

22^{ème} ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

Visite de Terrain – Fiches Projet

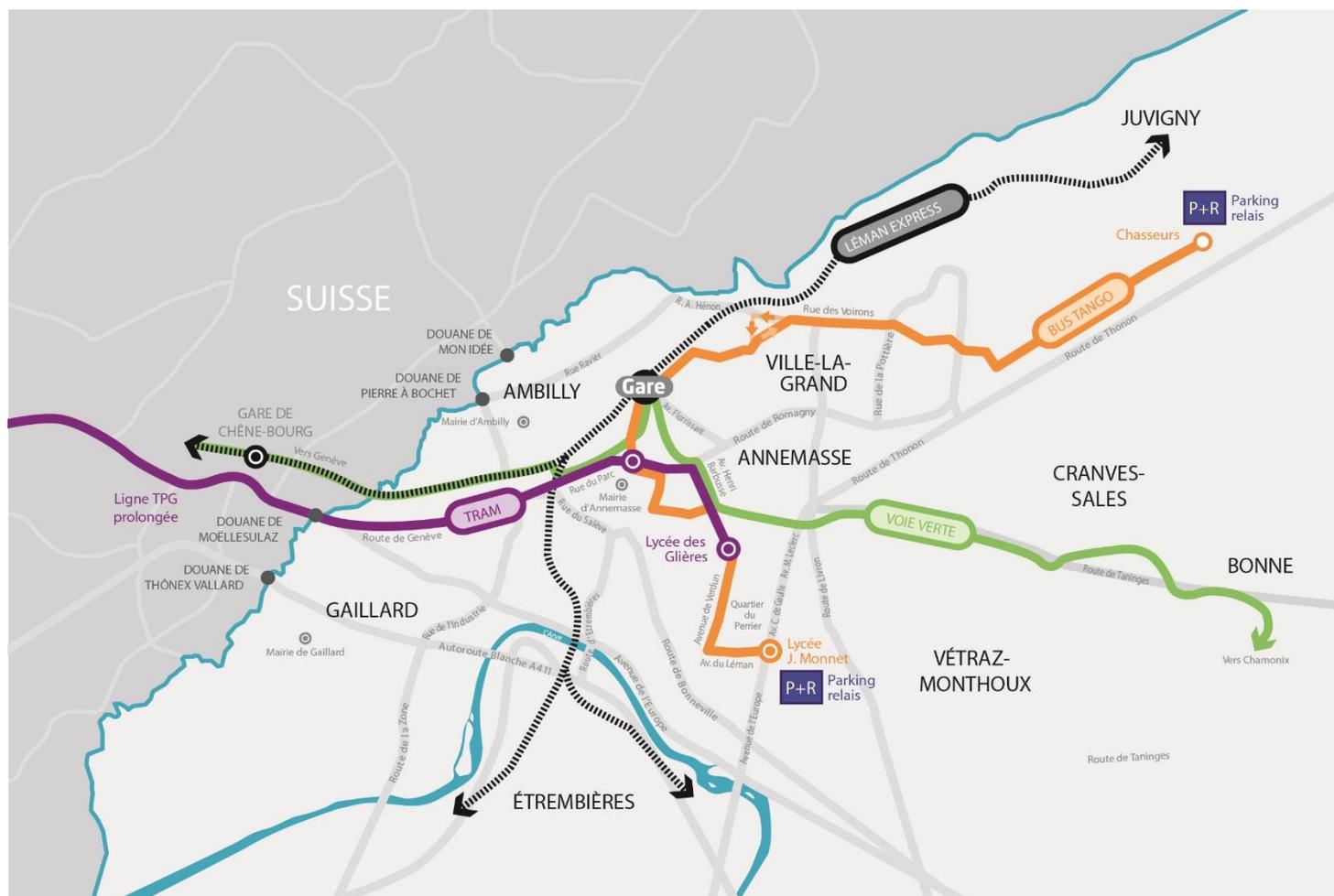
Jeudi 21 mars 2019

Sommaire :

- ❖ Etapes de la visite de terrain
- ❖ Fiche CEVA (infrastructure transfrontalière)
- ❖ Fiche Léman Express (offre de transport)
- ❖ Fiche Voie Verte du Grand Genève
- ❖ Fiche Tramway Annemasse-Genève

A l'invitation de
Annemasse Agglo
Pôle métropolitain du Genevois français
GLCT Grand Genève
République et Canton de Genève

Etapes de la visite de terrain - Mission Opérationnelle Transfrontalière Assemblée Générale 2019



Source : <https://www.tram-annemasse-geneve.fr/les-enjeux-de-mobilite/>

Etapes de la visite de terrain

- ❖ **10h30 : Départ à pied d'Annemasse Agglo (Hôtel d'agglomération)**
 - Gare d'Annemasse : Chantier de la gare, Léman Express, maison de la mobilité
 - Carrefour entre Annemasse et Ambilly : Voie Verte, sortie du tunnel du Léman Express, chantier du Tramway
- ❖ **11h30 - 11h45 : Départ en bus**
 - Douane de Moëllesulaz : Chantier du Tramway
 - Gare des Eaux-Vives (Genève) : Léman Express, Voie Verte
- ❖ **13h00 : Arrivée au Pavillon Sicli (Genève)**

D'ICI 2023, DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT AMBITIEUSES POUR LE GENEVOIS FRANÇAIS

RÉSEAU FERROVIAIRE LÉMAN EXPRESS
Liaison ferroviaire Cornavin - Eaux Vives - Annemasse 2019
16 km entre Annemasse et Genève/22 mn
Le Léman Express (43 gares et 230 km de lignes concernés) :
une nouvelle offre de mobilité à l'échelle du Grand Genève
Réaménagement de 14 gares et amélioration de leur accessibilité

EXTENSION DE TRAMWAYS
Ligne reliant Genève à Annemasse
Phase 1 : Douane de Moillesulaz au centre-ville d'Annemasse 2019
Phase 2 : Centre-ville d'Annemasse au quartier du Perrier 2022
Ligne reliant Genève à Saint-Julien-en-Genevois 2023
Ligne reliant Genève (CERN) à Saint-Genis-Pouilly

BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE (BHNS)
Ligne entre Gex et Ferney-Voltaire 2019
Ligne entre Sciez et Veigy-Foncenez 2020

**TRAVAUX D'AMÉLIORATION
DU RÉSEAU ROUTIER**
2x2 voies du Chablais
Construction d'une 2x2 voies reliant l'A40 à Thonon
pour faciliter l'accessibilité du Chablais
Jonction de Viry
Nœud d'Etrembières
Nœud de Findrol

 Pôle métropolitain du Genevois français
 Grand Genève

 Réseau ferroviaire Léman Express
 Réseau autoroutier existant / en projet

 Tramway existant / en projet

 Bus à haut niveau de service (BHNS)

 Covoiturage : voie dédiée aux covoitureurs à la douane de Thonex-Vallard

 Borne covoiturage dynamique*

*Bornes installées à des endroits stratégiques, à proximité de P+R et des axes de covoiturage notamment, permettant de commander un trajet en covoiturage. Le système met en relation la personne qui souhaite covoiturer avec un chauffeur disposé à le faire sur un trajet donné.

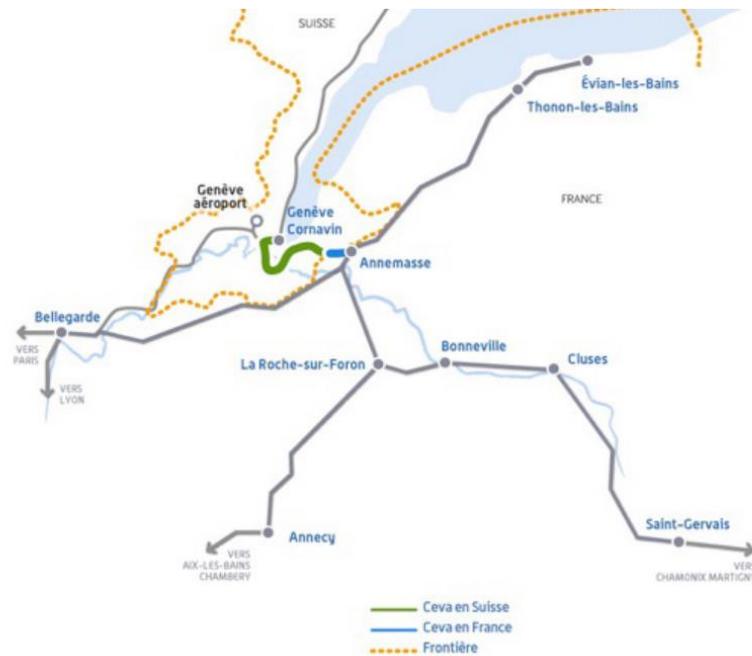


Source carte : http://www.genevoisfrancais.org/sites/arc/files/fichiers/Images/thematiques/mobilite/mobilite-genevoisfrancais_2018.jpg

Sources et références des fiches projet du dossier

- CEVA Suisse <https://www.ceva.ch/>
- Site CEVA France <https://www.ceva-france.fr/>
- Léman Express <https://lemanexpress.ch/>
- Annemasse nouvelle gare <http://nouvelle-gare-annemasse.fr/>
- SNCF Réseau <https://www.sncf-reseau.com>
- CFF <https://www.sbb.ch/fr/>
- Pôle métropolitain du Genevois Français <http://www.genevoisfrancais.org>
- GLCT du Grand Genève <http://www.grand-geneve.org>
- Annemasse Agglo <https://www.annemasse-agglo.fr/>
- République et Canton de Genève <https://www.ge.ch/>
- Tramway Annemasse Genève <https://www.tram-annemasse-geneve.fr/>

Ouvrage d'infrastructure transfrontalière du CEVA (Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse)



Source : SNCF réseau <https://www.sncf-reseau.fr/fr/projets-chantiers-ferroviaires/cartes/liaison-transfrontaliere-ceva>

Genèse du projet

L'ambition de relier Annemasse à Genève Cornavin par le train n'est pas nouvelle puisque dès la **fin du XIX^{ème} siècle**, le Canton de Genève projetait la **construction d'une ligne ferroviaire entre Annemasse et Genève**. Le 14 juin 1881, une convention franco-suisse est signée en ce sens, chaque gouvernement devant assurer la construction de la ligne sur son territoire. **La liaison Eaux-Vives – Annemasse est inaugurée en 1888**. **Concernant la liaison Genève Cornavin – Eaux-Vives**, une convention est signée entre la Confédération suisse et la République et Canton de Genève en mai 1912. Des premières études sont conduites, cependant, la guerre et les périodes de difficultés économiques freinent la réalisation du projet.

Entre les années 1920 et les années 1950, plusieurs conventions sont conclues entre la Confédération Suisse, les Chemins de Fer Fédéraux (CFF) et le Canton de Genève en vue de réaliser le raccordement. Le tracé Cornavin–La Praille, est réalisé dans les années 1940, mais pas la liaison La Praille-Eaux-Vives qui subit des oppositions (juridiques, économiques et politiques). Puis, l'automobile prend progressivement le pas sur le ferroviaire, et le raccordement du réseau à l'aéroport est jugé une priorité. **Le projet est interrompu jusqu'au début des années 2000** où un **protocole d'accord** est signé **entre la Confédération suisse, le Canton de Genève et les CFF en avril 2002**, mettant en œuvre la convention de 1912.

Le 6 mai 2008, l'Office fédéral des transports (OFT) délivre **l'autorisation de construire**. De nombreux recours sont cependant émis contre le projet, notamment de la part d'associations qui s'inquiètent entre autres des répercussions au niveau du bruit et des vibrations pour les riverains. **Les premiers coups de pioches ont commencé en novembre 2011** (presque 100 ans après la signature de la toute première convention) **pour la partie suisse**. Pour les travaux **sur la partie transfrontalière** (Eaux-Vives – Annemasse) **les travaux ont débuté en 2015** après la signature d'une convention franco-suisse en 2014.

La mobilité au cœur de la relance du projet

Les besoins croissants de mobilité forment le principal enjeu de la construction de l'infrastructure transfrontalière du CEVA et plus largement de la création de l'offre de transport Léman Express (voir schéma page 3). Le Grand Genève est l'une des agglomérations les plus dynamiques d'Europe entraînant une intensification des déplacements.

