

Projet d'agglo

franco-valdo-genevois



Voie Verte d'Agglomération
Etude de faisabilité

ANNEMASSE INTERFACE
Le siège de la mobilité douce

Novembre 2010

Séquence 8

ANNEMASSE INTERFACE
Le siège de la mobilité douce

SOMMAIRE

Présentation	3
S81. La promenade des cheminots (sur tranchée couverte)	5
S82. La promenade Louis Armand (le long de la voie)	7
S83. La fourche du Levant	9
S84. Le projet-gare et le rapport au centre ville	11



SÉQUENCE 8. ANNEMASSE INTERFACE
Le siège de la mobilité douce
Présentation

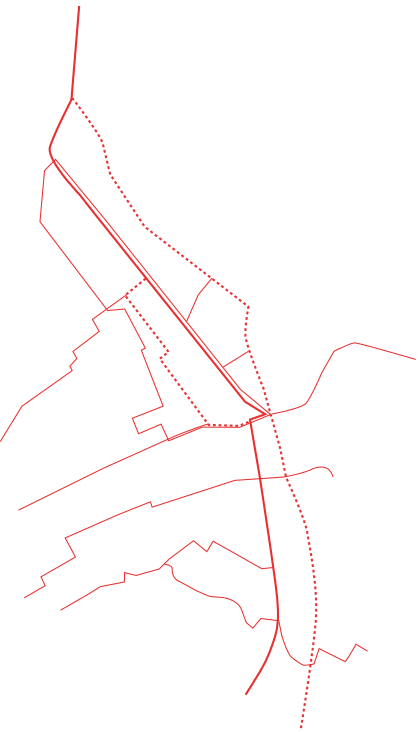
La dernière séquence de la VVA (ou la première!) est marquée par le passage entre deux ambiances contrastées :

- Une partie naturelle, dans laquelle l'enjeu est de ménager une promenade agréable et fonctionnelle en couverture ou en bordure de la ligne du CEVA.
- Une partie urbaine, dans laquelle l'enjeu est de franchir les nombreuses voies ferrées qui séparent des quartiers enclavés et d'enrichir le projet urbain de renouvellement de la gare et de ses abords.

De ce passage de l'une à l'autre résulte la progression entre 4 sous-séquences : la Promenade des Cheminots, la Promenade Louis Armand, la Fourche du Levant et le projet gare.

Mesure en Tranche A: CEVA
Mesure en tranche B: Reste du tronçon

Connexion avec le bois des Rosses et le quartier du Perrier



Le tracé

- Voie majeure (axe principal)
- 'Contre allée' (itinéraire bis)
- Dendrite (desserte locale)

Degré de priorité

- ① : court terme
- ② : moyen terme
- ③ : long terme

Existant

- Ecoles
- Bâtiment public
- Parc public / Zone de verdure
- Espace public
- Quartier résidentiel
- Alignement majeur
- Falaise

Projet

- Espace public majeur
- Espace public
- Parc projeté
- Restructuration urbaine / Extension urbaine
- Extension zone d'activité
- Renforcement des bvd plantés structurants
- Passerelle projetée
- Noeud séquentiel (programme 'Ecofolie')
- Lignes CEVA + Tram / Arrêt tram et train
- Ligne CEVA souterrain
- Ligne tram horizon 2020

S 84.
Le projet-gare et le rapport au centre ville

①

S 83.
La Fourche du Levant

①

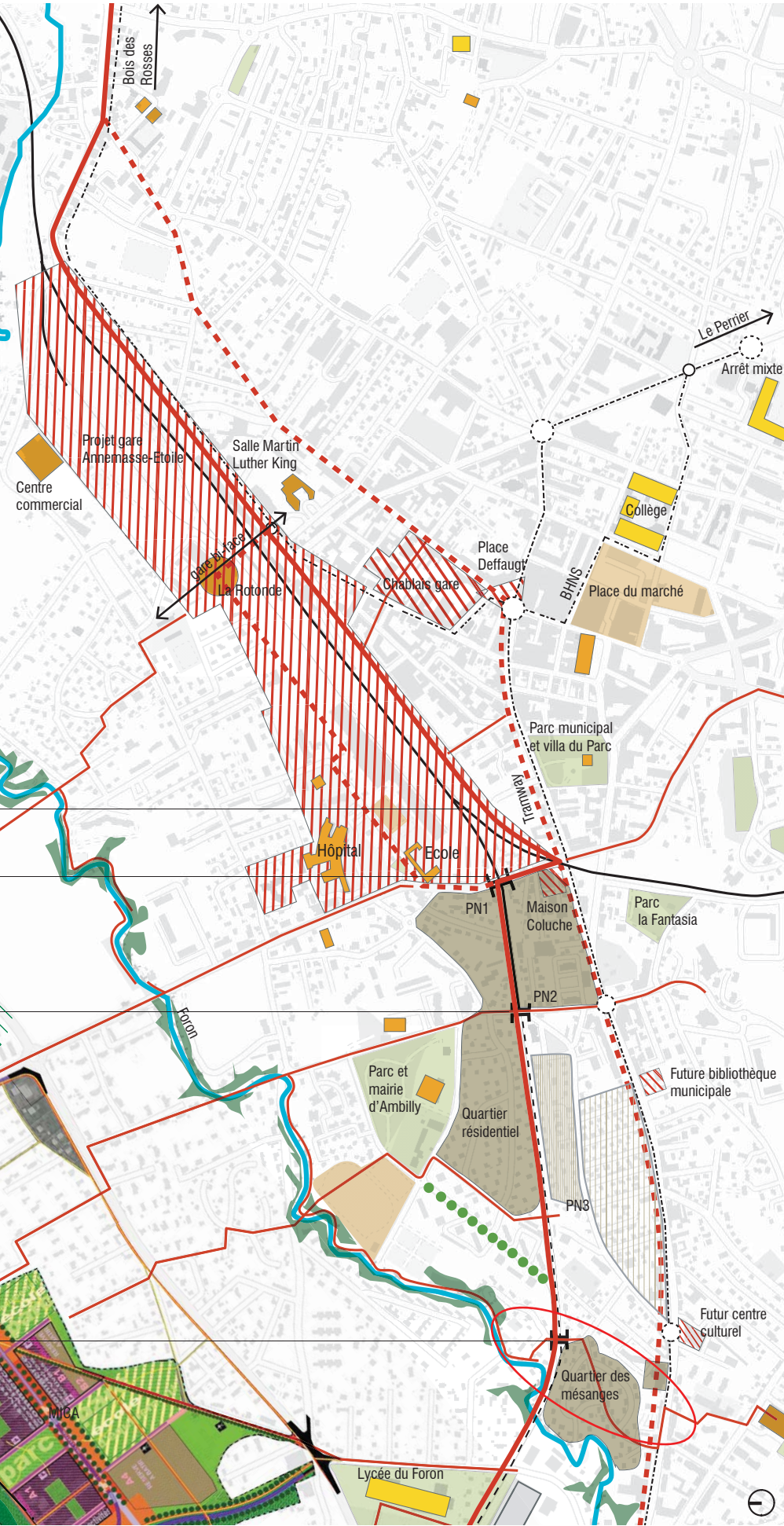
S 82.
La promenade Louis Armand (le long de la voie)

