

République Française

Département de la Haute-Savoie

Communauté d'agglomération « ANNEMASSE – LES VOIRONS »

Communes d'ANNEMASSE - AMBILLY – GAILLARD



Enquête publique

relative à

- la demande de déclaration d'utilité publique du projet d'extension de la ligne de tramway « Moëllesulaz » - ANNEMASSE
- l'enquête parcellaire
- la demande de mise en compatibilité des P.L.U. des communes de GAILLARD et ANNEMASSE

Conclusions motivées du commissaire-enquêteur
relatives à la mise en compatibilité des P.L.U.
des communes de GAILLARD et d'ANNEMASSE

Octobre 2013

Conclusions motivées

Mise en compatibilité des P.L.U. de GAILLARD et ANNEMASSE

1. Rappel et généralités :

Les présentes conclusions motivées sont relatives à la mise en compatibilité des P.L.U. de GAILLARD et d'ANNEMASSE relative au projet d'extension de la ligne de tramway « Moëllésulaz - ANNEMASSE ».

Elles découlent des demandes formulées par délibération en date du 09 mai 2012 et 12 juin 2013 par l'assemblée délibérante de la Communauté d'agglomération « ANNEMASSE – Les Voirons ».

Par décision de M. le vice-président du tribunal administratif de GRENOBLE n° E 13 000 172/38 en date du 07 mai 2013, je soussigné Paul BASMAISON, ingénieur DDAF en retraite, ai été désigné en qualité de commissaire – enquêteur pour conduire l'enquête publique unique regroupant l'enquête D.U.P., l'enquête parcellaire et l'enquête pour mise en compatibilité des P.L.U. d'ANNEMASSE et GAILLARD.

L'enquête publique unique a été prescrite par l'arrêté préfectoral n° 2013 164-001 en date du 13 juin 2013.

Elle s'est déroulée sans incident du lundi 12 août 2013 au mercredi 25 septembre 2013 inclus dans chacune des trois communes où était déposé un dossier complet relatif à chacun des trois objets de l'enquête unique, ainsi qu'un registre d'enquête (par commune), librement consultables et accessibles au public pendant toute la durée de l'enquête et dans chacune des trois communes d'ANNEMASSE, AMBILLY et GAILLARD, pendant les jours et heures d'ouverture au public.

L'enquête portant sur un sujet déterminant pour la mobilité dans l'avenir dans l'agglomération a pourtant donné lieu à un nombre relativement faible de visites à mes permanences (34 au total sur les trois communes). Elle a par contre donné lieu (surtout à AMBILLY) à un grand nombre de dépositions aux registres d'enquête dont :

- environ 360 émanant d'une lettre – pétition des citoyens d'AMBILLY,
- 18 émanant du collectif des commerçants d'AMBILLY « J'aime AMBILLY »,
- 1 pétition des copropriétaires du « Sylvania » à ANNEMASSE,
- 1 contribution de l'association OÏKOS KAI BIOS,
- 1 contribution de l'association cycliste « Bourgeois ».

J'ai également pu m'entretenir à ma demande avec :

- M. le premier vice-président d'ANNEMASSE – agglo, M. Robert BORREL (assisté de M. Pierre-Jean CRASTES et Anne-Sophie ASSELIN, de la cellule grands projets),
 - une première fois le 11 juillet 2013 sur ma demande avant l'ouverture de l'enquête,
 - une seconde fois à l'issue de l'enquête le 4 octobre 2013 comme le prescrit l'article R 123-18 du code de l'environnement,
- M. le maire d'ANNEMASSE, Christian DUPESSEY, pendant l'enquête le 19 septembre 2013,
- M. le maire d'AMBILLY, Guillaume MATHELIER, pendant l'enquête le 20 août 2013,
- Mme le Maire de GAILLARD, Renée MAGNIN, avant l'enquête le 08 août 2013.

En suite de quoi, après de nombreuses visites sur place et m'être ainsi formé une opinion personnelle, j'ai rédigé mon rapport unique sur les trois sujets de l'enquête, relatant en détail toutes les interventions, observations ou suggestions du public et mes avis personnels sur chacune d'elles (le cas échéant regroupées) et sur les différents documents composant les dossiers soumis à l'enquête.

.../...

Conformément à l'article L 123-6 du code de l'environnement, la présente enquête unique fait l'objet d'un rapport unique, et de conclusions séparées distinctes, mais non dissociables du rapport, pour chaque objet de l'enquête.

2. Conclusions motivées du commissaire – enquêteur relatives à la mise en compatibilité des P.L.U. de GAILLARD et d'ANNEMASSE :

AUCUNE remarque ou avis relatifs à cette mise en compatibilité n'ont été formulés au cours de l'enquête, ni pas écrit, ni à l'oral lors de mes permanences.

L'analyse personnelle que j'ai faite des dossiers d'enquête relatifs à la mise en compatibilité des P.L.U. de GAILLARD et d'ANNEMASSE (mon rapport paragraphe 5.3 P.L.U. d'ANNEMASSE et 5.4 P.L.U. de GAILLARD), me conduit à mettre en évidence les points suivants :

Concernant le P.L.U. d'ANNEMASSE (mon rapport paragraphe 5.3)

- ✦ *Espace boisé classé (E.B.C.)* N° 6 rue du Parc copropriété le Sylvania : avis favorable du C.E. pour la réduction à 230 m² des emprises sur cet E.B.C.
- ✦ *Espaces verts à protéger (E.V.P.) :*
 - ✦ *EV.P. N° 1* rue de la Zone : avis favorable du C.E. à sa suppression, y compris si le grand platane devait être sacrifié (mais à éviter si possible).
 - ✦ *E.V.P. N° 3*, 24 rue du Parc : avis favorable à la réduction de 11 m².
 - ✦ *E.V.P. N° 17* rue du Faucigny : le terrier 60/130 d'ANNEMASSE empiète de 3 m², contrairement à ce qui est indiqué au dossier. Avis favorable du C.E. pour corriger le dossier et corriger cet oubli.
- ✦ *Emplacements réservés (E.R.) :*
 - ✦ *E.R. 79* – angle Jules Ferry / Faucigny : avis favorable pour la réduction de 122 m².
 - ✦ *E.R. 96* – angle route des Vallées / avenue de Verdun : avis favorable du C.E.
- ✦ *Orientations d'aménagement (O.A.) :*
 - ✦ *O.A. N° 5* – place Deffaugt : avis favorable du C.E.
 - ✦ *O.A. N° 7* – ilot de la Poste : avis favorable du C.E.
 - ✦ *O.A. N° 12* – place de l'Etoile : sans objet. Avis favorable du C.E. à sa suppression.
 - ✦ *O.A. N° 16* – angle Verdun / Dusonchet : avis favorable du C.E. à sa suppression.

Concernant le P.L.U. de GAILLARD (mon rapport paragraphe 5.4)

Avis favorable du C.E. à la mise en compatibilité du règlement de la zone UB du P.L.U. de GAILLARD.

.../...

En définitive :

J'émet un avis FAVORABLE à la mise en compatibilité des P.L.U. d'ANNEMASSE et de GAILLARD, en signalant qu'il faut compléter le dossier par la régularisation de l'emprise de 3 m² sur l'E.V.P. N° 17 du P.L.U. d'ANNEMASSE.

D'autres points de plus faible importance ont pu également être évoqués dans mon rapport. Les reprendre ici alourdirait inutilement les présentes conclusions. Je laisse donc le soin aux responsables du projet de s'y référer pour justifier si nécessaire leur réexamen, avant ou en cours de travaux.

Telles sont mes conclusions motivées relatives à la mise en compatibilité des P.L.U. d'ANNEMASSE et de GAILLARD dans le cadre de l'extension de la ligne de tramway « Moëlleulaz - ANNEMASSE ».

Les présentes conclusion motivées distinctes de mon rapport forment toutefois un ensemble indissociable de celui-ci.

Fait à SAINT FELIX le 18 octobre 2013

Paul BASMAISON,
Commissaire - enquêteur



République française

Département de la Haute-Savoie

Communauté d'agglomération « ANNEMASSE – LES VOIRONS »

Communes d'ANNEMASSE – AMBILLY – GAILLARD



Enquête publique

relative à

- la demande de déclaration d'utilité publique du projet d'extension de la ligne de tramway « Moëllésulaz » - ANNEMASSE
- l'enquête parcellaire
- la demande de mise en compatibilité des P.L.U. des communes de GAILLARD et ANNEMASSE

Conclusions motivées du commissaire-enquêteur
relatives à l'enquête parcellaire

Octobre 2013

Conclusions motivées

Enquête parcellaire

1. Rappel et généralités :

Les présentes conclusions motivées sont relatives à l'enquête parcellaire du projet d'extension de la ligne de tramway « Moëlleulaz - ANNEMASSE ».

Elles découlent des demandes formulées par délibération en date du 09 mai 2012 et 12 juin 2013 par l'assemblée délibérante de la Communauté d'agglomération « ANNEMASSE – Les Voirons ».

Par décision de M. le vice-président du tribunal administratif de GRENOBLE n° E 13 000 172/38 en date du 07 mai 2013, je soussigné Paul BASMAISON, ingénieur DDAF en retraite, ai été désigné en qualité de commissaire – enquêteur pour conduire l'enquête publique unique regroupant l'enquête D.U.P., l'enquête parcellaire et l'enquête pour mise en compatibilité des P.L.U. d'ANNEMASSE et GAILLARD.

L'enquête publique unique a été prescrite par l'arrêté préfectoral n° 2013 164-001 en date du 13 juin 2013.

Elle s'est déroulée sans incident du lundi 12 août 2013 au mercredi 25 septembre 2013 inclus dans chacune des trois communes où était déposé un dossier complet relatif à chacun des trois objets de l'enquête unique, ainsi qu'un registre d'enquête (par commune), librement consultables et accessibles au public pendant toute la durée de l'enquête et dans chacune des trois communes d'ANNEMASSE, AMBILLY et GAILLARD, pendant les jours et heures d'ouverture au public.

L'enquête portant sur un sujet déterminant pour la mobilité dans l'avenir dans l'agglomération a pourtant donné lieu à un nombre relativement faible de visites à mes permanences (34 au total sur les trois communes). Elle a par contre donné lieu (surtout à AMBILLY) à un grand nombre de dépositions aux registres d'enquête dont :

- environ 360 émanant d'une lettre – pétition des citoyens d'AMBILLY,
- 18 émanant du collectif des commerçants d'AMBILLY « J'aime AMBILLY »,
- 1 pétition des copropriétaires du « Sylvania » à ANNEMASSE,
- 1 contribution de l'association OIKOS KAI BIOS,
- 1 contribution de l'association cycliste « Bourgeons ».

J'ai également pu m'entretenir à ma demande avec :

- M. le premier vice-président d'ANNEMASSE – agglo, M. Robert BORREL (assisté de M. Pierre-Jean CRASTES et Anne-Sophie ASSELIN, de la cellule grands projets).
 - une première fois le 11 juillet 2013 sur ma demande avant l'ouverture de l'enquête,
 - une seconde fois à l'issue de l'enquête le 4 octobre 2013 comme le prescrit l'article R 123-18 du code de l'environnement,
- M. le maire d'ANNEMASSE, Christian DUPESSEY, pendant l'enquête le 19 septembre 2013,
- M. le maire d'AMBILLY, Guillaume MATHELIER, pendant l'enquête le 20 août 2013,
- Mme le Maire de GAILLARD, Renée MAGNIN, avant l'enquête le 08 août 2013.

En suite de quoi, après de nombreuses visites sur place et m'être ainsi formé une opinion personnelle, j'ai rédigé mon rapport unique sur les trois sujets de l'enquête, relatant en détail toutes les interventions, observations ou suggestions du public et mes avis personnels sur chacune d'elles (le cas échéant regroupées) et sur les différents documents composant les dossiers soumis à l'enquête.

.../...

Conformément à l'article L 123-6 du code de l'environnement, la présente enquête unique fait l'objet d'un rapport unique, et de conclusions séparées distinctes, mais non dissociables du rapport, pour chaque objet de l'enquête.

Le but de l'enquête parcellaire, qui fait suite à l'enquête préalable à la D.U.P., est double :

- déterminer les « parcelles à exproprier », c'est-à-dire à délimiter les emprises foncières du projet, y compris leurs accessoires (tréfonds, droits réels tels qu'usufruit, servitudes...);
- rechercher les propriétaires (ou ayants droit).

L'enquête parcellaire a un caractère contradictoire et seules les requêtes ou arguments écrits sont recevables.

