recherché est de développer une offre de transport qui devienne une véritable alternative aux déplacements en voiture, qui soit plus compétitive que l'automobile, et qui s'adresse à tous les citoyens.**

Pour cela, il sera nécessaire de développer les actions suivantes :

- Améliorer la performance et l'attractivité des transports collectifs, en s'appuyant notamment sur le réseau primaire.
- Etendre la couverture du réseau de transport urbain et améliorer l'intermodalité\*,
- Développer l'intégration du réseau urbain dans le réseau de transports collectifs franco-valdo-genevois\* (notamment en supprimant la rupture de charge\* à Moëllésulaz par le prolongement du tramway depuis Genève), et la complémentarité avec le train et les lignes départementales.

## 2.4 Les contraintes et dysfonctionnements de la gare actuelle

### Des limites ferroviaires structurelles

Bien que située au croisement de 4 lignes ferroviaires, la gare d'Annemasse ne représente aujourd'hui qu'environ 1 600 montées et descentes par jour.

Actuellement, la ligne en provenance d'Annemasse se termine sur le Canton de Genève au niveau de la gare des Eaux-Vives, située à l'est du canton et en marge de l'hypercentre de Genève. La gare d'Annemasse n'est donc pas reliée à la gare de Genève-Cornavin, qui constitue pourtant aujourd'hui un des principaux pôles d'échanges de l'agglomération franco-valdo-genevoise\*. Or, bien que l'offre existante soit assez faible au regard de la demande, plus d'un tiers des voyageurs en gare d'Annemasse ont pour destination la gare de Genève Eaux-Vives.

## Une intermodalité et des aménagements à repenser



L'actuelle place de la gare d'Annemasse - EGIS - 2011

Au-delà des aspects ferroviaires qui vont être totalement modifiés avec la mise en service de CEVA\*, l'actuelle gare d'Annemasse présente un certain nombre de dysfonctionnements qui s'avèreraient rédhibitoires lorsque le trafic ferroviaire atteindra environ 13 000 voyageurs par jour :

- La place accordée aux piétons, aux vélos et aux personnes à mobilité réduite dans les aménagements est aujourd'hui limitée (trottoirs étroits, cheminements sinueux, absence de continuités cyclables),
- Des espaces publics et un environnement urbain aujourd'hui peu qualitatifs, qui ne sont pas en adéquation avec le nouveau statut de "porte d'entrée" de l'agglomération généré par l'arrivée de CEVA\*,
- Des échanges entre les différents modes de transports aujourd'hui peu développés, notamment avec la gare routière. Pourtant, certains projets de transports urbains structurants comme Tango\* passeront devant la gare, ou à proximité (arrêt du tramway place Deffaugt dans un premier temps, cf. §5.4 p.32),
- L'absence de franchissement des voies ferrées qui isole les quartiers situés au Nord des voies, et limite le développement de la marche à pied et du vélo, notamment en direction du cœur d'Annemasse.



Le quartier de la gare d'Annemasse : la rupture des voies ferrées - © S. COUCHET - 2011



# 3 Les objectifs du projet



Un pôle d'échanges se caractérise par la diversité des modes de transports qu'il rassemble en un seul et même endroit. Il permet des correspondances faciles entre le train, le bus, la voiture, le vélo...

## 3.1 Le lieu des nouveaux déplacements de l'agglomération

Le pôle d'échanges sera l'un des principaux nœuds de transport de l'agglomération annemassienne.

Il permettra de nombreuses correspondances entre les différents modes de transport disponibles à cet arrêt. L'accès à la gare ferroviaire sera facilité, pour favoriser les déplacements régionaux. A l'échelle de l'agglomération genevoise, l'arrivée de CEVA\* permettra de rejoindre la gare de Cornavin en une vingtaine de minutes depuis Annemasse. Le pôle d'échanges\* va aussi faciliter les déplacements à l'intérieur de l'agglomération annemassienne grâce à Tango\*, aux réseaux de bus des TAC\*, aux cars interurbains et au développement de nouvelles solutions pour les modes doux\*.

## 3.2 Accessibilité par tous les modes

Les personnes à mobilité réduite ou en situation de handicap pourront accéder à tous les modes de transports et aux quais.

### LES TRANSPORTS EN COMMUN

Annemasse Agglo\* renforce son offre de transports collectifs et, par le biais du PDU\*, souhaite favoriser la multimodalité\*. Le pôle d'échanges sera donc accessible à tous les modes de transport en commun : CEVA\* et les autres TER\*, les TGV, les bus des TAC\* (et notamment le Bus à Haut Niveau de Service Tango\*), les lignes de bus LIHSA du Conseil Général.

Les réflexions sur le PDU\* ont conduit à décider que le tramway, quant à lui, ne soit pas dans un premier temps en correspondance directe au niveau du pôle d'échanges. Il sera accessible depuis la gare à l'arrêt Deffaugt, accessible à 400 mètres par Tango\* ou à pied, via une rue de la Gare requalifiée.

### LES MODES DOUX DE DEPLACEMENT

Les accès piétons et cyclables au pôle d'échanges\* feront l'objet d'une attention particulière afin que les cheminements de chacun soient agréables et sûrs. Des vélos-stations et des consignes sécurisées seront mises en place.

Un nouveau souterrain permettra d'accéder aux nouveaux quais CEVA et de traverser les voies, rendant ainsi possible une entrée à la gare par le Nord (Ambilly et Ville-la-Grand).

