



# CONSEIL GÉNÉRAL DE LA HAUTE-SAVOIE

## RD 1005 – Aménagement d'un Transport collectif à Haut Niveau de Service

**Concertation préalable  
du 1<sup>er</sup> juin au 3 juillet 2015**

Au titre des articles  
L.300-2 & R.300-1  
du code de l'urbanisme

# SOMMAIRE

I – CONSEIL DEPARTEMENTAL DE HAUTE-SAVOIE	3
II – PLAN DE SITUATION	5
III– CONCERTATION	9
IV – PREAMBULE	11
V – PROGRAMME DE L’OPERATION	19
VI – CARACTERISTIQUES DU PROJET	27
• Le concept de BHNS	28
• Choix du matériel roulant	33
• Choix d’itinéraire à Thonon-les-Bains	36
• La localisation des P+R	39
• Adaptation sur Douvaine	40
• Offre de service et tarification	49
VII – PLANNING	53
VIII – COUT DES TRAVAUX	54
GLOSSAIRE	55



# I – Conseil Départemental de Haute-Savoie

# I - Conseil Départemental de Haute-Savoie

Le Conseil Départemental de Haute-Savoie est le porteur du projet, objet de la présente concertation.

Les compétences du Conseil Départemental sont variées et couvrent plusieurs domaines dont :

- ✓ La gestion de l'action sociale, principal budget du département.
- ✓ La gestion des routes départementales, dont la RD 1005.
- ✓ L'organisation des transports en commun départementaux et scolaires hors des Périmètres de Transports Urbains (PTU).
- ✓ La gestion des collèges publics.

Le Conseil Départemental est donc l'autorité organisatrice des Transports interurbains sur l'ensemble du territoire départemental en dehors des PTU et assure la gestion des routes départementales. A ces deux titres, il assure la maîtrise d'ouvrage du projet de THNS sur la RD 1005 entre Thonon-les-Bains et Genève.

- I – CONSEIL DEPARTEMENTAL DE HAUTE-SAVOIE
- II – PLAN DE SITUATION
- III – CONCERTATION
- IV – PREAMBULE
- V – PROGRAMME DE L'OPERATION
- VI – CARACTERISTIQUES DU PROJET
  - Le concept de BHNS
  - Choix du matériel roulant
  - Choix d'itinéraire à Thonon-les-Bains
  - La localisation des P+R
  - Adaptation sur Douvaine
  - Offre de service et tarification
- VII – PLANNING
- VIII – COUT DES TRAVAUX
- GLOSSAIRE





## II - Plan de situation

# II – Plan de situation



I – CONSEIL DEPARTEMENTAL DE HAUTE-SAVOIE

**II – PLAN DE SITUATION**

III – CONCERTATION

IV – PREAMBULE

V – PROGRAMME DE L'OPERATION

VI – CARACTERISTIQUES DU PROJET

- Le concept de BHNS
- Choix du matériel roulant
- Choix d'itinéraire à Thonon-les-Bains
- La localisation des P+R
- Adaptation sur Douvaine
- Offre de service et tarification

VII – PLANNING

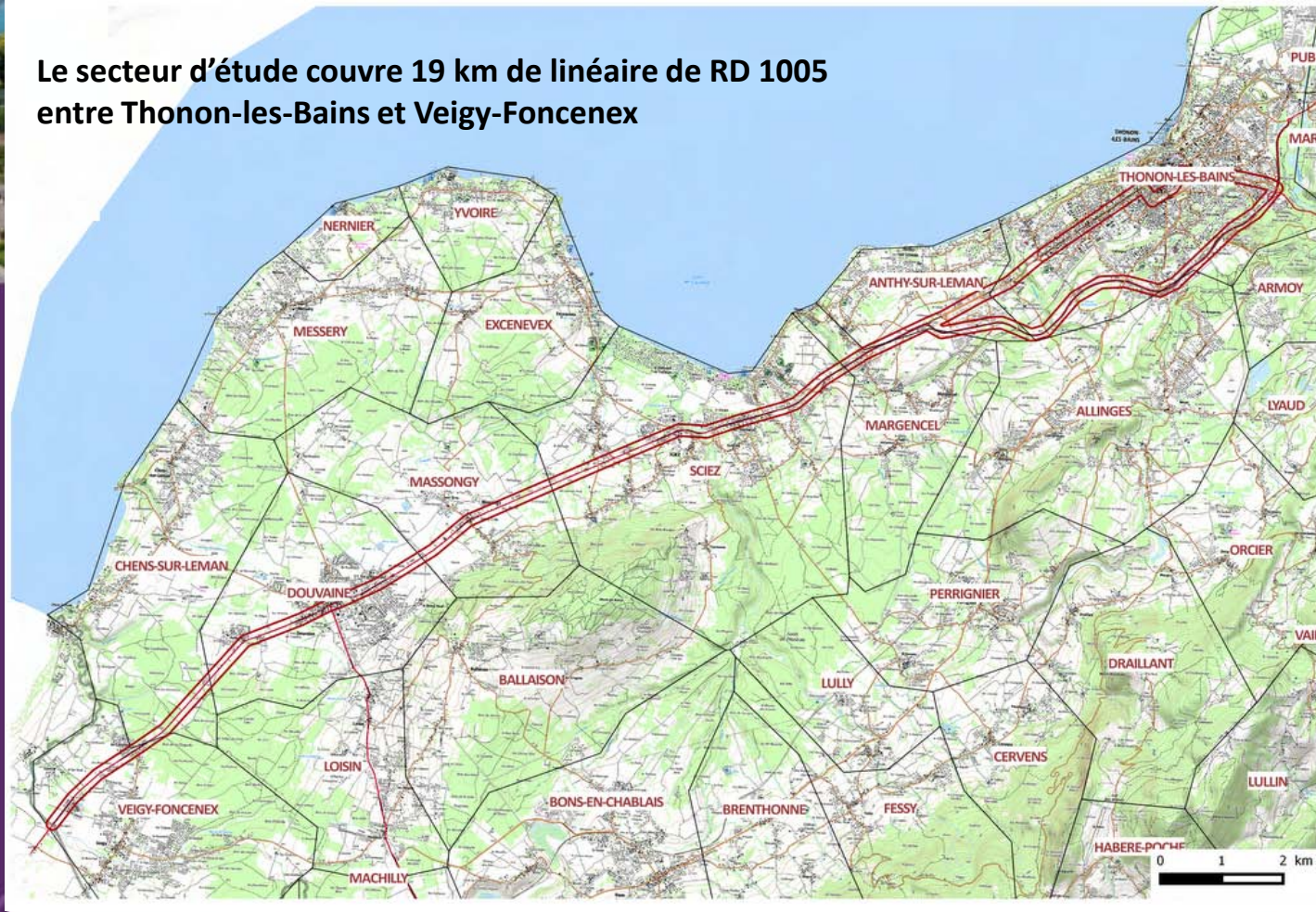
VIII – COUT DES TRAVAUX

GLOSSAIRE



# II – Plan de situation

Le secteur d'étude couvre 19 km de linéaire de RD 1005 entre Thonon-les-Bains et Veigy-Foncenex



I – CONSEIL DEPARTEMENTAL DE HAUTE-SAVOIE

II – PLAN DE SITUATION

III – CONCERTATION

IV – PREAMBULE

V – PROGRAMME DE L'OPERATION

VI – CARACTERISTIQUES DU PROJET

- Le concept de BHNS
- Choix du matériel roulant
- Choix d'itinéraire à Thonon-les-Bains
- La localisation des P+R
- Adaptation sur Douvaine
- Offre de service et tarification

VII – PLANNING

VIII – COUT DES TRAVAUX

GLOSSAIRE



CONSEIL GENERAL  
DE LA HAUTE-SAVOIE





## III - Concertation

# III - Concertation

La concertation lancée en référence à l'article L 300-2 du Code de l'Urbanisme a pour objectif de soumettre au public le projet de THNS. Plusieurs éléments sont soumis à la concertation permettant ainsi au public de se prononcer sur :

- Le matériel roulant
- Le choix d'itinéraire à Thonon-les-Bains
- La localisation des P+R
- L'optimisation de la vitesse commerciale pour la traversée de Douvaine
- L'offre de service et tarification

L'objectif de la concertation est d'obtenir un avis de la population sur ces propositions

✓ Le calendrier : du 1<sup>er</sup> juin au 3 juillet 2015

✓ La forme :

- Le CD74 a fait publié dans la presse les avis de publicité nécessaires
- L'affichage sur les panneaux d'informations réglementaires est réalisé en mairies.
- Un dossier présentant l'opération est mis à disposition en mairies
- Des registres sont mis à la disposition pour recueillir l'avis du public.
- Le dossier est consultable sur le site [CG74.fr](http://CG74.fr) et une adresse mail dédiée permet de recueillir l'avis du public: [SITC@CG74.fr](mailto:SITC@CG74.fr)
- Une réunion publique est organisée le 17 juin 2015 à 20h, Salle du Coteau à Douvaine.

I – CONSEIL DEPARTEMENTAL DE HAUTE-SAVOIE

II – PLAN DE SITUATION

**III – CONCERTATION**

IV – PREAMBULE

V – PROGRAMME DE L'OPERATION

VI – CARACTERISTIQUES DU PROJET

- Le concept de BHNS
- Choix du matériel roulant
- Choix d'itinéraire à Thonon-les-Bains
- La localisation des P+R
- Adaptation sur Douvaine
- Offre de service et tarification

VII – PLANNING

VIII – COUT DES TRAVAUX

GLOSSAIRE



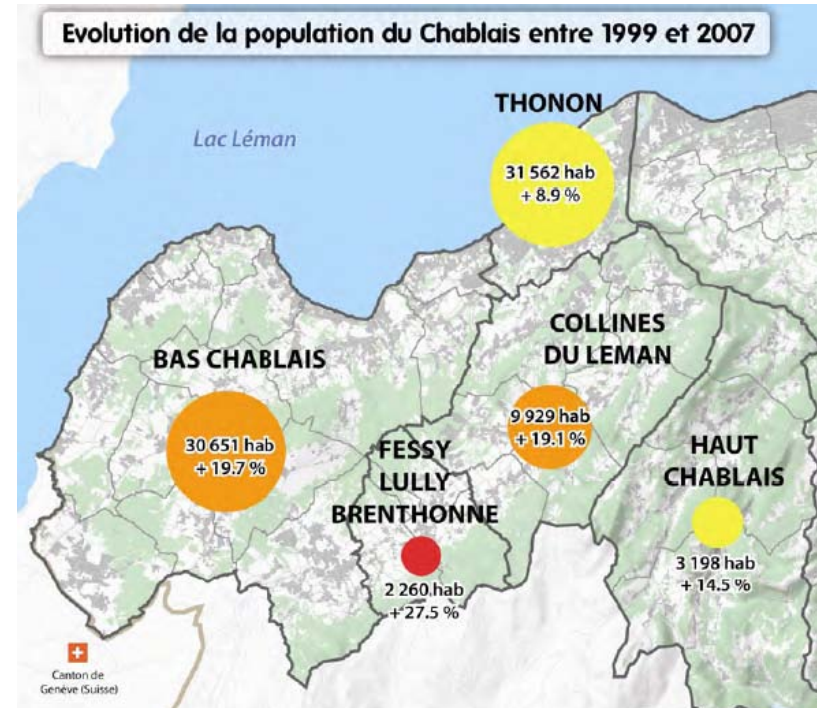
## IV - Préambule



# IV - Préambule

Le Territoire du Bas Chablais est caractérisé par :

- ✓ Une démographie et un nombre d'emplois croissants pour les 20 prochaines années.
- ✓ Un lien fort avec le bassin genevois.
- ✓ Une économie dynamique, et un taux de chômage inférieur à la moyenne nationale.