2. Conclusions motivées du commissaire – enquêteur relatives à l'enquête parcellaire :

L'analyse personnelle que j'ai faite des dossiers de l'enquête parcellaire (mon rapport paragraphe 5.2 page 63/70 et suivantes), ainsi que de celles des dépositions, propositions et observations ou avis émis par le public pendant l'enquête (cf paragraphe 4 page 10/70 et suivantes de mon rapport) m'a conduit à remarquer :

- ◆ la nécessité de maintenir l'alignement rue du Parc au droit des numéros 11 et 13, afin de permettre à l'avenir la mise en site propre à double voie du tram (mon rapport paragraphe 5.3 page 68/70) ;
- ◆ que les emprises sur la propriété Sylvania ont pu être réduites à un minimum de 2,90 m tout en conservant les largeurs de trottoirs nécessaires aux P.M.R. ;
- ◆ que le rétablissement du salon de coiffure de Mme SIC ANNOUILLES (ou les indemnités équivalentes) n'a pas encore pu trouver une solution amiable mais que différentes solutions seraient encore envisageables (mon rapport Rae3 page 11/70) et feront l'objet d'un examen concerté aussi bienveillant que cela sera raisonnable et possible ;
- ◆ que toutes les autres demandes de propriétaires fonciers (individuels ou copropriétés) ont fait, font et feront l'objet d'un examen au cas par cas dans le but affirmé par la délibération du conseil communautaire du 12 juin 2013, d'aboutir, autant que possible et raisonnable, à des accords amiables avant d'engager l'issue extrême de l'expropriation ;
- ◆ que nombre d'accords amiables définitifs ont déjà abouti ;
- ◆ qu'aucune des demandes exprimées pendant l'enquête ne remet en cause le périmètre de la D.U.P. ;
- ◆ que les demandes exprimées ne sont pour la plupart que des problèmes de détails concrets à régler sur place et en concertation entre les intéressés et les responsables du projet ;
- ◆ Considérant que :
 - le dossier d'enquête parcellaire est complet (mon rapport paragraphe 1.4 page 4/70) ;
 - la publicité et l'affichage réglementaire général de l'enquête ont été réalisés conformément à la réglementation (annexes 1, 2, 3 et 4) (mon rapport paragraphe 2.3.2 pages 6 et 7/70) ;
 - les notifications individuelles aux propriétaires concernés, et notamment à ceux non ou insuffisamment identifiés, ont été effectuées conformément à la loi et notamment pour certains en mairie d'ANNEMASSE (mon rapport paragraphe 2.4 page 7/70) (annexes 5.1 à 5.12) ;

.../...

- Considérant que je n'ai reçu en cours d'enquête aucune réclamation écrite relative aux emprises du projet ou aux noms et qualités des propriétaires présumés des "terriers" du projet ;
- Vu la demande de plusieurs propriétaires sollicitant le rétablissement « à l'identique » des ouvrages de clôture à déplacer ;

Je formule un avis explicitement FAVORABLE aux cessions des emprises soumises à la présente enquête parcellaire.

En conséquence, je propose à M. le préfet de la Haute-Savoie de bien vouloir prendre l'arrêté de cessibilité des terrains concernés.

Cet arrêté devra obligatoirement inclure :

- x le rétablissement de l'alignement futur sur les numéros 11 et 13 de la rue du Parc afin de permettre à l'avenir la mise en site propre à double voie du tram (mon rapport paragraphe 5.3 page 68/70) ;
- x le terrier n° 60/130 d'ANNEMASSE ;
- x et confirmer la réduction d'emprise à 2,90 mètres de largeur (230 m²) sur la propriété Sylvania (terrier n° 4/117).

Toutefois, je recommande au maître d'ouvrage, comme il s'y est engagé par sa délibération du 12 juin 2013, à poursuivre l'examen bienveillant des demandes formulées par les riverains et à rechercher et mettre en œuvre les solutions pratiques appropriées chaque fois qu'elles s'avéreront possibles et raisonnables.

Quelques autres points de plus faible importance ont pu également être évoqués dans mon rapport. Les reprendre ici alourdirait inutilement les présentes conclusions. Je laisse donc le soin aux responsables du projet de s'y référer pour justifier si nécessaire leur réexamen, avant ou en cours de travaux.

Telles sont mes conclusions motivées relatives à l'enquête parcellaire du projet d'extension de la ligne de tramway « Moëllésulaz - ANNEMASSE », sur les territoires des communes d'ANNEMASSE, AMBILLY et GAILLARD soumis à la présente enquête publique.

Les présentes conclusion motivées distinctes de mon rapport forment toutefois un ensemble indissociable de celui-ci.

Fait à SAINT FELIX le 18 octobre 2013

Paul BASMAISON,
Commissaire - enquêteur



République française

Département de la Haute-Savoie

Communauté d'agglomération « ANNEMASSE – LES VOIRONS »

Communes d'ANNEMASSE – AMBILLY – GAILLARD



Enquête publique

relative à

- la demande de déclaration d'utilité publique du projet d'extension de la ligne de tramway « Moëllesulaz » - ANNEMASSE
- l'enquête parcellaire
- la demande de mise en compatibilité des P.L.U. des communes de GAILLARD et ANNEMASSE

Conclusions motivées du commissaire-enquêteur
relatives à la D.U.P.

Octobre 2013

Conclusions motivées

D.U.P.

1. Rappel et généralités :

Les présentes conclusions motivées sont relatives à la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'extension de la ligne de tramway « Moëllesulaz - ANNEMASSE ».

Elles découlent des demandes formulées par délibération en date du 09 mai 2012 et 12 juin 2013 par l'assemblée délibérante de la Communauté d'agglomération « ANNEMASSE – Les Voirons ».

Par décision de M. le vice-président du tribunal administratif de GRENOBLE n° E 13 000 172/38 en date du 07 mai 2013, je soussigné Paul BASMAISON, ingénieur DDAF en retraite, ai été désigné en qualité de commissaire – enquêteur pour conduire l'enquête publique unique regroupant l'enquête D.U.P., l'enquête parcellaire et l'enquête pour mise en compatibilité des P.L.U. d'ANNEMASSE et GAILLARD.

L'enquête publique unique a été prescrite par l'arrêté préfectoral n° 2013 164-001 en date du 13 juin 2013.

Elle s'est déroulée sans incident du lundi 12 août 2013 au mercredi 25 septembre 2013 inclus dans chacune des trois communes où était déposé un dossier complet relatif à chacun des trois objets de l'enquête unique, ainsi qu'un registre d'enquête (par commune), librement consultables et accessibles au public pendant toute la durée de l'enquête et dans chacune des trois communes d'ANNEMASSE, AMBILLY et GAILLARD, pendant les jours et heures d'ouverture au public.

L'enquête portant sur un sujet déterminant pour la mobilité dans l'avenir dans l'agglomération a pourtant donné lieu à un nombre relativement faible de visites à mes permanences (34 au total sur les trois communes). Elle a par contre donné lieu (surtout à AMBILLY) à un grand nombre de dépositions aux registres d'enquête dont :

- environ 360 émanant d'une lettre – pétition des citoyens d'AMBILLY,
- 18 émanant du collectif des commerçants d'AMBILLY « J'aime AMBILLY »,
- 1 pétition des copropriétaires du « Sylvania » à ANNEMASSE,
- 1 contribution de l'association OIKOS KAÍ BIOS,
- 1 contribution de l'association cycliste « Bourgeons ».

J'ai également pu m'entretenir à ma demande avec :

- M. le premier vice-président d'ANNEMASSE – agglo, M. Robert BORREL (assisté de M. Pierre-Jean CRASTES et Anne-Sophie ASSELIN, de la cellule grands projets),
 - une première fois le 11 juillet 2013 sur ma demande avant l'ouverture de l'enquête,
 - une seconde fois à l'issue de l'enquête le 4 octobre 2013 comme le prescrit l'article R 123-18 du code de l'environnement,
- M. le maire d'ANNEMASSE, Christian DUPESSEY, pendant l'enquête le 19 septembre 2013,
- M. le maire d'AMBILLY, Guillaume MATHELIER, pendant l'enquête le 20 août 2013,
- Mme le Maire de GAILLARD, Renée MAGNIN, avant l'enquête le 08 août 2013.

En suite de quoi, après de nombreuses visites sur place et m'être ainsi formé une opinion personnelle, j'ai rédigé mon rapport unique sur les trois sujets de l'enquête, relatant en détail toutes les interventions, observations ou suggestions du public et mes avis personnels sur chacune d'elles (le cas échéant regroupées) et sur les différents documents composant les dossiers soumis à l'enquête.

.../...

Conformément à l'article L 123-6 du code de l'environnement, la présente enquête unique fait l'objet d'un rapport unique, et de conclusions séparées distinctes, mais non dissociables du rapport, pour chaque objet de l'enquête.

2. Conclusions motivées du commissaire – enquêteur relatives à la D.U.P. :

L'analyse personnelle que j'ai faite des dossiers de D.U.P. soumis à l'enquête (paragraphe 5 page 51/70 et suivantes de mon rapport), ainsi que de celles des dépositions, propositions et observations ou avis émis par le public pendant l'enquête (cf paragraphe 4 page 10/70 et suivantes de mon rapport) me conduit à mettre en évidence :

- des points positifs : globalement favorables ou plutôt favorables au projet,
- des points négatifs : globalement opposés au projet ou plutôt défavorables.

2.1 – Parmi les points positifs :

Je relève les points suivants :

2.1.1. LES DOSSIERS

soumis à l'enquête publique unique sont complets et conformes aux exigences de la réglementation (mon rapport paragraphe 1.4. page 4/70) et de plus très précis et détaillés, ce qui contribue à une information bonne, précise et suffisante du public (si ce dernier prend le temps nécessaire – important hélas – pour en prendre connaissance : il a fallu pratiquement une semaine au C.E. pour le faire).

2.1.2. LES FORMALITÉS RÉGLEMENTAIRES DE PUBLICITÉ ET D'INFORMATION DU PUBLIC

avant enquête ont été respectées (mon rapport paragraphe 2.3. page 5/70).

2.1.3. LES AVIS DES PERSONNES, SERVICES OU ORGANISMES ASSOCIÉS

sont globalement favorables, et leurs recommandations ont soit été intégrées aux dossiers d'enquête, soit seront à respecter dans la suite du déroulement de l'opération (mon rapport paragraphe 5.1.6. F2 page 60/70).

2.1.4. LA CONCERTATION AVEC LE PUBLIC

avant la mise à l'étude du projet s'est déroulée entre décembre 2009 et septembre 2011 et a fait l'objet de très nombreuses réunions auprès du public, des associations, des élus, des acteurs économiques, etc (cf mon rapport paragraphe 5.1.6. F1 page 57/70).

Le bilan officiel de cette concertation a fait ressortir notamment :

- un avis favorable ou très favorable majoritaire,
- le souhait de permettre l'insertion des pistes cyclables dans et autour du projet,
- pour le tram : un avis très favorable au tracé de référence,
le souhait de rendre possible à terme le passage à la gare d'ANNEMASSE
et au-delà du terminus vers le quartier du Perrier,
- de prêter une attention particulière aux problématiques des commerces.

J'ai moi-même constaté que cette concertation se poursuit en continu depuis la présentation de l'avant-projet (adopté au conseil communautaire en juillet 2012) (mon rapport page 58/70) et que l'enquête publique ne l'a pas interrompue.

.../...

2.1.5. QUE LA DURÉE ET LA PÉRIODE DE L'ENQUÊTE

soit plus d'un mois et demi, réparties sur les mois d'août et septembre 2013, ont permis au public qui le souhaitait de participer à l'enquête publique (mon rapport notamment (Ray11 page 30/70)). (En témoigne la forte participation à AMBILLY).

2.1.6. QUE PARMIS LES AVIS EXPRIMÉS AU COURS DE L'ENQUÊTE :

- 15 (ou 16 ?) / 34 se prononcent favorablement au projet (dont l'association « Bourgeois » (cyclos) et la ville et canton de GENEVE) ;
- 6 se prononcent défavorablement au projet (dont les 18 commerçants d'AMBILLY) ;
- 3 individuels et la lettre – pétition des habitants d'AMBILLY semble plutôt opposés au projet.

2.1.7. QUE LE TRACÉ DU TRAM

qui va en direction du quartier du Perrier et non à la gare d'ANNEMASSE respecte les résultats des enquêtes "origine / destination" de 2005 et 2011 et le bilan de la concertation (mon rapport Rae13 page 18/70 ; Rg3 pages 39 et 40/70).

2.1.8. QUE LES AUTORITÉS DE LA VILLE ET DU CANTON DE GENEVE

(qui financent, avec la confédération, 66 % du coût du projet) sont favorables et soutiennent le projet.

2.1.9. QUE LA PARTIE FRANÇAISE DE L'AGGLOMÉRATION

(ANNEMASSE – agglo) ne supportera que 20 % de ce coût et que les perspectives financières pluriannuelles permettent de confirmer qu'il n'y aura pas de "pic des impôts" pour payer le tram (mon rapport 5.1.6. F2.2 page 60/70, Ray2 page 21/70 et Rg6 page 43/70).

2.1.10. QUE LE BILAN SOCIO-ÉCONOMIQUE DU TRAM

est très favorable au projet et donc indiscutable (mon rapport Rg3 pages 39 et 40/70).

2.1.11. QUE LE TRAM, LE CEVA ET LE BHNS

sont des équipements complémentaires et non des équipements redondants ou concurrents (mon rapport Ray2 page 21/70).

2.1.12. QUE LE TRAM EN SITE PROPRE

- constitue la seule hypothèse crédible pour améliorer efficacement la mobilité dans l'agglo (mon rapport Ray6 pages 25 et 26/70),
- représente un intérêt environnemental très important avec 70 % de plateformes engazonnées (2 250 m) et le traitement paysager de l'espace public le long de son tracé.

2.1.13. QUE LE PROJET DU TRAM VA PERMETTRE

- d'engager une requalification urbaine très opportune par rapport à une situation actuelle peu valorisante et dégradée (mon rapport Rg4 page 41/70),
- d'agir plutôt sur les causes des problèmes actuels (trop d'automobiles), plutôt que sur les conséquences (créer des voies express) (mon rapport Ray11 page 31/70),
- d'engager enfin un cercle vertueux de réduction du trafic automobile (mon rapport Ray11 page 31/70).

