



Annemasse **Agglo**

Annemasse - Les Voirons Agglomération

DOSSIER DE CONCERTATION

**PROJET DE LIGNE DE TRANSPORT COLLECTIF EN
SITE PROPRE ENTRE ANNEMASSE ET BONNE.**

CONCERTATION PRÉALABLE

SOMMAIRE

1 –Préambule.....	3
1.1 Qu'est-ce qu'une ligne TCSP ?.....	3
1.2 L'objet de la concertation	4
1.3 Le maître d'ouvrage du projet	4
2 –Contexte et enjeux du projet	5
2.1 Un projet inscrit dans les mesures du Plans du Déplacements Urbains (PDU) d'Annemasse Agglo.....	5
2.2 Un axe en mutation avec des problématiques de circulation	6
2.3 Un projet complémentaire avec le développement des grandes infrastructures et l'aménagement du territoire.....	8
3 –Le tracé de la ligne.....	10
3.1 Les variantes	12
4 –Les types d'aménagement.....	15
4.1 Secteur Annemasse	18
4.2 Secteur Vétraz Monthoux	19
4.3 Secteur Cranves Sales.....	21
4.4 Secteur Bonne.....	23
4.5 Le matériel roulant.....	24
4.6 Les types d'équipements en station	25
5 –Calendrier et financement	27
5.1 Le phasage estimatif du projet.....	27
5.2 Le coût et le financement du projet	27
6 –Le planning prévisionnel	27
7 –Comment participer à la concertation ?.....	28
8 – Annexes	29
8.1 Annexe 1 Délibération de la concertation	29

1 – Préambule

1.1 Qu'est-ce qu'une ligne TCSP ?

C'est une ligne de transport qui emprunte un espace qui lui est réservée de telle manière que ce transport collectif dispose d'une voie dédiée. Il existe plusieurs TCSP (train, tramway, BHNS, bus, etc) en fonction du niveau des aménagements et des services offerts.

Par rapport à une ligne de bus mélangée aux autres modes dans la circulation, le passage d'une ligne en TCSP permet ainsi sur l'itinéraire du bus de disposer d'aménagements permettant de favoriser la vitesse et de prioriser le bus dans la circulation. La ligne est aménagée avec des sites propres réservés aux bus, des couloirs d'approche à un carrefour ou des priorités bus aux feux. Ces aménagements sont généralement réalisés dans les zones ou intersections qui présentent des remontées de files de voitures afin que les bus évitent ces secteurs avec des espaces dédiés.

Un TCSP est à distinguer d'un « BHNS » (Bus à Haut Niveau de Service) comme le BHNS Tango réalisé en 2015. L'offre de service est supérieure sur un BHNS et s'adapte à la densité de population desservie par le mode de transport. Les BHNS sont dimensionnés pour transporter plus de 10 000 voyages/jour alors que le projet de TCSP de la ligne 5 a un potentiel inférieur.

Toutefois, même si la ligne n'est pas assimilée à un BHNS, la mise en place de sites propres est adaptée aux besoins et aux vitesses actuelles de progression des bus dans la circulation (saturations aux heures de pointe sur la route de Taninges (RD907) et sur l'axe gare / Bonne).

Il vise ainsi **à renforcer l'usage des transports collectifs entre l'hypercentre et l'entrée d'agglomération.**

Ce projet **renforce le rabattement vers le Léman Express, le tramway et le reste du réseau TAC.** Il améliore la desserte du nouveau collège en projet sur la commune de Vétraz Montoux, l'aménagement de la zone de Borly, le rabattement à la nouvelle gare d'Annemasse, la desserte des centres commerciaux, commerces, et des différents établissements scolaires.

Ce projet participe ainsi à améliorer l'efficacité des modes alternatifs sur le territoire et accompagner les aménagements en projet de l'axe (nouveau collège, requalification de la ZI Borly, sécurisation sur la route de taninges,...). Il est par ailleurs évolutif avec une augmentation possible dans le temps du niveau de service de la ligne.



1.2 L'objet de la concertation

La présente concertation s'inscrit dans le cadre des dispositions de l'article L. 103-2.3° du Code de l'Urbanisme.

Extrait de l'article L. 103-2 :

« Font l'objet d'une concertation associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées : [...]

3° Les projets et opérations d'aménagement ou de construction ayant pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie, notamment ceux susceptibles d'affecter l'environnement, au sens de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, ou l'activité économique, dont la liste est arrêtée par décret en Conseil d'Etat. »

Afin d'engager le processus opérationnel et notamment les études d'avant-projet, il est nécessaire de lancer la procédure de concertation publique prévue à l'article L 103-2 du code de l'urbanisme

Les objectifs de la concertation L 103-2 pour le projet d'aménagement de ligne TCSP devront permettre de :

- informer de la mise en oeuvre de l'opération d'aménagement de la ligne TCSP et des enjeux du projet
- présenter à la population les scénarii de tracés étudiés, le tracé préconisé par les collectivités, les différents types d'aménagements
- permettre au plus grand nombre des habitants et de leurs associations de participer aux différentes manifestations organisées, de comprendre le projet et de s'exprimer sur le projet.

1.3 Le maître d'ouvrage du projet

Annemasse Agglo est une Communauté d'agglomération et Autorité Organisatrice de Mobilité (AOM) depuis 2008. Le Périmètre de ressort territorial d'Annemasse Agglo recouvre les 12 communes qui composent l'agglomération. La population du territoire compte plus de 90 000 habitants. En qualité d'AOM, Annemasse Agglo définit l'organisation des transports et des lignes du réseau TAC.

Annemasse Agglo dispose notamment de la compétence optionnelle « création ou aménagement et entretien de voirie d'intérêt communautaire par délibération du conseil communautaire du 27 mars 2019. A ce titre, elle réalise les aménagements de voiries ou systèmes permettant d'améliorer l'attractivité des transports collectifs.

Annemasse Agglo est le maître d'ouvrage du projet de ligne TCSP et lance les études et les travaux de réalisation des aménagements de voirie pour la priorité des bus. Une étude de faisabilité a été réalisée en 2020.

Les communes d'Annemasse, Vétraz-Monthoux, Cranves-Sales, Bonne sont également partenaires du projet ainsi que le Conseil Départemental de la Haute Savoie.

2 – Contexte et enjeux du projet

2.1 Un projet inscrit dans les mesures du Plans du Déplacements Urbains (PDU) d'Annemasse Agglo

Le Plan de déplacements urbains (PDU) de l'agglomération d'Annemasse, approuvé le 26 Février 2014, détermine un réseau de transport collectif qui s'appuie sur des liaisons structurantes au niveau transfrontalier et au niveau local comme le Léman Express, le prolongement du tramway 17 et le Bus à Haut Niveau de Service Tango. Ces infrastructures déjà en service depuis décembre 2019, sont complétées par des mesures visant à améliorer la desserte et le rabattement des lignes de bus TAC secondaires sur les liaisons structurantes et notamment par des aménagements de voirie (sites propres, priorités aux feux aux carrefours,...).



Les fiches actions « transports collectifs » 2.1 du PDU intitulées « réorganisation et amélioration du réseau secondaire pour accompagner le développement des infrastructures » ainsi que la fiche 2.2 « étendre la desserte du réseau tac en direction des territoires périphériques et développer les lignes fortes » prévoient la réalisation d'aménagements sur les lignes secondaires et sous maîtrise d'ouvrage Annemasse Agglo.

Les objectifs généraux du développement des transports collectifs :

- Réduire le trafic automobile sur le cœur de l'agglomération en permettant le rabattement des véhicules motorisés sur le bus, le train, le tramway
- Encourager l'usage des transports collectifs
- Réduire les nuisances, la pollution et le bruit
- Améliorer la sécurité et l'accessibilité des personnes à mobilité réduite par les aménagements de voirie ou l'aménagement des stations de la ligne

La ligne 5 du réseau TAC est une ligne secondaire qui relie la gare, le centre-ville d'Annemasse et les communes de Vétraz-Monthoux, Cranves Sales, Bonne. Elle traverse des quartiers denses sur Annemasse, le centre commercial, des zones d'activités, des établissements scolaires et des zones d'habitations des communes de Vétraz-Monthoux, Cranves Sales et le centre de Bonne. La ligne assure également sur certains horaires la desserte vers le Centre Hospitalier Alpes Léman (CHAL) et le collège Paul Emile Victor.