②

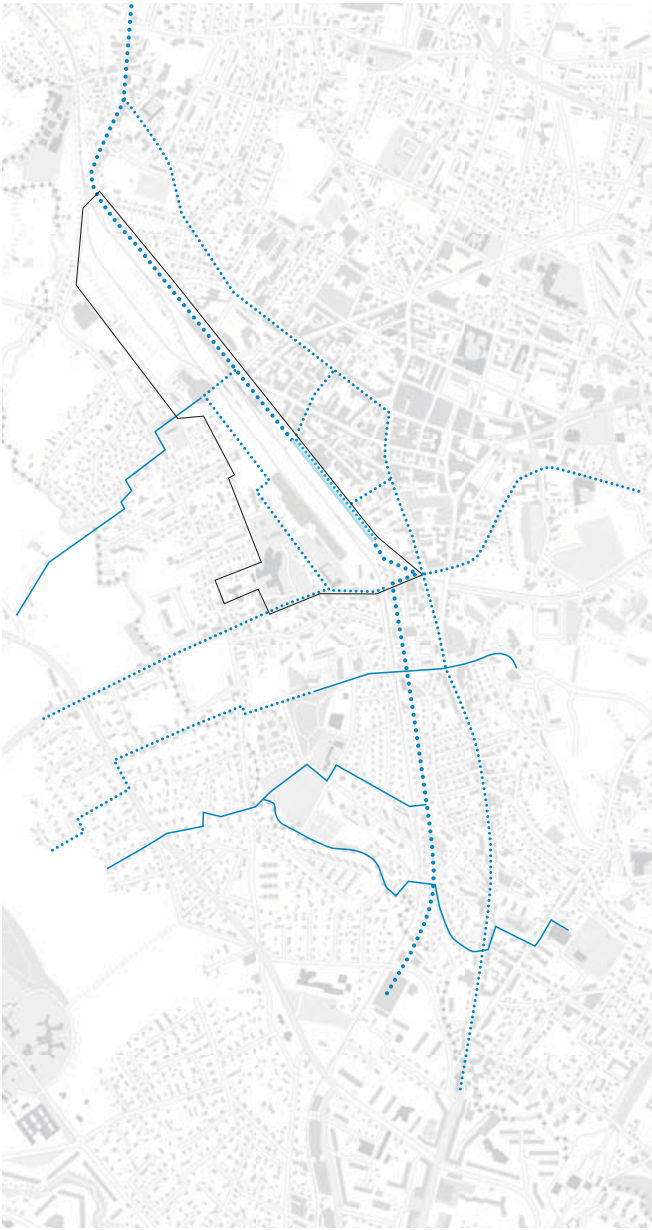
S 81.
La promenade des cheminots (sur tranchée couverte)