2.1.14. L'INTÉGRATION AU PROJET DES DISPOSITIONS PROPRES À FACILITER LES MODES DOUX (MARCHÉ À PIED, VÉLO)

- trottoirs larges accessibles partout aux P.M.R. (minimum 2,20 m sauf exception localisée par exemple au "Kosovar market"),
- pistes ou bandes cyclables partout où cela est matériellement possible le long du tracé, ou sur les itinéraires de "délestage" (comme la rue A. Briand) (mon rapport Ray13 – association Bourgeois – pages 33 et 34/70).

2.1.15. QU'UNE ATTENTION PARTICULIÈRE AUX PROBLÉMATIQUES DES COMMERCES

a effectivement été prise en compte :

- mon rapport paragraphe 5.1.6 F1 pages 58 et 59/70) : réunion rue des Voirons, présentation du projet aux taxis,
- déplacement de la station Croix d'Ambilly vers l'ouest pour favoriser notamment l'accès aux commerces d'AMBILLY,
- améliorations en continu du projet pour restitution de terrasses, de stationnements devant ou à proximité des commerces pour des "arrêts - minutes", livraisons ou transports de fonds, etc...

2.2 – Parmi les points négatifs :

Je relève les points suivants :

2.2.1. QUE LES DÉTAILS DU FINANCEMENT

ne figurent pas dans le dossier mais qu'ils sont accessibles sur le site internet d'ANNEMASSE – agglo (mon rapport paragraphe 5.1.6 F2 page 60/70).

2.2.2. QUE LE TRAM NE VA PAS À LA GARE D'ANNEMASSE

dès la première phase (mon rapport Rae13 et Rg3 pages 18/70 et 40/70), mais cela était acté dès le bilan de la concertation et respecte les résultats de l'enquête "origine - destination".

2.2.3. QUE LA MISE À SENS UNIQUE DE LA RUE DE GENÈVE

va reporter une partie du trafic actuel (réduit, espérons-le par l'usage du tram) sur d'autres voiries de l'agglomération, et notamment la rue A. Briand (mon rapport Ray6 pages 27 et 28/70).

2.2.4. QUE L'OFFRE DE STATIONNEMENT (MON RAPPORT E6 / E7 PAGE 56/70)

- sur l'agglo (4248 places avant le tram / 4109 après, soit une baisse globale de 229 places et 0,05 % du total initial) :
- sur AMBILLY (700 places avant le tram / 688 après, soit au pire - 12 places et - 1,7 %) (Ray6 paragraphe B page 26/70),
- sur GAILLARD (E6 page 21/112) (avant 943 / après 896, soit - 47 places et - 5 %),
- sur ANNEMASSE (avant 2605 / après 2435, soit - 170 et - 6,5 %)

sera peu affectée mais pas améliorée, et que l'on peut comprendre l'inquiétude légitime des commerçants des trois communes, surtout à certains endroits plus problématiques (encore que seul ceux d'AMBILLY et quelques uns à ANNEMASSE se soient manifestés).

2.2.5. QUE L'ÉLARGISSEMENT DE LA RUE DE L'HELVÉTIÉ, ET L'AMÉNAGEMENT

des carrefours "Helvétie - Coco" et "Aristide Briand - Rosiers", rendus nécessaires en partie par le projet tram (mais aussi de toute façon dans le cadre plus vaste du P.D.U. de l'agglomération d'ANNEMASSE),

nécessitant des emprises foncières sur les propriétés BEAUQUIS et COSTA (et la démolition d'une maison),

et justifient le périmètre de la D.U.P. dans ce secteur en vue d'acquisition par expropriation si nécessaire, à défaut d'accord amiable.

2.2.6. QUE RESTE EN SUSPENS LE RELOGEMENT

(ou l'indemnisation équivalente) du salon de coiffure de Mme SIC-ANNOUILLES.

2.2.7. QUE LA LETTRE – PÉTITION DES 380 SIGNATURES (OU ADRESSES) D'AMBILLY

(mon rapport Ray6 page 23/70 et suivantes), si elle ne se prononce pas expressément contre le projet, s'exprime ainsi :

- « faire part de ma préoccupation... »

.../...

- « Par conséquent je souhaite que le projet soit réexaminé afin de... »
- parmi les 360 signataires, qui représentent environ 320 adresses dont :
 - environ 160 au sud du CEVA, donc à priori plus directement concernés,
 - environ 120 au nord du CEVA, donc moins directement concernés (notamment sur certaines petites rues latérales ou en impasse).

2.2.8. QUE LA LETTRE – PÉTITION DES 18 COMMERÇANTS D'AMBILLY (MON RAPPORT RA14 PAGES 34 A 36/70)

- demande le maintien du double sens automobile, et à défaut serait opposé au projet,
- demande que les places de stationnement soient maintenues...

2.2.9. QUE LA LETTRE – PÉTITION DES COPROPRIÉTAIRES DU « SYLVANIA » (MON RAPPORT RA69 + RA610 PAGE 15/70 ET SUIVANTES)

est ainsi rédigée :

- « ... comprennent l'intérêt du projet »
- « demandent des emprises minimum, le rétablissement à l'identique des parties touchées, la préservation des deux cèdres et du marronnier. »

2.2.10. QUE LA LETTRE DE L'ASSOCIATION OÏKOS KAÏ BIOS (MON RAPPORT RA6 PAGES 42 A 45/70)

« nous considérons que l'argent public aurait été mieux utilisé en réaménagement de la ligne de bus... ».

2.3 – Au bilan de ces aspects positifs ou négatifs

je considère :

- que la concertation initiale a permis de recueillir des avis bien plus nombreux et majoritairement favorables ou très favorables au projet et que l'enquête publique a mobilisé seulement une partie des populations concernées par le projet

En l'occurrence, une « grande majorité silencieuse » ne s'est pas déplacée car elle considère sans doute que le projet est acquis et l'attend avec impatience.

- que le bilan socio-économique rappelé ci-dessus est très favorable à la réalisation du projet
- que concernant les deux principales pétitions d'AMBILLY (habitants et commerçants) :
 - ✓ d'une part les nombreuses personnes (principalement d'AMBILLY) qui ont signé ces deux pétitions représentent certes un nombre significatif qui nécessite d'être entendu, mais que ce nombre doit être mis en rapport et relativisé avec les populations totales d'AMBILLY et des trois communes réunissant environ 50 000 habitants dont une grande partie d'usagers potentiels du futur tram ; c'est bien ce que montre l'enquête "origine – destination" de 2011, avec + 40 % de celle de 2005, et donc sans doute encore plus en 2017 / 2020 ;
 - ✓ d'autre part plusieurs points objets de ces pétitions (maintien du double sens automobile, création d'une station supplémentaire) sont matériellement IMPOSSIBLES à SATISFAIRE à cause de l'étroitesse du tronçon central de la rue de Genève, dans la mesure où, comme cela est justifié dans mon rapport et rappelé ci-dessus, LE TRAM EN SITE PROPRE constitue la seule hypothèse crédible et efficace justifiant un tel investissement public ;
 - ✓ que, de plus, la pétition des habitants d'AMBILLY n'exprime pas d'emblée une opposition au projet mais :
 - fait part de sa préoccupation,
 - souhaite le réexamen du projet

.../...

- ✓ que de cet examen effectué minutieusement par mes soins (Ray6 pages 23 à 27/70) il en découle l'IMPOSSIBILITE MATERIELLE de maintenir le double sens automobile, et de créer une nouvelle station au droit des commerces par suite de l'étroitesse de la rue de Genève ;
 - ✓ que par contre, après cet examen, il s'avère qu'il faut effectivement prendre certaines précautions pour limiter et si possible réduire les effets des reports de trafic sur les "itinéraires de délestage" (notamment sur la rue A. Briand) (Ray6 pages 27 et 28/70) ;
 - ✓ que concernant le stationnement, que le projet soit (à ANNEMASSE et à GAILLARD) ou non (à AMBILLY) la cause de réduction de l'offre de stationnement, il paraît très souhaitable de tout mettre en œuvre pour tenter d'augmenter cette offre de stationnement partout où cela sera possible (notamment dans certains secteurs plus critiques que d'autres) (Ray6 page 26/70).
- que les arguments évoqués par l'association OIKOS KAI BIOS ne me paraissent pas du tout convaincants surtout de la part d'une association qui se prétend protectrice de l'environnement (mon rapport Rg6 pages 42 à 45/70)
 - que les copropriétaires du « Sylvania » ont obtenus des responsables du projet les réductions d'emprises qu'il était possible de satisfaire
 - que par contre ils doivent être entendus pour la restitution « à l'identique » de leur clôture (mon rapport Rae9 et 10 pages 16 et 17/70)

et que, en définitive, selon mon appréciation personnelle développée ci-dessus et dans mon rapport, les **AVANTAGES** du projet l'emportent largement sur les **INCONVENIENTS**

et justifient l'investissement public au demeurant relativement modeste (20 % du total) pour les contribuables de l'agglomération.

EN CONSEQUENCE :

Je donne un **AVIS FAVORABLE** au projet, à sa déclaration d'utilité publique (D.U.P.) ainsi qu'au périmètre proposé pour celle-ci (notamment vers les rues Coco et Helvétie).

Cet avis favorable inclut également le déplacement vers l'ouest de la station Croix d'Ambilly.

Toutefois, en vue de limiter, compenser ou supprimer certains aspects négatifs ou insuffisants du projet, je conditionne cet avis favorable aux deux réserves suivantes et formule en outre quatre séries de recommandations :

Réserves :

1] Conserver l'alignement futur de la rue du Parc, au droit des numéros 11 et 13 afin qu'il soit rétabli à terme en continuité de celui du parc public Montessuil, et des numéros 5,15... pour assurer à l'avenir la continuité de la plateforme en site propre (mon rapport paragraphe 5.3 page 68/70) (terriers n° 7/143 et 8/119 d'ANNEMASSE).

2] RESPECTER le volet paysager du projet, et notamment que les alignements d'arbres de haute tige prévus soient conservés et préservés (hormis la suppression ponctuelle d'arbres isolés qui ne remettrait pas en cause la perspective plantée voulue).

Cette réserve vaut notamment pour le projet immobilier concernant la propriété foncière de la commune de GAILLARD (ilot boulangerie) sur les terriers 1/10 ; 1/11 ; 1/12 ; 1/15 ; 1/16 ; 1/18) qui conditionne notamment la perspective d'entrée en France depuis la Suisse.

.../...

Recommandations :

1] J'encourage ANNEMASSE – agglo, et chacune des trois communes, à réfléchir à une amélioration de l'offre de stationnement (courte et / ou longue durée) partout où des opportunités existent dès maintenant, deviendraient possible à l'avenir, ou pourraient résulter d'études d'urbanisme lors de modifications ou des révisions des P.L.U. communaux.

J'ai d'ores et déjà identifié plusieurs sites évoqués dans mon rapport :

- à ANNEMASSE sur l'ER 41,
- à AMBILLY sur les parcelles n° 10 rue Emile Zola et n° A1 208 rue Branly,
- à GAILLARD sur les parcelles n° 169 (ex GUERINI) et n° 165 rue Emile Millet (emprise D.U.P.).

2] Sur les futurs itinéraires de "délestage" et en lien ou non avec les dispositions prévues ou à prévoir du plan de déplacements urbains (P.D.U.) (enquête publique actuellement en cours) :

- 2.1] Mettre en place une signalétique de jalonnement renforcée et efficace pour guider ce trafic sur des axes de capacité suffisante ou dont l'amélioration dans ce but serait déjà prévue au P.D.U. ;
- 2.2] Envisager le cas échéant de compléter l'échangeur de l'autoroute A 40 "de la Châtelaine" rue de l'Industrie par la construction de bretelles d'accès / sortie supplémentaires tournées vers et depuis GENEVE ;
- 2.3] Limiter et si possible réduire, dès le début des travaux du tram, le trafic dans la rue à sens unique Aristide Briand par une gestion appropriée des feux aux futurs carrefours "Coco / Helvétie" et "A. Briand / Rosiers" ;
- 2.4] Réexaminer, en concertation avec Mmes TAURRIS et PERREN la meilleure solution à adopter pour redéfinir les sens uniques des rues comprises entre les rues A. Briand et de Genève.

3] Initier dès maintenant sur les communes de GAILLARD et d'AMBILLY une réflexion sur l'urbanisme des secteurs les plus proches de la rue de Genève allant si nécessaire jusqu'à la modification ou la révision des P.L.U. communaux, en vue de :

- mieux organiser l'utilisation de l'espace,
- améliorer et favoriser les bouclages de rue,
- améliorer l'offre de stationnement.

Je pense pour ce point notamment à AMBILLY (zones PM1 et PM3 ou au secteur rue des Acacias, rue Branly) ;

à GAILLARD (opération Ecridor / Bosson s'il est encore temps (?), secteur Honda, bar l'Union, etc...).

4] Définir un plan d'alignement intercommunal qui serait cette fois inscrit aux P.L.U. et qui permettrait d'améliorer progressivement la situation prochaine prévue au projet, en augmentant par endroits la longueur du double sens automobile... rue de Genève ou sur d'autres axes principaux (Helvétie, Négociants, Jura...).