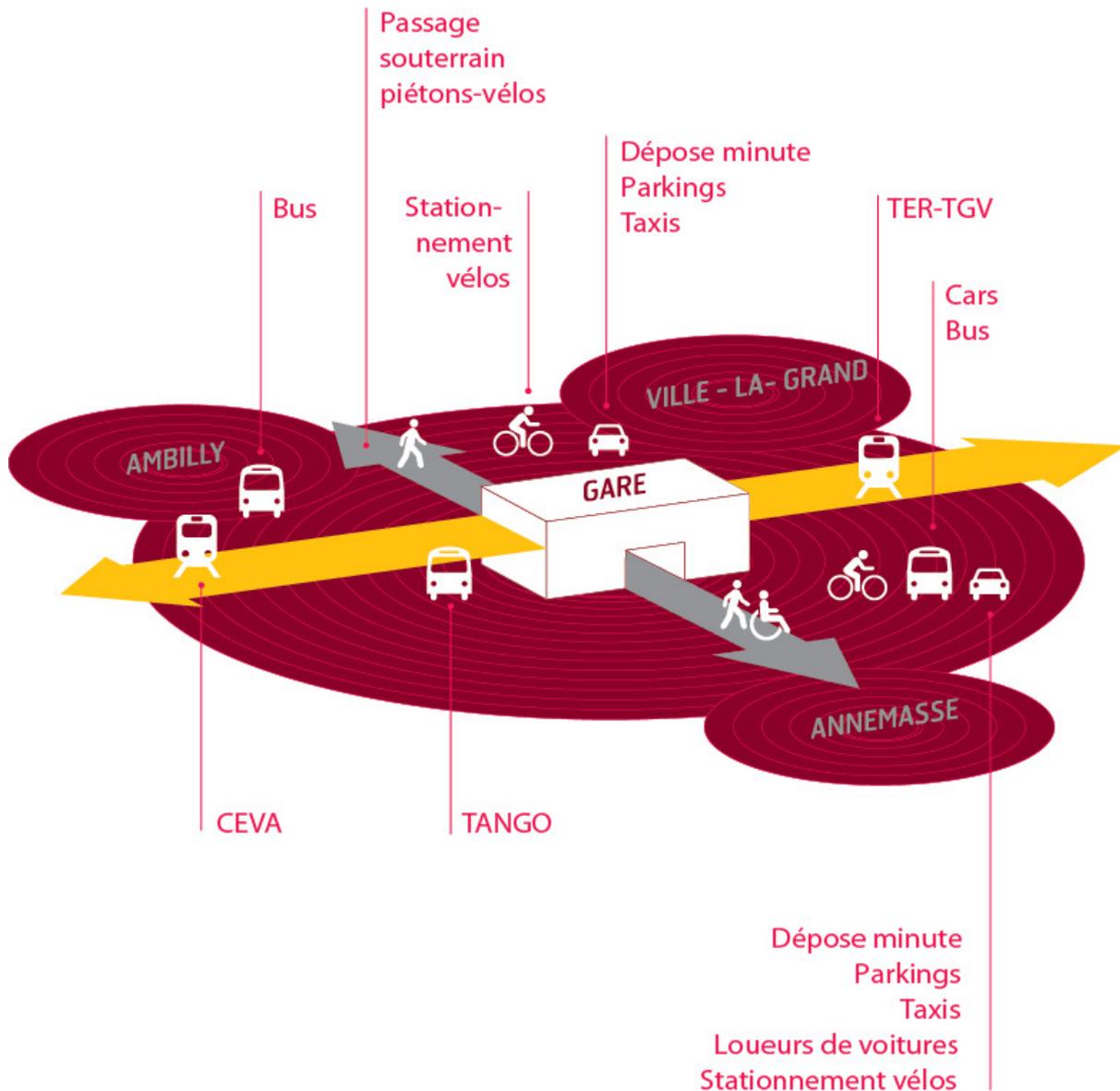
### LES SERVICES

L'ensemble des fonctionnalités existantes aujourd'hui seront renforcées pour être ajustées à l'augmentation du trafic en gare : location de véhicules, taxis, parking courte durée, dépose-minute...

## LA VOITURE

Les automobilistes pourront accéder au pôle d'échanges\* ; une offre de stationnement adéquate sera mise en œuvre, à destination en particulier des usagers des TER\* et TGV. En revanche, la gare ne comprendra pas de parking-relais afin de ne pas générer de flux automobiles supplémentaires vers le cœur d'agglomération et de favoriser l'utilisation des autres parkings relais programmés en amont de CEVA\* et aux extrémités du réseau de transports urbains.

## LE SCHEMA DE SYNTHESE



Les objectifs du pôle d'échanges de la gare d'Annemasse - Annemasse Agglo - sept. 2011

## 3.3 Faciliter les déplacements et améliorer le confort des voyageurs

### Mieux "lire" le pôle d'échanges

Aujourd'hui, les abords de la gare sont divisés par les voiries. La gare, la gare routière et les arrêts de bus fonctionnent de manière autonome. Les piétons doivent traverser des voiries très fréquentées qui servent d'axe routier péri-centrique à Annemasse. Par ailleurs, le cœur de ville n'est pas directement lisible pour les visiteurs qui ne connaissent pas Annemasse.



En sortant de la gare aujourd'hui : où est le centre-ville ? - EGIS - 2010.

Le pôle d'échanges\* doit permettre de créer une organisation d'ensemble qui conduira à minimiser les ruptures physiques et à faciliter les correspondances entre les différents modes de transports et les liens piétons vers les villes. On pourra ainsi sortir directement du Tango\* pour prendre CEVA\* sans avoir à traverser plusieurs routes, ce qui réduira les temps de parcours et favorisera l'utilisation des transports en commun. Il sera par exemple désormais possible de venir depuis les quartiers Nord de la gare pour emprunter un TER\* pour Lyon, tout en laissant son vélo la journée dans une consigne sécurisée.

Pour faciliter ces échanges, rendre les déplacements plus simples, l'accent sera mis sur la création d'une ambiance confortable et sécurisée, avec une signalétique efficace. Les différents usagers pourront disposer d'une information complète et facilement visible sur les multiples possibilités de déplacements dans l'agglomération, le département, la région...

## 3.4 Une meilleure organisation urbaine : insérer le pôle d'échanges dans l'environnement urbain

**Bien que sa fonction transport soit très importante, un pôle d'échanges joue aussi un rôle important du point de vue de l'urbanisme.**

Il permettra en effet de faciliter les liens entre les deux côtés des voies ferrées et sera conçu comme une nouvelle porte d'entrée dans le cœur de l'agglomération avec des aménagements qualitatifs de part et d'autres des voies, confortables pour les piétons : de véritables parvis.

Pour structurer le projet, il est proposé de repenser l'organisation urbaine des abords autour de deux axes structurants :

- l'axe créé par le nouveau souterrain, réalisé dans la continuité de la rue du Docteur Francis Baud.

- l'axe de la rue de la gare, emprunté par Tango\* qui conduit au tramway et au cœur d'Agglomération.

Aux débouchés du franchissement, deux parvis permettront de relier le Nord et le Sud de l'agglomération et d'accéder aux quatre quais ferroviaires.

Tango\* et ses aménagements constitueront un véritable lien entre le centre-ville et le pôle d'échanges\*, ce qui facilitera ainsi les échanges entre ces deux quartiers.

Aux abords de ces espaces publics reconfigurés, confortables pour les piétons, avec par exemple des terrasses de cafés, il est envisagé dans le cadre du projet urbain Etoile Annemasse Genève de valoriser l'arrivée de cette offre de transport, exceptionnelle à l'échelle régionale, en développant des bureaux, des logements, des hôtels, un centre de conventions.

Il s'agira notamment de faire le lien avec l'opération déjà amorcée autour du futur Hôtel d'Agglomération\*, la ZAC Etoile Sud Ouest\*, et les opérations qui verront le jour sur les pourtours des nouveaux parvis Nord et Sud du pôle d'échanges\*.



Illustration de l'Hôtel d'Agglomération, au sein de la ZAC Etoile Sud-Ouest\* - © Thierry Baille - 2011.



# 4 Le pôle d'échanges, moteur du projet urbain

---

Le réaménagement du pôle d'échanges : un véritable levier pour le développement de l'Etoile Annemasse-Genève\*.

## LE PROJET URBAIN ETOILE ANNEMASSE-GENEVE : UN DEFI MAJEUR POUR L'AVENIR DE L'AGGLOMERATION

Il s'agit de créer un éco-quartier en profitant de cette accessibilité exceptionnelle en transports en commun. Une trentaine d'hectares (les abords de la gare, d'anciennes parcelles ferroviaires, le site de l'hôpital qui aura été libéré en 2012...) vont ainsi être profondément transformés dans les vingt prochaines années.

Ce projet allie la construction de bureaux, d'équipements publics, de commerces et de logements. Il devrait notamment accueillir un pôle de formation supérieure sur la commune d'Ambilly, autour de l'école d'infirmières et aides-soignants.