①

Noeud 7. Le Foron



Synthèse d'aménagement



Les fonctions

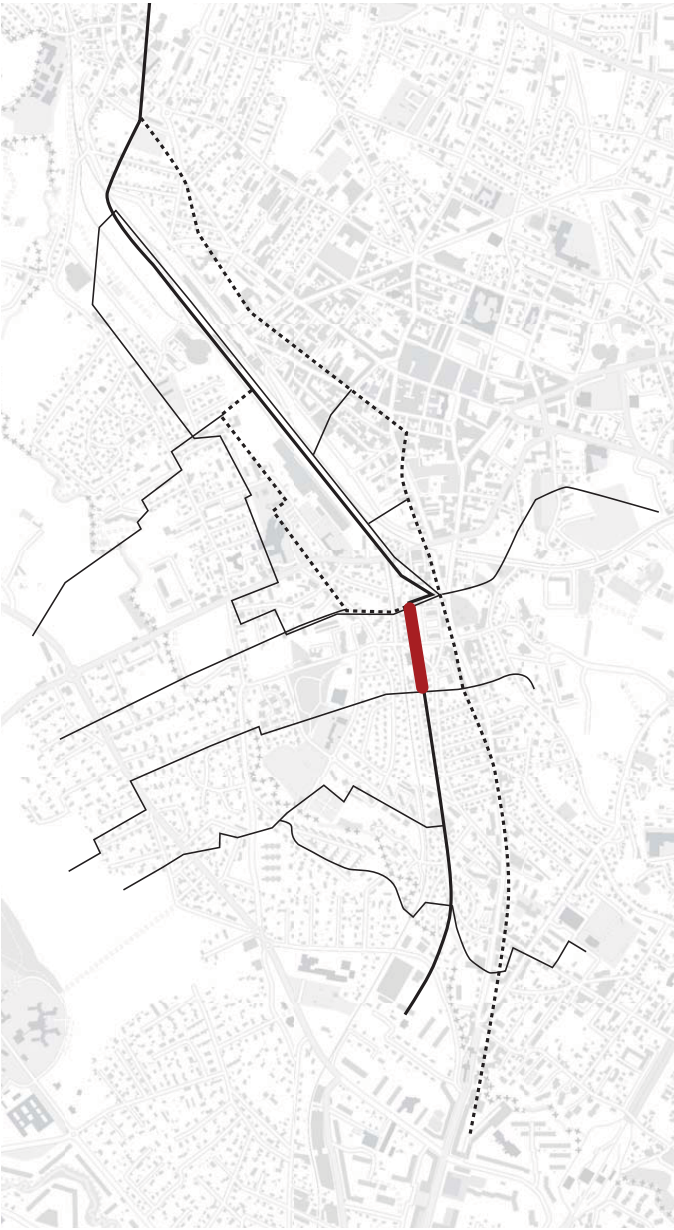
- Existant
- vélo + piéton
 - piéton
 - vélo
- A créer
- vélo + piéton
 - piéton
 - vélo

Synthèse trafic



Les franchissements

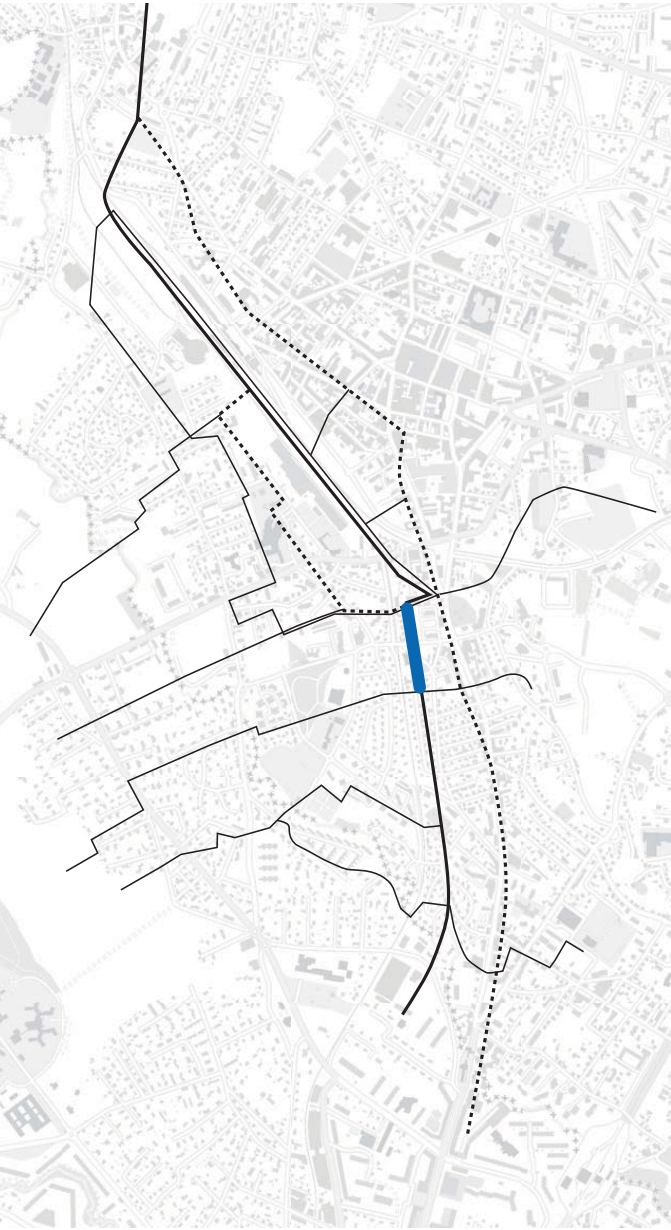
- Typologie de franchissement
- Franchissement type 1
 - Franchissement type 2
 - Franchissement type 3
- Situation
- Urgente (a)
 - Singulière (b)
 - Type (c)



Suppression du stationnement TI :