Nombre d'autres points de plus faible importance ont pu être également évoqués dans mon rapport. Les reprendre ici alourdirait inutilement les présentes conclusions. Je laisse donc aux élus et responsables du projet le soin de s'y référer pour justifier si nécessaire leur réexamen après enquête.

Telles sont mes conclusions motivées relatives à la D.U.P. du projet d'extension de la ligne de tramway « Moëllestulaz - ANNEMASSE », sur les territoires des communes d'ANNEMASSE, AMBILLY et GAILLARD soumis à la présente enquête publique.

Les présentes conclusions motivées distinctes de mon rapport forment toutefois un ensemble indissociable de celui-ci.

Fait à SAINT FELIX le 18 octobre 2013

Paul BASMAISON,
Commissaire - enquêteur



Communauté d'agglomération « ANNEMASSE – LES VOIRONS »

Communes d'ANNEMASSE – AMBILLY - GAILLARD

Enquête publique

relative à

- la demande de déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet d'extension de la ligne de tramway « Moëllesulaz » - ANNEMASSE
- l'enquête parcellaire
- la demande de mise en compatibilité des P.L.U. des communes de GAILLARD et ANNEMASSE

Rapport d'enquête du commissaire-enquêteur

Octobre 2013

Table des matières

Communauté d'agglomération « ANNEMASSE – LES VOIRONS ».....	1
Communes d'ANNEMASSE – AMBILLY - GAILLARD.....	1
1. Généralités :.....	3
1.1 – Nature du projet soumis à l'enquête :.....	3
1.2 – Objet de l'enquête publique :.....	3
1.3 – Cadre juridique :.....	3
1.3.1. Relatif à la D.U.P. :.....	3
1.3.2. Relatif à l'enquête parcellaire :.....	3
1.3.3. Relatif à la mise en compatibilité des P.L.U. :.....	3
1.4 – Composition des dossiers soumis à l'enquête publique :.....	4
1.4.1. Enquête environnementale en vue de la D.U.P. :.....	4
1.4.2. Enquête parcellaire :.....	4
1.4.3. Enquête urbanisme / mise en compatibilité des P.L.U. de GAILLARD et ANNEMASSE (article L123-16 C.U.) :.....	5
2. Organisation de l'enquête :.....	5
2.1 – Désignation du commissaire – enquêteur (C.E. dans la suite du texte) :.....	5
2.2 – Prescription de l'enquête :.....	5
2.2 – Mesures de publicité :.....	5
2.3.1. Requises par la réglementation :.....	5
2.3.2. Mesures de publicité et d'information mises en œuvre :.....	6
2.4 – Notifications individuelles :.....	7
2.5 – Contacts préalables :.....	8
2.6 – Visites des lieux :.....	8
3. Déroulement de l'enquête :.....	8
3.1 – Accueil du public :.....	8
3.2 – Ambiance de l'enquête :.....	9
3.3 – Nombre de visiteurs reçus par le C.E. :.....	9
3.4 – Registres d'enquête :.....	9
3.5 – Courriers reçus :.....	10
3.6 – Entretiens pendant mes permanences :.....	10
4. Examen et analyse des observations, avis ou remarques formulés par le public :.....	10
4.1 – En mairie d'ANNEMASSE (permanences les 12 août et 21 septembre 2013) :.....	10
4.2 – En mairie d'AMBILLY (permanences les 20 août et 25 septembre 2013) :.....	21
4.3 – En mairie de GAILLARD (permanences les 14 août et 19 septembre 2013) :.....	39
5. Examen, analyse, avis et remarques du C.E. sur les dossiers soumis à enquête :.....	51
5.1 – Dossier principal de D.U.P. :.....	51
5.1.1. Pièce A - Objet de l'enquête – informations juridiques et réglementaires :.....	51
5.1.2. Pièce B - Plan de situation :.....	52
5.1.3. Pièce C – Note explicative :.....	52
5.1.4. Pièce D – Plan général des travaux (C 1/12 à C 12/12) :.....	53
5.1.5. Pièce E – Etude d'impact :.....	53
5.1.6. Pièce F – Annexes :.....	57
5.2 – Dossier d'enquête parcellaire :.....	63
5.3 – Dossier de mise en compatibilité du P.L.U. d'ANNEMASSE :.....	64
5.4 – Dossier de mise en compatibilité du P.L.U. de GAILLARD :.....	68
6. Procès-verbal de synthèse :.....	69
7. Conclusion :.....	70

Rapport d'enquête

1. Généralités :

1.1 – Nature du projet soumis à l'enquête :

La présente **enquête publique UNIQUE** est relative au **projet d'extension de la ligne de tramway genevoise n°12 sur le territoire français entre la frontière franco-suisse à Moëllesulaz » (commune de GAILLARD) et au-delà du centre ville d'ANNEMASSE** (en direction et à proximité du quartier du Perrier) sur une longueur d'environ 3,2 km.

Le projet concerne les territoires des communes de GAILLARD, AMBILLY et ANNEMASSE.

Le **maître d'ouvrage** responsable du projet de tramway est la **communauté d'agglomération « ANNEMASSE – LES VOIRONS »** (dans la suite « ANNEMASSE - AGGLO »).

1.2 – Objet de l'enquête publique :

L'enquête publique unique regroupe trois objets :

- ➔ la demande de déclaration d'utilité publique du projet ;
- ➔ l'enquête parcellaire, en vue de définir les parcelles et immeubles à acquérir par le maître d'ouvrage en vue de la réalisation du projet ;
- ➔ la demande de mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (P.L.U.) des communes de GAILLARD et d'ANNEMASSE.

1.3 – Cadre juridique :

1.3.1. RELATIF À LA D.U.P. :

Enquête environnementale régie par le **Code de l'Environnement** (C. Env), **notamment chapitre III :**

- ◆ article L 123-1 à L 123-18 (enquête publique),
- ◆ article L 126-1 (déclaration de projet),
- ◆ article R 123-1 à R 123-24 (enquête publique),
- ◆ article R 126-1 (déclaration de projet).

1.3.2. RELATIF À L'ENQUÊTE PARCELLAIRE :

Code de l'Expropriation (C. Exp), **notamment titre 1er :**

- ◆ article L 11-1 à L 11-8,
- ◆ article R 11-1 à R 11-31.

1.3.3. RELATIF À LA MISE EN COMPATIBILITÉ DES P.L.U. :

Code de l'Urbanisme (C.U.) notamment ses articles :

- ◆ L 121-1 à L 124-4,
- ◆ R 121-1 à R 124-8.

.../...

1.4 – Composition des dossiers soumis à l'enquête publique :

1.4.1. ENQUÊTE ENVIRONNEMENTALE EN VUE DE LA D.U.P. :

Numéro	Dénomination	Référence aux textes – article :
Pièce A	Objet de l'enquête – informations juridiques et réglementaires (pages 4/8) - Mention des textes qui régissent l'enquête - Insertion dans la procédure administrative (page 3/8) - Textes régissant l'enquête (pages 7 et 8/8)	R 123-8 (C. Env) " "
Pièce B	Plan de situation	R 11-3 (C. Exp)
Pièce C	Notice explicative Caractéristiques des ouvrages les plus importants Appréciation sommaire des dépenses] R 123-8 (C. Env)] R 11-3 (C. Exp)]
Pièce D	Plan général des travaux	R 11-3 (C. Exp)
Pièce E	Etude d'impact et son résumé non technique	R 123-8 (C. Env) R 11-3 (C. Exp)
Pièce F	Annexes : - Bilan de la concertation (pages 3 à 10/46 - Avis des services de l'Etat en date du 08/11/2012 / Préfet et 26/10/2013 / DDT + SDIS 26/10/2012 - Avis de l'autorité environnementale (A.E.) en date du 14/03/2013 - Réponse du maître d'ouvrage à l'avis de l'A.E. - Avis du Préfet sur le dossier de définition de sécurité (15/05/2012) - Procès-verbal conjoint relatif à la procédure de mise en compatibilité (Préfet 17/05/2013) - Avis du Conseil Général en date du 07/05/2013 - Délibération du Conseil Communautaire ANNEMASSE – AGGLO relative au dépôt du dossier de D.U.P. En date du 09/05/2012	R 123-8.5 (C. Env) R 123-8.4 (C. Env) " " "

1.4.2. ENQUÊTE PARCELLAIRE :

Dénomination	Référence aux textes – article :
<ul style="list-style-type: none"> • Délibération du Conseil Communautaire ANNEMASSE – AGGLO en date du 12/06/2013 • Plan (s) parcellaire (s) 1 à 6/7 au 1/500ème avec délimitation des emprises et immeubles à exproprier • Etat (s) parcellaire (s) : <ul style="list-style-type: none"> • commune de GAILLARD • commune d'AMBILLY • commune d'ANNEMASSE • Notice explicative • Plan de situation (cf pièce B dossier D.U.P.) • Plan général des travaux (cf pièce D dossier D.U.P.) • Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants (cf pièce C dossier D.U.P.) • Estimation sommaire des acquisitions à réaliser (cf pièce C dossier D.U.P. Page 73) 	R 11-3 (C. Exp) L 11-1 (C. Exp) et L 11-8 (C. Exp) R 11-3 (C. Exp) " " " "

.../...

1.4.3. ENQUÊTE URBANISME / MISE EN COMPATIBILITÉ DES P.L.U. DE GAILLARD ET ANNEMASSE (ARTICLE L123-16 C.U.) :

(voir ci-dessous paragraphe 5 avis du C.E. sur les dossiers soumis à enquête)

Dénomination	Référence aux textes – article :
<ul style="list-style-type: none">• Mise en compatibilité concomitante à D.U.P.• Examen conjoint de l'Etat, de l'E.P.C.I., des personnes publiques associées (P.V. joint au dossier d'enquête)• L'enquête publique est organisée dans les formes prévues par le chapitre III du titre II du livre 1er du Code de l'Environnement	L 123-14 (C.U) L 123-14.2 (C.U) L 121-4 (C.U)

2. Organisation de l'enquête :

2.1 – Désignation du commissaire – enquêteur (C.E. dans la suite du texte) :

Par décision n° E13000172/38 du 07/05/2013, M. le Vice-Président du Tribunal Administratif de GRENOBLE m'a désigné, Paul BASMAISON, en qualité de commissaire – enquêteur titulaire pour conduire la présente enquête publique unique concernant le projet d'extension du TRAMWAY « Moëllesulaz - ANNEMASSE ». M. Philippe LAMBRET a été désigné C.E. suppléant par la même décision.

2.2 – Prescription de l'enquête :

L'arrêté n° 2013-164-0001 en date du 13/06/2013 de M. le Préfet de la Haute-Savoie a prescrit l'ouverture d'une enquête publique unique **du lundi 12 août 2013 au mercredi 25 septembre 2013** en vue du projet susvisé.

Cette enquête publique unique regroupe :

- l'enquête préalable à la D.U.P.,
- l'enquête parcellaire,
- la mise en conformité des P.L.U. de GAILLARD et d'ANNEMASSE.

Par son article 2, il a précisé ainsi, après concertation avec le C.E. (article 1), les lieux et heures de mes permanences dans les mairies :

- ➔ ANNEMASSE : le lundi 12 août 2013 de 15 h 00 à 17 h 00 ;
- ➔ GAILLARD : le mercredi 14 août 2013 de 15 h 00 à 17 h 00 ;
- ➔ AMBILLY : le mardi 20 août 2013 de 10 h à 12 h 00 ;
- ➔ GAILLARD : le jeudi 19 septembre 2013 de 15 h à 17 h 00 ;
- ➔ ANNEMASSE : le samedi 21 septembre 2013 de 9 h 00 à 12 h 00 ;
- ➔ et AMBILLY: le mercredi 25 septembre 2013 de 15 h 00 à 17 h 00.

2.3 – Mesures de publicité :

2.3.1. REQUISES PAR LA RÉGLEMENTATION :

Elles sont régies par :

- le code de l'environnement (notamment L 123-10 et R 123-11),
- le code de l'expropriation (notamment R 11-4 – R 11-20).

.../...

La procédure **minimum** suivante est requise :

- **Publication d'un avis d'enquête réglementaire dans deux journaux du département** (annonces légales), 15 jours avant l'ouverture de l'enquête, dans les 8 premiers jours de l'enquête.

Cette formalité est accomplie par la Préfecture aux frais du maître d'ouvrage.

- **Affichage de cet avis :**

a) au minimum dans les mairies	15 jours avant l'enquête et pendant toute la durée de l'enquête
b) sur les lieux des travaux à la diligence du responsable du projet (ANNEMASSE AGGLO)	
c) sur le site internet de la Préfecture de la Haute-Savoie	
d) et éventuellement par tous autres moyens.	

Les formalités visées en a) et b) ci-dessus doivent faire l'objet d'un certificat d'affichage de chaque maire et le cas échéant du président d'ANNEMASSE AGGLO.

2.3.2. MESURES DE PUBLICITÉ ET D'INFORMATION MISES EN ŒUVRE :

- a) **Publications dans la presse** (par les soins de la Préfecture – article 6 de l'arrêté préfectoral du 13/06/2013) :

AVANT LE DÉBUT DE L'ENQUÊTE :

- = le Dauphiné Libéré du jeudi 25 juillet 2013 (annonces légales),
- = le Messenger du jeudi 25 juillet 2013 (annonces légales).