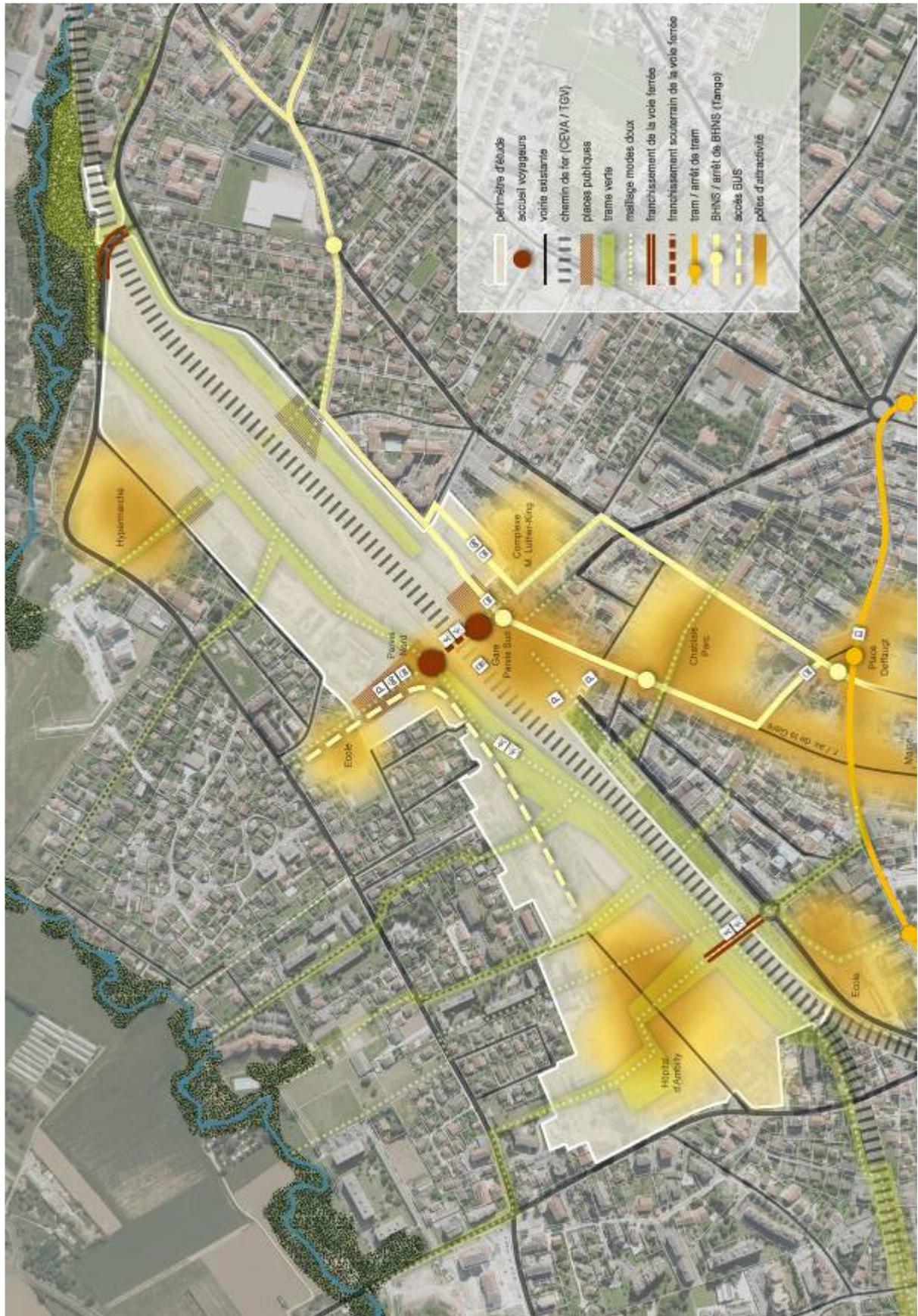
**Le pôle d'échanges est un élément majeur du futur projet urbain : ils ont été conçus conjointement.**

Les parvis Nord et Sud constituent deux des trois futures grandes places publiques du quartier. La troisième centralité est localisée sur le site de l'actuel Hôpital et pourrait, elle aussi, être reliée au cœur de l'agglomération annemassienne grâce à une passerelle.

Sur ces trois « haut-lieux », il s'agit de créer des lieux de vie accueillant des commerces, des activités, de l'habitat, des équipements pour favoriser, en cohérence avec le PDU\*, une qualité de vie à l'échelle du piéton et du cycliste.

Le pôle d'échanges\* et le projet urbain sont donc complémentaires.

**Le projet urbain a pour objectif de s'appuyer sur l'offre de transports en commun pour réaliser la ville de demain, plus douce, plus calme, plus apaisée, plus durable. Le pôle d'échanges vise une transformation profonde de l'usage des transports et répond également à des objectifs de qualité architecturale et urbaine.**



Les pôles d'attractivité du projet urbain Etoile Annemasse-Genève\* - Atelier Villes et Paysages - 2011



# 5 Description du pôle d'échanges



A l'horizon CEVA, la conception du pôle d'échanges facilite les déplacements entre différents modes de transports.

## 5.1 Le réseau ferré

### Un changement de centre de gravité vers le Nord des voies

Les futurs quais de CEVA\* seront localisés du côté Nord des voies ferrées. Cette modification radicale de l'organisation des trains en gare d'Annemasse est un des éléments très structurants pour l'organisation du projet de pôle d'échanges\*. CEVA\* impose que deux quais existants soient élargis et qu'un nouveau quai soit construit. Ces modifications imposent la création d'un nouveau souterrain. L'arrivée de CEVA\* nécessite également la démolition du bâtiment de la Rotonde. L'espace rendu disponible sera partiellement utilisé pour le pôle d'échanges\*.

Outre CEVA\*, la gare d'Annemasse continuera d'accueillir une offre TER\* et TGV. La hausse de la qualité de service et de l'offre ferroviaire va contribuer à augmenter la fréquentation\* de la gare d'Annemasse qui devrait atteindre 13 000 voyageurs par jour. Cette hausse de fréquentation\* est prise en compte dans les études sur le pôle d'échanges\* en cours et à venir.

La qualité de la liaison vers Genève contribue également à développer les liaisons avec le reste de la Haute-Savoie, dans toutes les branches de l'étoile ferroviaire (Chablais, Vallée de l'Arve et Annecy, Saint-Julien-en-Genevois et Bellegarde).

## 5.2 Le franchissement des voies ferrées

### Un accès aux quais qui joue le rôle de couture urbaine

Les voies SNCF\* constituent aujourd'hui une véritable coupure urbaine. A l'horizon 2017, il est prévu qu'un nouveau franchissement des voies soit réalisé dans le cadre du projet de pôle d'échanges\*.

Afin de faciliter le déplacement des voyageurs pour accéder aux quais (nouvelles voies liées à CEVA\* notamment), et entre le nord et le sud des voies, la solution en souterrain a été retenue.

Les entrées du franchissement seront larges et animées, notamment par des commerces et des services aux voyageurs qui dynamiseront les deux parvis de la gare. La gare va profondément changer en s'ouvrant des deux côtés, avec une nouvelle face Ambilly / Ville-la-Grand également encadrée par des aménagements urbains.

D'une largeur envisagée d'environ 6 mètres, pour permettre le passage aisé des personnes à mobilité réduite, des voyageurs et des vélos, le souterrain fera l'objet d'une conception particulière afin que sa qualité architecturale, son ambiance, sa sécurité soient optimales. Le souterrain sera ouvert aux modes doux\* et facilitera ainsi les liaisons nord-sud pour les piétons et les cyclistes. Pour des raisons de sécurité et de contraintes de gestion, sa fermeture est envisagée en dehors des horaires d'ouverture de la gare.

Dans le cadre du projet Etoile Annemasse-Genève\*, une passerelle urbaine pourrait également être créée entre l'actuel Hôpital et le centre-ville d'Annemasse.

## 5.3 Les modes doux

### LES VELOS

La création de pistes cyclables à proximité de la gare s'inscrit dans une politique d'agglomération afin de promouvoir les déplacements à vélo.

Actuellement, il n'existe pas d'aménagements cyclables pour accéder facilement à la gare. On constate que les emplacements destinés aux vélos du parvis de la gare sont très utilisés, témoignant de la forte complémentarité entre les transports en communs et les vélos. La création de pistes cyclables dans le cadre du pôle d'échanges\* doit assurer la continuité, la sécurité, la lisibilité et le confort des parcours cyclistes.

Afin de favoriser le report modal\* vers les modes doux\*, plusieurs services vélos (vélostation) pourraient être développés autour de la gare :

- Un système de location de vélo longue et courte durée,
- La création de consignes sécurisées qui permettent de limiter les vols, de protéger les vélos contre les intempéries, et de faciliter l'intermodalité\*,
- Eventuellement des vélos en libre service, en lien avec Genève.

Il s'agit également de faire du pôle d'échanges\* un des carrefours majeurs du réseau de voies vertes de l'agglomération, relié notamment à la voie verte\* sur la tranchée couverte de CEVA\* et aux rives du Foron (lien avec le secteur MICA\*), et aux axes Annemasse-Etrembières, Perrier-Bonne, et Annemasse-Ville-la-Grand.