- 1 à 10 places
- 11 à 20 places
- 21 à 30 places

Bilan stationnement
-40 places TI

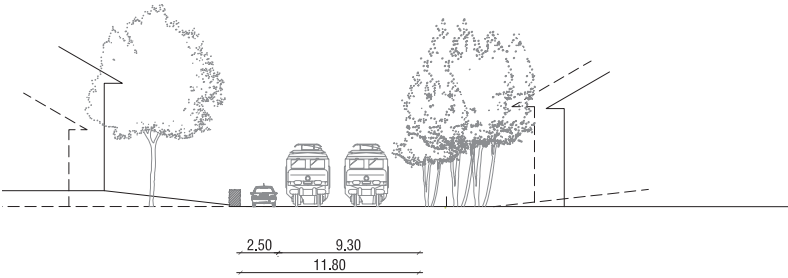


Modification du régime de circulation :

- zone 30
- zone de rencontre
- mise à sens unique
- zone piétonne



Emprise dans l'existant



Coupe AA' 1/500
Partie couverte



PN3



Impasse des cheminots

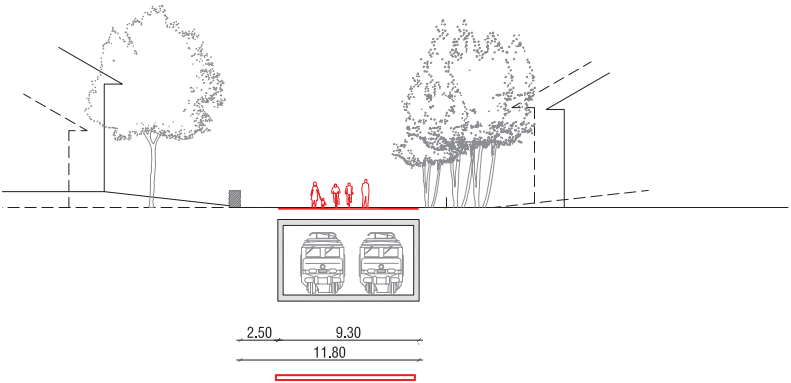


PN2

- Légende**
- Périmètre de pertinence
 - ⇄ Sens de circulation



Principes d'aménagement



Coupe AA' 1/500
Partie couverte

2 c
F811.
Rue
d'Helvétie

2 c
F812.
Rue du Pont
Noir

1a
Noeud 7. Le
Foron

SÉQUENCE 8. ANNEMASSE INTERFACE
S81. La promenade des cheminots
(sur tranchée couverte)

Parti

La ligne du Ceva est enfouie. Le principe de la couverture est d'établir un lien transversal entre des quartiers de faible densité, initialement séparés. D'un point de vue fonctionnel il s'agit de saisir les opportunités pour connecter les cheminements ou reconnecter les rues transversales. D'un point de vue paysager, l'aménagement de la promenade consistera à tirer parti des contraintes de la coupe (plantations sur dalle, plantations en pleine terre) tout en prolongeant l'esprit du projet réalisé du côté suisse. D'un point de vue social enfin, le rapport entre jardins privés et promenade publique devra être négocié, de manière à ce que la perception de l'espace jardiné déborde ces limites (pour le riverain comme pour le promeneur), de manière aussi à ce que des entrées de jardin soient proposées aux riverains .

Contraintes. Traitement des deux franchissements existants, au niveau de l'ancien PN3 (rue du Pont noir) et de l'ancien PN2 (rue d'Helvétie) qui sera davantage surchargé en circulation car le PN1 est fermé à la circulation automobile.

Enjeux ou potentiels

Enjeux. Etablir la continuité avec l'étude Ceva (S7). Préciser une stratégie de désenclavement des zones villas pour connecter à la promenade de la VVA des chemins en impasse ou des rues en contre-allée (impasse du Fachoret, rue Babuty, rue du Centenaire, ...)

Potentiels. Développement d'une écofolie autour de la réhabilitation de la frange naturelle du Foron, à valoriser entre le pont du Ceva et celui de Moillesullaz. En corrélation et de manière plus prospective, remaniement potentiel du réseau local des circulations en envisageant des continuités plus conséquentes.

Trafic

Caractéristiques.

L'aménagement de la VVA étant prévu sur la tranchée couverte du CEVA, il n'engendre aucun impact sur le trafic sur ce tronçon.

Les traversées de la rue du Pont Noir et de la rue d'Helvétie devront être totalement aménagées et comprendre un passage piéton et une bande cyclable. Afin de marquer la continuité de cet axe en site propre, la priorité sera donnée aux piétons – les charges de trafic étant par ailleurs faibles sur ce réseau de desserte de quartier (2 x 2c).

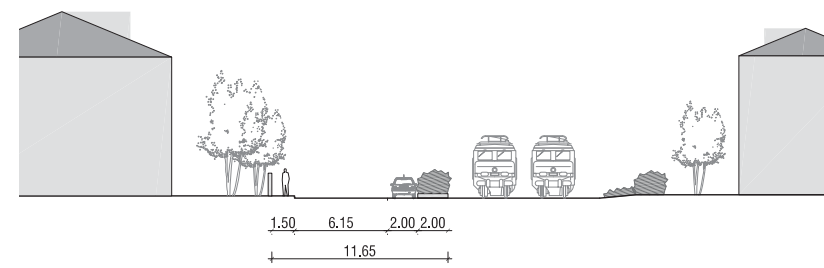
RECOMMANDATION.

L'aménagement de la VVA sur les couvertures du CEVA n'engendre aucun impact sensible sur le trafic.

A coordonner avec le projet de la passerelle sur le Foron menée par RFF (*noeud 7*).

A coordonner avec l'étude d'insertion CEVA menée par RFF qui traite les passages à niveaux.