En complément du PDU, le projet figure parmi les mesures « transports collectifs » du Projet d'Agglomération Franco-Valdo-Genevois.

Le Schéma de COhérence Territoriale (SCOT) arrêté mentionne également un renforcement de la cohérence entre l'urbanisation future et les lignes de transports en commun sur cet axe.

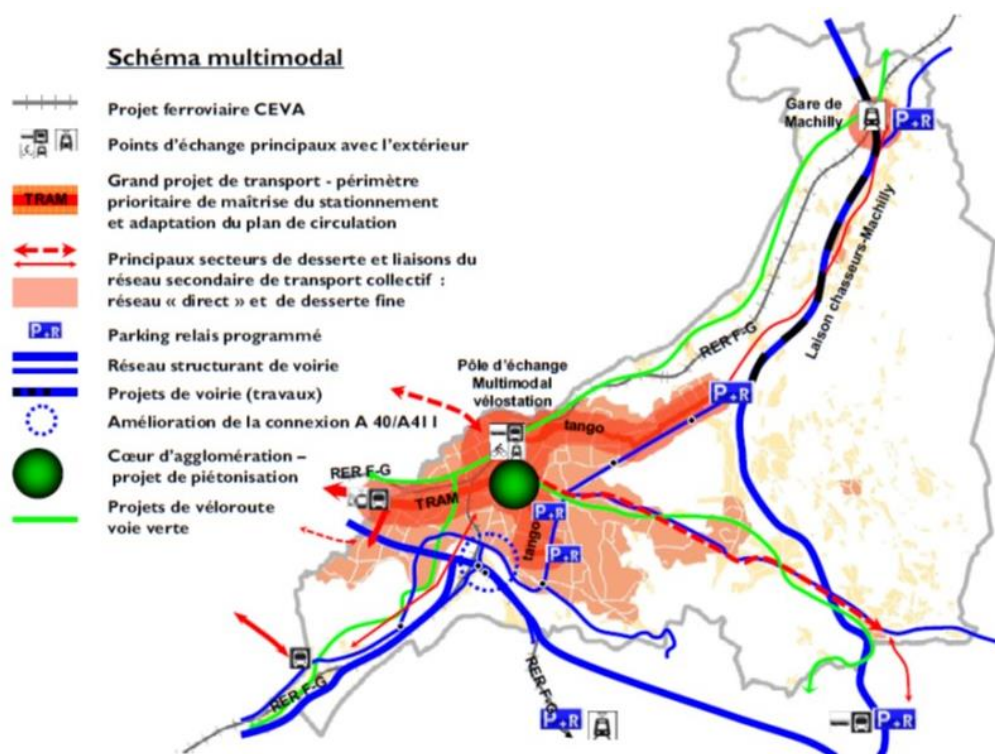


Schéma multimodal du PDU

2.2 Un axe en mutation avec des problématiques de circulation

L'axe entre la gare et la commune de Bonne desservie par la ligne TAC 5 est aujourd'hui marqué par des saturations de circulation aux heures de pointes sur certains secteurs comme la route de Taninges RD907, la commune de Bonne et sur certains carrefours sur Annemasse. Ces ralentissements pénalisent la vitesse des bus et l'attractivité des transports collectifs. L'augmentation de la population dans les années à venir risque d'augmenter ces nuisances sur l'itinéraire. Entre 2011 et 2019 les charges de trafic ont augmenté de +15% à 30% sur certaines sections la route de Taninges. La route de Taninges entre Vétraz Monthoux et Cranves Sales présente par secteur des discontinuités (trottoirs, voiries, passages piétons, etc) avec une insécurité sur certaines sections.



Annemasse Agglo

Annemasse - Les Voirons Agglomération

Evolution des charges de trafic TMJO entre 2011 et 2019



Ralentissement dans le centre bourg de la commune de Bonne



Route de Taninges

2.3 Un projet complémentaire avec le développement des grandes infrastructures et l'aménagement du territoire

Le projet vise ainsi à aménager sur ce parcours une ligne de Transport Collectif en Site Propre (TCSP) entre Annemasse et Bonne avec la création de priorités aux feux, des sites propres dédiés aux bus/cycles, et par la création de nouvelles stations bus.

Ces aménagements poursuivent différents objectifs :

- **Renforcer le rabattement et les correspondances des lignes tac sur le réseau de transport principal**

La ligne 5 relie actuellement les lignes fortes du territoire (desserte ferroviaire Léman express en gare d'Annemasse, BHNS Tango, tram TPG 17, lignes tac). L'aménagement de la ligne permettra de renforcer les correspondances pour différents trajets à la fois pour des trajets internes de la ligne 5 (desserte scolaires ou actifs) et vers le BHNS tango (de Ville-la-Grand à Jean Monnet sur Annemasse avec une fréquence de 10min) ainsi que pour prendre le train à la gare Annemasse en Haute Savoie ou vers Genève (TER et Léman express). La voie verte Bonne-Gare permet aussi un rabattement des cycles de proximité vers les stations de la ligne TCSP.

- **Réduire le temps de parcours en bus des secteurs périphériques avec le centre urbain de l'agglomération**

Les bus mettent en moyenne 30 minutes pour relier Bonne à la gare d'Annemasse, selon les études, les aménagements permettraient de gagner 8 minutes le matin dans le sens Bonne-Gare soit un nouveau temps de 22min et se rapprocher d'un temps en voiture de 20min sur ce trajet. Le temps de parcours d'un TCSP sont par ailleurs beaucoup plus stables qu'une voiture dans la circulation car exposée aux saturations des heures de pointe. Le projet vise ainsi à renforcer la compétitivité des transports collectifs par rapport à la situation actuelle.

- **Améliorer la sécurité et donner une priorité aux bus dans la circulation**

L'aménagement de stations ou la mise en place de couloir de bus visent à repenser les traversées et les continuités piétonnes afin d'améliorer la sécurité et de donner une priorité dans l'insertion de la circulation pour les modes alternatifs par rapport à l'automobile. La route de taninges est en mutation avec des projets de logements, la création d'un nouveau collège en 2025, des aménagements dans la ZI Borly. La voirie sur l'axe présente une absence d'aménagement avec des discontinuités piétonnes ou de traversées. L'aménagement de couloir de bus permettra de requalifier ces espaces pour les bus ainsi que pour les modes doux.

- **Améliorer le confort et l'accessibilité des personnes à mobilité réduite par l'aménagement des stations de bus de la ligne**

L'ensemble de stations identifiées dans la suite des études seront aménagées pour accueillir des bus de type articulés et/ou standards avec une mise en accessibilité des quais. Ils pourront en fonction des secteurs bénéficier d'abribus, d'information voyageur en temps réel sur les stations ou d'équipements billettiques. L'aménagement des stations sera réalisé avec les prescriptions des normes d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.

- Rabattement en amont de l'agglomération

La ligne 5 assure la desserte du CHAL par Pont de Fillinges avec 13 allers/retours dans la journée. Les aménagements de sites propres sur l'agglomération participent à fiabiliser le temps de parcours bus et réduire le temps entre le centre d'Annemasse et le parking relais de Pont de Fillinges. Un parking relais de 150 places a été aménagé au Pont de Fillinges situé à l'entrée de la Vallée Verte et de la Vallée du Giffre. Les services des lignes Proximité (SM4CC) sont également en correspondance au niveau du Pont de Fillinges et au CHAL.