### LES PIETONS

Le projet de pôle d'échanges\* et à terme le projet urbain donneront toute leur place aux piétons en apaisant la circulation, en créant des trottoirs plus larges, en sécurisant leurs cheminements et en les rendant paysagers et agréables.



Les principes du réseau modes doux\* du projet urbain Etoile Annemasse-Genève\* - Atelier Villes et Paysages - 2011

## 5.4 Le réseau de transports en commun de l'agglomération

Le nouveau pôle d'échanges : l'un des nœuds majeurs du réseau TAC

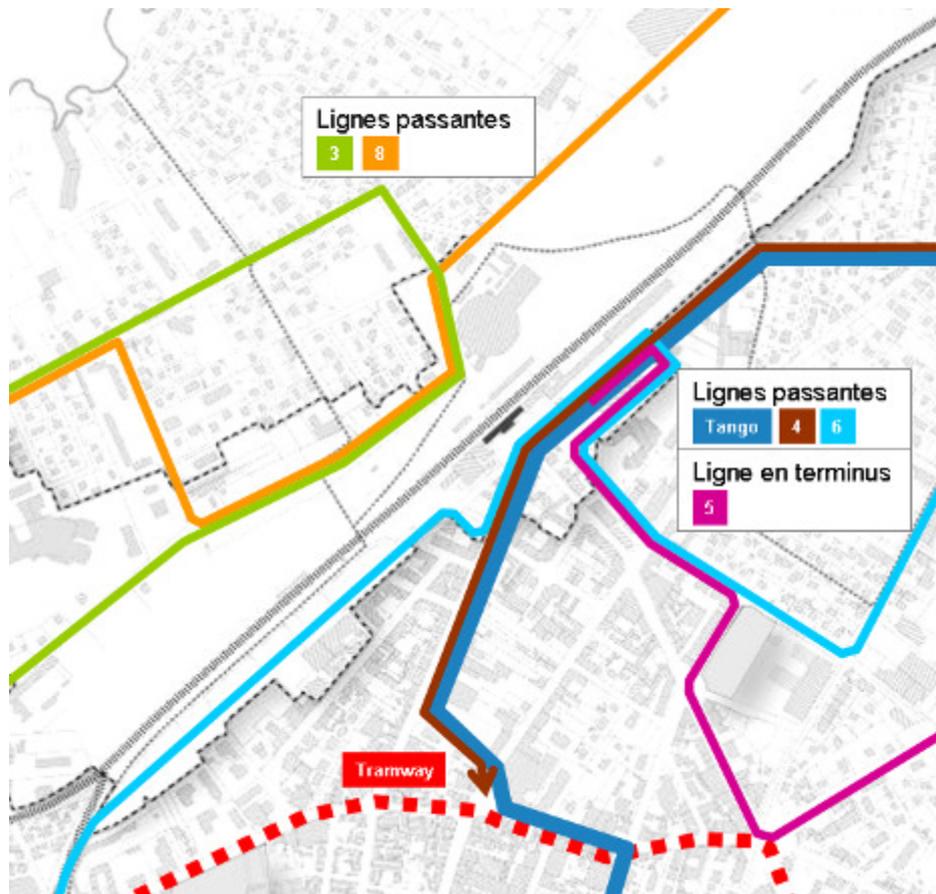
### TANGO ET LES AUTRES LIGNES DE BUS

Tango\* s'arrêtera sur le parvis sud de la gare, au plus près du souterrain d'accès aux quais. En site propre\*, ce Bus à Haut Niveau de Service permet de garantir le temps de parcours et offre un service rapide, confortable et avec une fréquence importante.

Des correspondances seront assurées entre Tango\* et trois lignes de bus du réseau TAC\* au sud, et deux lignes au nord des voies. Ces dernières bénéficieront également d'un accès en site réservé et d'un arrêt au plus près de l'accès aux quais ferroviaires.

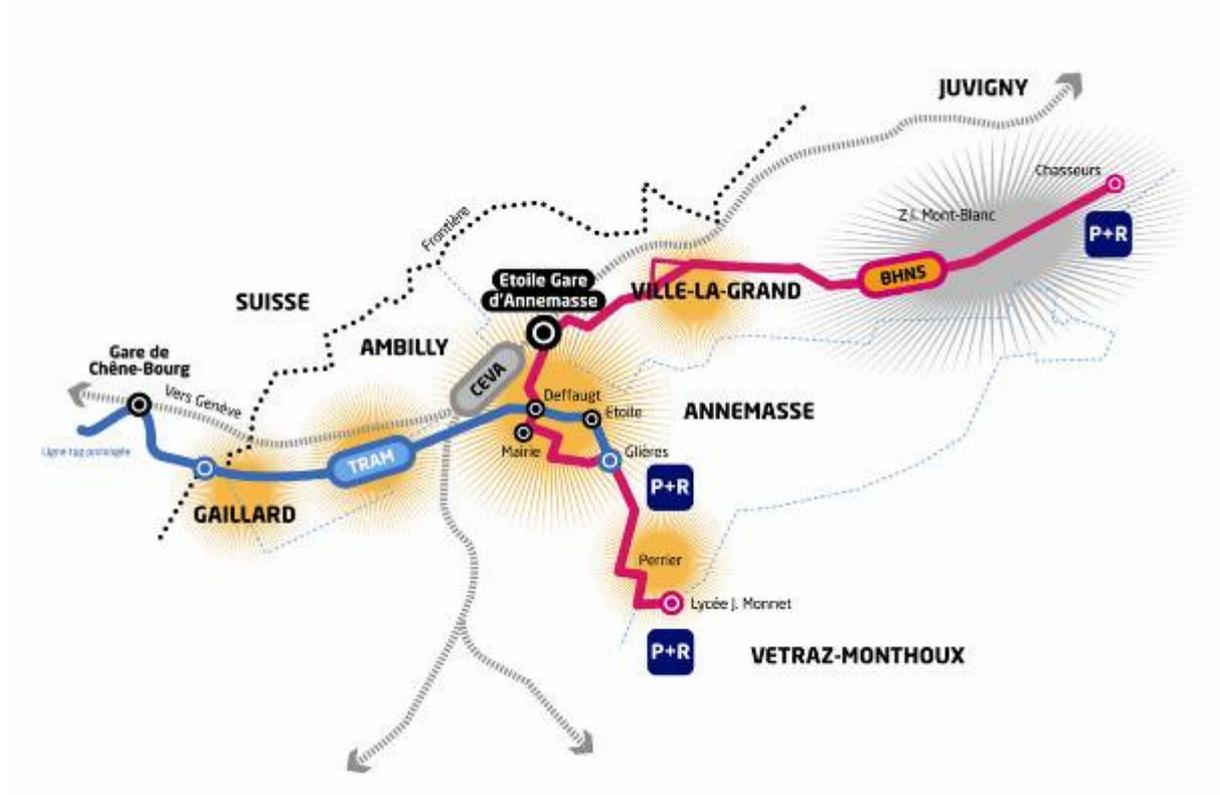
A moyen terme, une ligne de bus en direction de MICA\* et Genève pourrait également être mise en place et évoluer en trolleybus.

Dès 2016, les lignes du réseau TAC permettront d'accéder à la gare depuis tous les secteurs urbains d'Annemasse Agglo en moins de 20 minutes, ce qui représente une population desservie d'environ 60 000 habitants.



Les principes du réseau de bus à horizon 2017 - Annemasse Agglo - 2011

## LE TRACE DU TRAMWAY, COMPLEMENTAIRE A L'OFFRE EN GARE



Les lignes primaires de transports en commun - Concertation PDU d'Annemasse Agglo - déc. 2010.

Un projet de prolongement d'une ligne de tramway entre Moëllesulaz et Annemasse est en cours d'étude par Annemasse Agglo\*. Ce tramway permettra notamment de pouvoir se rendre à Genève sans avoir à changer de mode de transport à la frontière.