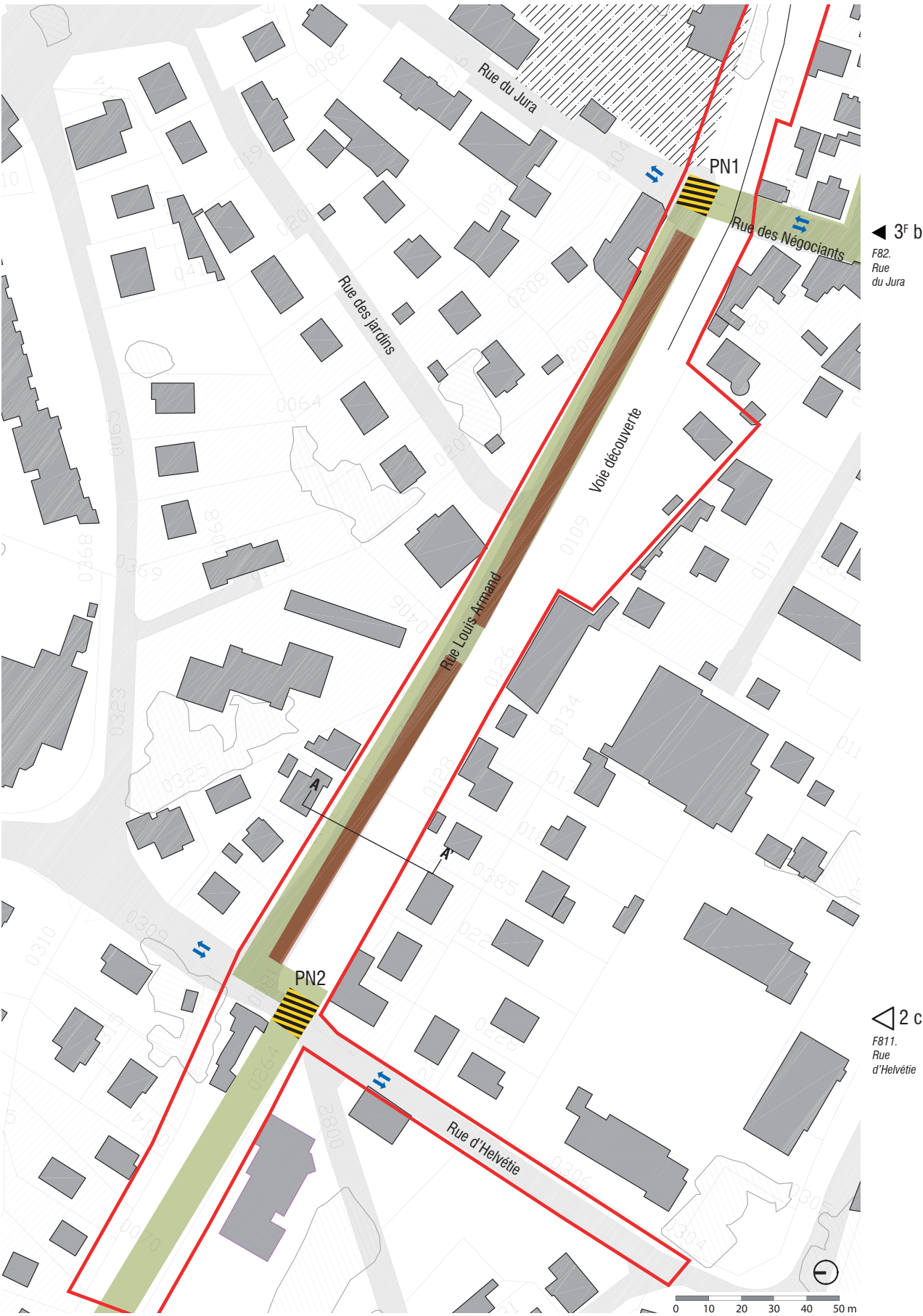
Légende		Franchissement	
	Périmètre de pertinence		Type 1
	Tracé voie verte (gabarit 5m)		Type 2
	Variante voie verte		Type 3
	Stationnement à supprimer / modifier		Urgente (a)
	Sens de circulation		Singulière (b)
	Traversée à aménager / réaménager		Type (c)
	Implantation de la Voie verte		



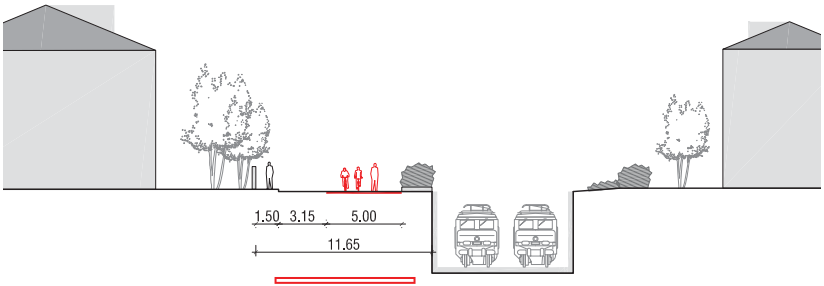
Légende

— Périmètre de pertinence

 Sens de circulation



Principes d'aménagement



Coupe AA' 1/500
Rue Louis Armand

Parti

Il s'agit de tirer parti de l'effet d'élargissement que produit la rue Louis Armand en bordure de voie ferrée, par la reconquête de toute sa largeur et la requalification de son espace-rue, en jouant aussi sur l'extension de perception que génèrent les jardins privés d'un côté, une barrière anti-intrusion de l'autre (côté voie).
Contraintes. Suppression ou déplacement de la ligne de stationnement située le long de la voie. Passage en zone 20 ou accès riverains

Enjeux ou potentiels
Enjeux. Clarification du schéma des circulations (l'ensemble de l'îlot pourrait avantageusement passer en zone rencontre). Stratégie de préparation de densification potentielle, à moyen et long terme, des parcelles attenantes
Potentiels. Négociation avec les propriétaires de jardins riverains ou d'espaces délaissés.
Pour le franchissement F811, il est important de prendre en compte le passage de la tranchée couverte à la tranchée découverte.