Les chiffres du TCSP ligne 5 et les caractéristiques du projet

Ligne concernée : Ligne 5 du réseau TAC	Type transport collectif en site propre – principe d'aménagement de couloir de bus et priorités aux feux afin de rendre les TC compétitifs (Action du PDU voté en 2014)
Longueur de la ligne	8,5km entre Gare et Bonne centre et 11,5km depuis Pont de Fillinges, 14km au CHAL
Site propre	40% de sites propres entre la gare d'Annemasse et Bonne*
Nombre de stations bus	17 stations entre la gare d'Annemasse et Bonne *
Fréquence	1 bus toutes les 30-35 min en 2019 Objectif de tendre vers 1 bus toutes les 20 minutes en heure de pointe entre la Gare d'Annemasse / Bonne centre
Gains de temps	Assurer la régularité de la ligne Temps futur estimatif en bus entre Bonne et la Gare en heure de pointe : 22 min contre 30 min 8 min de gain grâce aux sites propres et priorisation aux feux Gain de temps pour la desserte au Pont de Fillinges et au CHAL* Gains supplémentaires possibles en fonction de l'organisation des lignes TAC
Population	21 500 habitants autour de l'axe en 2021 ; 25 000 à la mise en service +3 800 emplois +2 000 scolaires
Fréquentation	Fréquentation : 2700 voyages jours à 3500 par rapport à 1700 aujourd'hui Passage de 500 000 voyages aujourd'hui à 900 000 voyages annuels

**Dépend du choix des options ou variantes, ainsi que des études projets qui préciseront les ouvrages.*

3 –Le tracé de la ligne

Le tracé de la ligne reprend l'itinéraire de la ligne 5 actuelle, qui traverse l'agglomération depuis la gare d'Annemasse du Nord-Ouest vers le Sud-Est. La ligne dessert la gare d'Annemasse, puis la rue du Docteur Baud, l'Avenue Florissant, la rue Romagny, puis emprunte la rue Jean Mermoz. La majorité de l'itinéraire est situé ensuite sur la route de Taninges (Vétraz-Monthoux, Cranves Sales) jusqu'à Bonne. Elle dessert à l'extérieur de l'agglomération Pont de Fillinges et le CHAL.

Cet itinéraire dessert 4 communes sur l'agglomération : les communes d'Annemasse, Vétraz-Monthoux, Cranves Sales et Bonne.

La ligne en projet assure un rabattement sur les modes de transports collectifs (cf. Plan ci-contre) les plus performants et fréquents (Léman express, tramway 17, BHNS Tango). L'enjeu du projet est d'améliorer la desserte en transport collectif entre le centre et la périphérie (régularité de la ligne, priorité dans les carrefours) et réduire le temps pour les usagers.

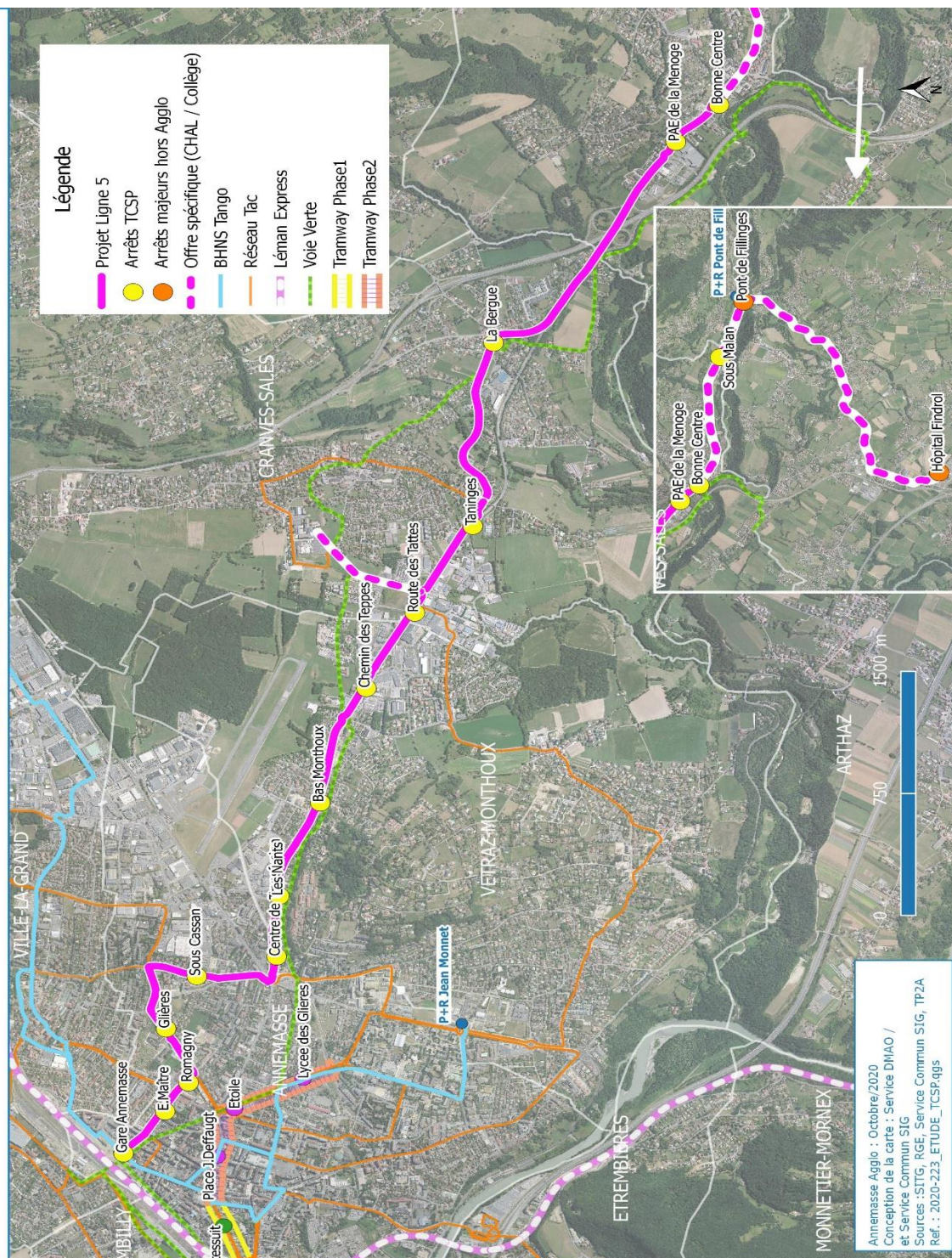
Les aménagements de priorisation pour les transports étudiés sont essentiellement sur l'axe entre la gare d'Annemasse et la commune de Bonne et sur le périmètre de compétence d'Annemasse Agglo.