Extrait du SCOT du Chablais

I – CONSEIL DEPARTEMENTAL DE HAUTE-SAVOIE  
II – PLAN DE SITUATION  
III – CONCERTATION  
IV – PREAMBULE  
V – PROGRAMME DE L'OPERATION  
VI – CARACTERISTIQUES DU PROJET

- Le concept de BHNS
- Choix du matériel roulant
- Choix d'itinéraire à Thonon-les-Bains
- La localisation des P+R
- Adaptation sur Douvaine
- Offre de service et tarification

VII – PLANNING  
VIII – COUT DES TRAVAUX  
GLOSSAIRE

# IV - Préambule

En matière de déplacements et d'urbanisation, le Bas Chablais se caractérise par :

- ✓ Une qualité de desserte en transports en commun nécessaire pour accompagner son développement.
- ✓ Une consommation foncière importante caractérisée par l'habitat individuel en secteurs périurbains nécessite désormais de privilégier l'urbanisation autour des zones desservies en transports publics.

**Ainsi, le SCOT (Schéma de COhérence Territoriale) et le PACA (Périmètre d'Aménagement Coordonnée d'Agglomération) Chablais prévoient parmi ses actions prioritaires de créer une ligne forte de transport en commun sur l'axe de la RD1005, sur le tracé actuel emprunté par la ligne interurbaine T71, en complément de la future liaison RER (Réseau Express Régional) Franco-Valdo Genevois.**

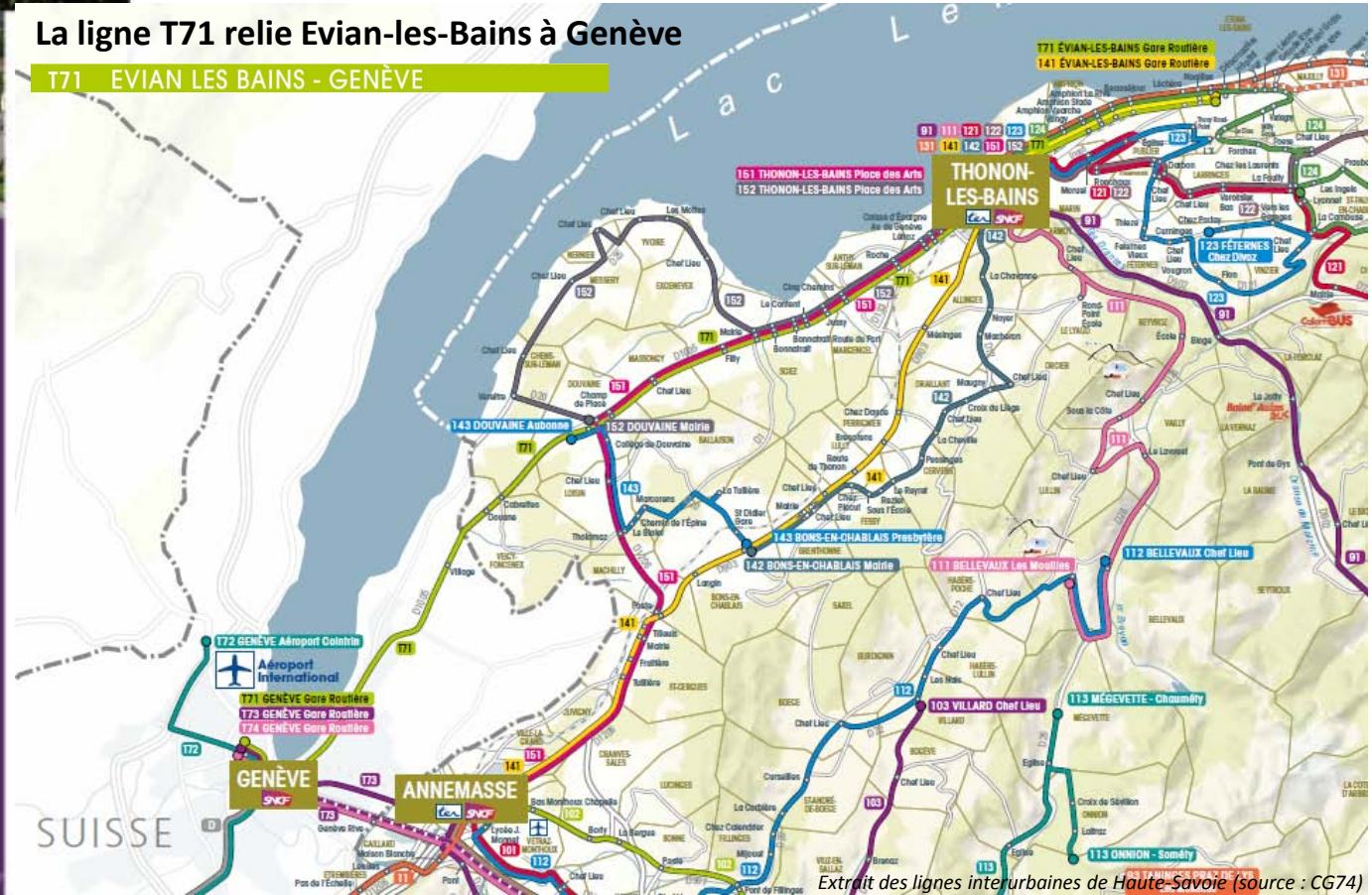
- I – CONSEIL DEPARTEMENTAL DE HAUTE-SAVOIE
- II – PLAN DE SITUATION
- III – CONCERTATION
- IV – PREAMBULE**
- V – PROGRAMME DE L'OPERATION
- VI – CARACTERISTIQUES DU PROJET
  - Le concept de BHNS
  - Choix du matériel roulant
  - Choix d'itinéraire à Thonon-les-Bains
  - La localisation des P+R
  - Adaptation sur Douvaine
  - Offre de service et tarification
- VII – PLANNING
- VIII – COUT DES TRAVAUX
- GLOSSAIRE



# IV - Préambule

## La ligne T71 relie Evian-les-Bains à Genève

T71 EVIAN LES BAINS - GENÈVE



Extrait des lignes interurbaines de Haute-Savoie (source : CG74)

- I – CONSEIL DEPARTEMENTAL DE HAUTE-SAVOIE
- II – PLAN DE SITUATION
- III – CONCERTATION
- IV – PREAMBULE
- V – PROGRAMME DE L'OPERATION
- VI – CARACTERISTIQUES DU PROJET
  - Le concept de BHNS
  - Choix du matériel roulant
  - Choix d'itinéraire à Thonon-les-Bains
  - La localisation des P+R
  - Adaptation sur Douvaine
  - Offre de service et tarification
- VII – PLANNING
- VIII – COUT DES TRAVAUX
- GLOSSAIRE

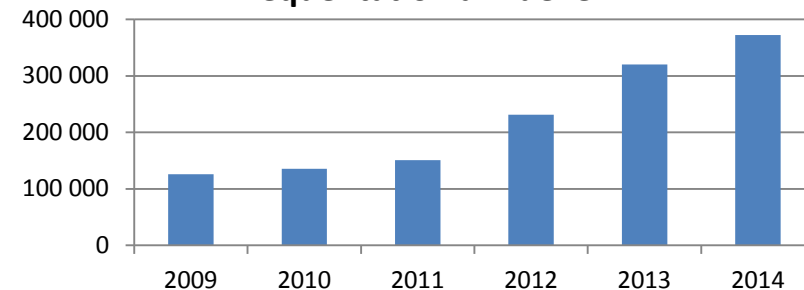


# IV - Préambule

La ligne T71 actuelle relie la gare routière d'Evian et la gare routière de Genève (rive droite).

- ✓ 65% du tracé en France, 35% en Suisse.
- ✓ Temps de parcours entre Thonon et Genève : 55 min en heure creuse et 1h23 en heure de pointe.
- ✓ Offre : 23 allers et 22 retours du lundi au vendredi sur une amplitude de 05h40 à 20h00.
- ✓ Fréquence : 15 minutes en heure de pointe puis un car toutes les heures en période creuse.
- ✓ Matériel : 21 cars disposant de 55 à 60 places assises.

**Fréquentation annuelle**



- ✓ Une fréquentation de +80% en 3 ans.
- ✓ La ligne est majoritairement utilisée par des travailleurs pendulaires se rendant à Genève le matin et revenant dans le Bas Chablais le soir.
- ✓ Cette ligne, en permettant de desservir des communes importantes telles que Sciez, Douvaine et Veigy-Foncenex doit à terme devenir une offre complémentaire au CEVA (projet de liaison entre les réseaux ferroviaires du canton de Genève et de la Haute-Savoie, acronyme de Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse).

I – CONSEIL DEPARTEMENTAL DE HAUTE-SAVOIE

II – PLAN DE SITUATION

III – CONCERTATION

**IV – PREAMBULE**

V – PROGRAMME DE L'OPERATION

VI – CARACTERISTIQUES DU PROJET

- Le concept de BHNS
- Choix du matériel roulant
- Choix d'itinéraire à Thonon-les-Bains
- La localisation des P+R
- Adaptation sur Douvaine
- Offre de service et tarification

VII – PLANNING

VIII – COUT DES TRAVAUX

GLOSSAIRE

# IV - Préambule

- ✓ La ligne T71 actuelle est aujourd'hui soumise aux difficultés de circulation de la RD 1005. Cette Route Départementale connaît une grande saturation de la circulation avec environ 19 000 véhicules par jour à Douvaine et une augmentation régulière de la gêne aux usagers et riverains.
- ✓ La ligne THNS reliera Thonon les bains à Geneve.