En 2017, on comptait 632 000 déplacements quotidiens entrants et sortants du Canton de Genève, en forte augmentation depuis les années 2000. Parmi ces déplacements, en moyenne plus de 85% d'entre eux sont effectués en voiture et atteignent même 97% pour les déplacements transfrontaliers avec la Haute-Savoie¹. En effet, la connexion ferroviaire entre la Suisse et la Haute-Savoie, via la gare d'Annemasse, étant manquante, le développement de l'offre de transport dans le territoire du Grand Genève était donc nécessaire.

Cela soulève ainsi **d'autres enjeux**, notamment de **santé publique** (qualité de l'air), **économiques** (travail transfrontalier) **et environnementaux** (pollution) qui rendent le projet d'autant plus pertinent. Egalement central au projet est **l'aménagement du territoire** avec la **construction de logements et zones d'activités** dans un contexte de croissance démographique (+1% par an) sous l'impulsion du GLCT Grand Genève et de ses projets d'agglomération.

Cadre juridique du CEVA

Partie Suisse : Liaison Cornavin – Eaux-Vives

- Convention du 7 mai 1912 entre la Confédération Suisse et le Canton de Genève,
- Loi Fédérale sur les Chemins de Fer, 20 décembre 1957,
- Protocole d'Accord du 26 Avril 2002.

Partie Transfrontalière : Liaison Eaux-Vives – Annemasse

- Convention entre la Suisse et la France pour le raccordement d'un chemin de fer d'Annemasse à Genève, 14 juin 1881.
- Convention entre le Conseil fédéral suisse et le Gouvernement de la République française, 5 novembre 1999.
- Accord entre la Confédération suisse et la Communauté européenne sur le transport de marchandises et de voyageurs par rail et par la route, 21 juin 1999.
- Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen.
- Convention entre le Conseil fédéral suisse et le Gouvernement de la République française concernant la modernisation et l'exploitation de la ligne ferroviaire d'Annemasse à Genève, le 19 mars 2014.

Les parties prenantes CEVA

Le projet se déroulant sur le territoire du Grand Genève, une multitude d'acteurs à différentes échelles ont été mobilisés. De chaque côté de la frontière le **gestionnaire d'infrastructure ferroviaire** est le **maître d'ouvrage** sur son territoire : **SNCF Réseau** pour les 2.5 km de lignes en France et les **CFF** pour les 14 km de lignes en Suisse. En outre, du côté français on compte **les partenaires suivants** : l'État français, la Région Auvergne-Rhône-Alpes, le Conseil Départemental de Haute-Savoie, Annemasse Agglo, le Syndicat Intercommunal d'Aménagement du Chablais (SIAC), et 5 collectivités locales (les communautés de communes Cluses Arve et Montagnes, Pays du Mont-Blanc, Faucigny Glières, Arve et Salève et Pays Rochois), ainsi que l'Office Fédéral des Transports (OFT). Du côté Suisse, le projet est également porté par la République et Canton de Genève.

¹ Frontière Genève – Vaud : 200 000 déplacements, 68% en voitures ; frontière Genève – Ain : 125 000 déplacements, 89% en voitures ; frontière Genève – Haute-Savoie : 300 000 déplacements, 97% en voitures ; moyenne des déplacements frontières Genève – Ain et Haute-Savoie : 95% en voitures

La répartition des coûts CEVA

Du côté français 234,2 millions d'euro ont été investis, répartis entre le département de la Haute-Savoie, la Région Auvergne-Rhône-Alpes, l'Etat français, SNCF Réseau, l'Office Fédéral des Transports (Suisse), Annemasse Agglo, le SIAC², l'Union européenne ainsi que les 5 communautés de communes précitées.

A noter que les CFF prennent en charge à hauteur de 75 millions d'euros la création d'une quatrième voie en gare d'Annemasse qui permettra l'accueil des trains suisse mono-courants.

Du côté Suisse, les **1,2 milliard d'euros** ont été partagés entre la Confédération suisse à 56% et le Canton de Genève à 44%. A noter que l'Union européenne a apporté une subvention au projet à hauteur de 1 million d'euros.

La nouvelle infrastructure transfrontalière du CEVA intégrée à l'offre de transport du Léman Express

Les infrastructures du CEVA sont la base du futur réseau Léman Express, qui deviendra le plus grand réseau ferroviaire régional transfrontalier d'Europe sur l'ensemble du bassin du Grand Genève (voir fiche « offre de transport Léman Express avec plan du réseau).

Il est à noter que le CEVA permet également des améliorations d'infrastructures pour d'autres trafics ferroviaires du territoire (ex : ligne REGIO Express Annemasse - Saint Maurice-Vevey).

Le 15 décembre 2019, à 5h05, le premier train du réseau du Léman Express au départ d'Annemasse circulera sur les 16 km de la nouvelle infrastructure transfrontalière du CEVA.