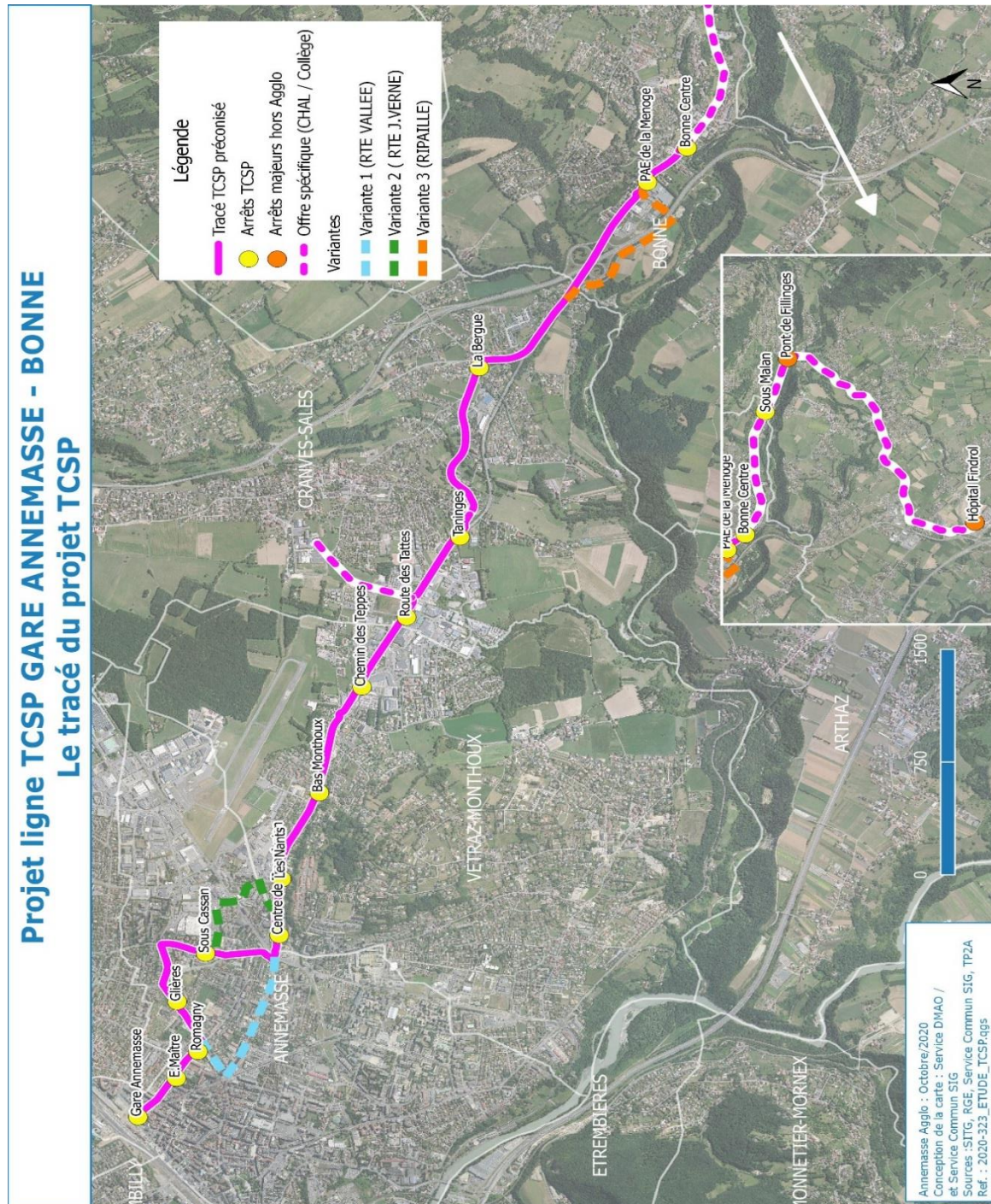
Annemasse Agglo

Annemasse - Les Voirons Agglomération

Projet ligne TCSP GARE ANNEMASSE - BONNE Intermodalité



3.1 Les variantes



L'étude de faisabilité a permis d'étudier différentes variantes de tracés soumises à la concertation dont 3 itinéraires (Cf plan ci-contre) sur Annemasse entre la route de Taninges et la gare d'Annemasse :

- Un tracé préconisé reprenant l'itinéraire actuel de la ligne par la rue du 18 Août 1944 / Rue Mermoz / Rue Romagny / Avenue Florissant / Gare
- Une variante 1 étudiée par la Route des Vallées / Florissant / Gare
- Une variante 2 étudiée par la rue Jules Verne / RD1206 route de Thonon / Romagny / Gare

3 Tracés étudiés entre la RD1206/Entrée Rte de Taninges et la gare sur Annemasse	Tracé préconisé Rue du 18 Aout 1944 / Rue Mermoz, Rue de Romagny/ rue Florissant / Gare	Variante 1 étudiée par la Route des Vallées / Florissant / Gare	Variante 2 étudiée Rue Jules Vernes / Centre commercial
Desserte	Secteur Romagny, centre commercial, écoles, équipements Secteur avec des programme prévus Connexion directe à la gare	Secteur en développement (logements Route des Vallées), Desserte sur le centre ville d'Annemasse, Connexion directe au tram puis à la gare	Secteur de la Rue Jules Verne / rte de Thonon / centre commercial Desserte de la zone d'activités Connexion directe à la gare
Population	17 400 personnes	15 600 personnes	16 500 personnes
Insertion	Facile	Facile	Difficile
Limites	Insertion limitée sur certaines sections de voirie	Ralentissement au niveau du carrefour de l'Etoile avec le tram phase 2 prolongé aux Glières Absence de desserte du quartier Romagny / Mermoz / centre commercial par rapport à aujourd'hui	Fortes contraintes d'insertions de sites propres et dans des rues étroites Franchissement de la RD1206 rte de Thonon, rues étroites Réaménagement important dans le centre commercial Allongement du temps de parcours
Gain de vitesse	Oui	Oui	Non
Coût d'exploitation	Faible	Faible	Très élevé

La variante 1 par la route des Vallées permet de desservir en premier le tramway 17 prolongé en projet puis de rejoindre la gare. Elle traverse des quartiers de logements denses.

La variante 1 présente des gains mais concentre l'offre sur un secteur à Annemasse et vers le carrefour de l'Etoile en enlevant la desserte du quartier romagny et du centre commercial. Des ralentissements à prévoir à l'approche de l'Etoile avec le tram phase 2 dont l'insertion est prioritaire et fréquente.

La variante 2 par la rue J.Verne et qui traverse la route de Thonon RD1206, le centre commercial, permet de desservir plus finement la zone d'activité proche de l'aérodrome.

La variante 2 est écartée dans cette proposition car elle ne présente pas de gain de vitesse pour les usagers et un coût d'aménagement de l'insertion élevée.

L'itinéraire préconisé est une ligne qui conserve l'itinéraire actuel de la ligne 5, avec des quartiers denses (Romagny, Mermoz, centre commercial,...) et de nombreux équipements. C'est l'itinéraire qui présente le meilleur gain en terme de desserte, population, insertion, coût et couverture du réseau et qui présente à la concertation.

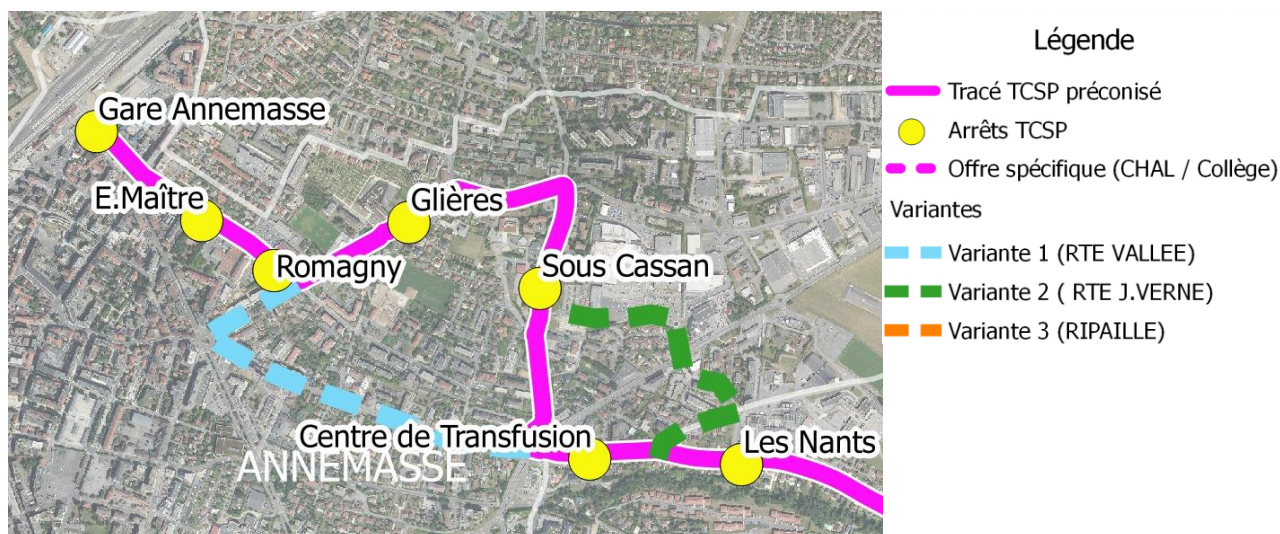


Tableau de synthèse

Critères	Tracé de base préconisé	Variante 1 Route des Vallées	Variante 2 Rte Jules Verne Centre commercial
Insertion	Favorable	Moyenne	Défavorable
Desserte population et emploi	Favorable	Favorable	Favorable
Coût d'investissement	Favorable	Favorable	Défavorable
Coût de fonctionnement	Favorable	Favorable	Défavorable

Une variante en entrée de la commune de Bonne (Variante 3)

Une variante a également été étudiée en entrée de Bonne sur la RD907 et la route de Ripaille dans le cadre des études sur les routes départementales et les échangeurs RD903 (cf plan des variantes p.13). Elle permet un shunt de l'entrée de Bonne pour les bus dans un sens (Annemasse vers Bonne). La variante ne permet des gains que sur certaines heures.

Des enjeux de tracés locaux et d'exploitation

L'arrivée du nouveau collège à proximité de l'arrêt Teppes actuel, amènera à réfléchir à l'organisation des lignes 5 et 8 entre Annemasse, Vétraz-Monthoux, Cranves Sales et Bonne ainsi que pour la desserte de différents collèges.

La ligne 5 actuelle passe à la gare et au terminus du tramway 17 à Montessuit/Ligué. Le projet de ligne 5 est présenté en terminus à la gare, néanmoins une connexion au tramway est à envisager soit avec les stations à Montessuit/Ligué ou avec les stations de la phase 2 du tramway.