Le projet a pour objectif d'améliorer le niveau de service de la ligne pour en faire une ligne de transport en commun structurante répondant aux critères d'un Transport à Haut Niveau de Service (THNS).

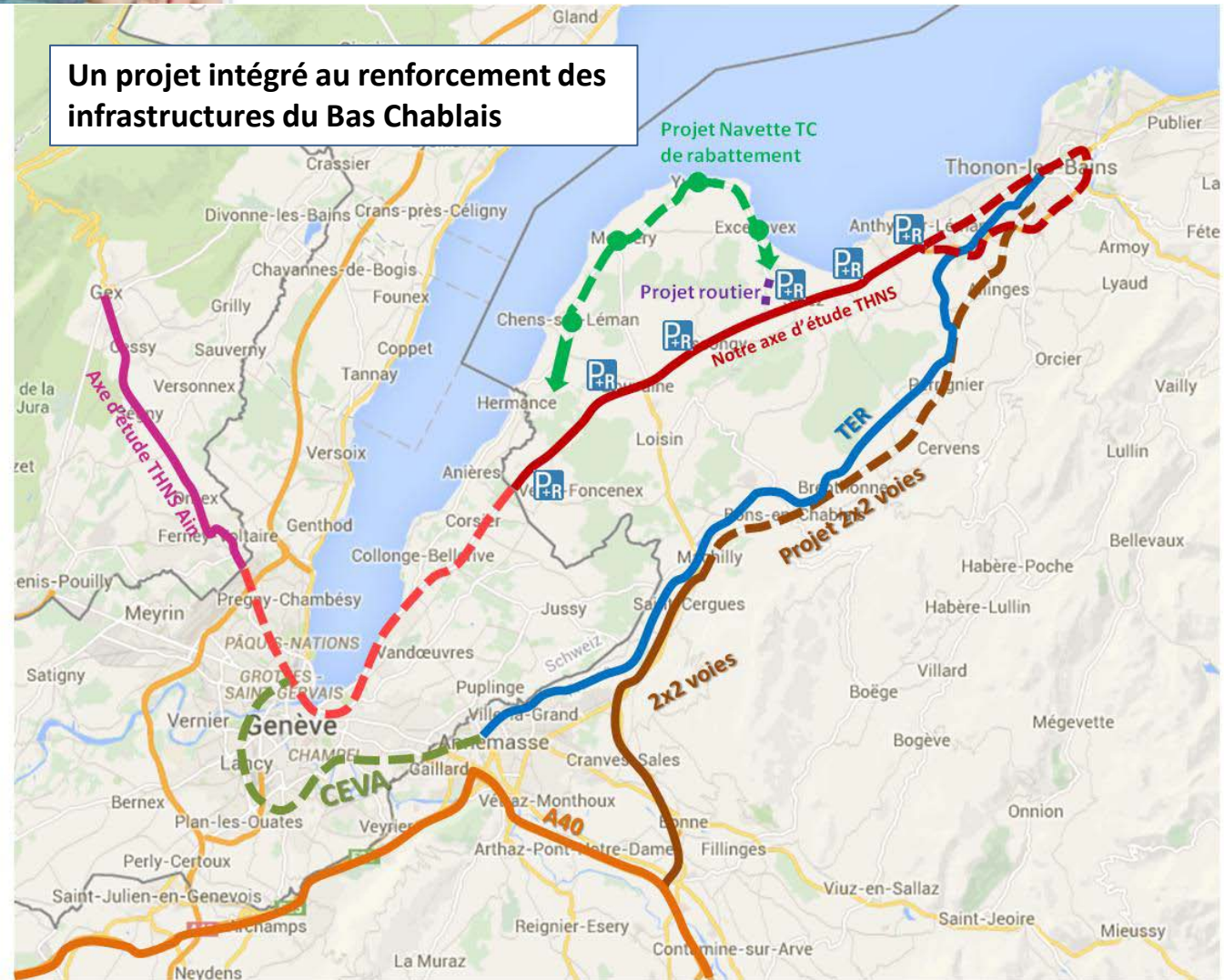
Le linéaire d'étude représente 19 km entre la sortie de Thonon-les-Bains et Veigy-Foncenex sur lequel des aménagements d'infrastructures seront réalisés. La ligne empruntera les infrastructures suisses entre Veigy Foncenex et Genève.

Ce projet d'axe fort vient s'intégrer aux projets complémentaires de désenclavement du Chabais, notamment les projets de prolongation du projet ferroviaire CEVA (Cornavin Eaux-Vives-Annemasse), ainsi que le projet de voie rapide Machilly-Thonon.

- I – CONSEIL DEPARTEMENTAL DE HAUTE-SAVOIE
- II – PLAN DE SITUATION
- III – CONCERTATION
- IV – PREAMBULE**
- V – PROGRAMME DE L'OPERATION
- VI – CARACTERISTIQUES DU PROJET
  - Le concept de BHNS
  - Choix du matériel roulant
  - Choix d'itinéraire à Thonon-les-Bains
  - La localisation des P+R
  - Adaptation sur Douvaine
  - Offre de service et tarification
- VII – PLANNING
- VIII – COUT DES TRAVAUX
- GLOSSAIRE

# IV - Préambule

Un projet intégré au renforcement des infrastructures du Bas Chablais



I – CONSEIL DEPARTEMENTAL DE HAUTE-SAVOIE

II – PLAN DE SITUATION

III – CONCERTATION

IV – PREAMBULE

V – PROGRAMME DE L'OPERATION

VI – CARACTERISTIQUES DU PROJET

- Le concept de BHNS
- Choix du matériel roulant
- Choix d'itinéraire à Thonon-les-Bains
- La localisation des P+R
- Adaptation sur Douvaine
- Offre de service et tarification

VII – PLANNING

VIII – COUT DES TRAVAUX

GLOSSAIRE





CONSEIL GENERAL  
DE LA HAUTE-SAVOIE



# V – Programme de l'opération

# V- Programme de l'opération

Le programme de l'opération est basé sur les études préliminaires conduites par la Communauté de Communes du Bas Chablais :

- ✓ **Aménagements de carrefours et couloirs d'approche** : l'environnement dans lequel s'inscrit le projet de THNS est particulièrement contraint. Des compromis doivent ponctuellement être faits pour assurer la faisabilité de l'insertion, tout en assurant un haut niveau de service pour le THNS et en cherchant à maintenir une certaine fluidité sur la RD1005.

Ces aménagements permettront de fluidifier le passage du THNS, en particulier dans les zones contraintes que sont Douvaine et Sciez.

Compte tenu des contraintes d'insertion sur certaines emprises urbaines traversées, l'aménagement du THNS repose sur :

- l'insertion de couloirs d'approche aux carrefours ou de couloirs en site propre en traversée urbaine, d'une largeur de 3,50m (pouvant être réduite localement)
- L'aménagement de stations conçues pour assurer l'accessibilité à tous grâce à un quai surélevé et des rampes
- Des priorités aux carrefours obtenues par des feux

- I – CONSEIL DEPARTEMENTAL DE HAUTE-SAVOIE
- II – PLAN DE SITUATION
- III – CONCERTATION
- IV – PREAMBULE
- V – PROGRAMME DE L'OPERATION**
- VI – CARACTERISTIQUES DU PROJET
  - Le concept de BHNS
  - Choix du matériel roulant
  - Choix d'itinéraire à Thonon-les-Bains
  - La localisation des P+R
  - Adaptation sur Douvaine
  - Offre de service et tarification
- VII – PLANNING
- VIII – COUT DES TRAVAUX
- GLOSSAIRE



# V- Programme de l'opération

- ✓ **Une requalification urbaine des centralités traversées** : il y a une forte attente du projet de THNS en particulier comme outil d'aménagement urbain, de partage de la voirie entre les différents usagers, de sécurisation et de facilitation des déplacements.
- ✓ **La réalisation de parkings relais (P+R)** : ces aménagements permettront ainsi de rabattre les habitants du Bas Chablais motorisés vers les transports collectifs et plus particulièrement le THNS.
- ✓ **La prise en compte du rabattement des modes doux** sur l'emprise de l'opération : en effet, il est opportun de fournir les conditions de développement d'une mobilité de proximité (piétons ou cyclistes) pour se rabattre jusqu'aux stations du THNS.

I – CONSEIL DEPARTEMENTAL DE HAUTE-SAVOIE  
II – PLAN DE SITUATION  
III – CONCERTATION  
IV – PREAMBULE  
**V – PROGRAMME DE L'OPERATION**  
VI – CARACTERISTIQUES DU PROJET

- Le concept de BHNS
- Choix du matériel roulant
- Choix d'itinéraire à Thonon-les-Bains
- La localisation des P+R
- Adaptation sur Douvaine
- Offre de service et tarification

VII – PLANNING  
VIII – COUT DES TRAVAUX  
GLOSSAIRE

# V- Programme de l'opération

- ✓ La réalisation d'aménagements spécifiques à Douvaine en vue d'y garantir une circulation optimale pour le THNS : le point névralgique que constitue la traversée de Douvaine doit être traité avec attention du fait des contraintes bâties de ce secteur.
- ✓ L'aménagement du terminus Place des Arts à Thonon, offrant ainsi la possibilité de nombreuses destinations via le réseau BUT ou LIHSA, grâce à la proximité avec le pôle d'échanges de la Gare de Thonon .
- ✓ La mise en place d'un **SAEIV** (système d'aide à l'exploitation et à l'information des voyageurs) et d'une billettique compatible avec la billettique OURA.
- ✓ La réalisation d'une étude d'opportunité en vue de la création d'une nouvelle navette en provenance de la Presqu'île.