² Syndicat intercommunal d'aménagement du Chablais

Offre de transport Léman Express

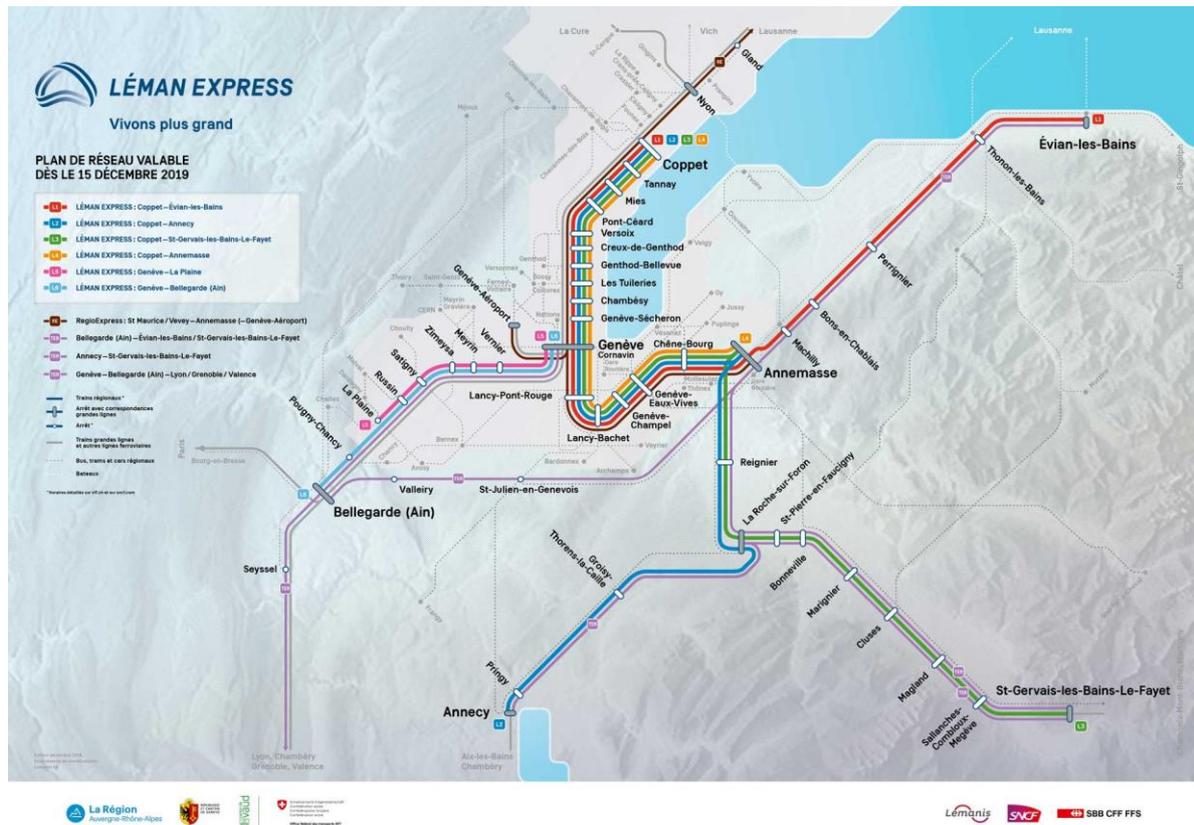


Schéma du réseau de transport du Léman Express et connexion avec les autres réseaux du territoire.
source : Léman Express, <https://lemanexpress.ch/>

Genèse du projet

L'idée de l'offre de transport du Léman Express s'est développée en parallèle au projet d'infrastructures ferroviaire CEVA (voir fiche « Ouvrage d'infrastructures transfrontalières CEVA »). Une concertation publique en ligne en juin 2015 a permis de retenir le nom de Léman Express qui était jusqu'ici nommé Réseau Express Régional (RER) franco-valdo-genevois. Le réseau sera mis en service le 15 décembre 2019 en même temps que l'inauguration de la ligne transfrontalière CEVA. Suite à la création de Transférís en 2008, chargée des missions d'études et de marketing dans l'objectif de la création de l'offre de transport du Léman Express, celle-ci a été remplacée par Lémanis en 2017 (voir ci-dessous).

La mobilité au cœur de la relance du projet

Les besoins croissants de mobilité forment le principal enjeu de l'offre de transport Léman Express et de la construction de l'infrastructure transfrontalière du CEVA (Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse). Le Grand Genève est l'une des agglomérations les plus dynamiques d'Europe entraînant une intensification des déplacements.

Cadre juridique du Léman Express

- Charte de Développement des Transports Public Régionaux (DTPR), 4 juillet 2003
- Convention de coopération relative aux transports publics transfrontaliers dans la région franco-valdo-genevoise, 1^{er} décembre 2006 (GLCT Transports publics transfrontaliers)
- Protocole d'accord relatif au RER franco-valdo-genevois, 29 mars 2008

Les parties prenantes du Léman Express

Les Autorités organisatrices des Transports respectivement sur chaque territoire national sont les proteurs de l'offre de transport du Léman Express.

Elles sont :

Suisse : Office fédéral des transports (OFT), Cantons de Genève et Vaud

France : Région Auvergne-Rhône-Alpes

Les coûts

En complément des coûts d'infrastructures pour la ligne CEVA (voir fiche « Ouvrage d'infrastructures transfrontalières CEVA »), financement de 40 nouveaux trains bi-courants capables de rouler à la fois sur les réseaux suisse et français. La Région Auvergne-Rhône-Alpes finance 17 rames produites par Alstom pour 210 millions d'euros. Les CFF financent quant à eux 23 rames FLIRT de l'entreprise Stadler à hauteur de 236 millions de CHF (soit environ 208 million d'euros).



Exemple du futur train du Léman Express

Lémanis, opérateur du Léman Express

Lémanis est une filiale de SNCF et CFF créée en mars 2017 qui est chargée de planifier et promouvoir l'offre régionale ferroviaire transfrontalière. Elle est ainsi détenue à 60 % par les CFF et à 40 % par la SNCF. En tant qu'**opérateur du Léman Express**, dès la mise en service intégrale, Lémanis garantira la qualité de l'exploitation, de la production et de l'information à la clientèle sur l'ensemble du réseau Léman Express. L'entreprise Lémanis est l'interlocuteur privilégié des autorités organisatrices du Léman Express.

La nouvelle infrastructure transfrontalière du CEVA intégrée à l'offre de transport du Léman Express