Les études et les évolutions de la prochaine DSP des transports permettront de préciser les possibilités d'articulation avec le tramway en phase 2 aux Glières.

4 – Les types d'aménagement

Pour garantir au TCSP un temps de parcours plus rapide et fiable, des aménagements de voirie et d'espaces publics seront réalisés en tenant compte des spécificités des secteurs traversés.

La circulation en site propre (= voie de circulation réservée aux bus) sur la majorité du parcours est la solution la plus performante. **Néanmoins, il n'est pas toujours opportun ou possible, en raison des contraintes liées au bâti existant ou à l'environnement urbain, d'aménager des sites propres continus.**

Le choix du profil d'insertion sur un secteur se fera en fonction de nombreux éléments dont l'emprise disponible, les contraintes et opportunités liées au bâti existant et aux projets d'aménagements urbains, le type d'environnement, les usages des espaces publics, les coûts/gains de temps estimés...

Les principes pour améliorer les performances de la ligne :

- Aménagement des quais de la ligne de la gare d'Annemasse à Bonne
- Réduction du nombre d'arrêt présentant une inter-distance courte afin de réduire le temps de parcours
- Aménagements de couloirs de bus sur les intersections congestionnées et présentant une perte de temps pour le bus (par exemple à l'approche d'un giratoire, une intersection avec des feux)
- Aménagement de priorités aux feux

Exemples d'aménagement possibles (BHNS Tango) sur le projet TCSP gare Bonne pour faciliter l'insertion des bus



Site propre bus sur le BHNS Tango à l'approche d'un giratoire



Site propre axial du BHNS dans la zI du Mont-Blanc

L'itinéraire de la ligne 5 entre la gare et Bonne est marqué par 3 séquences en matière de morphologie urbaine et de circulation :

- **Un secteur urbain** entre la gare d'Annemasse et l'entrée de la route de Taninges sur Vétraz-Monthoux notamment sur Annemasse ainsi que sur la commune de Bonne avec des besoins de priorisation aux feux ou couloir d'approche pour les bus
- **Un secteur fonctionnel** (Zone d'activité de Borly, nouveau collège, commerces, entreprises...) entre Vétraz-Monthoux et Cranves Sales avec des ralentissements ponctuels et des enjeux d'organisation des différents modes et de sécurité, ainsi que des gains de régularité pour les bus
- **Un secteur rural** depuis Cranves Sales jusqu'à la Bergue où il y a peu d'enjeux de conflits de circulation

Les aménagements proposés sont issus des études de faisabilité. Suite à la phase de concertation les choix retenus devront être détaillés dans les études de maîtrise d'œuvre en fonction des possibilités d'insertions, des contraintes financières et au regard des gains de temps/efficacité des solutions.

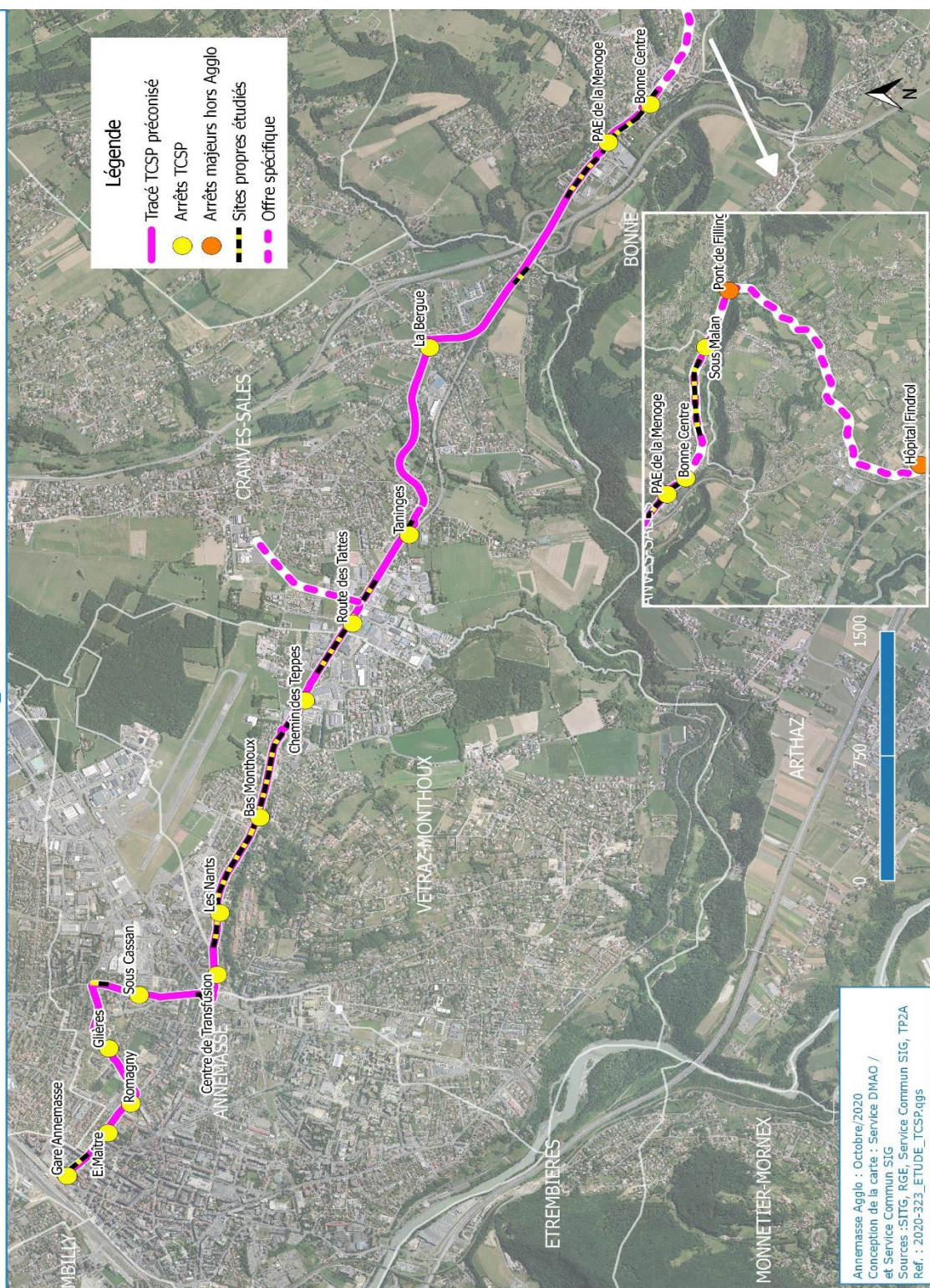
Le plan ci-contre illustre les secteurs avec des enjeux d'aménagement en faveur des bus.



Annemasse Agglo

Annemasse - Les Voirons Agglomération

Projet ligne TCSP GARE ANNEMASSE - BONNE Les aménagements sur l'axe



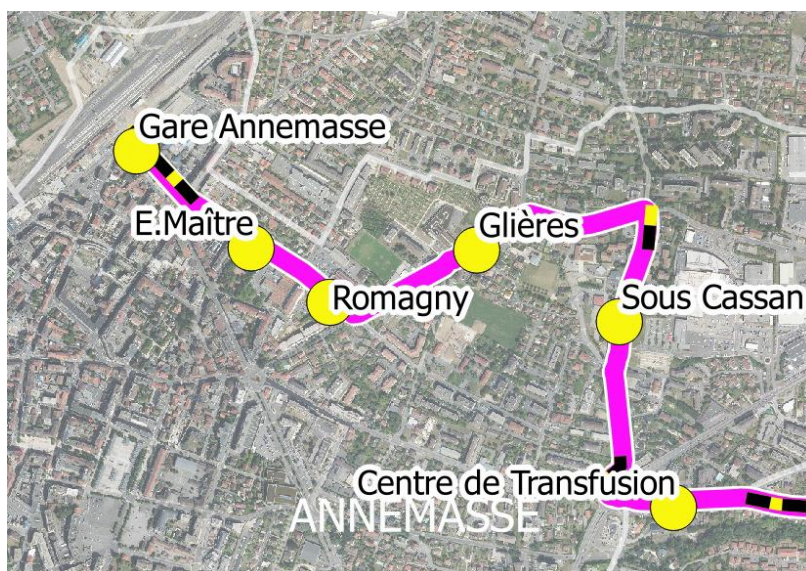
4.1 Secteur Annemasse

Les enjeux

Le tracé sur la commune d'Annemasse présente un secteur dense avec un environnement urbain et des arrêts de bus fréquentés. L'enjeu est d'améliorer le confort et l'accessibilité des stations ainsi que des priorités aux secteurs congestionnés ou des réductions du nombre d'arrêts lorsque cela est possible pour améliorer le temps de trajet du bus.