I – CONSEIL DEPARTEMENTAL DE HAUTE-SAVOIE  
II – PLAN DE SITUATION  
III – CONCERTATION  
IV – PREAMBULE  
**V – PROGRAMME DE L'OPERATION**  
VI – CARACTERISTIQUES DU PROJET

- Le concept de BHNS
- Choix du matériel roulant
- Choix d'itinéraire à Thonon-les-Bains
- La localisation des P+R
- Adaptation sur Douvaine
- Offre de service et tarification

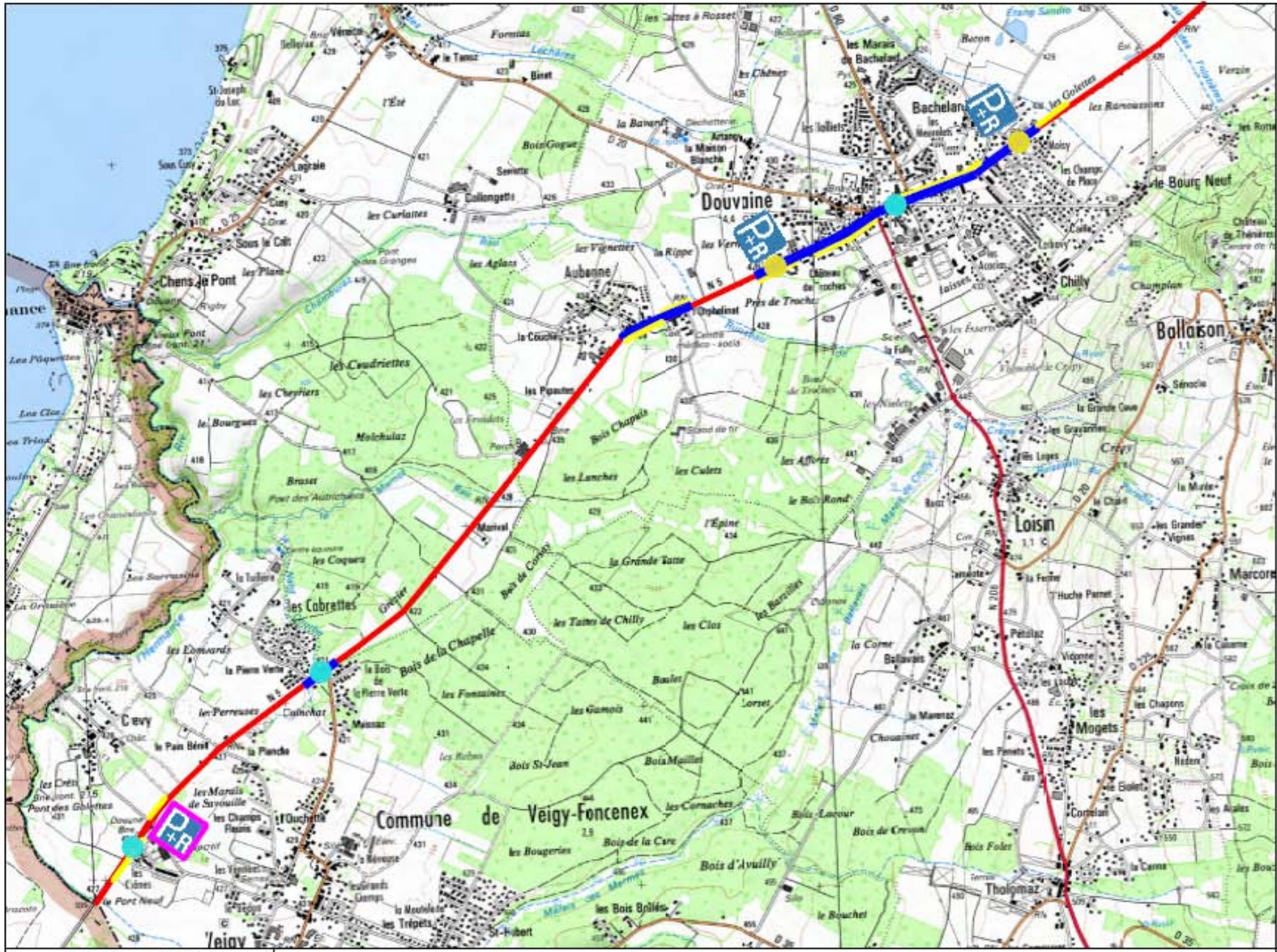
VII – PLANNING  
VIII – COUT DES TRAVAUX  
GLOSSAIRE



# Légende

- Itinéraire en site banalisé
- Variante Itinéraire en site banalisé
- Couloir d'approche
- Itinéraire en site propre
- Zone d'aménagement urbain
- Arrêt existant à conserver ou à aménager
- Arrêt à créer
- Carrefour giratoire à créer
- P+R P+R à créer
- P+R P+R à exlstant

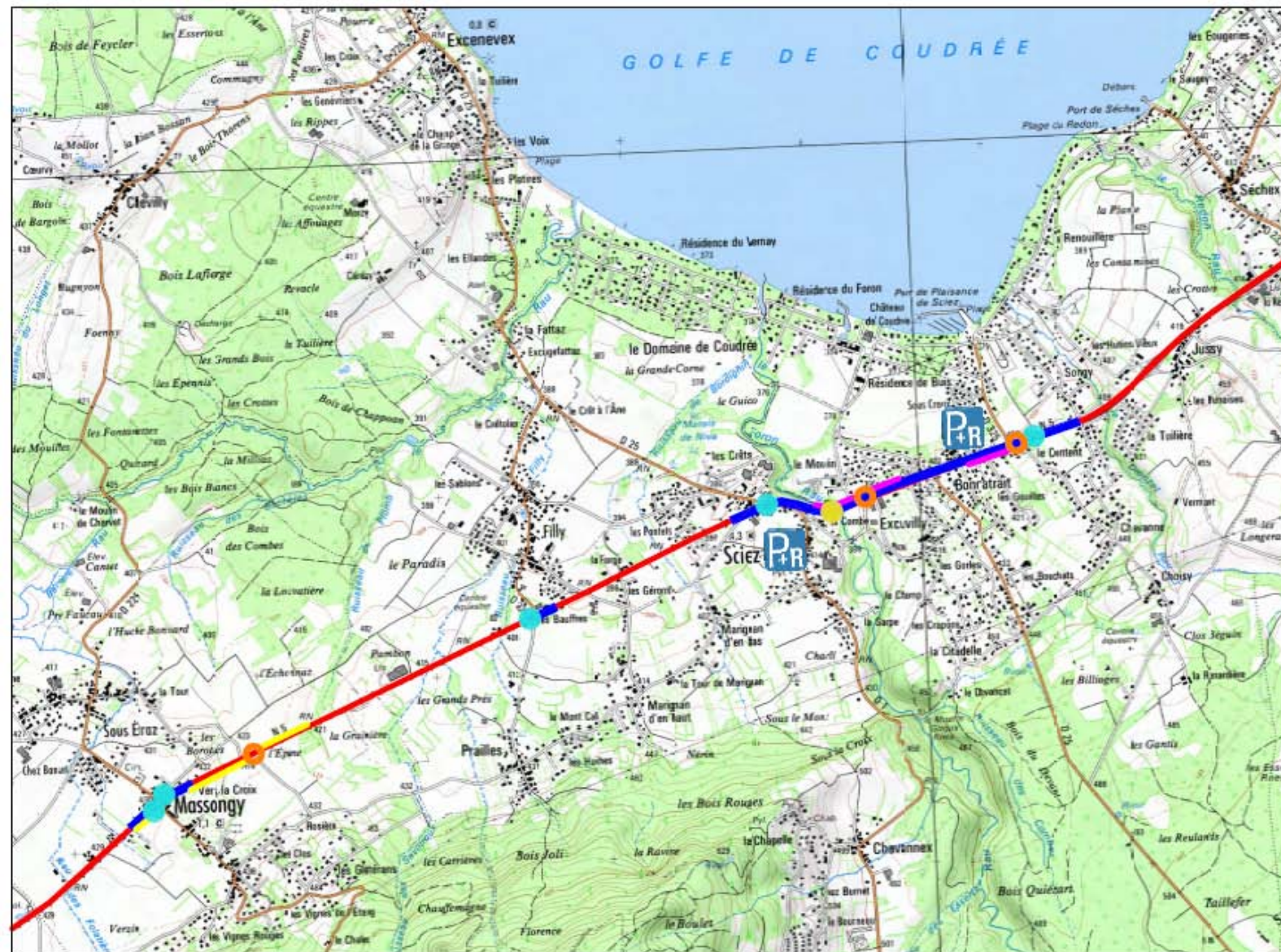
500m



## Programme de l'opération Plan général de l'aménagement Partie 1

Dess. Proj. : RCT  
CdP ; PDP





## Légende

- Itinéraire en site banalisé
  - Variante Itinéraire en site banalisé
  - Couloir d'approche
  - Itinéraire en site propre
  - Zone d'aménagement urbain
  - Arrêt existant à conserver ou à aménager
  - Arrêt à créer
  - Carrefour giratoire à créer
  - P+R P+R à créer
  - P+R P+R à existant
- 500m

# Programme de l'opération

## Plan général de l'aménagement Partie2

Dess. Proj. : RCT  
CdP ; PDP



# Légende

- Itinéraire en site banalisé
  - Variante Itinéraire en site banalisé
  - Couloir d'approche
  - Itinéraire en site propre
  - Zone d'aménagement urbain
  - Arrêt existant à conserver ou à aménager
  - Arrêt à créer
  - Carrefour giratoire à créer
  - P+R P+R à créer
  - P+R P+R à existant
- 500m



## Programme de l'opération

### Plan général de l'aménagement Partie 3

Dess. Proj. : RCT  
CdP ; PDP







# VI – CARACTERISTIQUES DU PROJET

# VI – Caractéristiques du projet

## 1) Le concept de BHNS

Un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) est un label de service défini par le CERTU (Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques).

Il s'agit d'un Transport en Commun en Site Propre (TCSP) exploité à l'aide de véhicules routiers, circulant sur un site dédié et exploité avec des niveaux de service et des équipements de type tramway (station et information voyageurs).

En élargissant les principes du BHNS au THNS, les principes essentiels sont :

- ✓ Infrastructure dédiée le plus possible en site propre
- ✓ Plateforme visible et spécifique
- ✓ Information voyageurs en temps réel
- ✓ Fréquence soutenue et amplitude renforcée
- ✓ Véhicules modernes, dédiés et accessibles
- ✓ Intégration urbaine soignée et intermodalité assurée
- ✓ Identité particulière, bon design pour une bonne identification de la ligne
- ✓ Régularité des temps de parcours et fiabilité de l'horaire



- I – CONSEIL DEPARTEMENTAL DE HAUTE-SAVOIE
- II – PLAN DE SITUATION
- III – CONCERTATION
- IV – PREAMBULE
- V – PROGRAMME DE L'OPERATION
- VI – CARACTERISTIQUES DU PROJET**
  - **Le concept de BHNS**
  - Choix du matériel roulant
  - Choix d'itinéraire à Thonon-les-Bains
  - La localisation des P+R
  - Adaptation sur Douvaine
  - Offre de service et tarification
- VII – PLANNING
- VIII – COUT DES TRAVAUX
- GLOSSAIRE

# VI – Caractéristiques du projet

## 1) Le concept de THNS



Le niveau de service attendu d'un THNS est résumé dans le principe **ICARLOVES** ci-contre.