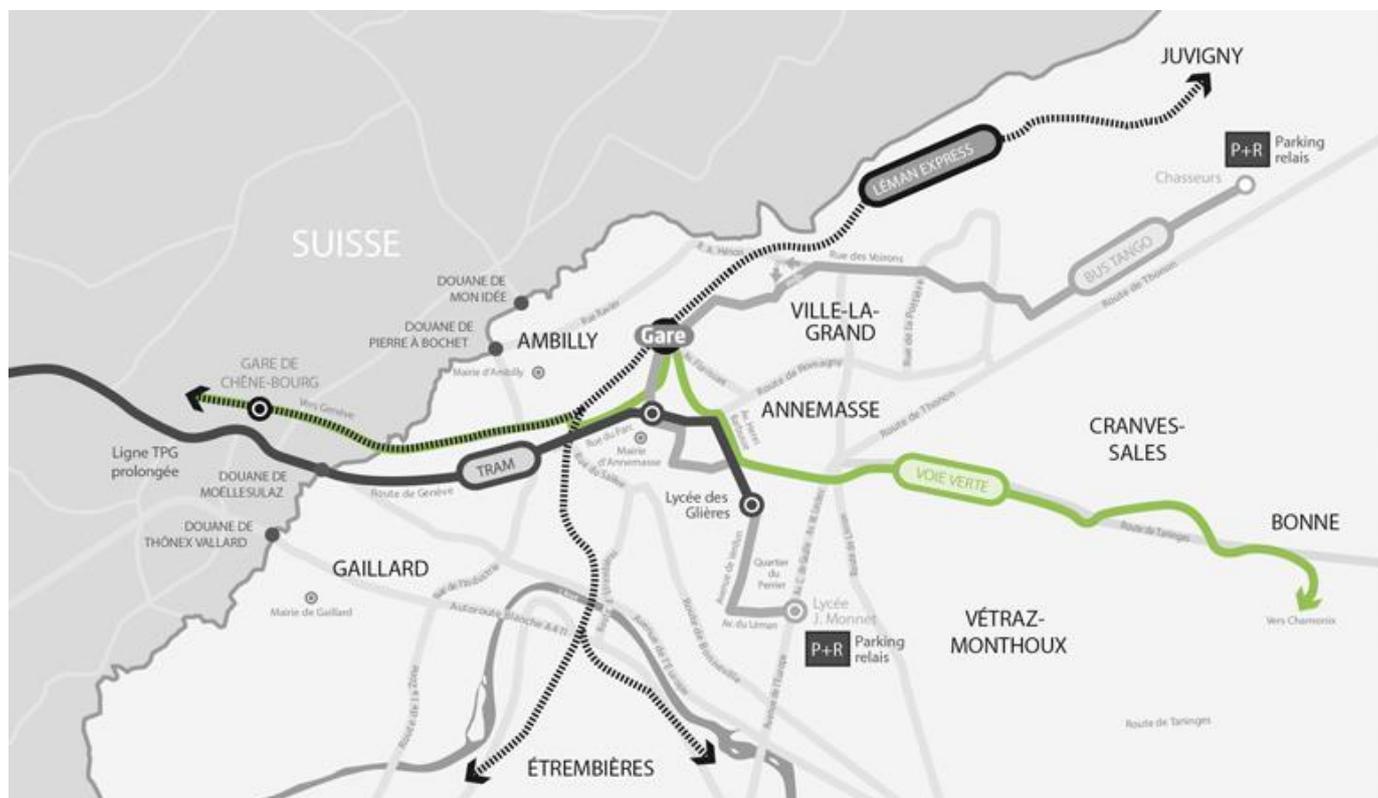
Les nouvelles infrastructures du CEVA vont permettre de **connecter les réseaux suisse et français** (voir ci-dessus). **Chaque jour, 50 000 voyageurs emprunteront le Léman Express** sur les **240 trains transfrontaliers** bi-courants qui pourront circuler dans les réseaux des Cantons de Vaud et de Genève ainsi qu'en Région Auvergne Rhône-Alpes, dans l'Ain et la Haute-Savoie. Cela permettra une plus grande mobilité au million d'habitants du territoire du Grand Genève avec un **accès facilité au TGV et aéroport** au départ de **Genève**.

A titre d'exemple, pour la liaison d'Annemasse à la Gare de Genève Cornavin (TGV LYRIA) un usager aura accès à **un train toutes les 10 minutes** pour un **trajet d'une durée d'environ 20 minutes** contre un bus toutes les 15 min et une durée 40 minutes aujourd'hui.

Le réseau du **Léman Express comptera ainsi 230 km de voies**, reliant **43 gares** sur l'ensemble du bassin du Grand Genève. Le Léman Express deviendra alors le plus grand réseau ferroviaire régional transfrontalier d'Europe. Cette offre est complétée par des lignes déjà existantes (voir schéma, page 1) telles les 3 lignes TER en France et la ligne REGIO Express qui pourra ainsi être étendue jusqu'à Annemasse au départ de Saint Maurice-Vevey

Le 15 décembre 2019, à 5h05, le premier train du réseau du Léman express au départ d'Annemasse circulera sur les 16 km de la nouvelle infrastructure transfrontalière du CEVA.

La « Voie Verte du Grand Genève »



Source : Annemasse Agglo <https://www.annemasse-agglo.fr/actions-et-projets/se-deplacer/voie-verte-grand-geneve>

Genèse du projet

Tout comme le projet de prolongation de tramway, la « **Voie Verte du Grand Genève** » fait partie du **plan d'agglomération de 1^{ère} génération** signé le 5 décembre **2007** par les membres du **Comité régional franco-genevois** (CRFG). C'est un projet sur plusieurs années dont les **travaux ont commencés en 2010** et **s'achèveront en 2025**. Des premiers petits tronçons ont été réalisés de part et autre de la frontière.

C'est le **27 avril 2018** que le **tronçon transfrontalier de 5 km** entre la future gare de Genève Eaux-Vives et la gare d'Annemasse a été **inauguré**. Cela permet ainsi de **traverser Annemasse Agglo sur 12km** de Bonne à la Gare de Genève Eaux-Vives (cf. plan ci-dessus).

A terme cependant, la voie verte sera étendue de Genève **jusqu'à Saint-Genis-Pouilly** dans l'Ain et atteindra **37 km** dont **21 km côté Suisse** et **16 km côté français**

La mobilité douce : une réponse aux enjeux du territoire

La voie verte du Grand Genève est un projet transfrontalier promouvant la **mobilité douce** et de ce fait **réservé aux piétons et cyclistes**. L'un des objectifs principaux du Grand Genève est en effet d'**augmenter l'offre de mobilité dans les déplacements quotidiens et de loisirs** notamment dans la perspective de résoudre les enjeux de développement durable, de santé publique, et économique (tourisme, emploi transfrontalier) du territoire du Grand Genève.