Le détail des aménagements

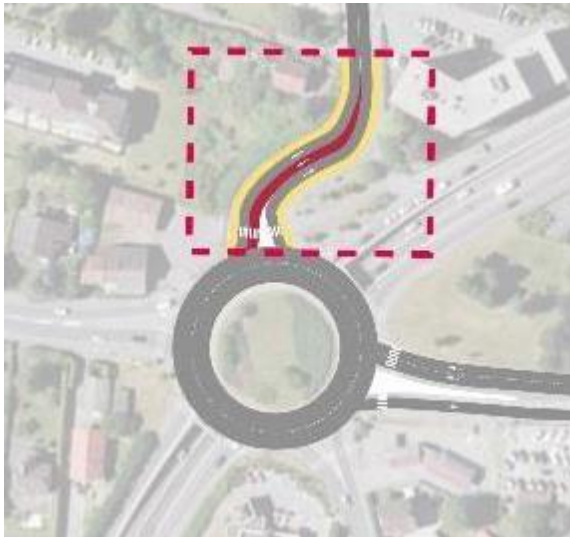
- Le projet vise à reprendre l'ensemble des quais par des quais plus grands, plus confortables et accessibles (20 mètres contre 15 mètres aujourd'hui) pour accueillir des bus avec une plus grande capacité
- Un site propre est envisagé dans le projet du pôle d'échange gare avec un site propre depuis le carrefour florissant / Chablais dans le sens Bonne - Gare .
- Le projet vise également l'insertion des bus par l'aménagement de couloirs réservés en approche de giratoires ou de priorités aux carrefours et aux feux.
- Des réductions de nombre de quais sont proposés sur ce secteur et seront à confirmer dans les études projets
- Un site propre dans le sens Annemasse –Bonne sur le giratoire (RD1206/Rue du 18 Août 1944)



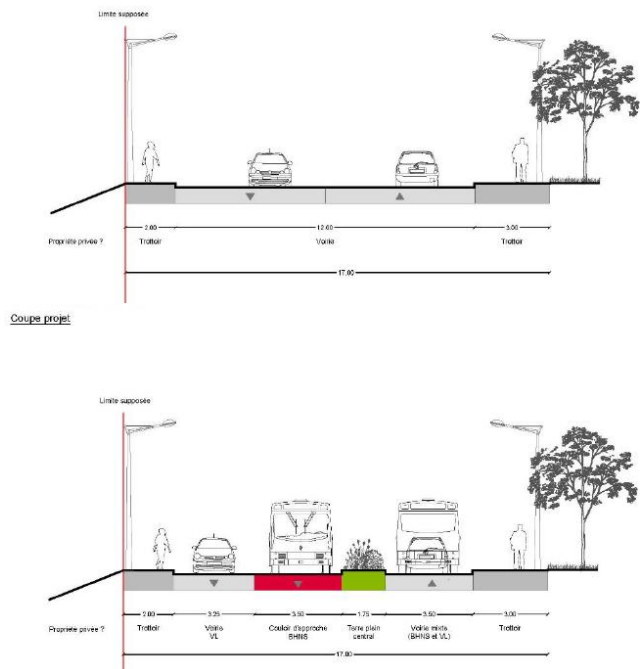
Légende

- Tracé TCSP préconisé
- Arrêts TCSP
- Arrêts majeurs hors Agglo
- Sites propres étudiés
- Offre spécifique

Secteur Annemasse entre la gare et la route de Taninges



Proposition d'un couloir de priorité aux bus
Sens Annemasse – Bonne sur le giratoire
(RD1206/Rue du 18 Août 1944)



4.2 Secteur Vétraz Monthoux

Les enjeux

Le tracé du TCSP emprunte le giratoire (RD1206-Rte de Thonon) et l'ensemble de la route de Taninges (RD907). L'enjeu porte sur des aménagements de voirie en faveur des modes alternatifs (priorité bus, sécurisation des piétons, etc) en lien avec l'évolution de l'urbanisation sur ce secteur entre Annemasse et Vétraz-Monthoux (de la rue Jules Verne à la route de Corly)..

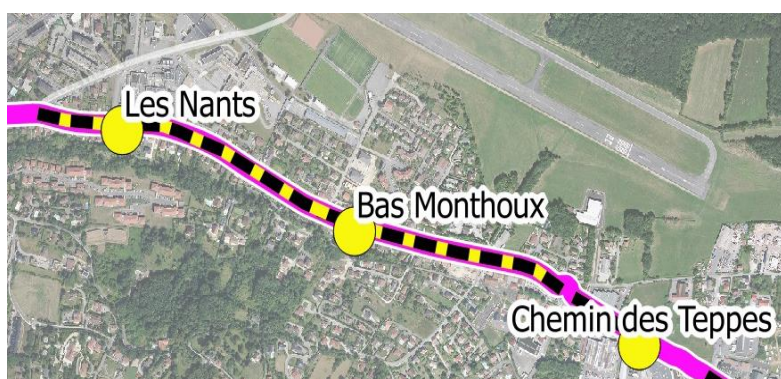
Une organisation de la voirie (trottoirs, passages piétons, feux) et des aménagements prioritaires aux bus peuvent être envisagés. L'approfondissement des aménagements devra être étudié en matière de flux de trafic et avec le développement urbain notamment dans la phase des études de maîtrise d'œuvre.

Le détail des aménagements

- Des aménagements de voiries sont à prévoir entre l'entrée de la route de taninges et le chemin de Corly afin d'offrir une continuité piétonne à l'axe taninges.
- Des sites propres sont étudiés de part et d'autres de la route de taninges à l'intersection de la route du stade (site propres dans les deux sens en approche des feux), ainsi que des mesures de priorisation des feux présents actuellement sur la route.
- L'arrêt actuel chemin des Teppes sera intégré dans le projet de zone de bus/cars à l'intérieur du projet du nouveau collège.

- L'accès au nouveau collège pour les bus est envisagé avec une zone réservée au bus en tourne à gauche. dans le sens Annemasse – Bonne.
- Un site propre est proposé en approche du giratoire de la Route de Corly dans le sens Vétraz-Monthoux vers Annemasse (Cf coupe ci-dessous dans le sens Vétraz Monthoux – Annemasse)

Les aménagements sur l'axe devront conserver ou restituer les bandes cyclables sur cette portion.