PENDANT L'ENQUÊTE :

- = le Dauphiné Libéré du jeudi 15 août 2013 (annonces légales),
- = le Messenger du jeudi 15 août 2013 (annonces légales).

- b) **Affichage et dépôt du dossier** (en mairies) **par les soins des maires** (article 6 de l'arrêté précité) :

- = mairie d'ANNEMASSE du 24 juin 2013 au 25 septembre 2013 (annexe 1),
- = mairie d'AMBILLY du 27 juin 2013 au 25 septembre 2013 (annexe 2),
- = mairie de GAILLARD du 28 juin 2013 au 26 septembre 2013 (annexe 3).

- c) **Affichage sur le terrain** (aux soins d'ANNEMASSE - agglo – article 6 de l'arrêté préfectoral précité) (annexes 4-1, 4-2, 4-3 et 4-4) :

Cet affichage a été fait sur le terrain au moyen d'affiches réglementaires respectant en tous points l'arrêté ministériel (environnement) en date du 24 avril 2012 :

- = format A2 420 x 594 mm,
- = fond jaune,
- = caractères noirs,
- = etc...

Il a fait l'objet (annexe 1) de :

- = **6 constats d'huissiers** attestant de l'affichage de l'arrêté préfectoral d'ouverture de l'enquête,
- = la présence des **panneaux format A2 (depuis le 26/07/2013)** et de l'accès aux registres (le 12/08/2013, le 05/09/2013, le 25/09/2013),
- = 6 rapports de la police municipale de GAILLARD entre le 16/08/2013 et le 20/09/2013,
- = 6 rapports de la police municipale d'AMBILLY entre le 19/08/2013 et le 23/09/2013,
- = 7 rapports de la police municipale d'ANNEMASSE entre le 14/08/2013 et le 25/09/2013.

.../...

Ces différents constats sont récapitulés (à ma demande) par ANNEMASSE – agglo sur le message électronique (2 pages) ci-joint en date du vendredi 04 octobre 2013 (annexes 4.1 et 4.2).

La liste de l'annexe 4 est complétée également par :

- = **1 rapport de la police municipale d'ANNEMASSE** en date du 21/08/2013 attestant de l'affichage en mairie et des panneaux d'affichage format A2 en **5 lieux** de la ville d'ANNEMASSE ainsi que de la mise à disposition des dossiers en mairie (annexe 4.2),
- = **1 rapport de la police municipale d'AMBILLY** en date du 12/08/2013 attestant du dépôt des dossiers en mairie d'AMBILLY et des panneaux d'affichage format A2 en **2 lieux** de la ville d'AMBILLY (annexe 4.3),
- = **1 rapport de la police municipale de GAILLARD** en date du 30/08/2013 constatant l'affichage des panneaux format A2 en 3 lieux de la commune (annexe 4.4).

2.4 – Notifications individuelles :

Elles sont requises **obligatoirement** par l'article R 11-22 du code de l'expropriation.

Aux termes des articles R 11-23 et R 11-24, les personnes intéressées autres que les propriétaires (usufruitiers, etc...) sont tenues de se faire connaître **par écrit** au maire ou directement au C.E.

Affichage des notifications individuelles de l'enquête parcellaire en mairie d'ANNEMASSE (annexes 5) :

- = **Liste de ces affichages** remis à ma demande par la mairie concernant :
 - = la commune d'ANNEMASSE : 34 propriétaires ou copropriétaires (annexe 5.1),
 - = la commune d'AMBILLY : 27 propriétaires ou copropriétaires (annexe 5.2),
 - = la commune de GAILLARD : 28 propriétaires ou copropriétaires (annexe 5.3).
- = Certificats d'affichage du maire d'ANNEMASSE en date du 27 septembre 2013 concernant le restaurant le Colibri (terrier n° 018) de GAILLARD affiché le 18/09/2013 (annexe 5.4).
- = Certificats d'affichages en mairie d'ANNEMASSE en date du 25 septembre 2013 concernant les 7 propriétaires et la commune de GAILLARD, affichés en mairie d'ANNEMASSE le 19 juin 2013 (annexe 5.5).
- = Certificat d'affichage affiché en mairie d'ANNEMASSE le 27 juin 2013 concernant 16 terriers de la commune d'ANNEMASSE (annexe 5.6).
- = Certificat d'affichage en mairie d'ANNEMASSE le 27 juin 2013 concernant 28 propriétaires ou copropriétaires de GAILLARD (annexe 5.7).
- = Certificat d'affichage en mairie d'ANNEMASSE le 27 juin 2013 concernant 24 propriétaires ou copropriétaires d'AMBILLY (annexe 5.8).
- = Certificat d'affichage en mairie d'ANNEMASSE le 3 juillet 2013 concernant 3 propriétaires ou copropriétaires d'AMBILLY (annexe 5.9).
- = Certificat d'affichage en mairie d'ANNEMASSE le 10 juillet 2013 concernant 4 propriétaires ou copropriétaires de GAILLARD (annexe 5.10).
- = Certificat d'affichage en mairie d'ANNEMASSE le 16 juillet 2013 concernant 4 propriétaires ou copropriétaires d'ANNEMASSE (annexe 5.11).
- = Certificat d'affichage en mairie d'ANNEMASSE le 06 août 2013 concernant 8 propriétaires ou copropriétaires d'ANNEMASSE (annexe 5.12).

Avis du C.E. :

En conclusion de ces paragraphes 2.3. et 2.4., on peut considérer que les affichages ont été effectués conformément à la réglementation.

J'ai d'ailleurs eu l'occasion de constater moi-même lors de mes nombreuses visites sur le territoire et en mairies que cet affichage était réel et bien visible, ainsi que sur les panneaux d'affichage officiels dans les trois mairies, et notamment pour les notifications individuelles à la mairie d'ANNEMASSE.

2.5 – Contacts préalables :

29 mai 2013	Avec la maîtrise d'ouvrage déléguée : TERACTION, M. BOGEY : par téléphone pour convenir d'une date de présentation du projet au C.E.
6 juin 2013	Avec la Préfecture : la fixation de la durée de l'enquête et des dates et heures de permanences a été arrêtée après appel téléphonique de la Préfecture de Haute-Savoie (Mme MANIERI), d'un commun accord avec le C.E.
7 juin 2013	Réunion préparatoire de présentation du projet au C.E. dans les locaux de TERACTION à ANNECY en présence de : - TERACTION, M. BOGEY - Territoire 38, Mme ROCHEX, M. TACHON, maîtrise d'ouvrage déléguée
10 juin 2013	Contact téléphonique C.E. avec Préfecture Contact téléphonique C.E. avec ANNEMASSE AGGLO (M. CRASTES) pour fixer une date de rencontre pour prise de contact C.E. avec le vice-président de l'agglo
19/06/13	Réception par le C.E. en Préfecture des dossiers soumis à enquête
9 juillet 2013	Visite du site sur toute sa longueur par le C.E. en présence de TERACTION (M. BOGEY et Mme MAISON) et d'INGEROP (maîtrise d'œuvre représentée par M. Vincent LEROY responsable du projet)
11 juillet 2013	Signature des registres d'enquête par le C.E. dans les locaux d'ANNEMASSE AGGLO Rencontre à ANNEMASSE du C.E. et d'ANNEMASSE AGGLO (M. Robert BORREL, vice-président en charge du projet TRAM, M. CRASTES et Mme ASSELIN, cellule grands projets) : rappel des procédures / questions du C.E. Et échange avec les représentants de l'agglo
25 juillet 2013 31 juillet 2013	(courriel) (courrier postal) Réception par le C.E. de documents complémentaires sollicités lors de la rencontre du 11 juillet.

2.6 – Visites des lieux :

- Mardi 09 juillet 2013 avec TERACTION et INGEROP,
- Jeudi 11 juillet 2013 seul après réunion à l'agglo,
- Jeudi 08 août 2013 seul après signature des dossiers dans les mairies,
- Lundi 12 août 2013 seul avant la permanence d'ANNEMASSE,
- Mercredi 14 août 2013 seul avant la permanence de GAILLARD,
- Mardi 20 août 2013 seul après la permanence d'AMBILLY,
- Jeudi 19 septembre 2013 seul avant la permanence de GAILLARD,
- Mercredi 25 septembre 2013 seul avant la permanence d'AMBILLY,
- Vendredi 27 septembre 2013 seul,
- Vendredi 04 octobre 2013 après réunion avec le maître d'ouvrage.

3. Déroulement de l'enquête :

3.1 – Accueil du public :

La réception du public pendant les permanences a eu lieu dans les locaux mis à disposition par chacune des communes :

- ➔ à ANNEMASSE (siège de l'enquête) : dans la salle du conseil municipal au rez-de-chaussée de la mairie.

L'attente du public était assurée dans la même salle, (assez vaste). Celle-ci disposait de tables suffisantes pour l'ouverture et la consultation de plans et documents.

.../...

- ➔ à **AMBILLY** : dans les locaux de la mairie provisoire (au n° 8 de la rue du Jura), pendant les travaux du rez-de-chaussée de la mairie, dans un espace exigu (pour cause de travaux) avec attente assise à l'accueil du public.
- ➔ à **GAILLARD** : dans des locaux situés au 1er étage de la mairie (bâtiment neuf) avec une zone d'attente dans le couloir dotée de chaises, et une vaste pièce séparée équipée de tables et chaises pour le C.E. et le public reçu.

3.2 – Ambiance de l'enquête :

L'enquête s'est déroulée dans le calme et dans de bonnes conditions, et n'a donné lieu à aucun incident.

Je signale toutefois que lors de la permanence de clôture en mairie d'AMBILLY le 25 septembre, régnait une certaine "fébrilité" due à l'affluence et à l'arrivée successive de plusieurs personnes ou groupes, venant déposer des pétitions qui ont d'ailleurs saturé les registres de cette commune (qu'il a fallu multiplier en trois registres).

3.3 – Nombre de visiteurs reçus par le C.E. :

➔ à ANNEMASSE :		
➔ le lundi 12 août 2013 (ouverture de l'enquête) :	3	
➔ le samedi 21 septembre 2013 :	<u>6</u>	
➔ TOTAL ANNEMASSE :		9
➔ à AMBILLY :		
➔ le mardi 20 août 2013 :	3	
➔ le mercredi 25 septembre 2013 (clôture de l'enquête) :	<u>9</u>	
➔ TOTAL AMBILLY :		12
➔ à GAILLARD :		
➔ le mercredi 14 août 2013 :	5	
➔ le jeudi 19 septembre 2013 :	<u>8</u>	
➔ TOTAL GAILLARD :		13
➔ TOTAL des personnes (ou groupes de personnes) reçues :		34

3.4 – Registres d'enquête :

Les registres d'enquête ont reçus respectivement :

➔ à ANNEMASSE : inscriptions (notées Rae1, Rae14) :	14 (dont 1 pétition Sylvania et 1 lettre - pétition)
➔ à AMBILLY : inscriptions (notées Ray1, Ray14) :	14 (dont environ 360 lettres – pétition et 1 pétition "J'aime AMBILLY")
➔ à GAILLARD : inscriptions (notées Rg1, Rg10 et Cg13) :	11 (dont 1 pétition « Bourgeois" et 1 pétition "OÏKOS KAÏ BIOS)
➔ TOTAL :	39 inscriptions

L'examen de ces inscriptions avec leurs références sera fait dans le paragraphe 4 suivant du rapport, soit individuellement, soit regroupé par sujets « homogènes », voisins, ou identiques, avec les avis reçus par courriers ou recueillis pendant les permanences.

A noter que trois lettres – pétition des habitants d'AMBILLY sont parvenues HORS délai (dont 1 non identifiée).

.../...

3.5– Courriers reçus :

Il s'agit de courriers (ordinaires ou recommandés) ou de messages électroniques adressés au C.E. en dehors de ses permanences pendant toute la durée de l'enquête. **Ils ont été agrafés par les mairies dans les registres d'enquête et numérotés dans ceux-ci.**

3.6– Entretien pendant mes permanences :

De la même façon, ils seront notés :

- = ANNEMASSE : Pae1 à Pae9,
- = AMBILLY : Pay1 à Pay12,
- = GAILLARD : Pg1 à Pg12.

4. Examen et analyse des observations, avis ou remarques formulés par le public :

Ces observations seront examinées et référencées comme précisé ci-dessus pages 9 et 10, paragraphes 3.4 à 3.6.

4.1 – En mairie d'ANNEMASSE (permanences les 12 août et 21 septembre 2013) :

■ **Rae1 et Pae3** – Consorts BASTOS-LOPEZ-SANCHES (BLS) représentés par le cabinet d'avocats BRAUD et associés (courrier du 19/08/2013 – permanence du 12/08/2013) :

La démarche des intéressés ne porte pas sur l'utilité publique du projet dont le principe ne semble pas remis en cause, mais uniquement sur l'aspect foncier du problème **au titre de l'enquête parcellaire.**

Les consorts en cause sont propriétaires des parcelles construites n° B 3896 et B 3897 du cadastre d'ANNEMASSE, et désignées au terrier sous les numéros 34/138 et 34/139 des documents parcellaires d'ANNEMASSE.