- I – CONSEIL DEPARTEMENTAL DE HAUTE-SAVOIE
- II – PLAN DE SITUATION
- III – CONCERTATION
- IV – PREAMBULE
- V – PROGRAMME DE L'OPERATION
- VI – CARACTERISTIQUES DU PROJET**
- **Le concept de BHNS**
- Choix du matériel roulant
- Choix d'itinéraire à Thonon-les-Bains
- La localisation des P+R
- Adaptation sur Douvaine
- Offre de service et tarification
- VII – PLANNING
- VIII – COUT DES TRAVAUX
- GLOSSAIRE

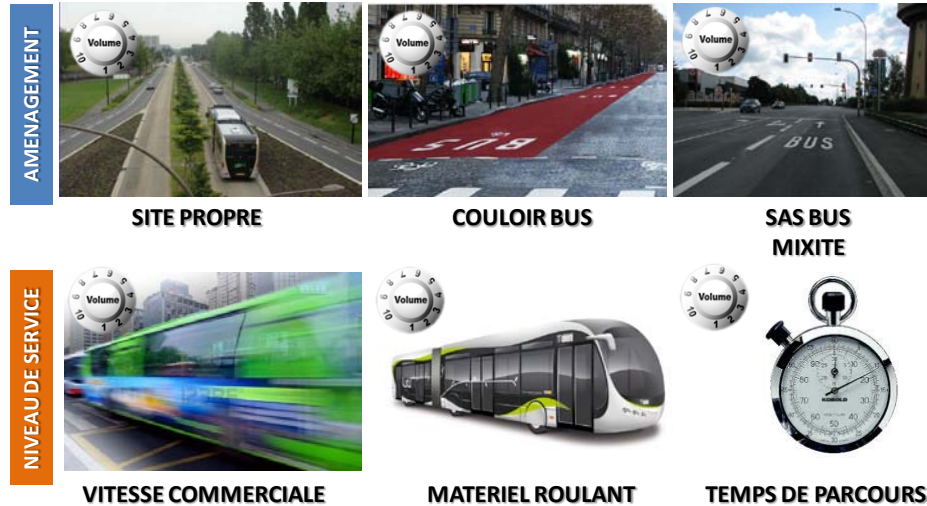


# VI – Caractéristiques du projet

## 1) Le concept de THNS

Le premier avantage donné aux THNS est de pouvoir circuler sur des **voies réservées** (sites propres) et de bénéficier de **priorités dans les carrefours** afin de gagner en vitesse et en régularité par rapport à la circulation générale.

Au-delà des avantages de la **vitesse** et de la **régularité**, le TCSP est également attractif par son niveau de **confort** (matériel roulant moderne), son **accessibilité** et par la modernité des systèmes techniques associés (**information** dynamique, **billettique** électronique et facilitant l'inter-modalité...).



*Efficacité / Efficience / Fonctionnalité / Qualité / Optimisation / Rationalisation*



- I – CONSEIL DEPARTEMENTAL DE HAUTE-SAVOIE
- II – PLAN DE SITUATION
- III – CONCERTATION
- IV – PREAMBULE
- V – PROGRAMME DE L'OPERATION
- VI – CARACTERISTIQUES DU PROJET
  - Le concept de BHNS
  - Choix du matériel roulant
  - Choix d'itinéraire à Thonon-les-Bains
  - La localisation des P+R
  - Adaptation sur Douvaine
  - Offre de service et tarification
- VII – PLANNING
- VIII – COUT DES TRAVAUX
- GLOSSAIRE

# VI – Caractéristiques du projet

## 1) Le concept de THNS

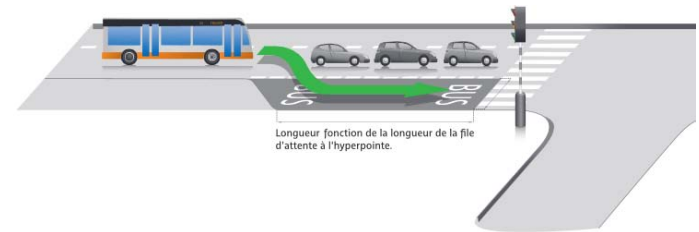
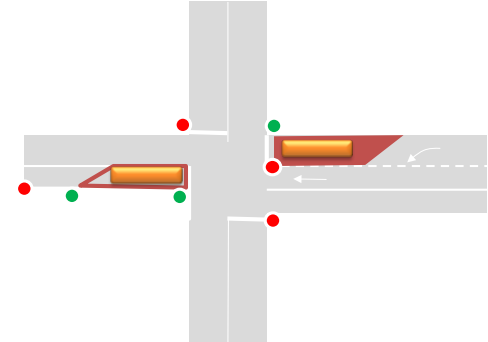
Le site propre ou site dédié



La priorité bus



Couloir d'approche



I – CONSEIL DEPARTEMENTAL DE HAUTE-SAVOIE

II – PLAN DE SITUATION

III – CONCERTATION

IV – PREAMBULE

V – PROGRAMME DE L'OPERATION

VI – CARACTERISTIQUES DU PROJET

• Le concept de BHNS

• Choix du matériel roulant

• Choix d'itinéraire à Thonon-les-Bains

• La localisation des P+R

• Adaptation sur Douvaine

• Offre de service et tarification

VII – PLANNING

VIII – COUT DES TRAVAUX

GLOSSAIRE

# VI – Caractéristiques du projet

## 1) Le concept de THNS

L'augmentation du niveau de service et modernisation du réseau



I – CONSEIL DEPARTEMENTAL DE HAUTE-SAVOIE

II – PLAN DE SITUATION

III – CONCERTATION

IV – PREAMBULE

V – PROGRAMME DE L'OPERATION

**VI – CARACTERISTIQUES DU PROJET**

- **Le concept de BHNS**
- Choix du matériel roulant
- Choix d'itinéraire à Thonon-les-Bains
- La localisation des P+R
- Adaptation sur Douvaine
- Offre de service et tarification

VII – PLANNING

VIII – COUT DES TRAVAUX

GLOSSAIRE



# VI – Caractéristiques du projet

## 2) *Choix du matériel roulant*

Le choix du matériel roulant est une problématique importante dans un projet de THNS.

Les différentes options sont un bus (articulé ou non), un car «traditionnel» ou un car «Low-Entry» (véhicule hybride bus/car).

Les critères à prendre en compte pour ce choix sont la vitesse commerciale, les coûts d'exploitation, la nécessité ou non de la création d'un périmètre de transport urbain et le confort des passagers.

- I – CONSEIL DEPARTEMENTAL DE HAUTE-SAVOIE
- II – PLAN DE SITUATION
- III – CONCERTATION
- IV – PREAMBULE
- V – PROGRAMME DE L'OPERATION
- VI – CARACTERISTIQUES DU PROJET**
  - Le concept de BHNS
  - Choix du matériel roulant
  - Choix d'itinéraire à Thonon-les-Bains
  - La localisation des P+R
  - Adaptation sur Douvaine
  - Offre de service et tarification
- VII – PLANNING
- VIII – COUT DES TRAVAUX
- GLOSSAIRE

# VI – Caractéristiques du projet

## 2) Choix du matériel roulant



	AUTOCAR	AUTOCAR LOW ENTRY	BUS	BUS ARTICULE
<b>Capacité</b>	55 places assises	50 places assises et 25 places debout	40 places assises et 40 places debout	50 places assises et 80 places debout
<b>Coût</b>	200 à 300 k€	250 à 350 k€	350 à 400 k€	500 à 900 k€
<b>Durée de vie</b>	15-30 ans	15-30 ans	15-20 ans*	15-30 ans*
<b>Gabarit</b>	Longueur : 12 m Largeur : 2,5 m	Longueur : 12 m Largeur : 2,5 m	Longueur : 12 m Largeur : 2,5 m	Longueur : 18 m Largeur : 2,5 m
<b>Coût d'exploitation</b>	2,55 €/km	Entre 2,5 et 3,5€/km	4€/km	Entre 4 et 5€/km
<b>Vitesse maximale</b>	100 km/h	70 km/h	70 km/h	70 km/h
<b>Accessibilité</b>	Plancher haut, 2 portes étroites => Perte de temps induite (8 à 10 min pour les fauteuils roulant)	2 portes larges Plancher bas jusqu'à la deuxième porte	Plancher bas intégral, 2 ou 3 portes larges	Plancher bas intégral, 4 portes larges
<b>Périmètre</b>	Interurbain	Interurbain et urbain	Urbain => Convention avec CG74	Urbain => Convention avec CG74
<b>Contrainte périmètre</b>	Pas de Périmètre de Transport Urbain	Nécessité d'un Périmètre de Transport Urbain	Nécessité d'un Périmètre de Transport Urbain	Nécessité d'un Périmètre de Transport Urbain
<b>Billettique et validation</b>	Personnes assises => Perte de temps	Aucune contrainte	Aucune contrainte	Aucune contrainte
<b>Sécurité</b>	Ceinture obligatoire et pas de personne debout	30% de places debout	50 % de places debout	60 % de places debout
<b>Confort passager</b>	Places larges	Sièges larges possible mais baisse de la capacité sinon sièges plus étroits	Sièges étroits	Sièges étroits

\*Source CEREMA

- I – CONSEIL DEPARTEMENTAL DE HAUTE-SAVOIE
- II – PLAN DE SITUATION
- III – CONCERTATION
- IV – PREAMBULE
- V – PROGRAMME DE L'OPERATION
- VI – CARACTERISTIQUES DU PROJET**
  - Le concept de BHNS
  - Choix du matériel roulant
  - Choix d'itinéraire à Thonon-les-Bains
  - La localisation des P+R
  - Adaptation sur Douvaine
  - Offre de service et tarification
- VII – PLANNING
- VIII – COUT DES TRAVAUX
- GLOSSAIRE

# VI – Caractéristiques du projet

## 2) Choix du matériel roulant

✓ Images d'un autocar LOW ENTRY



- I – CONSEIL DEPARTEMENTAL DE HAUTE-SAVOIE
- II – PLAN DE SITUATION
- III – CONCERTATION
- IV – PREAMBULE
- V – PROGRAMME DE L'OPERATION
- VI – CARACTERISTIQUES DU PROJET**
  - Le concept de BHNS
  - Choix du matériel roulant
  - Choix d'itinéraire à Thonon-les-Bains
  - La localisation des P+R
  - Adaptation sur Douvaine
  - Offre de service et tarification
- VII – PLANNING
- VIII – COUT DES TRAVAUX
- GLOSSAIRE



# VI – Caractéristiques du projet

## 3) Choix d'itinéraire à Thonon-les-Bains

✓ Tracé direct ou tracé via le contournement

Deux itinéraires sont proposés pour la desserte de Thonon-les-Bains :

- ✓ Un direct passant par la RD 2005
- ✓ L'autre passant par la RD 1005 en profitant notamment du futur passage sous-terrain du passage à niveau.