La première phase du tramway ne dessert pas la gare d'Annemasse, qui sera déjà reliée à l'agglomération genevoise par CEVA\*. Le tramway sera cependant connecté à Tango\* sur la place Deffaugt, à 400 mètres de la gare, ce qui facilitera le report modal\* et permettra aux usagers de faire l'intégralité de leurs trajets en transports en commun, grâce au maillage\* de ces derniers.

Le tramway sera par ailleurs en liaison directe avec le réseau ferroviaire aux gares de Chêne-Bourg, des Eaux-Vives, et de Cornavin.

Dans un second temps, un prolongement du tramway est prévu jusqu'à la gare d'Annemasse.

## 5.5 La nouvelle gare routière

La gare routière est conçue comme une composante essentielle du pôle d'échanges.

Elle sera visible et facilement accessible. Ce ne sera plus un lieu retiré réservé aux usagers réguliers, mais bien un lieu d'échanges.

La gare routière comprendra des quais pour la dépose et la prise en charge des voyageurs, et des zones d'attente pour la régulation des cars. Les quais seront accessibles aux personnes en situation de handicap et seront aménagés de façon à faciliter les flux des usagers vers les autres points du pôle d'échanges\* et le centre ville, en toute sécurité.

Les liaisons entre le pôle d'échanges\* et la gare routière seront étudiées et réalisées de façon à les rendre simples, rapides et praticables pour les personnes à mobilité réduite notamment, avec un système d'information dynamique pour faciliter l'embarquement.



La gare routière actuelle - EGIS - 2010



Un exemple de gare routière à Noisy-le-Grand - 2009

## 5.6 La voiture

Comment permettre une bonne accessibilité en voiture au pôle d'échange, sans pour autant renforcer les flux de transits et le trafic dans le secteur central de l'agglomération ? C'est l'enjeu auquel ont souhaité répondre les partenaires du pôle d'échanges.

Dès 2016, grâce au nouveau réseau de transports en communs, **la gare sera accessible en bus TAC en moins de 20 minutes depuis toute la zone agglomérée** de la région annemassienne.

**Afin de limiter les nouveaux flux routiers vers le cœur d'agglomération et pour favoriser l'utilisation des transports en commun dans la ville, il s'agit de dissuader les usagers pendulaires\* issus de ces secteurs bien desservis de se rendre en voiture à la gare d'Annemasse et d'y laisser leur véhicule.**

## LES STATIONNEMENTS

Afin de mettre en œuvre cette politique globale de déplacements, il est envisagé de créer des stationnements adaptés à la gare d'Annemasse :

- Au Nord et au Sud des voies ferrées, à proximité des parvis : des parkings courtes durée, déposés-minute, pour les personnes à mobilité réduite.
- Au Sud des voies : un parking longue durée qui sera prioritairement destiné aux usagers TER\* et TGV occasionnels, et à ceux qui ne pourraient venir au pôle autrement qu'en voiture. Ce nouveau parking, qui pourrait être réalisé en silo, pourra également répondre aux besoins liés à la création de nouveaux logements et bureaux développés aux abords de la gare.

En revanche, **la création d'un P+R (Parking Relais) aux abords de la gare n'est pas envisagée**. En effet, les 60 000 habitants de la zone agglomérée, bien desservie, ne sont pas incités à se rendre en voiture à la gare.

En revanche, pour les usagers n'ayant pas de solution aisée en transports en communs, des **parkings-relais (P+R), connectés avec Tango\* et le tramway**, seront mis en place en périphérie de l'agglomération. Il a ainsi été calculé qu'une personne laissant sa voiture au bout de la zone industrielle du Mont-Blanc serait en 10 minutes à la gare d'Annemasse, avec un temps de parcours garanti grâce à Tango\*, le Bus à Haut Niveau de Service\*. Il s'agit par ailleurs d'inciter les usagers à se rendre dans les **gares CEVA\* situées en amont** (Perrignier, Bons-en-Chablais, Machilly, Reigner...).

Il est également important d'éviter que les rues proches de la gare soient assaillies de voitures ventouses : une politique de stationnement unifiée à l'échelle des trois communes, qui se traduira notamment par la mise en place de périmètres de stationnements payants à Ambilly et Ville-la-Grand, devra être mise en place.

## L'ACCES AU POLE D'ECHANGES

Concernant les accès des voitures au pôle d'échanges\*, et toujours dans l'optique d'éviter les flux de transit en cœur d'agglomération, il est envisagé de créer :

- un accès Nord via la rue Hénon et la rue de la Rotonde avec un retournement sur le parvis nord,
- un accès au Sud via les rues Emile Zola, du Môle, du Chablais et Louis Armand, pour préserver le parvis sur du trafic automobile.



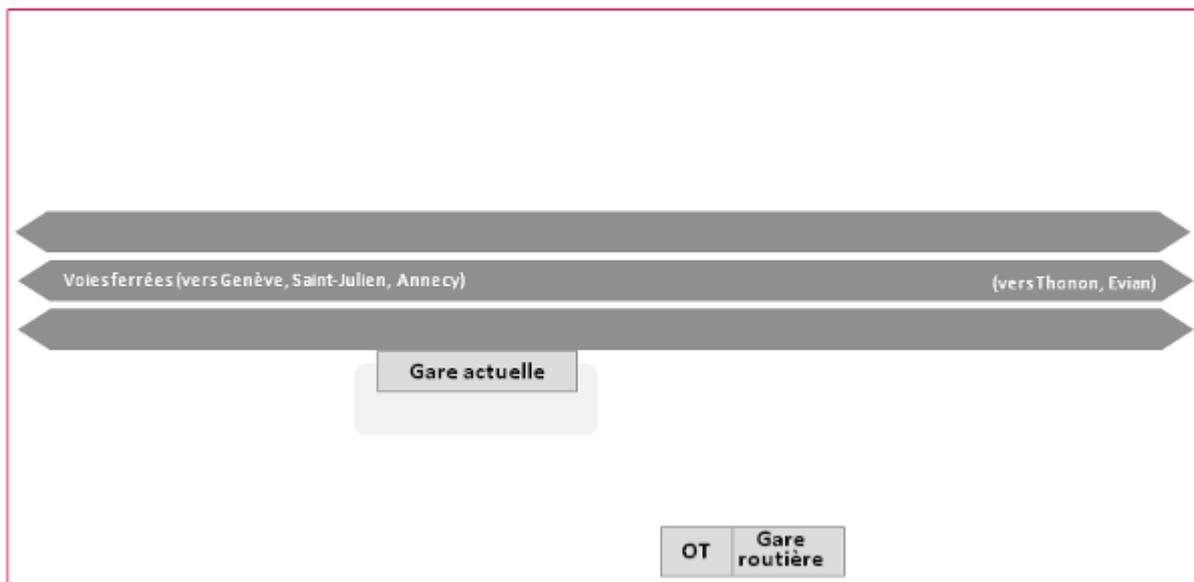
Principes d'accès nord et sud au pôle d'échanges de la gare d'Annemasse - Annemasse Agglo - 2011

L'idée forte du projet est bien de permettre l'accès à la voiture en donnant une priorité incontestée aux transports publics et aux modes doux\* aux abords directs du pôle d'échanges\*. Ainsi, les parvis de la gare seront de véritables places publiques dédiées aux piétons, aux modes doux\* et aux transports collectifs.

## 5.7 Le bâtiment de la gare

Des changements importants vont avoir lieu sur les abords de l'actuelle gare. Le nouveau souterrain sera déporté par rapport au bâtiment actuel. L'entrée sud du souterrain, intégrée au parvis, située à proximité directe des quais de Tango et de la gare routière, deviendra le cœur du nouveau pôle d'échanges.