Les surfaces concernées sont les suivantes :

	Surface initiale	Emprise du projet	Reliquat
B 3896	469 m ²	37 m ²	432 m ²
B 3897	199 m ²	79 m ²	120 m ²
TOTAUX	668 m ²	116 m ²	552 m ²
	100 %	17,36 %	

Il faut remarquer que le projet a pour effet de priver cette propriété, qui comporte plusieurs logements (3 ou 4), de l'accès direct dont elle dispose sur l'avenue de Verdun, ce qui aurait pour effet de conduire à une situation d'enclave.

Commentaires du C.E. :

Si l'emprise du projet sur la propriété BLS est relativement modeste (17,36 %), elle n'en est pas pour autant négligeable. Au contraire, d'autant plus que le projet rend impossible l'accès par l'avenue de Verdun et que, compte tenu de la disposition des lieux et de la forme de la parcelle, déplacer cet accès sur la rue adjacente Albert Baud semble difficile.

Pour cette raison, l'agglomération (via TERACTION) a envisagé (et proposé aux intéressés ?) une solution qui consiste à rétablir cet accès via l'impasse située au nord-est de la propriété en passant sur la parcelle 3 908 (p 2).

.../...

Celle-ci n'étant pas (encore) propriété de l'agglomération, une négociation est en cours (et semble-t-il en bonne voie d'aboutir) entre l'agglomération, la ville d'ANNEMASSE et le propriétaire de la dite parcelle, elle aussi concernée par une emprise du projet (terrier 35/140).

Dans l'hypothèse où cette solution se confirmerait, il serait ainsi possible de **rétablir un accès sécurisé** à la propriété BLS et même de **compenser en surface** tout ou partie du préjudice causé à cette propriété.

Avis du C.E. :

Il n'est évidemment pas question de priver une propriété d'un accès commode et sûr à la voie publique. Je suis naturellement favorable à toute solution, dont celle proposée par TERACTION, permettant de régler au mieux des intérêts des deux parties, les conséquences du projet.

■ **Rae2** – Mme Monika (?) CHENEAU, SCI Déesse, 4 rue du Parc ANNEMASSE :

Rappelle qu'un accord de principe avec TERACTION (M. BOGEY et Mme MAISON) serait intervenu le 27 août 2013 au sujet des deux emplacements de stationnement concernés par les emprises du projet au débouché de la rue Joseph Gurlat (privée) sur la rue du Parc (terrier 12/125 – emprise 63 m²/ 456).

Cet espace a vocation à devenir piétonnier ; il s'agirait à priori de modifier la position de ces deux emplacements pour qu'ils soient compatibles avec le projet (aux frais du maître d'ouvrage).

Avis du C.E. :

Mme CHENEAU ne conteste pas l'utilité publique du projet et se place d'emblée dans la phase "réalisation du projet", en confirmant un accord de principe, ce qui laisse à penser qu'elle n'y est pas opposée, voire favorable. A régler techniquement en détail avant travaux

■ **Rae3 – Ray8 - Pay9** – Courrier (LRAR) de Mme Mireille SIC-ANNOUILLES (salon de coiffure), 2 rue de Genève AMBILLY en date du 17/09/2013. Est également venue à ma permanence le 25 septembre 2013 (sur ma proposition).

Mme SIC-ANNOUILLES est **propriétaire des murs du salon de coiffure** situé dans un des immeubles destinés à être démolis, à l'angle de la rue de la zone et de la rue de Genève, répertorié sous le terrier 32/102 d'AMBILLY, dont elle est donc **un des trois copropriétaires** (elle possède aussi un logement – qu'elle loue – dans cet immeuble au-dessus du salon).

Elle affirme « *le programme du tram est certainement un progrès pour beaucoup de gens* ». Elle suggère « *...que les espaces verts prévus pourraient être convertis en petits commerces comme le mien, de type kiosques... je pourrais de plus y conserver des places de parking pour moi et ma clientèle, comme c'est le cas depuis plusieurs années.* »

Commentaires du C.E. :

Outre l'indemnisation qu'elle est en droit d'attendre pour ses biens (le salon de coiffure et le logement), il est évident que son souci principal est de retrouver un local commercial au plus proche de son emplacement actuel, afin de conserver sa clientèle et de continuer à bénéficier d'un emplacement très intéressant (rue de Genève à proximité de la croix d'AMBILLY).

Si l'immeuble en question, qui est promis depuis longtemps à la démolition (l'agglomération et la SIGEM sont également copropriétaires) a effectivement, et sans doute pour cette raison, piètre allure, le salon de coiffure, que m'a fait visiter Mme SIC-ANNOUILLES, est par contre en excellent état et justifie soit une indemnisation en rapport avec son état, son implantation et sa zone de chalandise, soit une compensation comme elle le suggère de type kiosque.

La propriétaire m'a indiqué avoir visité (le lundi 23/09/2013 avec TERACTION) un site susceptible de recevoir son activité, rue de l'Helvétie, proche du passage à niveau actuel, face à l'église d'AMBILLY, pour lequel elle réfléchit avant de donner son accord éventuel.

Si cette piste aboutissait (en principe à l'amiable), le problème serait ainsi réglé.

.../...

Dans le cas contraire, une réinstallation au plus proche de son site actuel n'est-elle pas possible ?

- = **soit**, comme l'intéressée le suggère, dans un "kiosque" mis à sa disposition par l'agglo sur les vastes espaces verts prévus en lieu et place des immeubles démolis (le sien et 3 ou 4 autres les plus voisins) ;
- = **soit sur la parcelle n° 138 propriété de l'agglo** (terrain nu actuellement en l'état d'espace vert) et situé juste contre la cour de l'immeuble à démolir où est situé le salon de coiffure. (Cette possibilité m'a également été suggérée par l'intéressée, lors de notre rencontre du 25/09/2013 à ma deuxième permanence d'AMBILLY).

Avis de l'agglo :

J'ai questionné l'agglo par mon "P.V. de synthèse de fin d'enquête", et ces différentes solutions ont été évoquées lors de mon entretien du vendredi 4 octobre 2013 avec ses représentants (M. R. BORREL, premier vice-président, M. P.J. CRASTES et Mme A.S. ASSELIN, cellule grands projets d'ANNEMASSE – agglo).

M. BORREL m'a indiqué que d'autres pistes pouvaient également être envisagées (relogement dans des locaux commerciaux d'opérations immobilières – soit en cours sur ANNEMASSE côté sud de la voirie "Villa des Iris", soit en gestation sur AMBILLY au nord immédiat du salon de coiffure actuel, soit ailleurs si une opportunité se présentait.

Avis du C.E. :

- = **Concernant la D.U.P**, Mme SIC-ANNOUILLES pense que « le programme du tram est certainement un progrès pour beaucoup de gens... ». Elle s'exprime donc plutôt favorablement à l'utilité publique du projet.
- = Par contre, **concernant l'enquête parcellaire**, elle est très affectée par le manque de propositions définitives relatives au devenir de son salon de coiffure.

Il faut donc que l'agglo puisse (assez rapidement désormais) trouver un accord juste, humain et équilibré avec Mme SIC-ANNOUILLES, soit définitif, soit par l'intermédiaire d'une solution provisoire comme elle le suggère elle-même.

Il faut bien sûr pour cela que les deux parties fassent preuve de réalisme et de bonne volonté pour éviter à tout prix une expropriation douloureuse pouvant être perçue comme une injustice, et préjudiciable à la perception de la collectivité par le public.

■ **Rae4 – Pay7** – Courrier (LRAR) de l'agence BOUVET-CARTIER pour la copropriété "le parc du Chatelet", 105 A, B, C rue de Genève à GAILLARD en date du 18/09/2013 (y compris plan joint recto verso décrivant une option 1 préférée, une option 2 à défaut), par lequel il est demandé :

- = « un minimum d'emprise sur le trottoir le long de la copropriété (point 1 du plan joint) ;
- = la réalisation d'un constat d'huissier avant et après les travaux du tramway ;
- = échange de surface de terrain avec la propriété AGAZZONI (point 2 du plan joint) ;
- = déplacement de la sortie véhicule de la copropriété au niveau de la sortie piétonne (face à la rue Dégerinne) ;
- = création de places de stationnement supprimées lors de travaux de réaménagement de la nouvelle sortie de véhicule (point 3 du plan) ».

La copropriété est repérée au dossier parcellaire sous le terrier 34/40 de GAILLARD, avec une emprise de 203 m² correspondant à une largeur d'acquisition de 4,5 à 5 mètres au-delà du trottoir actuel.

Commentaires du C.E. :

La copropriété est située face à la rue Dégerinne qui est projetée à sens unique sud / nord (vers AMBILLY), et donc à l'ouest immédiat du supermarché Casino et de la parcelle AGAZZONI, celle-ci imbriquée entre les deux (dont une très longue bande de 8 m de large et environ 100 m de long).

Le projet soumis à enquête a entretemps évolué (voir plus loin la solution envisagée pour les commerces Casino – Pânière, fleuriste), et un nouveau plan d'aménagement du secteur (daté du 12/07/2013) m'a été remis par le maître d'œuvre. Ce plan consécutif à la signature de l'accord de vente / achat de la propriété AGAZZONI (terrier 35/42 de GAILLARD) **prévoit de prolonger le double sens de circulation automobile devant le supermarché Casino.**

.../...

Cela augmente par contre la **surface à acquérir** sur la copropriété Parc du Chatelet **sur la partie pelouse** en bordure de la rue de Genève au nord (extérieur) de la clôture existante, ce qui semble pris en compte par les plans joints au présent courrier.

L'examen du nouveau plan - projet (12/07/2013) et de l'option 1 de la copropriété montre que :

- = le point 1 (moins d'emprise) ne pourra sans doute pas être satisfait ;
- = le point 2 (achat / échange) par contre devrait assez facilement être satisfait, notamment sur la bande reliquat de 8 m x 100 m de la propriété AGAZZONI appartenant désormais à l'agglo ;
- = le point 3 (sortie face rue Dégerinne) semble lui aussi tout à fait compatible avec le nouveau plan – projet à double sens, les compensations de surface et de nombre de places dues au déplacement du portail d'accès étant assez facilement et en grande partie (sinon en totalité) possible sur l'ex tènement AGAZZONI.

Avis du C.E. :

Les demandes de la copropriété me paraissent désormais faciles à satisfaire et ne dépendent plus que d'études et d'accords de détail à finaliser en liaison avec l'agglo, TERACTION et la maîtrise d'œuvre du du projet.

■ **Rae5 – Rg1 – Pg3 (du 14/08)**– Courrier de M. Jean BOSSON en date du 20/09/2013 propriétaire de la parcelle A 243 du cadastre de GAILLARD (terrier 42/47), surface totale 1 535 m², surface d'emprise du projet 29 m² (1,9 % de la surface).

Il demande :

- = l'indemnisation des préjudices conséquences du projet (cession du trottoir 29 m², condamnation du garage pour deux voitures) ;
- = « *vérifier la légalité de l'installation de l'abri tram à moins de 2 m des fenêtres du rez-de-chaussée du 87.* »

Commentaires du C.E. :

La propriété de M. BOSSON, et notamment le numéro 87, est située au droit ou à proximité des quais de la future station « Millet », ce qui a pour effet de condamner l'accès au garage, et de placer un abri – voyageurs à 2,5 m de la façade du numéro 87 (les 89 et 91 ne sont pas gênés par l'abri – voyageurs – cf plan coupe AB planche 32 page C- 45/74). L'emprise de 29 m² correspond à l'intégration du trottoir actuel dans les emprises publiques.

Les numéros 87, 89, 91 sont des maisons d'un étage sur rez-de-chaussée datant vraisemblablement de la fin du XIX^{ème} siècle ou du début du XX^{ème}. Compte tenu de la conjoncture actuelle, elles ont sans doute vocation à évoluer vers un nouveau parti d'aménagement avec bâti adapté aux normes actuelles pour une surface bâtie bien plus considérable.

Concernant la condamnation du garage, diverses propositions de règlement ou de compensation ont été faites par la commune de GAILLARD et TERACTION au nom de l'E.P.F. de Haute-Savoie, qui est propriétaire de l'ex-propriété « Ecridor » (terrier 43/50 et 43/51) qui jouxte à l'est la propriété de M. BOSSON. Ces propositions visent à **offrir à M. BOSSON la possibilité de place (s) de stationnement dans le projet immobilier en préparation sur le terrier 43/50 et 51.**

En outre, la propriété de M. BOSSON dispose sur sa limite ouest d'un accès voiture depuis la propriété Casino (supermarché) (servitude existante ?).

Quant à la **légalité de positionner un abri – voyageurs devant les fenêtres du n° 87**, il faut signaler que la distance minimum projetée sera de 2,5 m (et non de 2 m), et que le code civil (article 678) prescrit une distance de 1,9 m minimum pour des "vues droites » ».

Sauf règle particulière du PLU de GAILLARD, la servitude de vue semble donc respectée.

De plus on peut noter que les usagers de l' "abri – tram" n'auront d'ailleurs pas de vue directe par les fenêtres les plus proches du n° 87 et que celles-ci subissent par contre depuis toujours les vues des piétons du trottoir, puisqu'elles sont sur la façade au ras de celui-ci.

.../...

Avis du C.E. :

M. BOSSON, dont la propriété dispose notamment d'un accès voiture (côté jardin) depuis la propriété Casino, a tout intérêt, sauf recours à un tribunal, à négocier d'une part avec TERACTION, d'autre part avec l'E.P.F. 74 et Casino pour aboutir à des arrangements convenables, tant que sa propriété reste en l'état (sauf le garage), et éventuellement à envisager et négocier dès maintenant les conditions propices à l'évolution de sa propriété afin de la valoriser plus facilement si celle-ci devait évoluer vers un futur projet immobilier.