Le terminus pour les deux variantes sera la place des Arts afin de faciliter l'intermodalité avec la gare mais également les transports urbains.

- I – CONSEIL DEPARTEMENTAL DE HAUTE-SAVOIE
- II – PLAN DE SITUATION
- III – CONCERTATION
- IV – PREAMBULE
- V – PROGRAMME DE L'OPERATION
- VI – CARACTERISTIQUES DU PROJET**
  - Le concept de BHNS
  - Choix du matériel roulant
  - Choix d'itinéraire à Thonon-les-Bains
  - La localisation des P+R
  - Adaptation sur Douvaine
  - Offre de service et tarification
- VII – PLANNING
- VIII – COUT DES TRAVAUX
- GLOSSAIRE

# VI – Caractéristiques du projet

## 3) Choix d'itinéraire à Thonon-les-Bains

✓ Tracé direct ou tracé via le contournement

Au regard du tableau d'analyse présenté en page suivante, le tracé direct apparaît comme le plus pertinent.



- I – CONSEIL DEPARTEMENTAL DE HAUTE-SAVOIE
- II – PLAN DE SITUATION
- III – CONCERTATION
- IV – PREAMBULE
- V – PROGRAMME DE L'OPERATION
- VI – CARACTERISTIQUES DU PROJET**
  - Le concept de BHNS
  - Choix du matériel roulant
  - Choix d'itinéraire à Thonon-les-Bains
  - La localisation des P+R
  - Adaptation sur Douvaine
  - Offre de service et tarification
- VII – PLANNING
- VIII – COUT DES TRAVAUX
- GLOSSAIRE

# VI – Caractéristiques du projet

## 3) Choix d'itinéraire à Thonon-les-Bains

	TRACE DIRECT (RD2005)	TRACE VIA LE CONTOURNEMENT (RD1005)
<b>Longueur de l'itinéraire</b>	2,3 km	3,9 km → soit 1,6 km en plus sur les 19 km → c'est-à-dire 8,5% de coût d'exploitation en plus
<b>Temps de parcours</b>	Environ 9 minutes (hors arrêt)	Environ 5 min
<b>Desserte</b>	Desserte de la zone commerciale et du P+R d'Anthy	Manque le P+R et l'arrêt du centre commercial Pas de densité le long de l'itinéraire
<b>Arrêts</b>	5 arrêts intermédiaires préconisés dans le plan général de l'aménagement entre Thonon et Anthy (point de jonction entre les 2 tracés) mais attention à la baisse de fréquentation initialement attendue (suite à l'ouverture du CEVA)	Pas d'arrêt → voie rapide
<b>Correspondances</b>	Hormis la gare, 3 arrêts en correspondance avec le réseau BUT (ligne D)	Hormis la gare, pas d'arrêt en correspondance
<b>Circulation</b>	Circulation ralentie (mais desserte de la zone commerciale)	Peu de problèmes de circulation hormis le passage à niveau mais projet de passage sous voie
<b>Vitesse autorisée</b>	<< 90 km/h → peut impacter le choix du matériel roulant (car/bus)	90 km/h → peut impacter le choix du matériel roulant (car/bus)



- I – CONSEIL DEPARTEMENTAL DE HAUTE-SAVOIE
- II – PLAN DE SITUATION
- III – CONCERTATION
- IV – PREAMBULE
- V – PROGRAMME DE L'OPERATION
- VI – CARACTERISTIQUES DU PROJET**
  - Le concept de BHNS
  - Choix du matériel roulant
  - Choix d'itinéraire à Thonon-les-Bains
  - La localisation des P+R
  - Adaptation sur Douvaine
  - Offre de service et tarification
- VII – PLANNING
- VIII – COUT DES TRAVAUX
- GLOSSAIRE



# VI – Caractéristiques du projet

## 4) La localisation des Parkings Relais (P+R)

Positionnement des P+R et aire de chalandises : si les dimensionnements et l'équipement des futurs parkings relais sont encore à affiner, les positionnements prévus sont ici exposés. L'esprit est d'implanter des parkings de proximité le long du tracé, évolutifs en matière de stationnements, pour capter au plus près la demande existante.



- I – CONSEIL DEPARTEMENTAL DE HAUTE-SAVOIE
- II – PLAN DE SITUATION
- III – CONCERTATION
- IV – PREAMBULE
- V – PROGRAMME DE L'OPERATION
- VI – CARACTERISTIQUES DU PROJET**
  - Le concept de BHNS
  - Choix du matériel roulant
  - Choix d'itinéraire à Thonon-les-Bains
  - La localisation des P+R
  - Adaptation sur Douvaine
  - Offre de service et tarification
- VII – PLANNING
- VIII – COUT DES TRAVAUX
- GLOSSAIRE

# VI – Caractéristiques du projet

## 5) Adaptation à Douvaine

### ✓ Dysfonctionnements observés

Une **chute de la vitesse commerciale** de la T71 (qui reste comparable avec la traversée de Sciez-Bonnatrait)

Un **volume de trafic routier important**, dont la RD1005 ne peut absorber le volume. Avec son intersection à feux centrale, la traversée du bourg reste sous-capacitaire en trafic, accentuée par un réseau interne dense (stationnements, accès perpendiculaires et passages piéton) et des arrêts en voie.

Des **emprises de voirie disponibles** ne permettant l'insertion d'un site propre que sur un secteur limité.



- I – CONSEIL DEPARTEMENTAL DE HAUTE-SAVOIE
- II – PLAN DE SITUATION
- III – CONCERTATION
- IV – PREAMBULE
- V – PROGRAMME DE L'OPERATION
- VI – CARACTERISTIQUES DU PROJET**
  - Le concept de BHNS
  - Choix du matériel roulant
  - Choix d'itinéraire à Thonon-les-Bains
  - La localisation des P+R
  - Adaptation sur Douvaine
  - Offre de service et tarification
- VII – PLANNING
- VIII – COUT DES TRAVAUX
- GLOSSAIRE

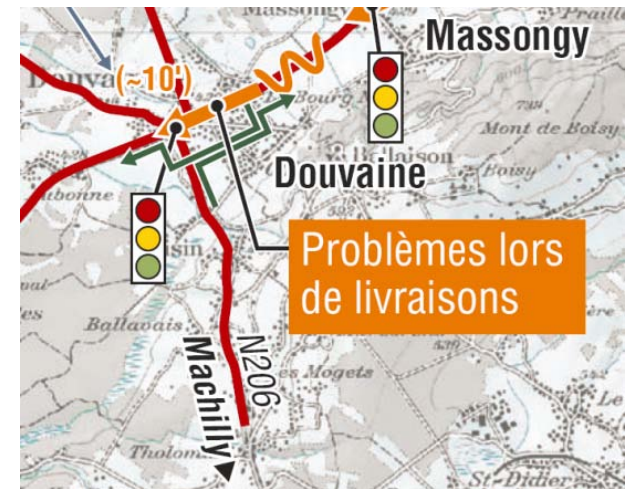


# VI – Caractéristiques du projet

## 5) Adaptation à Douvaine

### ✓ Dysfonctionnements observés

La traversée de Douvaine entraîne des congestions aux Heures de Pointe Matinales (HPM) et du Soir (HPS) pouvant dépasser les 10 min.



Extraits des études du PACA Chablais 2011 : congestions du matin et du soir

- I – CONSEIL DEPARTEMENTAL DE HAUTE-SAVOIE
- II – PLAN DE SITUATION
- III – CONCERTATION
- IV – PREAMBULE
- V – PROGRAMME DE L'OPERATION
- VI – CARACTERISTIQUES DU PROJET**
  - Le concept de BHNS
  - Choix du matériel roulant
  - Choix d'itinéraire à Thonon-les-Bains
  - La localisation des P+R
  - Adaptation sur Douvaine
  - Offre de service et tarification
- VII – PLANNING
- VIII – COUT DES TRAVAUX
- GLOSSAIRE



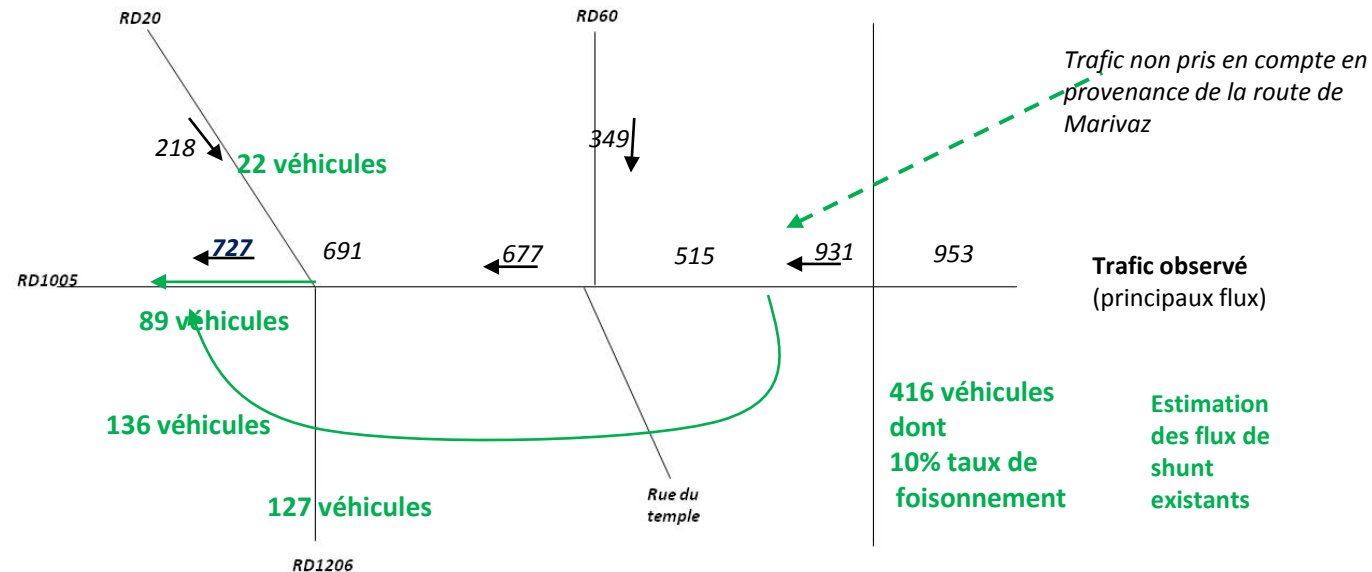
# VI – Caractéristiques du projet

## 5) Adaptation à Douvaine

- ✓ Dysfonctionnements observés : phénomène de « shunt » dans l'agglomération

Il existe actuellement un shunt important en HPM entre le carrefour giratoire à l'est et le carrefour RD60/RD1005.