Cadre juridique du projet

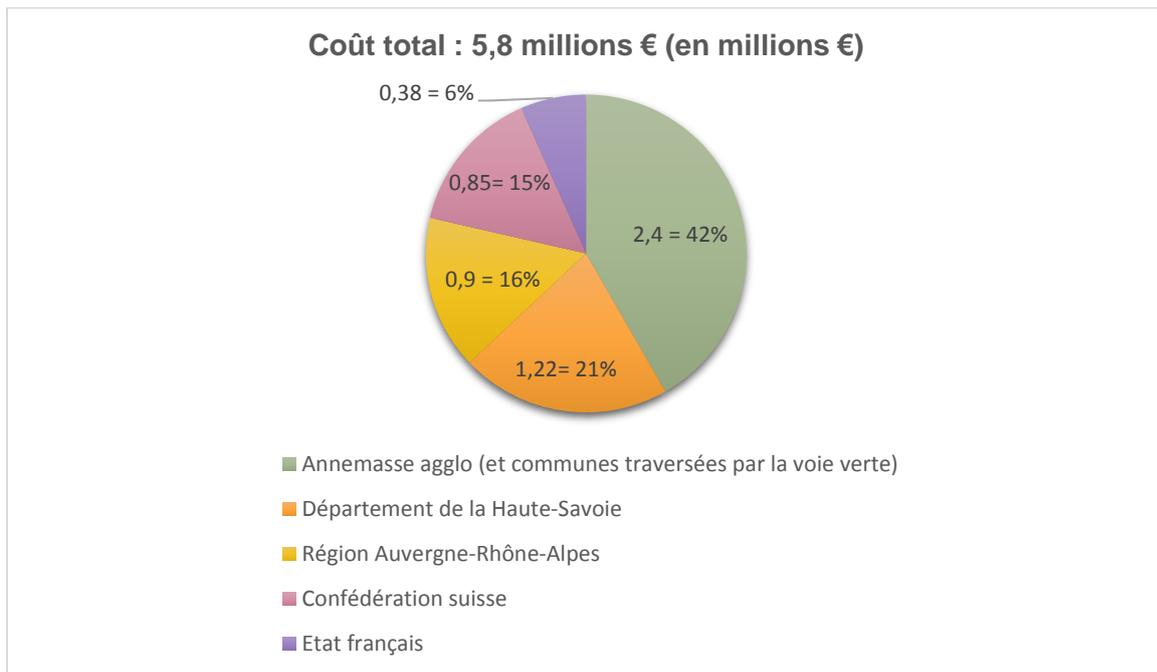
- Loi fédérale sur le fonds d'infrastructure RS 725.13.
- Convention 2017/01 portant sur la voie verte modes doux sur la tranchée couverte du CEVA (tronçon français) du projet d'agglomération franco-valdo-genevois.

Les parties prenantes

La maîtrise d'ouvrage du tronçon entre Genève Eaux-Vives et Bonne a été partagée entre huit acteurs. Annemasse Agglo est le maître d'ouvrage de la construction des voies et passerelles, incluant le tronçon en Suisse passant au-dessus de la ligne CEVA du Léman Express (cf. Convention 2017/01). Les 6 communes traversées par la voie verte (Ambilly, Annemasse, Bonne, Cranves-Sales, Gaillard et Vétraz-Monthoux) ont quant à elles pris en charge l'aménagement paysager bordant la voie. Enfin, le Syane, Syndicat des énergies et de l'aménagement numérique de la Haute-Savoie, a pris en charge l'éclairage public.

La répartition des coûts

Le **coût total** de la réalisation de la voie verte entre Genève et Bonne **représente 5,8 millions d'euros** répartis comme suit :



Des subventions ont été attribuées par l'Etat français à travers les fonds Territoire à énergie positive pour la croissance verte (TEPCV)¹, la Confédération suisse ainsi que la Région Auvergne-Rhône-Alpes et le Département de la Haute-Savoie.



¹ Territoire à énergie positive pour la croissance verte.

Une voie verte intégrée à l'offre de mobilité du Grand Genève

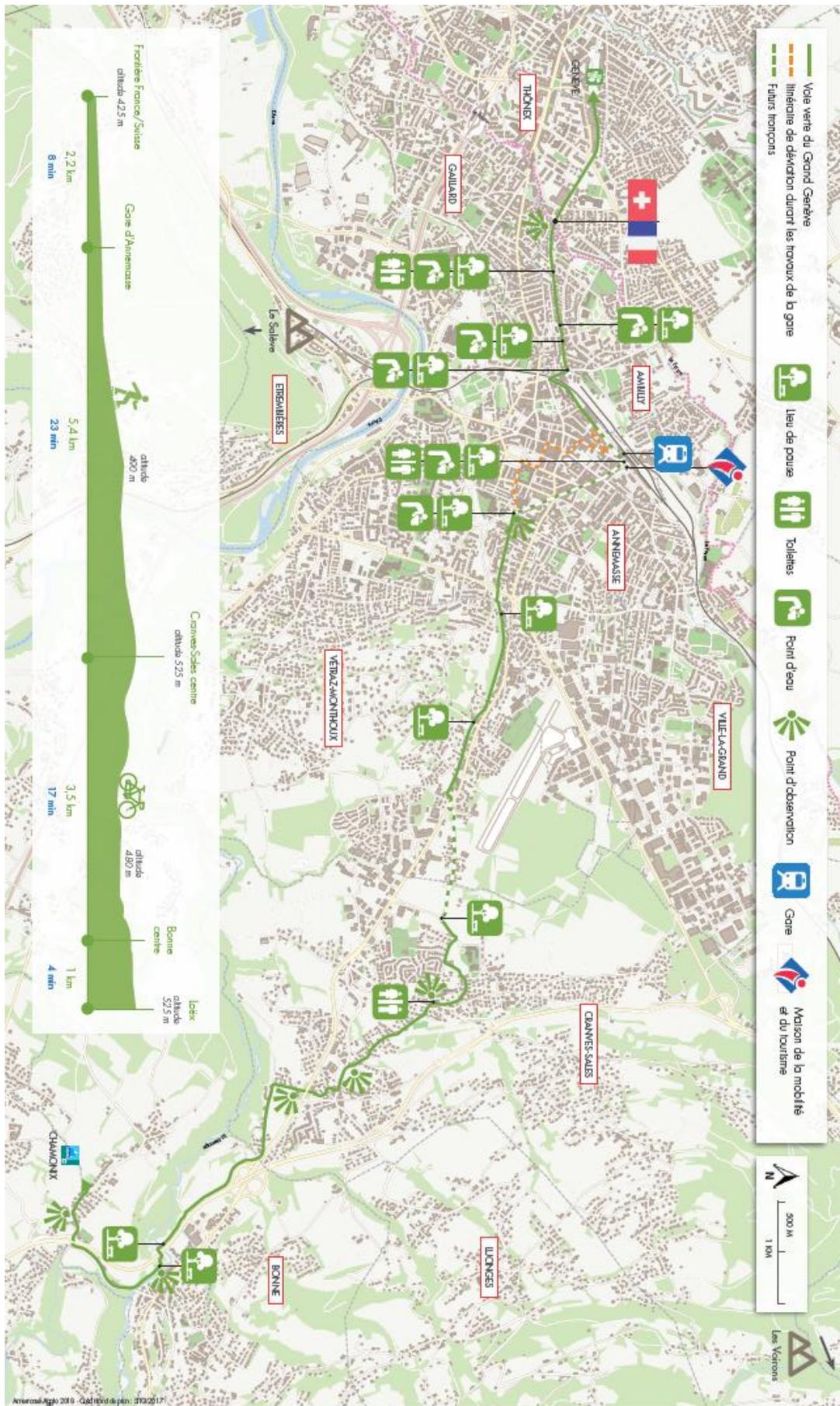
Désormais, les habitants du territoire peuvent **rejoindre la gare des Eaux-vives** au départ **de la gare d'Annemasse en vélo en seulement 20 minutes** sur un parcours sécurisé.