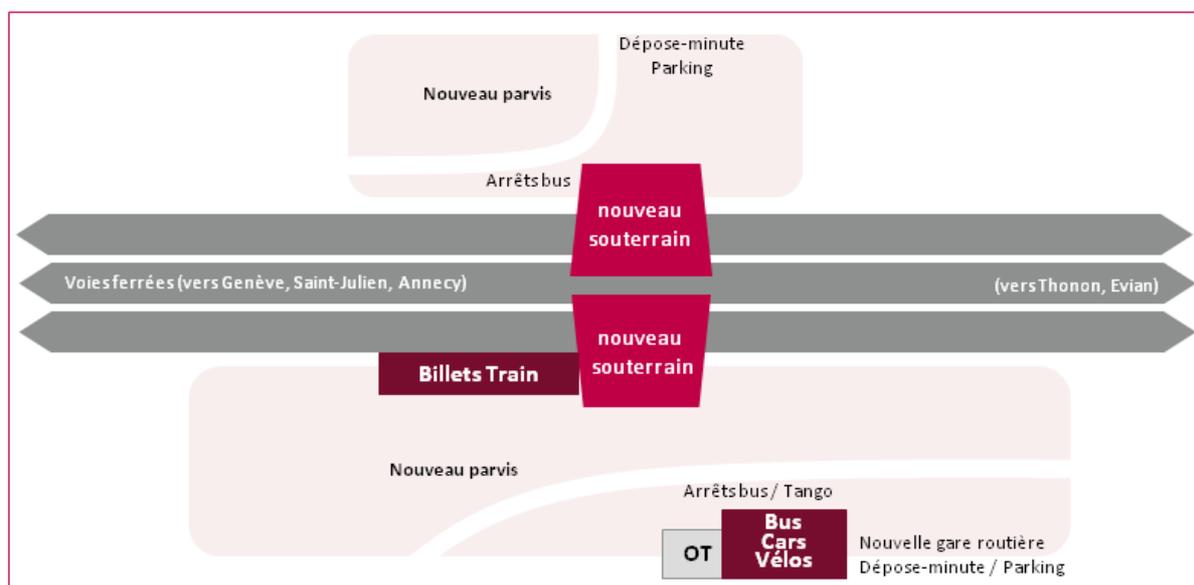
Dans ce contexte, une réflexion est en cours avec SNCF Gares & Connexions\* pour définir la meilleure manière d'accueillir les voyageurs.



La situation actuelle des services voyageurs en gare d'Annemasse (OT = office du tourisme)

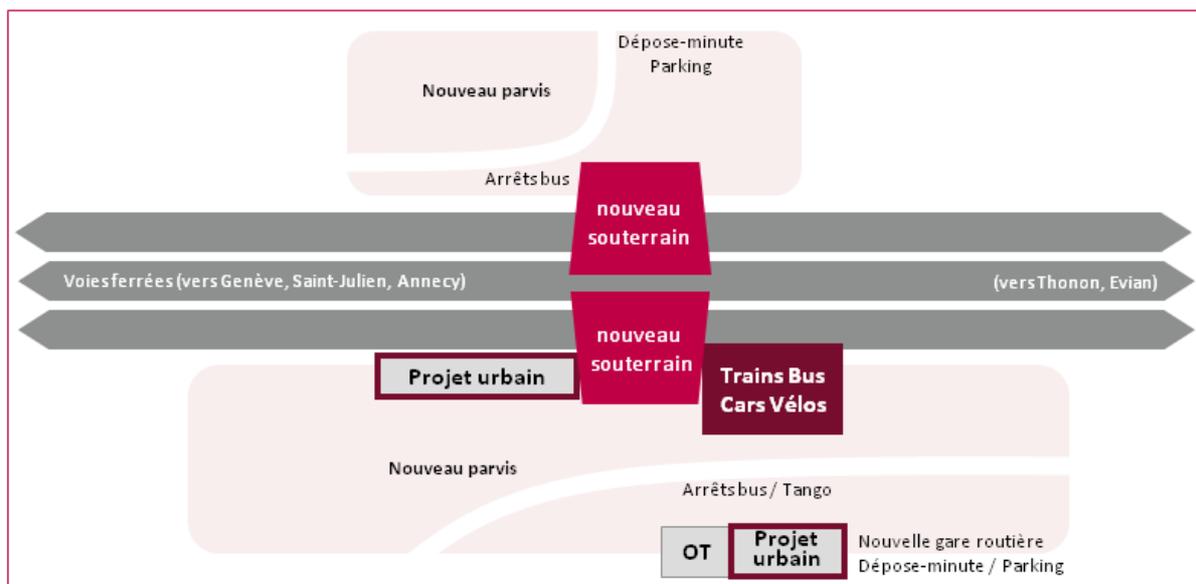
Deux grandes familles de variantes sont aujourd'hui à l'étude :

- 1. La rénovation des bâtiments existants (gares ferroviaire et routière actuelles), pour offrir une offre billettique élargie, avec un travail important sur la signalétique afin de simplifier les usages et les échanges.



Option 1 : Réhabilitation des lieux d'accueil voyageurs

- 2. La création d'un nouveau bâtiment dans l'axe du futur souterrain qui pourrait regrouper les services aux voyageurs des différents transporteurs présents au sein du pôle d'échanges\*. Un lieu unique où acheter ses billets CEVA\*, TAC\* ou TER\*, où s'informer des diverses possibilités de déplacements, attendre confortablement...



Option 2 : Création d'un nouveau bâtiment voyageurs et projet urbain sur les anciens lieux d'accueil

La seconde hypothèse implique notamment un engagement financier plus important de la part des partenaires et un montage juridique et immobilier complexe.

Les réflexions à venir et les enrichissements issus de la présente concertation permettront à Annemasse Agglo\* et ses partenaires de choisir entre ces deux options (et toutes les solutions intermédiaires envisageables) dans les prochains mois.

## 5.8 Les parvis Nord et Sud

### DES ESPACES PUBLICS MAJEURS

Nouvelles portes d'entrée dans l'Agglomération, les débouchés Nord et Sud du franchissement conduiront progressivement à deux parvis, c'est-à-dire deux places publiques prioritairement dédiés aux piétons, aux modes doux\* et aux transports en commun. Ces deux espaces confortables seront les lieux de croisement des flux entre les usagers des bus, des cars, des trains, les habitants, les salariés, les touristes. Ils ménageront également des lieux plus apaisés, en particulier aux abords directs de la gare actuelle.

### LE PARVIS SUD

Sur le parvis Sud, le détournement des flux de voitures permettra par ailleurs de simplifier l'exploitation de Tango\*, des autres bus et des cars, de sécuriser les parcours des piétons et des cycles, et de développer des aménagements plus qualitatifs accordant moins de place au bitume.

**Il s'agit, en bref, de créer une véritable place urbaine à l'échelle de l'agglomération.**

La forme de cette place et la volumétrie des bâtiments qui la borderont restent à définir dans le cadre d'un concours d'architecture qui sera lancé cette année sur l'ensemble des espaces publics de part et d'autre de la gare.

Certains principes sont aujourd'hui arrêtés : valorisation de l'axe de la rue de la gare, implantation d'une offre hôtelière, animation des rez-de-chaussée par une offre ciblée de commerces, reconversion de la Halle Taponnier en centre de convention... autant d'éléments de programme qui serviront de base au travail à venir des architectes.

## LE PARVIS NORD

Le parvis Nord, n'aura en termes de taille rien à envier au parvis Sud. La création de cet accès inédit à la gare mérite la plus grande attention. Implanté pour partie sur l'emprise de la Rotonde, qui doit être démolie par les travaux de CEVA\*, ce nouvel espace public majeur de l'agglomération sera lui aussi traversé par un axe de bus en site propre\*.