■ **Rae6** – Courrier en date du 20/09/2013 de la **République et canton de GENEVE (Mme Michèle KUNZLER, conseillère d'Etat)**, adressé au C.E. et accompagné d'un plan, format 1470 x 594, du **projet définitif** de raccordement du tram français sur le tram existant genevois à Moëllsullaz.

Par cet envoi, la conseillère d'Etat (équivalent à un ministre en France) :

- = « *informe que le canton de GENEVE se réjouit du projet de tramway d'ANNEMASSE qui s'inscrit dans le programme de développement du réseau de tramway genevois (avis favorable confirmé par un co-financement de la Confédération suisse et une éligibilité à la rétribution des fonds spécifiques.* »
- = signale que « *la direction générale de la mobilité (D.G.M.) étudie actuellement le projet d'espace public et l'adaptation tramway de la plateforme de Moëllsullaz, afin de permettre la connexion du tramway Moëllsullaz – ANNEMASSE au réseau des transports publics suisses.* »
- = « *confirme que ce raccordement sera en voie latérale décalée au nord... vous trouverez en pièce jointe le plan de cet aménagement.* »
- = « *informe que nous sommes en train de finaliser le dossier pilote de la procédure d'approbation des plans (P.A.P., l'équivalent de la D.U.P. pour les projets de tramways suisses). Ce dernier sera envoyé à l'Office fédéral des transports (O.F.T.) cet automne pour instruction.* »

Avis du C.E. :

Le C.E. et la partie française du projet de tram d'ANNEMASSE remercient la République et canton de GENEVE d'avoir bien voulu, sous la signature de Mme la conseillère d'Etat Michèle KUNZLER, s'exprimer au cours de l'enquête publique française en vue du prolongement du tram genevois jusqu'à ANNEMASSE, et de **confirmer son soutien actif à ce projet et son avis favorable à sa réalisation**. Cela prouve la **volonté commune** des parties suisse et française **d'améliorer la mobilité transfrontalière** au bénéfice d'un moindre encombrement par les voitures et donc des populations de l'agglomération vivant des deux côtés de la frontière.

■ **Rae7** – Lettre pétition de Mme Geneviève GANTIN, 9 rue du docteur Roux AMBILLY

Cette lettre sera examinée avec toutes celles reçues à AMBILLY lors de l'examen du registre d'AMBILLY.

■ **Rae8 + Pae4 (le 21/09)** – Courrier en date du 25/09/2013 de M. Thierry HERVOCHON pour la SARL Crocus – Jour de fleur'aison, 19 rue du Faucigny ANNEMASSE.

Est propriétaire d'un magasin de fleurs. N'est « **pas opposé à ce grand projet de l'agglomération annemassienne.** »

Le foncier de ce commerce n'est pas touché par les emprises du projet. Toutefois, il attire l'attention sur les points suivants, après avoir rencontré de nombreux responsables, notamment de l'agglomération et de la ville :

- = perte de 30 places de stationnement,
- = problème d'emplacement pour livraison par camion gros porteur (longueur 16,50 m).

Il propose d'aménager en parking arborisé l'espace à l'arrière de l'église St Nicolas actuellement utilisé par un brocanteur.

Commentaires du C.E. :

Cet emplacement figure en emplacement réservé (ER 41) du PLU d'ANNEMASSE et appartient à l'évêché d'ANNECY qui le loue au brocanteur. M. HERVOCHON m'a signalé que ce dernier **serait** sur le point d'arrêter son activité.

.../...

On peut également remarquer que le projet prévoit le maintien d'une voie automobile est / ouest du même côté que le magasin de fleurs et l'ER 41.

Avis du C.E. :

Si l'utilisation de l'ER 41 me paraît effectivement envisageable en "parking arborisé", cela nécessite :

- = la volonté de la ville et de l'agglo de l'utiliser à cet effet,
- = le déplacement (ou la cessation) de l'activité du brocanteur,
- = si possible l'accord du propriétaire, l'évêché d'ANNECY.

Pour ma part, j'encourage les parties à examiner cette solution qui serait utile à une trentaine de commerçants du quartier, et dans tous les cas, pour préserver l'avenir, de maintenir en l'état l'ER 41 du PLU.

Par contre, concernant les livraisons au moyen de camions gros porteurs, le problème semble plus difficile à régler, et supposera peut-être de prévoir à l'avenir celles-ci au moyen de véhicules moins encombrants susceptibles de se fondre plus facilement dans un flot résiduel de véhicules légers, ce que m'ont confirmé les élus et techniciens responsables que j'ai interrogé à cet effet. Ils m'ont également précisé qu'**en général** (dans d'autres villes...) **les livraisons des commerces sont autorisées sous certaines conditions et notamment sous certaines plages horaires.**

De plus, lors de mon entretien du 04/10/2013 avec ANNEMASSE – agglo, il m'a été remis copie d'une lettre du maire d'ANNEMASSE à l'évêché, en date du 26 septembre 2013, allant dans ce sens et sollicitant l'évêché en vue d'envisager toute solution permettant d'atteindre cet objectif.

■ Rae9 + Rae10 + Pae8 (le 21/09) + Pay7 (le 25/09)

- **Rae9** : lettre pétition des habitants de la résidence et copropriété "Le Sylvania" rue du Parc – ANNEMASSE, en date du 24/09/2013, signée par 29 copropriétaires (sur 100 lots).
- **Rae10** : lettre du syndic BOUVET-CARTIER en date du 24/09/2013 au nom de la copropriété.
- **Pae8** le 21/09/2013 à ma deuxième permanence d'ANNEMASSE, j'ai rencontré cinq copropriétaires dont un membre du conseil syndical (M. Jean-Luc GAY) et Mme Fabienne SIGALOTTI, Mme Sylvie ROUSSEL, Mme Claude GABIN, Mme Patricia GUILLOT et M. et Mme Jean-Pierre et Christine POCHARD qui ont signé (sauf Mme ROUSSEL) la lettre pétition.
- **Pay7** du 25/09/2013 : à ma deuxième permanence d'AMBILLY, j'ai rencontré, sur ma demande, Mme Catherine FERNANDES, représentant le syndic "agence BOUVET-CARTIER".

Les demandes exprimées sont les suivantes :

- « comprennent l'intérêt du projet »,
- = « que les éléments déjà existants, ..., détruits par le projet soient remplacés ou **restitués comme à l'origine**.... mur de pierre hauteur de la grille ... pilier ... **fer forgé**... »,
- = « ...**les arbres abattus devront être remplacés** par des arbres de taille conséquente de même. »,
- = « toutes les protections devront être prises pour ne pas endommager les arbres... »,
- = « préservation **d'arbres remarquables et classés** comme **les deux cèdres de l'Atlas et le marronnier** à l'entrée... »,
- = « ... **document août 2013**, proposition de restitution de la limite de la copropriété... impliquant **une emprise de 2,90 m** sur toute la longueur alors qu'en face le rail longeant le parc (NDCE : public) est indubitablement droit. »,
- = « ... épargner le marronnier... »,
- = « ... parking Montessuit inauguré le 24/10/2008... »,
- = « ...espace poubelle intégré... »,
- = « ... aire de manœuvre... position du portail. »,
- = « ... cession du minimum de terrain possible. »

.../...

Commentaires du C.E. :

La copropriété Sylvania est concernée par l'emprise du projet définie dans les dossiers soumis à l'enquête unique :

1. **Dossier d'urbanisme** (avril 2013) : **emprise de 270 m²** sur 4141 m² (soit 6,5 % de la propriété et une largeur d'emprise d'environ 3,70 m).
2. **Dossier parcellaire** (mai 2013) : (terrier 4/117 d'ANNEMASSE) **pour une surface de 230 m²** soit 5,5 % de la propriété et une **largeur d'emprise réduite à 2,90 m** ;
3. J'ai obtenu des copropriétaires le document d'août 2013 de propositions de restitution de la limite riveraine suite à la réunion du 03/07/2013.

Ainsi que je l'ai développé dans l'examen du dossier urbanisme (paragraphe 5.4. Mise en compatibilité du PLU d'ANNEMASSE point 4.2 EBC rue du Parc), la chronologie des études montre que :

- = **le projet initial (avril 2013) (enquête DUP et urbanisme)** prévoyait une emprise d'environ 270 m² soit 3,70 m de largeur sur la copropriété (soit 6,5 % de la surface totale initiale)
- = les emprises de l'enquête parcellaire (mai et juillet 2013) ont réduit cette emprise à 230 m² soit 2,90m de largeur et 5,5 % de la surface totale, ce qui permet, après optimisation de l'espace, de conserver deux trottoirs de 2,20 m.

Après avoir questionné la maîtrise d'œuvre / maîtrise d'ouvrage du projet (TERACTEM et Territoire 38 / agglo), j'en conclus :

- = que les emprises prévues de 3,70 m de largeur ont été réduites à 2,90 m tout en conservant deux trottoirs de 2,20 m,
- = qu'il semble difficile (voire impossible?) de déplacer les emprises du tram du côté sud (parc public Montessuit), comme j'ai essayé de l'expliquer le samedi 21/09 aux copropriétaires que j'ai rencontré, pour les raisons suivantes :
 - ✗ **la longueur de la façade "modifiable"** du parc public est trop faible (inférieure à 100 m), compte tenu de l'existence du parking souterrain (entrée – sortie – ventilations) alors que la façade nord "modifiable" (côté Sylvania et école) est supérieure à 140 m environ. Cette longueur plus importante permet d'inscrire les courbes et contrecourbes, qui s'ajoutent à la longueur des quais de la station, rendues nécessaires pour l'élargissement de la plateforme de la station du tram avec quai unique central ;
 - ✗ la réduction de la largeur d'emprise à environ 2,90 m permet de **respecter les distances recommandées** par l'expertise de M. COSSIN (février / mars 2013) par rapport aux deux cèdres, au minimum de 4,50 m (journal of Arboriculture : distance mur / cèdre actuelle 8,00 m – après travaux 8,00 m – 2,90 m = 5,10 m donc supérieur au minimum).

Avis du C.E. :

S'il me paraît inévitable que l'élargissement d'emprise ne concerne que le côté nord de la rue du Parc, je note avec satisfaction que les responsables du projet ont accepté les compromis nécessaires à la réduction de l'emprise sur la copropriété Sylvania (de 270 à 230 m²). En contre-partie, la copropriété a accepté que les poteaux supports de la ligne aérienne soient repositionnés sur leur terrain à l'intérieur de l'espace qui restera privé, ce qui permet de libérer les trottoirs.

Cela permet de respecter les distances minimum préconisées par l'expert forestier Marc COSSIN et de pérenniser les deux grands cèdres remarquables (qui méritent par ailleurs un entretien comme l'ont montré les intempéries et tempêtes de l'hiver 2012 / 2013) et de garantir un trottoir de 2,20 m de large libre de tout obstacle.

Par contre, j'ai cru comprendre que **le marronnier** près de l'entrée **ne pourrait être conservé et qu'il devra être remplacé.**

Concernant les autres demandes de la copropriété de **remplacement à l'identique** des murs, murets, grilles et portail, **je suis d'avis d'accéder à leur demande**, car j'ai remarqué que la grille actuelle du Sylvania culmine à 2,20 m / 2,30 m de hauteur, alors que celle du parc public mesure au moins 2,50 m, ce qui ne respecte pas davantage la hauteur du règlement actuel du PLU.

.../...

S'agissant de la modification d'ouvrages existants, cette "**adaptation mineure**" (au sens de l'**urbanisme**), me semble pouvoir facilement être justifiée par « le caractère des constructions environnantes (L 123-1 du code de l'urbanisme).

Concernant la **position du portail**, qui, pour des motifs réglementaires (PLU) et de sécurité (par rapport au tram), doit être à 10 m au moins des limites d'emprises publiques, **cette distance de 10 m doit être respectée.**

Quant à la forme et à l'aménagement de la plateforme de retournement, il me semble qu'un accord sera facilement possible entre les parties.

Le problème des ordures ménagères ne paraît pas insoluble, la copropriété disposant d'une deuxième entrée avenue Emile Zola, facilement accessible aux véhicules O.M. en dehors de la contrainte tram. En outre, cette deuxième entrée peut permettre la circulation (à sens unique depuis la rue du Parc ou double sens à l'intérieur de la copropriété) de véhicules encombrants (O.M., pompiers, déménageurs...).

■ **Rae11 + lettre** de M. Jean-Paul BEAUQUIS, 4 rue de l'Helvétie, en date du 24/09/2013

et

■ **Pae8** M. et Mme Robert COSTA, 14 rue de l'Helvétie (angle rue de la Treille), rencontrés à ma deuxième permanence d'AMBILLY le 25/09.

La propriété de M. BEAUQUIS (parcelle n° 82) est située à la pointe nord de l'îlot délimité par les rues de l'Helvétie et Coco. **Elle se situe à l'intérieur du périmètre de D.U.P du projet** mais ne figure pas au terrier de l'enquête parcellaire.

Il en est de même de celle de M. et Mme COSTA dont la propriété est située à l'angle sud-est du même triangle (n° 83).