Trafic

Caractéristiques.
Le gabarit de la rue Louis-Armand ne permet pas l'aménagement de la VVA sans modification sensible. Dans ce contexte d'un quartier d'habitations de faible densité, la proposition est d'en modifier le régime de circulation en y créant une zone de rencontre qui pourrait être étendue à la rue des Jardins, de manière à assurer confort et sécurité aux usagers de la VVA sans péjorer l'accessibilité du quartier (cf. projet commune d'Annemasse).
La traversée de la rue du Jura devra être aménagée avec bande cyclable et un passage piéton. Les charges de trafic relativement importantes sur cet axe nécessiteront une étude de régulation (3°b).

RECOMMANDATION.
Même si l'aménagement de la VVA ne semble pas avoir d'impact sensible sur le trafic, les enjeux liés à la requalification projetée devront être discutés.

A coordonner avec les études d'avant projet menées par RFF concernant le passage de la tranchée couverte/découverte (hypothèse de prolongation de la tranchée couverte jusqu'au PN1 à confirmer). Dans le cas d'une prolongation de la tranchée couverte, une vigilance particulière devra être accordée au traitement du franchissement au PN2 et au carrefour rue du Jura / rue des Négociants.

Légende		Franchissement	
	Périmètre de pertinence		Type 1
	Tracé voie verte (gabarit 5m)		Type 2
	Variante voie verte		Type 3
	Stationnement à supprimer / modifier		Urgente (a)
	Sens de circulation		Singulière (b)
	Traversée à aménager / réaménager		Type (c)
	Implantation de la Voie verte		

SÉQUENCE 8. ANNEMASSE INTERFACE
S83. La fourche du Levant



La fourche



La fourche



Vue sur le carrefour du PN1

- Légende**
- Périmètre de pertinence
 - ⇄ Sens de circulation

SÉQUENCE 8. ANNEMASSE INTERFACE
S83. La fourche du Levant

Parti

La variante proposée est "réaliste" mais contrainte du point de vue des gabarits et peu satisfaisante du point de vue de la géométrie, qui consiste à adapter le tracé principal à celui de la rue du Jura pour aller chercher l'avenue Emile Zola.

Contraintes. Franchissement des deux lignes de voies ferrées. Réaménagement du carrefour rue du Jura / av. E. Zola et/ou projet architectural de restructuration de la fourche à la tête sud de la gare.

Enjeux ou potentiels

Enjeux. Poser et ouvrir la question du franchissement en tête de l'opération Gare Annemasse-Etoile utiliser la rue des Négociants comme support de la VVA car sur ce tronçon elle sera fermée à la circulation TI.

Potentiels. Un double enjeu fonctionnel et symbolique à la fois :

- réunir les deux quartiers les plus denses de la ville, aujourd'hui séparés l'un de l'autre par la coupure d'un grand plateau ferroviaire ;
- construire un bâtiment emblématique à la gloire des mobilités douces (écofolie) qui constitue à la fois l'emblème de la Voie Verte d'Agglomération (échelle du bassin genevois) et un 3ème pôle de mobilité, douce, par rapport aux deux interfaces de la ville, le pôle de la gare (interface train / bus urbain) et la Place Deffaugt (interface tram / BHNS).

Trafic

Caractéristiques.

La rue des Négociants va être fermée à la circulation pour les TI (cf. étude d'insertion CEVA). Uniquement les transports en commun circuleront sur ce tronçon. L'aménagement de la VVA sur ce tronçon est donc envisageable dans son gabarit de base (5m). Le réaménagement du carrefour, rue des Négociants / av. Emile-Zola / rue du Baron de Loë nécessitera une étude spécifique pour garantir la sécurité et le confort des piétons et cyclistes (cf. projet commune d'Annemasse).

RECOMMANDATIONS.

L'aménagement de la VVA nécessitera des études spécifiques qui permettront de définir la variante la plus opportune pour rejoindre la future gare d'Annemasse Etoile.