La typologie du shunt matinal amène à imaginer un nouveau maillage Est-Ouest, en réponse à la saturation du réseau viaire



I – CONSEIL DEPARTEMENTAL DE HAUTE-SAVOIE

II – PLAN DE SITUATION

III – CONCERTATION

IV – PREAMBULE

V – PROGRAMME DE L'OPERATION

VI – CARACTERISTIQUES DU PROJET

- Le concept de BHNS
- Choix du matériel roulant
- Choix d'itinéraire à Thonon-les-Bains
- La localisation des P+R
- Adaptation sur Douvaine
- Offre de service et tarification

VII – PLANNING

VIII – COUT DES TRAVAUX

GLOSSAIRE

# VI – Caractéristiques du projet

## 5) Adaptation à Douvaine

✓ Quels leviers pour améliorer la vitesse commerciale du THNS ?

### A moyen court terme :

- **Levier 1** : Optimiser le phasage du carrefour RD1005/RD1206/RD20
- **Levier 2** : Tamponner les flux aux entrées d'agglomération

### A long terme

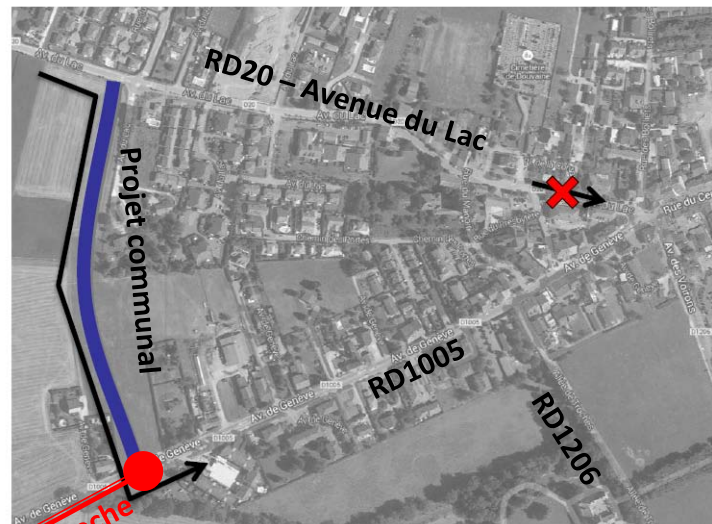
- **Levier 3** : Réaliser un maillage entre les Routes Départementales

# VI – Caractéristiques du projet

## 5) Adaptation à Douvaine

✓ **1<sup>er</sup> levier pour améliorer la vitesse commerciale du THNS : Optimiser le carrefour à feux (court terme)**

En prenant en compte le futur barreau qui sera réalisé par la commune entre les RD20 et 1005, et en modifiant le plan de circulation de l'Ouest de Douvaine par une mise à sens unique de l'Avenue du Lac, **le fonctionnement du carrefour en sera amélioré.**



Extrait de l'étude de faisabilité de la CCBC (2013)

Le carrefour peut ainsi retrouver une fluidité, hormis le soir où un stockage et une régulation des véhicules sont nécessaires sur la RD1005 en amont par un couloir d'approche.

Couloir d'approche

- I – CONSEIL DEPARTEMENTAL DE HAUTE-SAVOIE
- II – PLAN DE SITUATION
- III – CONCERTATION
- IV – PREAMBULE
- V – PROGRAMME DE L'OPERATION
- VI – CARACTERISTIQUES DU PROJET**
  - Le concept de BHNS
  - Choix du matériel roulant
  - Choix d'itinéraire à Thonon-les-Bains
  - La localisation des P+R
  - Adaptation sur Douvaine
  - Offre de service et tarification
- VII – PLANNING
- VIII – COUT DES TRAVAUX
- GLOSSAIRE

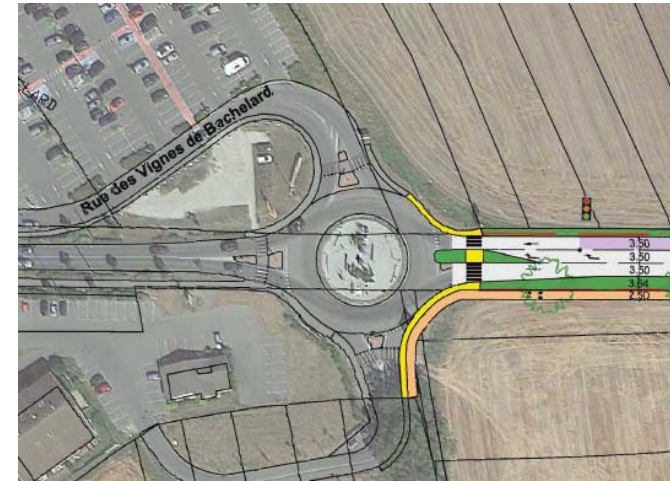
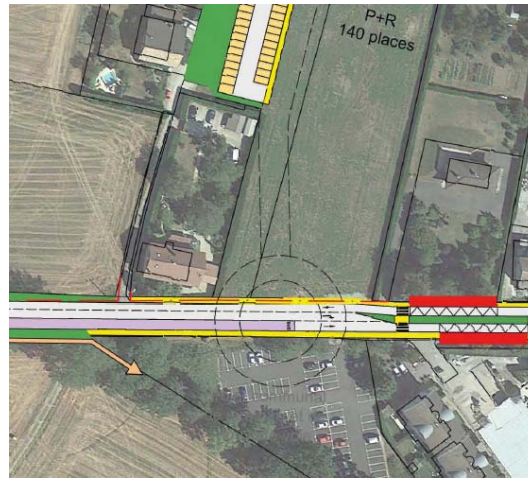


# VI – Caractéristiques du projet

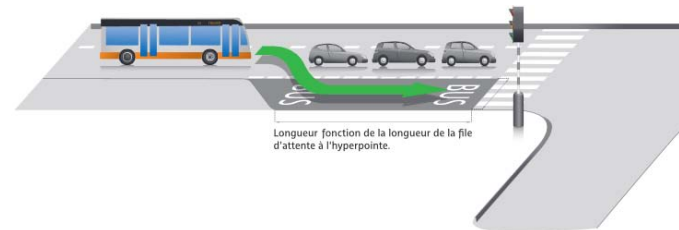
## 5) Adaptation à Douvaine

✓ 2<sup>ème</sup> levier :

Réguler les flux aux entrées d'agglomération (court terme) par des couloirs d'approche dédiés au transport collectif (en amont de l'agglomération et permettre une priorisation du feux)



Extrait de l'étude de faisabilité de la CCBC (2013)



I – CONSEIL DEPARTEMENTAL DE HAUTE-SAVOIE

II – PLAN DE SITUATION

III – CONCERTATION

IV – PREAMBULE

V – PROGRAMME DE L'OPERATION

**VI – CARACTERISTIQUES DU PROJET**

- Le concept de BHNS
- Choix du matériel roulant
- Choix d'itinéraire à Thonon-les-Bains
- La localisation des P+R
- Adaptation sur Douvaine
- Offre de service et tarification

VII – PLANNING

VIII – COUT DES TRAVAUX

GLOSSAIRE

# VI – Caractéristiques du projet

## 5) Adaptation à Douvaine

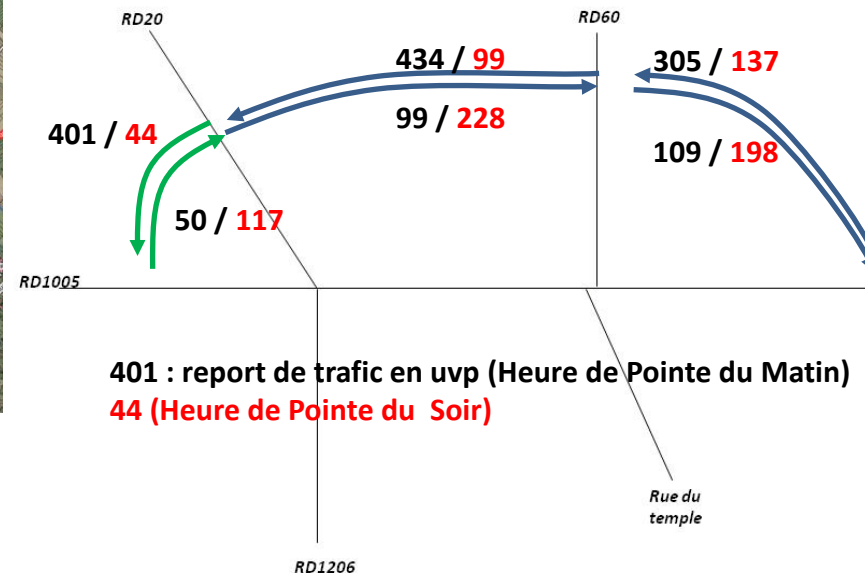
✓ 3<sup>ème</sup> levier :

**Réaliser un maillage entre les RD (moyen à long terme)**

En prenant la situation 2015 (comptages directionnels), et des hypothèses « pessimistes » de report :

- Report des flux de shunt intra-urbain observés
- Report des flux dirigés vers les RD 20 et 60
- **0%** de report de trafic sur la RD1005 Est <=> Ouest (test de sensibilité)

**Le carrefour à feux devient fluide aux Heures de pointe, hormis pour la branche sud le soir.**



- I – CONSEIL DEPARTEMENTAL DE HAUTE-SAVOIE
- II – PLAN DE SITUATION
- III – CONCERTATION
- IV – PREAMBULE
- V – PROGRAMME DE L'OPERATION
- VI – CARACTERISTIQUES DU PROJET**
  - Le concept de BHNS
  - Choix du matériel roulant
  - Choix d'itinéraire à Thonon-les-Bains
  - La localisation des P+R
  - Adaptation sur Douvaine
  - Offre de service et tarification
- VII – PLANNING
- VIII – COUT DES TRAVAUX
- GLOSSAIRE

# VI – Caractéristiques du projet

## 5) Adaptation à Douvaine

✓ 3<sup>ème</sup> levier :