Il est à noter que sur une partie de son trajet, la voie verte se situe **au-dessus des voies du Léman Express**. Les **deux projets sont ainsi intégrés** dans une même stratégie d'aménagement qui bénéficie aux habitants du territoire du Grand Genève et notamment aux travailleurs transfrontaliers.

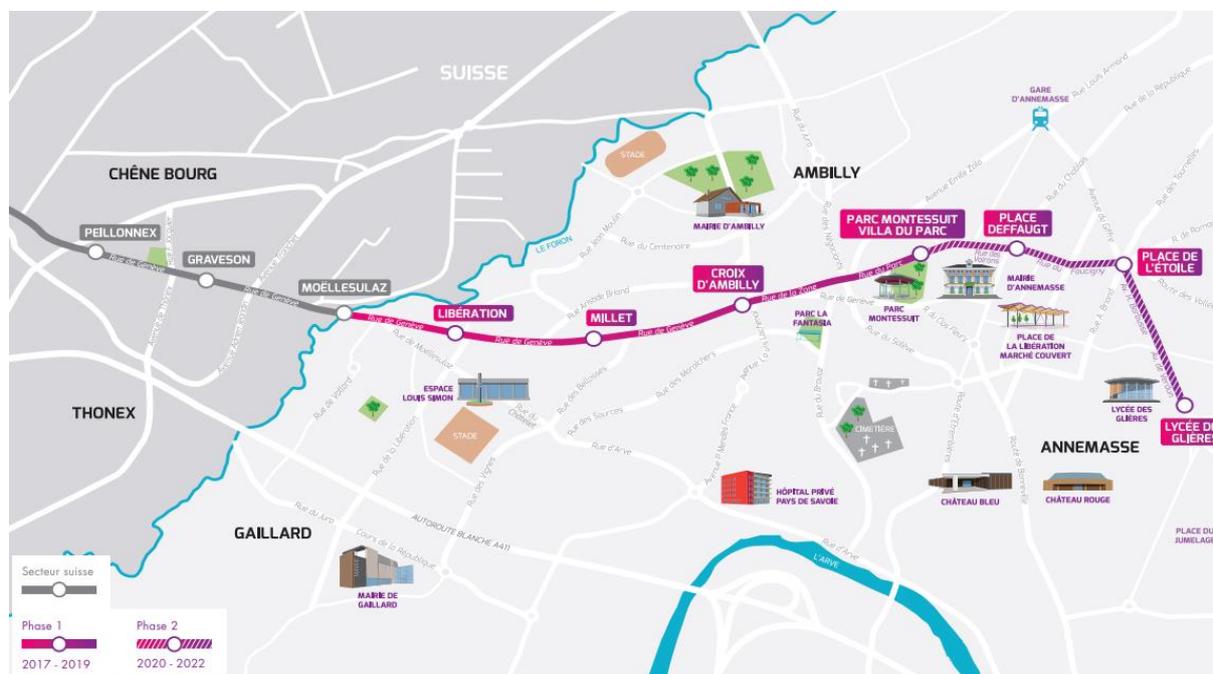
A titre d'exemple, un comptage a été effectué en octobre 2018 entre 6h30 et 8h30 et 17h00 et 19h00 sur le tracé de la voie verte qui couvre la ligne du CEVA. **800 cyclistes le matin et près de 1000 le soir** ont ainsi été **comptabilisés sur les axes menant à la frontière** en augmentation de plus de 80% par rapport à 2017.



Source <https://www.annemasse-agglo.fr/actions-et-projets/se-deplacer/voie-verte-grand-geneve>



L'extension du Tramway Annemasse-Genève (Moëllesulaz – Parc Montessuit – Lycée des Glières)



Source : © Annemasse Agglo, <https://www.annemasse-agglo.fr/actions-et-projets/se-deplacer/tram-annemasse-geneve>

En 1883, une ligne de tramway transfrontalière existait déjà entre Annemasse et Genève. Cependant elle avait été **démantelée en 1958** pour laisser place notamment, à la voiture.

Le **projet d'extension de la ligne de tramway côté français** entre Annemasse et Genève a été intégré dès décembre **2007** au **projet d'agglomération de 1^{ère} génération** signé par les membres du **Comité régional franco-genevois** (CFRG). L'extension du tramway a donc été conçue pour **compléter l'offre de mobilité durable** sur le territoire du **Grand Genève** au sein d'une vaste stratégie d'aménagement du territoire. Le projet est **officiellement lancé en 2013** par une déclaration d'intérêt général adoptée par le conseil communautaire d'Annemasse Agglo.