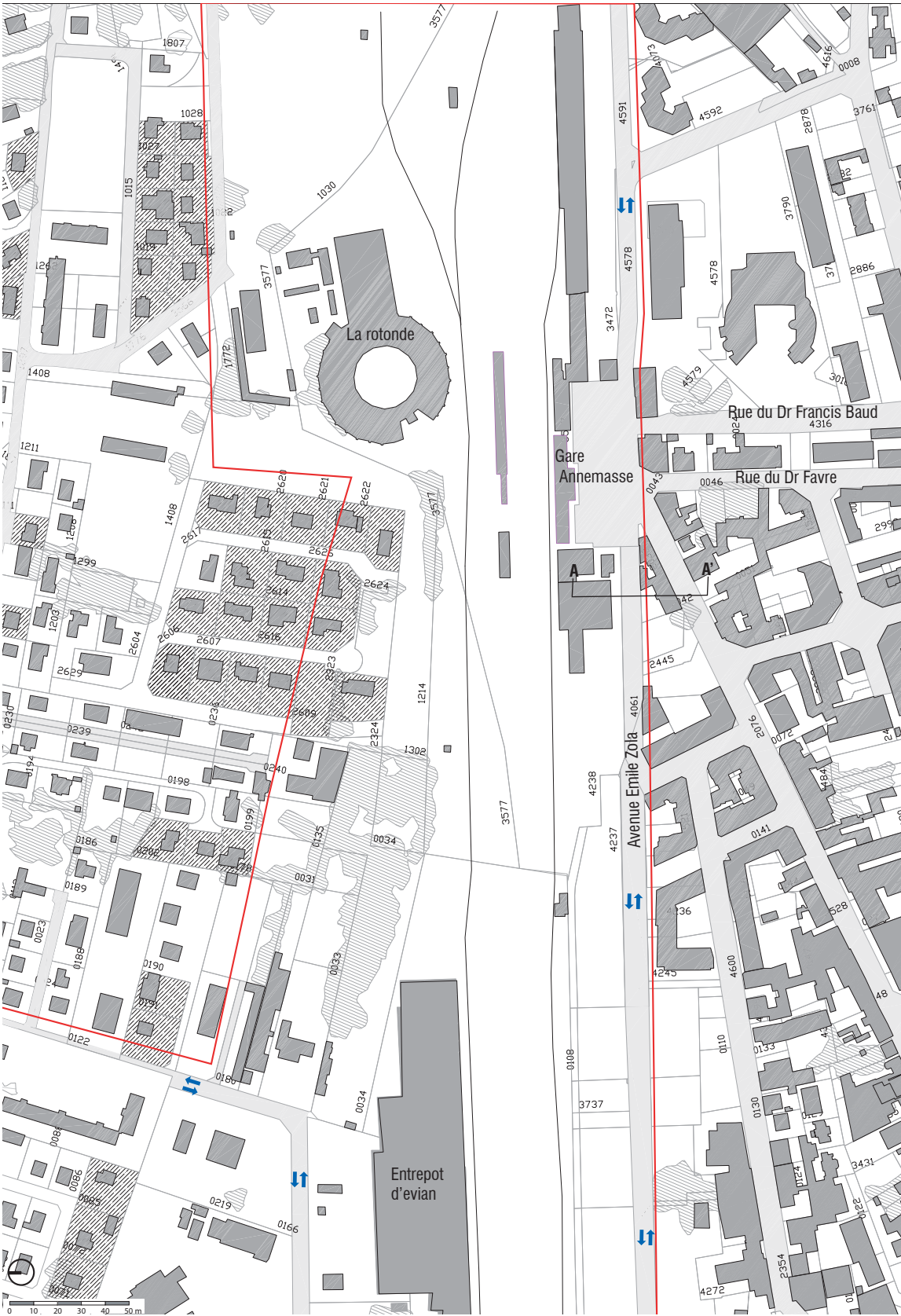
A coordonner avec l'étude d'insertion CEVA menée par RFF

A coordonner avec les projets gare Annemasse-Etoile, tram et PDU.

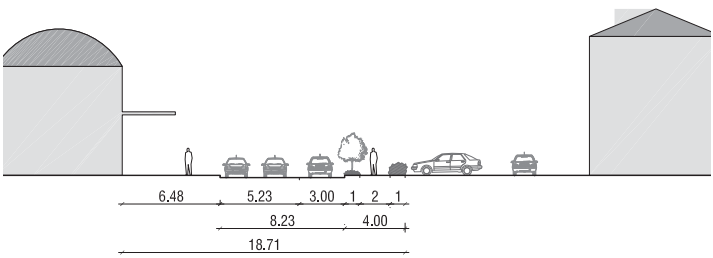


Principes d'aménagement

Légende	Franchissement
Périmètre de pertinence	Type 1
Tracé voie verte (gabarit 5m)	Type 2
Variante voie verte	Type 3
Stationnement à supprimer / modifier	Urgente (a)
Sens de circulation	Singulière (b)
Traversée à aménager / réaménager	Type (c)
Implantation de la Voie verte	