Visible depuis le Sud, le débouché du franchissement devra créer un appel pour favoriser les déplacements piétons et vélos entre Annemasse, et Ville-la-Grand et Ambilly. Cette nouvelle place, bordée de nouveaux logements et bureaux de taille modeste pour créer une continuité urbaine avec l'environnement pavillonnaire, sera elle aussi animée par des commerces de proximité.

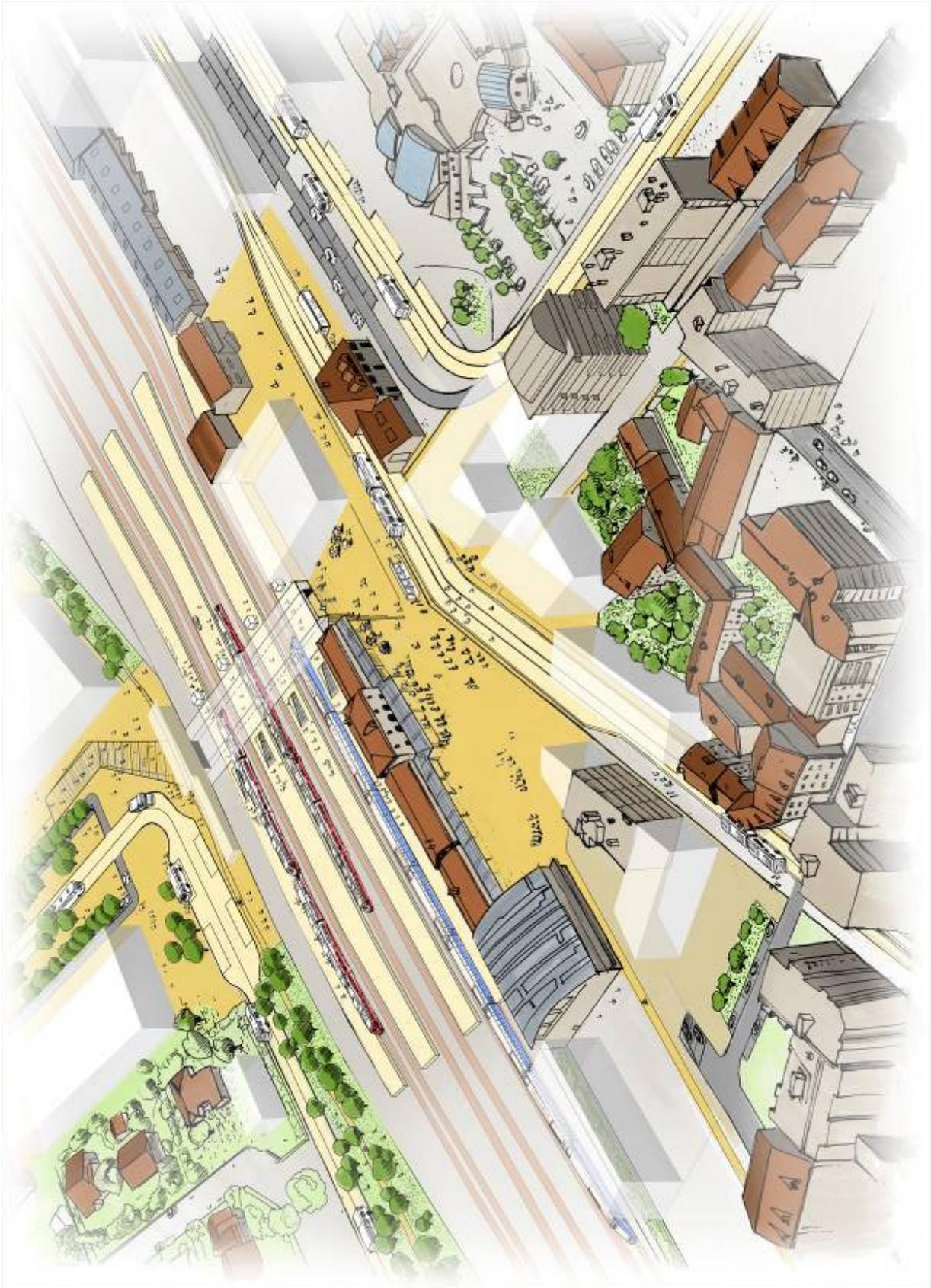


Illustration des principes de fonctionnement du pôle d'échanges de la gare d'Annemasse - Atelier Villes et Paysages - 2011



# 6 Le coût, le planning, les délais et la mise en œuvre

---

Les prévisions pour la phase opérationnelle du projet.

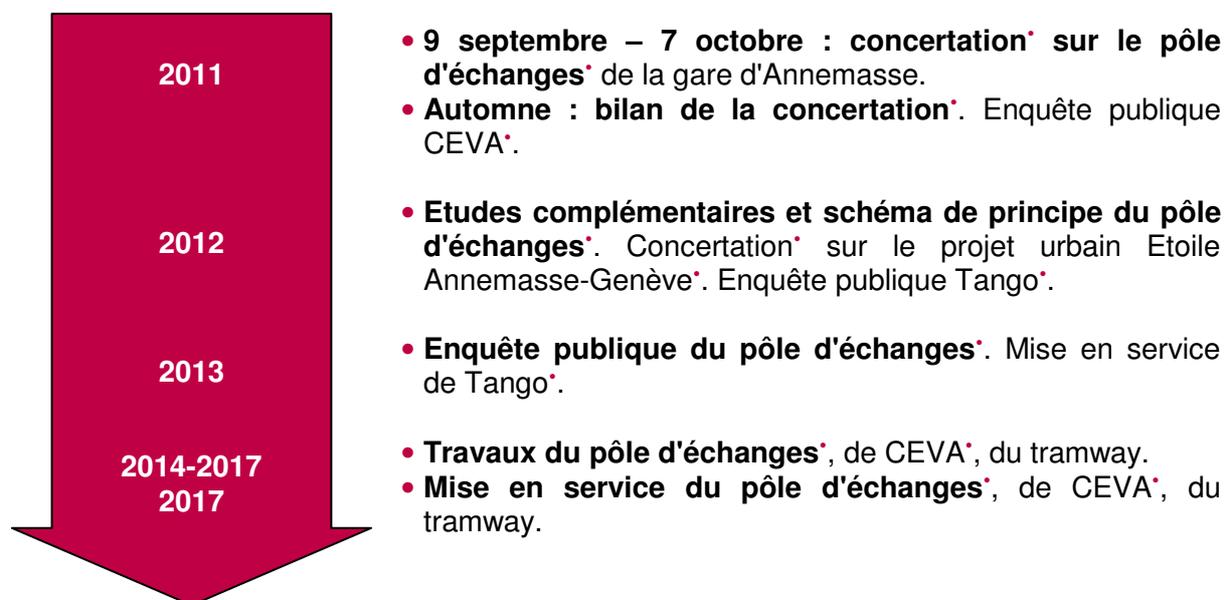
## 6.1 Coût

Au stade actuel des études, l'estimation des coûts de construction de la totalité du pôle d'échanges\* (franchissement des voies, espaces publics et bâtiment(s) voyageurs, aménagements de voirie TC et voiture, parkings) représente 20 à 30 millions d'euros selon les scénarios.

Cette fourchette dépend des options retenues, pour les services voyageurs et les parkings notamment, et n'intègre pas les coûts d'acquisition foncière, de démolition, ni de relocalisation des activités ferroviaires qui seraient déplacées (coût dit de "reconstitution des actifs").

Le coût pour les collectivités en charge des différentes parties du pôle d'échanges n'est lui non plus pas encore défini : il dépendra des options retenues et des subventions possibles.

## 6.2 Planning



A l'issue de la présente concertation\* préalable, Annemasse Agglo\* et les communes d'Annemasse, Ambilly et Ville-la-Grand rédigeront un bilan faisant le point sur la nature et le contenu des échanges avec le public. Ce bilan de la concertation\* servira de point d'appui aux prises de décisions d'Annemasse Agglo\* et de ses partenaires sur les orientations et les suites à donner au projet.