**Réaliser un maillage entre les RD (moyen à long terme)**

En comparant avec le projet de barreau de maillage Nord, les réserves de capacité du carrefour de Douvaine deviennent :

<i>Actuel</i>		<i>Actuel avec barreau Nord</i>	
HPM	HPS	HPM	HPS
4%	5%	26%	23%

*Nota : un carrefour est considéré fluide pour une réserve de capacité > 20 %.*

**Avec le barreau nord de maillage**, le phasage des feux permet l'écoulement des flux aux heures de pointe.

Par ailleurs, la comparaison avec les évolutions à venir montre que l'arrivée du CEVA puis du projet de Machilly-Thonon ne remet pas en cause le fait que le **barreau Nord demeure nécessaire pour assurer une fluidité au carrefour.**

- I – CONSEIL DEPARTEMENTAL DE HAUTE-SAVOIE
- II – PLAN DE SITUATION
- III – CONCERTATION
- IV – PREAMBULE
- V – PROGRAMME DE L'OPERATION
- VI – CARACTERISTIQUES DU PROJET**
  - Le concept de BHNS
  - Choix du matériel roulant
  - Choix d'itinéraire à Thonon-les-Bains
  - La localisation des P+R
  - Adaptation sur Douvaine
  - Offre de service et tarification
- VII – PLANNING
- VIII – COUT DES TRAVAUX
- GLOSSAIRE



# VI – CARACTERISTIQUES DU PROJET

## 5) Adaptation à Douvaine

### ✓ Synthèse

	1 <sup>er</sup> levier	2 <sup>ème</sup> levier	3 <sup>ème</sup> levier
	Court Moyen terme		Long terme
<b>Solutions envisagées</b>	Optimisation Carrefour RD20 / RD1005 + couloir d'approche Ouest	Couloirs Ouest et Est + priorisation TC par feux	Maillage Nord Est / Ouest
<b>Investissement</b>	<b>0,5 à 1 Meuros TTC</b>	<b>1 Meuros TTC</b>	<b>7 Meuros TTC</b>
<b>Gain temps commercial</b>	3 à 8 min	3 à 8 min	5 à 10 min minimum
<b>Avantages</b>	Réalisation "immédiate"	Réalisation "immédiate"	Diminution des shunts actuels et apaisement des circulations Anticipation du développement urbain
<b>Inconvénients</b>	Saturation des VL hors agglo + risque de shunt élargi ou de report des congestions vers Aubonne et Massongy		Délais de réalisation
	Perturbation plan de circulation		Gène aux riverains

I – CONSEIL DEPARTEMENTAL DE HAUTE-SAVOIE

II – PLAN DE SITUATION

III – CONCERTATION

IV – PREAMBULE

V – PROGRAMME DE L'OPERATION

**VI – CARACTERISTIQUES DU PROJET**

- Le concept de BHNS
- Choix du matériel roulant
- Choix d'itinéraire à Thonon-les-Bains
- La localisation des P+R
- Adaptation sur Douvaine
- Offre de service et tarification

VII – PLANNING

VIII – COUT DES TRAVAUX

GLOSSAIRE

# VI – Caractéristiques du projet

## 6) Offre de service et tarification

✓ Les orientations pour l'offre de transport du THNS sont les suivantes:

		Ligne T71 actuelle	Proposition THNS
<b>Périmètre</b>		Evian-Thonon-Genève	Thonon-Genève
<b>Terminus France</b>		Thonon - Place des Arts	Thonon - Place des Arts
<b>Terminus Suisse</b>		Genève - gare routière	Genève - Eaux Vives (via Rives) dès mise en service du CEVA
<b>Arrêts (sur Thonon - Genève)</b>		<b>31 théoriques (33 constatés)</b>	<b>20</b>
	<b>dont</b>		
	Thonon	8	3
	RD 1005	15	11
	Suisse	8 théoriques (10 constatés)	6
<b>Amplitude horaire</b>		5h40 - 20h00 (dernier départ de Genève à 20 h)	5h30 - 23h00 (dernier départ de Genève à 22 h)
<b>Fréquence</b>		15 minutes en heure de pointe	10 minutes en heure de pointe
<b>P+R</b>		2 pour un total de 300 places	5 pour un total de 500 places
<b>Temps de parcours</b>		1 heure et 23minutes en heure de pointe, 55 minutes en heures creuses	1 heure en heure de pointe, 55 minutes en heures creuses
<b>Vitesse commerciale</b>	Heure de pointe	24 km/h	33,2 km/h
	Heure creuse	36,2 km/h	36,2 km/h

# VI – Caractéristiques du projet

## 6) Offre de service et tarification

- ✓ Les différentes tarification existantes sur la ligne T71 sont :
  - Carte Déclic pour les moins de 26 ans sur le réseau de la Haute Savoie, permettant soit une réduction de 50% sur les tickets unités, soit des abonnements annuels.
  - Carte Alpy , offrant des réductions en fonction du montant rechargé.
  - Abonnement Uniréso pour le réseau Suisse à partir de Veigy.
  - Abonnement TER au départ de la gare SNCF de Thonon vers Genève.

La diversité de ces possibilités à laquelle vient s'ajouter un système tarifaire par zone (sauf pour les abonnements annuels) rend très complexe l'ensemble du système tarifaire de la ligne.

La vente se fait quasi exclusivement auprès du chauffeur et le chauffeur doit valider l'ensemble des titres ce qui ne permet pas d'avoir une ligne performante en terme de rapidité.

Objectifs :

- Simplifier la tarification ;
- Stopper la vente à bord ou appliquer un tarif dissuasif à bord.



# VI – Caractéristiques du projet

## 6) Offre de service et tarification

### ✓ La barrière tarifaire de Veigy – Constat

La commune de Veigy Foncenex faisant partie de la zone tarifaire Unireso, cela engendre une forte baisse des tarifs à partir de ce point.

	T71 (Alpy 30%)	T71 jusqu'à Veigy (Alpy 30%) + Unireso
Thonon - Genève	<b>5,60€</b>	4,20€+1,5€ = <b>5,70€</b>
Douvaine - Genève	<b>4,20€</b>	1,5€+1,5€ = <b>3€</b>
Veigy Foncenex - Genève	<b>1,5€</b>	<b>1,5€</b>

- Offre supérieure à Veigy : T71 + ligne G des TPG
- Utilisation du P+R de Veigy par des habitants de Douvaine (35 places sur 300) et des communes en périphéries
- Seulement 50 montées par jour dans la T71 à Veigy – les autres prennent la ligne G

- I – CONSEIL DEPARTEMENTAL DE HAUTE-SAVOIE
- II – PLAN DE SITUATION
- III – CONCERTATION
- IV – PREAMBULE
- V – PROGRAMME DE L'OPERATION
- VI – CARACTERISTIQUES DU PROJET**
  - Le concept de BHNS
  - Choix du matériel roulant
  - Choix d'itinéraire à Thonon-les-Bains
  - La localisation des P+R
  - Adaptation sur Douvaine
  - Offre de service et tarification
- VII – PLANNING
- VIII – COUT DES TRAVAUX
- GLOSSAIRE

# VI – Caractéristiques du projet

## 6) Offre de service et tarification

✓ Evolutions avec le THNS – les pistes de réflexion pour limiter la concurrence et améliorer la complémentarité

- Améliorer l'offre de service (fréquence, vitesse commerciale) en amont de Veigy
- 
- Sortir Veigy de la zone tarifaire Unireso
- Uniformiser la tarification sur le THNS afin de réduire l'effet de barrière tarifaire de Veigy
- Rendre payant le P+R de Veigy dans le cadre d'une offre complémentaire parking + transport en commun
- Spécialiser les services afin d'améliorer la complémentarité des 2 lignes : ligne G = desserte locale et THNS = ligne directe de Veigy Foncenex vers les 2 ou 3 arrêts principaux en Suisse

I – CONSEIL DEPARTEMENTAL DE HAUTE-SAVOIE  
II – PLAN DE SITUATION  
III – CONCERTATION  
IV – PREAMBULE  
V – PROGRAMME DE L'OPERATION  
**VI – CARACTERISTIQUES DU PROJET**

- Le concept de BHNS
- Choix du matériel roulant
- Choix d'itinéraire à Thonon-les-Bains
- La localisation des P+R
- Adaptation sur Douvaine
- Offre de service et tarification

VII – PLANNING  
VIII – COUT DES TRAVAUX  
GLOSSAIRE





## VII – Cout des travaux

Le coût des travaux d'aménagements et d'équipements (hors barreaux de Douvaine et hors matériels roulants), est estimé aujourd'hui à **29,2 M€ TTC**.

- I – CONSEIL DEPARTEMENTAL DE HAUTE-SAVOIE
- II – PLAN DE SITUATION
- III – CONCERTATION
- IV – PREAMBULE
- V – PROGRAMME DE L'OPERATION
- VI – CARACTERISTIQUES DU PROJET
  - Le concept de BHNS
  - Choix du matériel roulant
  - Choix d'itinéraire à Thonon-les-Bains
  - La localisation des P+R
  - Adaptation sur Douvaine
  - Offre de service et tarification
- VII – PLANNING
- VIII – COUT DES TRAVAUX**
- GLOSSAIRE

# GLOSSAIRE

**BHNS** : Bus à Haut Niveau de Service

**CD** : Conseil Départemental (anciennement Conseil Général)

**CERTU** : Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques

**CEVA** : projet de liaison entre les réseaux ferroviaires du canton de Genève et de la Haute-Savoie, acronyme de Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse.

**HPM** : Heure de Pointe du Matin

**HPS** : Heure de Pointe du Soir

**OURA** : « Allez Où vous voulez en Rhône-Alpes »

**P+R** : Parking Relais

**PACA** : Périmètre d'Aménagement Coordonnée d'Agglomération

**PTU** : Périmètres de Transports Urbains

**RD** : Route Départementale

**RER** : Réseau Express Régional

**SAEIV** : Système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information des Voyageurs

**THNS** : Transport à Haut Niveau de Service

**TPG** : Transports Publics Genevois

I – CONSEIL DÉPARTEMENTAL DE HAUTE-SAVOIE

II – PLAN DE SITUATION

III – CONCERTATION

IV – PREAMBULE

V – PROGRAMME DE L'OPERATION

VI – CARACTERISTIQUES DU PROJET

- Le concept de BHNS
- Choix du matériel roulant
- Choix d'itinéraire à Thonon-les-Bains
- La localisation des P+R
- Adaptation sur Douvaine
- Offre de service et tarification

VII – PLANNING

VIII – COUT DES TRAVAUX

GLOSSAIRE