Emprise dans l'existant



Coupe AA' 1/500
Avenue Emile Zola

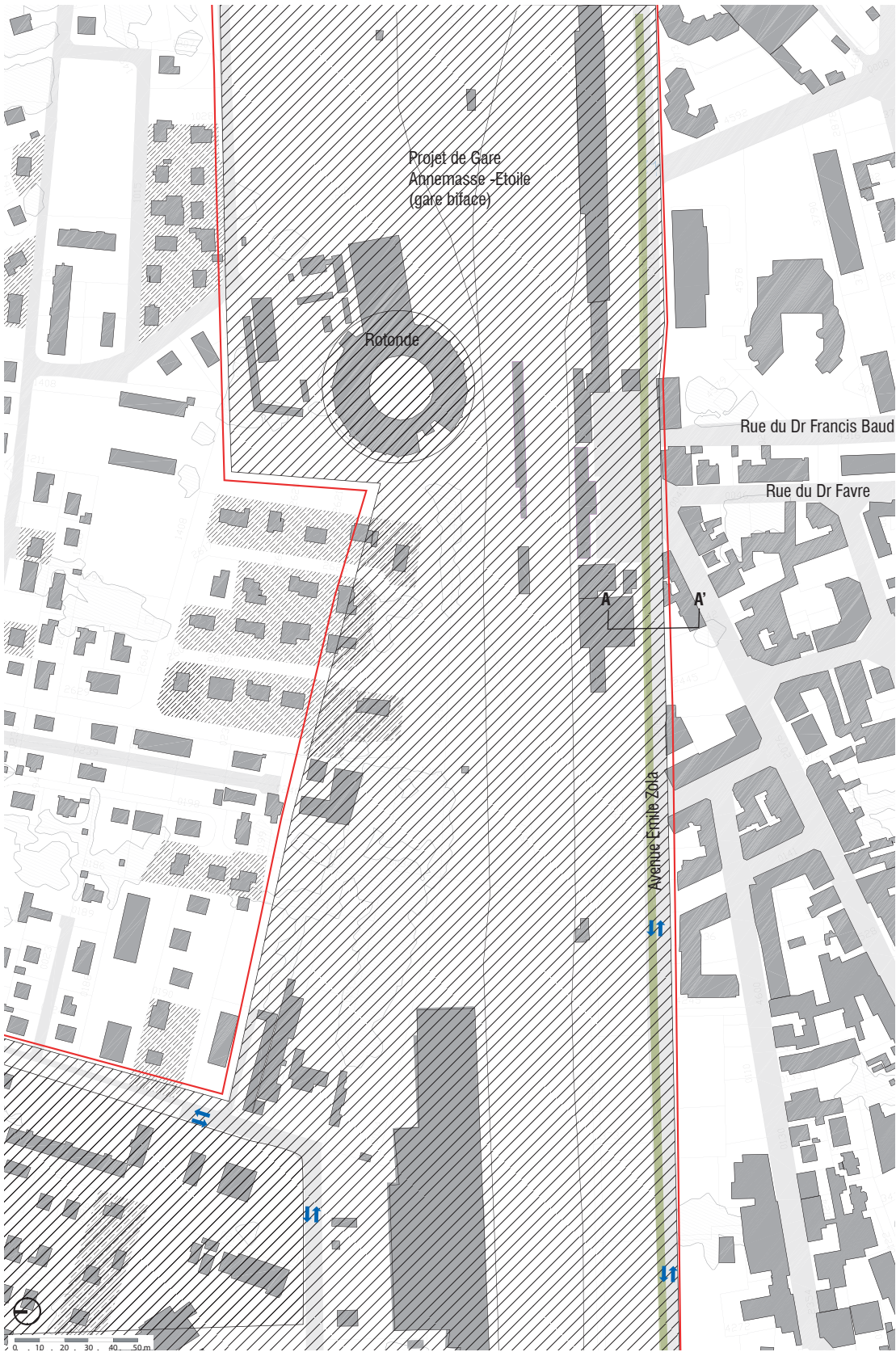


Avenue Emile Zola

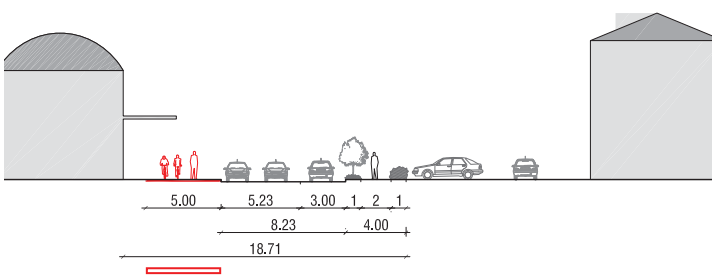


La Rotonde

- Légende**
- Périmètre de pertinence
 - ⇕ Sens de circulation



Principes d'aménagement



Coupe AA' 1/500
Avenue Emile Zola

SÉQUENCE 8. ANNEMASSE INTERFACE S84. Le projet-gare et le rapport au centre ville

Parti

La séquence finale consiste à relier la fourche à la gare. Du côté sud-est, un site propre est déjà réalisé le long de l'av. Emile Zola. Du côté nord-ouest, longeant les nouveaux quartiers projetés, un autre cheminement devrait être projeté (contre-allée), de manière à assurer la mise en place d'un réseau de franchissements performants.

Contraintes. Aucune

Enjeux ou potentiels

Enjeux. Connexion mobilité douce élargie : entre les trois pôles de mobilité (le triangle gare / fourche / Place Deffaugt) ; entre les deux "rives" des voies ferrées (des lieux de franchissement potentiel : la gare, la fourche un entre-deux ?)

Trafic

Caractéristiques.

Les aménagements réalisés sur le côté sud-est de l'av. Emile Zola correspondent au protocole d'aménagement de la VVA, à savoir un site propre piétons et cyclable.

RECOMMANDATIONS.

L'aménagement de la VVA concerne principalement les liens qui pourront être fait avec le projet de la gare Annemasse Etoile.

A coordonner avec le projet gare Annemasse Etoile et l'étude de rabattement sur la gare.

Légende

- Périmètre de pertinence
- Tracé voie verte (gabarit 5m)
- Variante voie verte
- Stationnement à supprimer / modifier
- Sens de circulation
- Traversée à aménager / réaménager
- Implantation de la Voie verte

Franchissement

- Type 1
- Type 2
- Type 3
- Urgente (a)
- Singulière (b)
- Type (c)