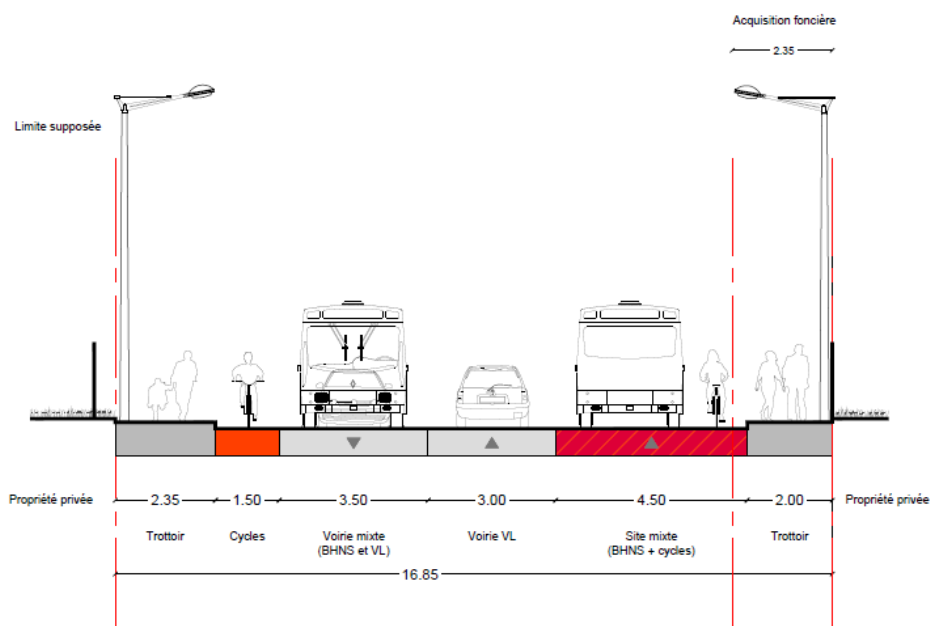


Section route de Taninges

Légende

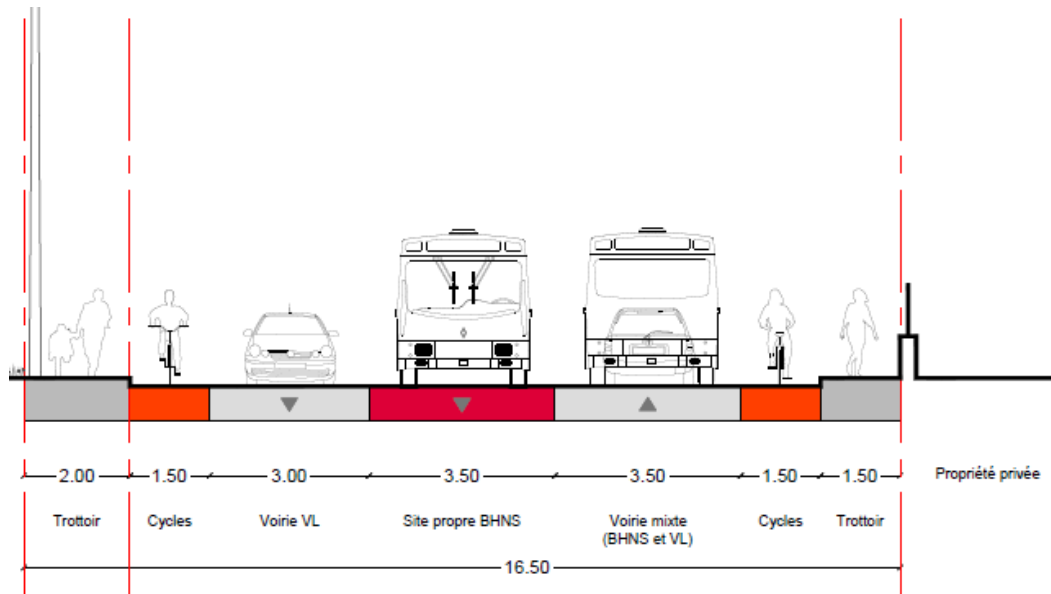
- Tracé TCSP préconisé
- Arrêts TCSP
- Arrêts majeurs hors Agglo
- Sites propres étudiés
- Offre spécifique

ROUTE DE TANINGES - Ouest et nouveau collège - AA'
Coupe projet



Route de taninges : proposition d'un site propre à l'approche du giratoire de la route de Corly dans le sens Bonne - Annemasse/ RD907

Des aménagements de couloirs de bus sont proposés entre le Chemin des Teppes et la Route des Tattes de Borly avec une proposition d'insertion du bus axial dans le sens Nouveau collège (Vétraz-Monthoux) vers Bonne (Cf coupe de la voirie ci-dessous). Le gabarit de la voirie permet de réaliser des sites propres.



Proposition d'un site propre axial sur la route de Taninges dans le sens Annemasse Bonne – entre la rue des Teppes et la route des Tattes de Borly-giratoire de la route des Fontaines

4.3 Secteur Cranves Sales

Les enjeux

Le secteur sur Cranves Sales sur la route de taninges, jusqu'au giratoire de la route des Fontaines est un espace fonctionnel (ZI Borly, entreprises,...) avec de nombreux mouvements de véhicules et nécessite une organisation de la circulation des différents modes et des priorités aux bus sur l'axe.

Les secteurs moins denses sur la RD 907 de Cranves Sales vers la Bergue jusqu'à l'entrée de Bonne ne nécessitent pas d'aménagement importants en raison de l'absence de ralentissements majeurs.

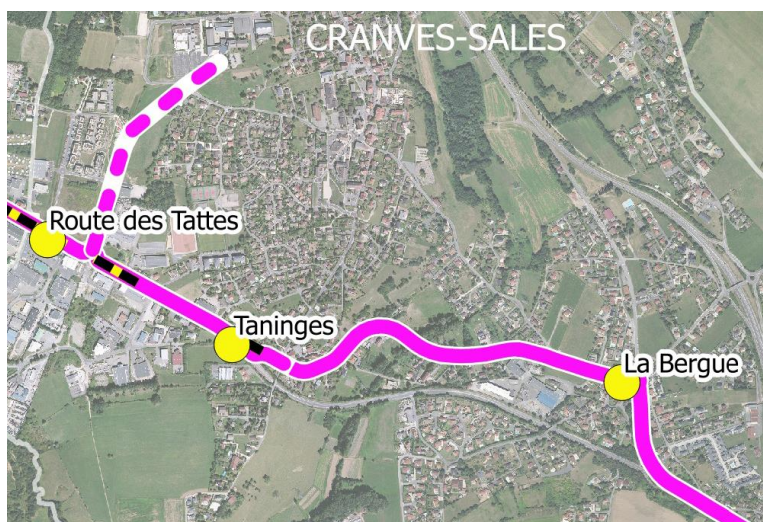
Le détail des aménagements :

- Il est proposé un aménagement de site propre en axial ainsi qu'en approche du giratoire de la route des Fontaines.
- Sur le reste de la RD907 et jusqu'à l'entrée de Bonne, il n'y a pas d'aménagement important car le secteur ne présente pas de ralentissement majeur
- Les quais bus seront aménagés et équipés sur ce secteur



Annemasse **Agglo**

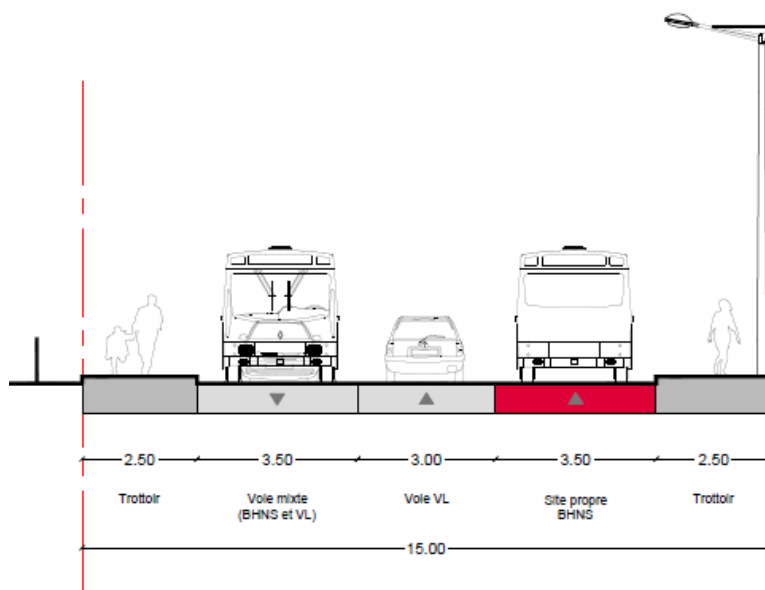
Annemasse - Les Voirons Agglomération



Section Route de Taninges – Route de la Bergue

Légende

- Tracé TCSP préconisé
- Arrêts TCSP
- Arrêts majeurs hors Agglo
- Sites propres étudiés
- Offre spécifique



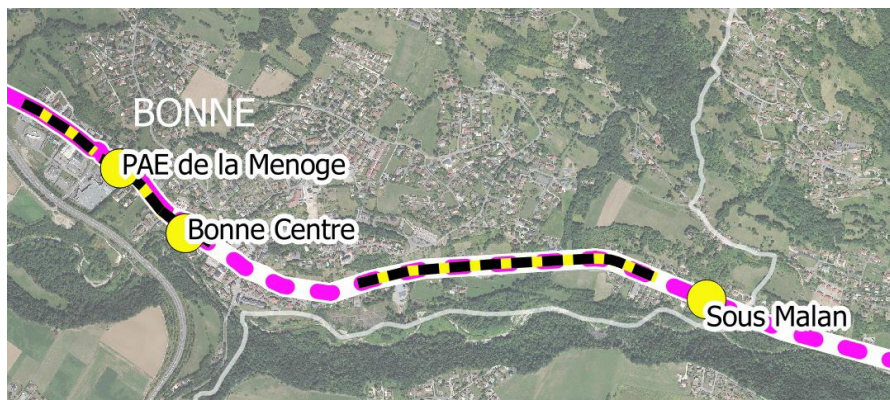
Route de taninges : proposition d'un site propre latéral à l'approche du giratoire de la route des Fontaines dans le sens Bonne - Annemasse/ RD907

4.4 Secteur Bonne

Les enjeux

La commune de Bonne est traversée par des flux importants de véhicules aux heures de pointes (environ 20 000 véh./jour). Des remontées de files sont observées le matin en entrée du chef lieu dans le sens Pont de Fillinges vers Annemasse et le soir dans le sens inverse depuis les échangeurs (RD903 / RD907 Rte de Taninges et l'entrée de Bonne).