Pour poursuivre le projet, des études complémentaires seront lancées, notamment un concours de maîtrise d'œuvre. Ces études des différents partenaires permettront de préciser le projet. Lors de l'enquête publique\*, les citoyens seront à nouveau amenés à s'exprimer sur les caractéristiques du projet.

## 6.3 Travaux

La construction du pôle d'échanges\* comprendra différents types de travaux (déviations de réseaux, démolition...).

Des informations plus précises sur les travaux et leur durée seront communiquées lors de l'enquête publique. Les travaux du pôle d'échanges\* prendront en compte les travaux des autres projets locaux afin de limiter les nuisances.



# 7 Glossaire

---

Pour comprendre les mots repérés\* dans le dossier de concertation.

<b>ARC</b>	Assemblée Régionale de Coopération du Genevois Français : c'est un syndicat mixte qui coordonne ses membres sur des réflexions territoriales et transfrontalières.
<b>Annemasse Agglo</b>	C'est une communauté d'agglomération regroupant 12 communes et près de 80 000 habitants, frontalière de Genève.
<b>Agglomération franco-valdo-genevoise</b>	C'est le bassin de vie de près de 900 000 habitants dans lequel sont inclus le canton de Genève et sa périphérie française et suisse, et dont le territoire d'Annemasse Agglo fait partie. Ce secteur fait l'objet de nombreuses réflexions partenariales et transfrontalières.
<b>BHNS</b>	Bus à Haut Niveau de Service. C'est un "tram sur pneus", caractérisé par une haute fréquence de passage et une grande amplitude horaire, un temps de trajet garanti, une vitesse relativement élevée, et un système d'information de qualité. Tango est le BHNS d'Annemasse Agglo.
<b>CEVA</b>	Liaison ferroviaire Cornavin Eaux-Vives Annemasse. C'est à la fois une nouvelle infrastructure ferroviaire qui connecte les réseaux français et suisse (double-voie souterraine sur une grande partie du tracé), et une augmentation très forte du niveau de service dans toutes les directions (Genève, Chablais, vallée de l'Arve et Annecy, Saint-Julien et Bellegarde). Livraison prévue : 2017
<b>Concertation</b>	La concertation a pour but d'informer et de recueillir les remarques et suggestions de tous, sur le contenu et les objectifs d'un projet.
<b>Desserte</b>	Nombre et nature des arrêts dont bénéficie un site.
<b>DUP</b>	Déclaration d'utilité publique. C'est un acte administratif, pris par décret ou arrêté préfectoral, reconnaissant le caractère d'utilité publique à une opération projetée par une personne publique ou pour son compte, après avoir recueilli l'avis de la population.
<b>Enquête publique</b>	C'est une procédure de consultation du public, une fois que le projet est plus abouti. L'enquête publique présente le projet, ses impacts sur l'environnement, et les mesures prises pour en limiter les effets.
<b>Etoile Annemasse-Genève</b>	Projet urbain piloté par Annemasse Agglo et les communes d'Annemasse, Ambilly et Ville-la-Grand. Cette démarche, en cours d'études, vise à planifier le devenir d'une quarantaine d'hectares (comprenant notamment les terrains ferroviaires à proximité de la gare d'Annemasse et le site de l'hôpital d'Ambilly) et à coordonner la mise en œuvre opérationnelle de ce projet. Les résultats des études en cours devraient faire l'objet d'une concertation en 2012.

<b>Etudes préalables</b>	Les études préalables sont réalisées en amont de la conception d'un projet. Elles permettent d'évaluer l'opportunité du projet et étudient ses caractéristiques principales.
<b>Fréquentation</b>	Nombre de personnes empruntant une ligne de transport collectif.
<b>Hôtel d'Agglo</b>	Futur siège d'Annemasse Agglo*, actuellement en construction sur l'avenue Emile Zola, au sein de la ZAC Etoile Sud-Ouest*. Livraison prévue en 2012.
<b>Intermodalité</b>	Utilisation successive de plusieurs modes de transports sur un même trajet.
<b>MICA</b>	Mon Idée – Communaux d'Ambilly : il s'agit d'un projet urbain sur les communes genevoises de Thônex et Puplinge. C'est l'un des périmètres d'aménagement coordonné identifiés par le plan directeur cantonal genevois, qui devrait permettre d'accueillir 610 logements, et des services de proximité (commerces, écoles...).
<b>Maillage</b>	Connexions entre les lignes de transport en commun de façon à constituer un réseau organisé et connecté pour assurer la cohérence des déplacements dans l'agglomération.
<b>Modes doux</b>	Ce sont l'ensemble des modes de déplacements non motorisés, comme le vélo et la marche à pied.
<b>Multimodalité</b>	Existence en un même lieu de plusieurs moyens de transport, sans qu'ils soient forcément combinés lors d'un même déplacement.
<b>PDU</b>	Plan de déplacements urbains : il vise à organiser le transport des personnes et des marchandises, la circulation et le stationnement.
<b>PMR</b>	Personne à Mobilité Réduite. On considère que les personnes à mobilité réduite sont toutes les personnes ayant des difficultés à se déplacer : personne en fauteuil, voyageur chargé, adulte avec une poussette...
<b>Pendulaire (ou navetteur)</b>	Désigne les personnes qui effectuent des déplacements quotidiens entre leur domicile et leur lieu de travail, et inversement.
<b>Pôle d'échanges</b>	Site regroupant plusieurs modes de transports. C'est un lieu privilégié pour les correspondances.
<b>Report modal</b>	Résultat du changement d'un mode de déplacement vers un autre.
<b>RFF</b>	Réseau ferré de France

<b>Rupture de charge</b>	Une rupture de charge est une étape pendant laquelle des passagers transportés par un premier véhicule sont transférés dans un second véhicule ou mode de déplacement.
<b>Site propre</b>	Voie réservée à un mode de transport collectif (bus, tramway...).
<b>SNCF – Gares &amp; Connexions</b>	Société nationale des chemins de fer français et sa filiale en charge de la gestion et du développement des gares.
<b>TAC</b>	Transports en commun de l'agglomération annemassienne
<b>TER</b>	Transport Express Régional : il s'agit du réseau de trains de voyageurs sous la responsabilité de la Région Rhône-Alpes.
<b>Tango</b>	C'est un bus rapide à haute fréquence (BHNS*), avec une voie dédiée et des services type tramway. Livraison prévue : 2014.
<b>Voie verte CEVA</b>	Parcours transfrontalier dédié aux modes doux* (piétons, vélos, rollers...), d'Annemasse à Saint-Genis-Pouilly via le Canton de Genève (22km). Il est caractérisé par un souci de continuité, de lisibilité, de sécurité, et d'unité des aménagements publics. La voie verte se matérialisera pour partie au-dessus de la tranchée couverte CEVA*.
<b>ZAC (Etoile Sud-Ouest)</b>	Zone d'aménagement concerté : procédure du droit de l'urbanisme permettant le développement de projets d'aménagement. La ZAC Etoile Sud-Ouest est la première opération du projet urbain Etoile Annemasse-Genève*.

# 8 Ressources

Ce dossier a été élaboré par **Annemasse Agglo** et les communes d'**Ambilly, Annemasse et Ville-la-Grand**, en partenariat avec : l'Etat, SNCF - Gares & Connexions\*, RFF\*, la Région Rhône Alpes, le Conseil Général de Haute Savoie, l'ARC\*, le projet d'Agglomération franco-valdo-genevois\* et le Canton de Genève.

L'Europe (FEDER) et la Région Rhône-Alpes contribuent au financement de cette démarche.



**Pour tout complément d'information :**

Annemasse Agglo - 10 rue du Petit Malbrande - BP 225 - 74105 Annemasse CEDEX  
04 50 87 83 00 - [www.annemasse-agglo.fr/etoile](http://www.annemasse-agglo.fr/etoile)

Contact : Camille COUVREUR.