Les travaux vont être effectués en **deux phases**. Pour la réalisation de la **1^{ère} phase**, les travaux ont débuté le **30 janvier 2017**. Cela permettra de prolonger la ligne en **reliant la station Moëllesulaz** terminus actuel du tramway, située à la frontière franco-suisse, à la **station Parc Montessuit-Villa du parc** à Annemasse, côté français. **La mise en service** de cette partie de la ligne est **prévue fin 2019**, coïncidant avec l'inauguration de la ligne CEVA du Léman express (voir fiche Léman Express). La **2^{ème} phase** des travaux **débutera en 2021** pour une **mise en service en 2023** avec un prolongement de la ligne jusqu'à la **station Lycée des Glières** (cf. plan ci-dessus).

Les enjeux du tramway

Le tramway s'inscrit dans l'**offre globale de mobilité d'Annemasse Agglo**, dont l'objectif premier est d'améliorer les déplacements de la population sur le territoire transfrontalier du Grand Genève. Environ 35 000 véhicules traversent chaque jour la frontière entre Ambilly et Gaillard, dont un tiers à Moëllesulaz. **Le tramway répond ainsi aux enjeux de mobilité** (transfrontalière et durable), **environnementaux** (pollution), **de santé publique** (émissions de particules fines, nuisance sonores) **et économiques** (travail transfrontalier, développement économique).



La liaison transfrontalière du tramway permettra par conséquent d'**économiser 7 millions de km** sur les trajets réalisés en voiture chaque année, et de réduire le trafic de 4000 véhicules par jour et les émissions de CO² de 1000 tonnes par an.

Cadre juridique du projet

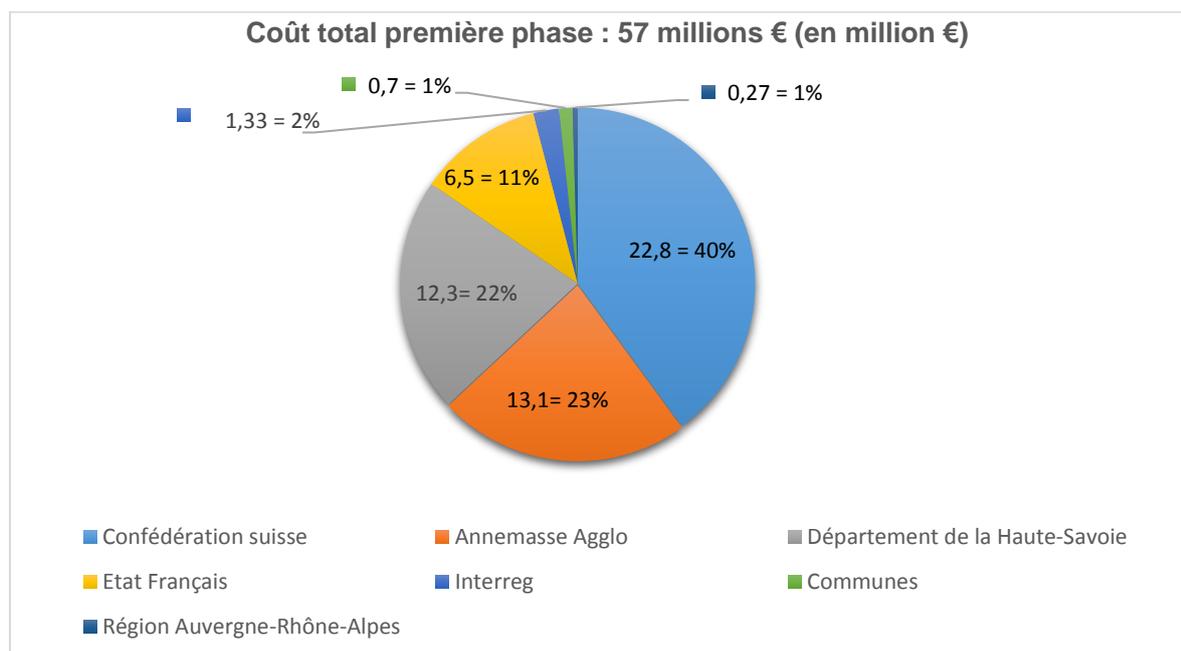
- Charte du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois, 5 décembre 2007.
- Article L. 300-2 du Code de l'Urbanisme : concertation préalable pour la construction de l'infrastructure.
- Déclaration d'intérêt général du projet d'extension du tramway le 27 novembre 2013 et Déclaration d'intérêt publique en février 2014.
- Loi fédérale sur le fonds d'infrastructure RS 725.13.
- Grenelle Environnement : Processus permettant des subventions par l'Etat français aux projets de transports urbains.

Les parties prenantes

Annemasse Agglo est le maître d'ouvrage des travaux d'extension du tramway pour le tronçon qui prolonge le tram côté français. L'agglomération a cependant délégué une partie de sa mission à une maîtrise d'ouvrage déléguée : le groupement Teractem / Territoires 38. Le groupement Ingerop/Folia/Citec/Uguet est quant à lui en charge de la maîtrise d'œuvre du projet.

La répartition des coûts

Le **coût global** du projet est estimé à **85,6 millions d'euros**. La **première phase** du projet, en cours de réalisation, s'élève à **57 millions d'euros**, et **28,5 millions** pour la **deuxième phase**.



Source des chiffres : <https://www.tram-annemasse-geneve.fr/les-enjeux-de-mobilite/les-acteurs-du-projet/>

Une nouvelle ligne intégrée au système de transport transfrontalier Franco-Valdo-Genevois

L'extension du Tramway Annemasse – Genève permettra de prolonger le trajet depuis la douane de **Moëllesulaz jusqu'au centre-ville d'Annemasse en moins de 7 minutes** (station Parc Montessuit – Villa du Parc). Le tramway desservira 7 stations sur les communes d'Ambilly, Annemasse et Gaillard, pour un tracé total de 3,3 km. Il suffira de **25 min** pour effectuer la liaison **entre le centre-ville de Genève et le cœur d'Annemasse** avec une fréquence d'un tramway toutes les 9 min en heure de pointe.

Cette offre de transport transfrontalier complète les autres modes de transports de l'agglomération, notamment le Léman Express, le bus Tango ou la Voie Verte du Grand Genève. Chacun de ces modes de déplacement a ainsi une fonction définie et claire, formant un maillage de mobilité performant sur le territoire.