Ces remontées de files entraînent des ralentissements pour les bus et pénalisent la régularité de la ligne. Il est proposé des aménagements de site propres correspondant essentiellement aux secteurs concernés par des remontées de files de véhicules le matin et le soir.



- Légende**
- Tracé TCSP préconisé
 - Arrêts TCSP
 - Arrêts majeurs hors Agglo
 - Sites propres étudiés
 - Offre spécifique

Section Avenue du Léman et Avenue du Fer à Cheval à Bonne

Le détail des aménagements

- Des sites propres ont été étudiés sur l'Avenue du Léman dans les sens présentant des ralentissements aux heures de pointes dans le sens Annemasse vers Bonne depuis l'échangeur vers l'insection Avenue du Léman / Route des Alluaz
- Un aménagement de site propre a été étudié sur l'avenue du Fer à Cheval dans le sens Pont de Fillinges / Annemasse
- Des propositions de priorités aux feux ont été étudiées
- En lien avec la variante d'itinéraire par la RD907 et la route de Ripaille, un couloir de bus sur la RD907 donnant accès à la route de Ripaille a été étudié

La réalisation de priorités bus et de couloir d'approche sur l'avenue du Léman permettent un gain important pour le bus sur ce secteur contraint en heure de pointe.

Les aménagements proposés devront être approfondis lors des études de maîtrise d'œuvre en fonction des contraintes d'insertion, de coûts et d'efficacité des aménagements.

4.5 Le matériel roulant

Le matériel roulant envisagé à ce stade pour l'exploitation de la ligne est des bus articulés. Ces éléments seront à adapter en fonction de l'évolution des besoins en desserte (nouveau collège) et de la nouvelle délégation de service public des transports.

Les bus actuels sont des bus thermiques aux normes EURO 6. Annemasse Agglo étudie la possibilité de changer l'énergie de la flotte de bus du réseau TAC par des motorisations électriques, hybrides ou GNV. Le choix n'est pas encore fait à ce stade et la ligne pourrait bénéficier de ces orientations.



Les choix devront se faire au regard des coûts et de l'organisation de l'exploitation du type de matériel retenu pour le réseau.

Le besoin en bus est estimé à 4 véhicules en fonction des évolutions d'offre ou contraintes d'exploitation de la ligne.

4.6 Les types d'équipements en station

Les stations

Différents types de revêtements ou d'équipements pour les quais peuvent être envisagés afin d'améliorer le confort, l'accessibilité des personnes à mobilité réduite et assurer une meilleure identification de la ligne. Ces choix peuvent se faire en fonction de la zone traversée (fréquentation, secteur urbain ou rural, etc), du coût du projet ou des choix des communes.



Station du BHNS à Ville-la-Grand avec un revêtement qualitatif et des équipements (mobilier, distributeurs, information voyageur dynamique)

Quai bus TAC à Annemasse avec un abribus

Quai bus TAC avec un revêtement en enrobé et simple poteau

Les équipements des stations

En fonction des besoins, il peut être envisagé des stationnements pour les modes doux (arceaux) autour des arrêts de la ligne pour un rabattement et une complémentarité entre le bus et les voies cyclables.

Il peut également être envisagé l'équipement de bornes d'information voyageur en temps réel ou de distributeurs de titres de transports sur les stations en correspondance et en fonction de l'usage et l'organisation du réseau. D'autres solutions sont possibles sans équipements de toutes les stations avec le développement des outils d'informations voyageurs ou d'achats via smartphone pour les horaires et l'achat de titres.

Les choix des équipements devront se faire dans les études projets en fonction des coûts, de la fréquentation des arrêts, de l'environnement immédiat et des choix des communes.



Station avec un distributeur de titres et des écrans d'information voyageur en temps réel



Stationnement pour les cycles aux stations



Borne d'information voyageur en temps réel

5 – Calendrier et financement

5.1 Le phasage estimatif du projet

- La concertation préalable : du 1^{er} novembre 2020 au 15 décembre 2020
- Etudes de projets : Mars 2021 à fin 2022
- Enquête publique : janvier à juin 2023
- Procédures / Etudes d'exécution : 2023-2024
- Travaux : 2024-2026
- Mise en service : réalisation progressive par secteurs à partir de 2024 et jusqu'en mars 2026

5.2 Le coût et le financement du projet

Le projet est sous la responsabilité de plusieurs maîtres d'ouvrage : Annemasse Agglo pour les aménagements des quais bus, les priorités aux feux, les sites propres et les ouvrages. Les Communes pour les aménagements paysagers et urbains autour de la voie, le Conseil Départemental pour les voiries départementales.

Le projet coûtera entre 13 et 17 millions d'euros (hors matériel roulant) en fonction des options et des variantes retenues.

Les contraintes financières seront prises en compte pour le choix des variantes et des profils d'aménagements, la longueur des sites propres, les priorités aux feux, les aménagements des stations.

Le projet fera l'objet d'une demande de cofinancement auprès de la confédération Suisse dans le cadre du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois de quatrième génération. Des subventions seront sollicitées auprès du département de la Haute-Savoie, du Canton de Genève, ainsi que dans le cadre des appels à projet TCSP de l'Etat français.

6 – Le planning prévisionnel

Les travaux prévisionnels pourront s'étendre entre 2023 et 2026. Ils comprennent l'aménagements de sections sur certains secteurs :

- Secteurs Annemasse : 2024
- Secteur Vétraz Monthoux : 2024
- Secteur Cranves Sales : 2024-2025
- Secteur Bonne : 2025-2026
- Mise en service : 2026

La majorité des travaux sera réalisée sur les années 2024, 2025, 2026, le phasage précis reste à affiner en fonction des contraintes techniques, foncières et financières.

7 –Comment participer à la concertation ?

Le projet de ligne TCSP se construit en étroite relation avec ceux qui l'utiliseront ou la vivront : habitants, usagers des transports, salariés, étudiants... Annemasse Agglo a mis en place un dispositif de participation afin de solliciter l'avis du plus grand nombre. Le projet est soumis à concertation publique du 1^{er} novembre au 15 décembre 2020. En raison de la crise sanitaire COVID-19, cette période pourra être prolongée. Il est également possible d'effectuer des remarques tout au long du projet.

Où échanger ?

Réunions publiques

Les dates seront communiquées en fonction de l'évolution de la crise sanitaire COVID-19 sur le site web d'Annemasse Agglo dans la rubrique Je participe : <https://www.annemasse-agglo.fr/je-participe> ou dans la rubrique actions et projets / se déplacer /la ligne de bus Annemasse-Bonne.

Où s'informer ?

En vous rendant au siège d'Annemasse Agglo
11 avenue Emile Zola – 74100 - Annemasse
Horaires d'ouverture : du lundi au vendredi, de 8h30 à 12h et de 13h30 à 17h

Sur notre site web, dans la rubrique Je participe : www.annemasse-agglo.fr/je-participe

Où s'exprimer ?

Il est possible de formuler vos remarques, commentaires, propositions sur le projet via un registre au siège d'Annemasse Agglo et dans les communes aux horaires d'ouvertures classiques.

Un formulaire en ligne est également à votre disposition sur notre site web dans la rubrique « Je participe » : www.annemasse-agglo.fr/je-participe

Comment suivre le projet après la concertation ?

Vous pouvez suivre le projet via le site web d'Annemasse Agglo, en consultant la page dédiée au projet dans la rubrique actions et projets / se déplacer / la ligne de bus Annemasse-Bonne.
www.annemasse-agglo.fr

8 – Annexes

8.1 Annexe 1 : Délibération de la concertation