M. BEAUQUIS demande ou formule les remarques suivantes :

- = « ... aucun plan ni document n'ont été mis publiquement à la disposition des habitants d'AMBILLY... pour les informer de la nature de la connexion entre la rue de Genève et la rue A. Briand. »
- = « ... zone PM3 du PLU... une maison détruite, des terrains amputés, une voie élargie passant sous les fenêtres.... »
- = ... expliquer la suppression de la voie routière ANNEMASSE – GAILLARD.

M. et Mme COSTA se plaignent de l'élargissement à venir de la rue de l'Helvétie, réduisant très sensiblement l'espace privatif devant leur maison... et rapprochant la rue et ses nuisances de leur habitation.

Ils m'ont signalé avoir rencontré MM. BORREL et CRASTES en 2012.

Mme COSTA est actuellement élue d'AMBILLY (groupe minoritaire).

Commentaires du C.E. :

La zone concernant les propriétés des familles BEAUQUIS et COSTA constitue un lieu stratégique pour les circulations au sein de l'agglomération d'ANNEMASSE :

- = liaison nord / sud douanes de "Mon idée" et "Pierre à Bochet" / autoroute A 40,
- = liaison est / ouest avenue de Genève / rue A. Briand.

Les dossiers d'enquête publique ont été arrêtés en 2012 et mis à jour le long de l'itinéraire tram le 06/06/2013, juste avant le lancement de l'enquête publique.

A cette époque, les études (et négociations? Avec eux?) n'étaient pas entièrement validées par tous, mais il semble que les intéressés aient eu plusieurs réunions avec les élus de l'agglomération et les techniciens en charge du projet puisque :

.../...

M. BEAUQUIS affirme « une maison détruite » (la sienne) alors qu'aucun document officiel ne l'indique pour l'instant mais ses contacts antérieurs avec l'agglomération avaient validés le principe qu'il serait vendeur de sa propriété. **C'est suite à cet accord de principe que les études de détail se sont poursuivies sur ce secteur (A.V.P. Recalé mai 2013) mais n'ont pu être introduites dans le dossier d'enquête car pas encore validées par les différents intéressés** (M. BEAUQUIS et l'agglomération), d'autant plus qu'entretemps, M. BEAUQUIS se serait ravisé sur le montant de la cession envisagée. Cet A.V.P. acte :

- = **le principe de démolir** la maison appartenant à M. BEAUQUIS (qu'il n'habite pas mais loue),
- = prévoit le carrefour Coco / Helvétie sur l'emplacement de cette maison,
- = augmente et améliore le parvis de l'église paroissiale,
- = réduit la largeur de l'aménagement devant la propriété COSTA pour limiter autant que possible les inconvénients de l'élargissement devant leur habitation, en conservant un espace privatif aussi large que possible.

Concernant la justification de la suppression du transit ANNEMASSE / GAILLARD, ce point sera examiné et développé ci-dessous avec la lettre – pétition des habitants d'AMBILLY.

Avis du C.E. concernant le secteur Helvétie / Coco :

C'est un secteur stratégique incontournable pour les circulations au sein de l'agglomération d'ANNEMASSE.

Son fonctionnement actuel et surtout futur doit être prévu à cette échelle, anticipant les besoins futurs, ce que fait "l'A.V.P. Recalé" de mai 2013. Celui-ci prévoit des assouplissements devant la propriété COSTA, tout en ne gênant pas la constructibilité future éventuelle de leur parcelle nue située entre leur habitation et la propriété BEAUQUIS.

Concernant la propriété BEAUQUIS,

Celui-ci ne l'habite plus, il s'était déclaré à un certain moment vendeur, un accord amiable devra aboutir avec l'agglomération sinon une expropriation (avec enquête parcellaire complémentaire) deviendra inévitable.

Pour ce qui me concerne, **je suis d'avis que le périmètre des emprises de la DUP est judicieux, et que l'avant projet recalé de mai 2013** est un compromis entre l'intérêt général et les intérêts particuliers, notamment ceux de la famille COSTA (réduction d'emprise devant leur habitation et pérennisation de la valorisation immobilière envisageable à l'avenir sur le reste de leur propriété).

■ **Rae12** : Mme Marie BERGER, association OÏKOS KAÏ BIOS (OKB)

Apporte un complément à sa contribution déposée le 19/09/2013 à GAILLARD.

La dite contribution concerne un **article de presse difficilement lisible** relatif à un projet de carrière sur la commune de REYVROZ (74), dont je peine à comprendre le lien avec le projet de tram d'ANNEMASSE. Il me paraît donc **hors sujet** (illustration d'une consultation de la population ?).

■ **Rae13** : M. Pierre CHARVIER, 12B rue du Parc, ANNEMASSE

*« Trouve regrettable (que le tracé du tram) ne fasse pas un crochet par la gare... »
« Cela permettrait aux habitants de GAILLARD, AMBILLY, ANNEMASSE, Fantasia et Parc de profiter du tram pour ne pas uniquement se rendre à GENEVE mais aller en gare sans rupture de charge. »*

Commentaires du C.E. :

Pour les habitants de GAILLARD souhaitant se rendre à la gare d'ANNEMASSE, au moins une ligne de bus directe (sans rupture de charge) dessert le territoire communal (le tram sera limité à la rue de Genève). Il en est de même actuellement pour les habitants d'AMBILLY.

Le tram sera par ailleurs en correspondance à Chêne-Bourg avec le CEVA aboutissant à la gare de Comavin où des liaisons TGV vers PARIS, très performantes, sont offertes.

.../...

Le tram sera en correspondance (place Deffaugt) avec le BHNS qui desservira la gare d'ANNEMASSE.

Enfin, la création du pôle multi modal à la gare d'ANNEMASSE avec une entrée au nord (côté AMBILLY et VILLE LA GRAND), et passage souterrain vers la gare actuelle au sud, devrait faciliter l'accès à la gare SNCF soit via le BHNS (sud de la gare), **soit au nord de la gare via le réseau de bus modifié en conséquence.**

Le projet soumis à enquête prévoit d'ailleurs un prolongement ultérieur vers la gare (cf dossier DUP F 9/46).

Le choix du tracé soumis à l'enquête se justifie pour les raisons suivantes :

- = **l'enquête "origine – destination"** (2005 et réactualisée en 2011) **réalisée avant les études du tram** a montré que le potentiel de voyageurs au Perrier était largement supérieur en direction de GENEVE (et pas de la gare). Idem pour la majorité des autres usagers,
- = les financements de l'Etat français n'étaient acquis qu'à la condition que le tram aille au Perrier (5 M €) (cf dossier DUP E 2 page 18/26).

Avis du C.E. :

Il faut donc conserver le tracé soumis à enquête.

■ **Rae14** : courrier de l'assurance maladie (C.P.A.M.) en date du 12/09/2013 (reçu le 18/09/2013 à l'agglomération)

Concerné l'adresse du 215 rue du Parc (terrier 53/115).
Parcelle initiale : 1013 m²
Emprise du projet : 6 m² (0,6 % du total).

Cette emprise semble nécessaire à l'implantation d'un poteau de L.A.C. (et peut-être d'armoires électriques ?).

- = Confirmant : « *Nous ne manquerons pas de trouver un accord sur ce point.* »
- = Signalent leur « *projet d'installation d'un guichet automatique extérieur ... il conviendra de vérifier que votre installation ne nuira pas à l'accessibilité de ce guichet...* »

Avis du C.E. : les principes étant acquis, il ne devrait pas être difficile de trouver un compromis donnant satisfaction aux deux parties.

■ **Pae1** le 12/08/2013 : Mmes SALESI Christine et LAGNEAU Colette

Habitent 51 avenue de Genève à ANNEMASSE.

Sont venues pour information. Sont FAVORABLES au projet.

■ **Pae2** le 12/08/2013 : M. et Mme BERRA pour la SAS BERRA immobilier et la SCI Verdun / Berra (parking)

Sont concernés par l'enquête parcellaire (terrier 30/135 – 136) (parking du supermarché Dial).

	Surface totale	Emprise du projet
N° 135	2971 m ²	109 m ²
N° 136	781 m ²	74 m ²
TOTAUX	3752 m ²	183 m ² (soit 4,8 % du tènement)

.../...

Commentaires du C.E. :

Les emprises projetées concernent le léger talus entre le niveau de la voirie et celui en contrebas du parking, pour une largeur moyenne de 1,75 m à 2,50 m (à préciser !).

D'après les informations qui m'ont été confirmées, le nombre de places de stationnement ne sera pas modifié, même s'il nécessitera un nouveau marquage de peinture au sol, qui serait dans ce cas effectué à la diligence et aux frais de l'agglo.

Avis du C.E. : R.A.S.

- **Pae5** le 21/09/2013 : M. Nicolas ORSEL, copropriété 51 rue de Genève ANNEMASSE, copropriétaire et membre du conseil syndical.

Pour information. R.A.S.

- | |
|--|
| ■ Pae6 le 21/09/2013 : Mme Danielle ALAÏMO, copropriété 51 rue de Genève à ANNEMASSE, copropriétaire et membre du conseil syndical. |
|--|

- = « *Le projet de tram est une bonne chose à long terme.* »
- = Regrette que le tram n'aille pas à la gare.

Commentaires du C.E. :

Voir développement Rae13 (Pierre CHARVIER) ci-dessus.

- | |
|---|
| ■ Pae7 le 21/09/2013 : M. Jérôme PEYRE, propriétaire : |
|---|

- = un appartement 18 rue de la Paix à GAILLARD,
- = un appartement 37 route de Genève à AMBILLY.

Pour information. **Est d'accord** avec le projet de tram.

- | |
|--|
| ■ Pae9 le 21/09/2013 : Mme Ginette GUERIN, 3 rue du Faucigny à ANNEMASSE, membre du conseil syndical. |
|--|

- = **Se réjouit de pouvoir prendre le tram en bas de chez elle** (station Deffaugt),
- = Demande où sera placée la barrière d'accès à la copropriété,
- = Signale l'existence de la ventilation du parking souterrain à l'angle de la propriété TIBERGHEIN,
- = Problème de l'accès à cette dernière qui sera déplacée allée du Clos (attention aux arbres existants à ne pas détruire si possible).

Commentaires du C.E. :

Le plan du projet indique la position de principe approximative de la barrière (si elle doit être déplacée). La propriété TIBERGHIEIN (succession en cours) pourrait éventuellement être acquise par la commune d'ANNEMASSE. Dans ce cas, le problème de l'accès à cette propriété pourrait être réexaminé ; il est actuellement prévu au début de l'allée du Clos.

Avis du C.E. :

Les arbres de la propriété TIBERGHIEIN sont classés "espace vert protégé" au PLU d'ANNEMASSE. Il faut évidemment éviter de les endommager ou de les détruire. Une étude de détail sera à effectuer dans ce but, notamment en fonction du devenir de cette propriété (acquisition ou non par la ville). Voir aussi ci-dessous (5.3 – Urbanisme E.V.P. 17).

.../...

4.2 – En mairie d'AMBILLY (permanences les 20 août et 25 septembre 2013) :

■ Ray1 – M. Gilles GUILBAUD (19/09/2013), 14 rue des Jardins à AMBILLY.

Fait remarquer les dysfonctionnements prévisibles suivants :

- a) **problème de circulation** (report de trafic) si maintien du sens unique V.L. Rue de Genève,
- b) « *disparition des stationnements pour les riverains ainsi que les commerçants.* »
- c) « *aucun arrêt de tram n'est prévu sur AMBILLY...* »
- d) « *impact sur l'écologie avec cet accroissement de la circulation.* »

Commentaires du C.E. :

Point c) : il est faux de dire qu'il n'y a aucun arrêt de tram sur AMBILLY, puisque la station « Croix d'Ambilly » est bien située sur le territoire communal. Elle devrait d'ailleurs être légèrement déplacée à l'ouest (40 à 50 m), ce qui la rapprochera des commerces voisins et de la bibliothèque municipale, et réduira la distance interstation à 545 m environ avec la suivante à l'ouest (« Millet / Gaillard »). Ainsi, le tram sera accessible par une marche à pied de 275 m au plus sur la rue de Genève, ce qui est acceptable pour un piéton, surtout si les itinéraires piétons sont rendus plus confortables et sûrs, ce qui sera le cas avec le projet.

Les autres points seront examinés avec la pétition des habitants d'AMBILLY.

■ Ray2 et Ray3 – M. Alain VANHEEP et Mme Sylviane BAUDAT-VANHEEP (non daté), 18 rue des Marronniers à AMBILLY.

Sont « **opposés au projet en l'état.** »

Ils formulent les remarques suivantes :

- a) « *le projet va induire une dépense énorme / ...projet pharéonique ruineux.* »
- b) « *le projet de tramway est redondant avec le CEVA.* »
- c) « *une ligne de bus est bien suffisante avec une voie à double sens.* »
- d) « *ces travaux vont durer des années... énormes nuisances pour les riverains* » (circulation pendant les travaux ?) ... Accès aux commerces.
- e) « *surcharge des voies d'AMBILLY... délestage sur rues annexes... nuisances ... cadre de vie d'AMBILLY ... pollution* »
- f) « *demande que la voie à double sens rue de Genève soit maintenue.* »
- g) « *maintenir le nombre de places de stationnement.* »
- h) « *prévoir un arrêt de tramway à côté des commerces d'AMBILLY.* »
- i) « *il n'y a plus de piste cyclable entre l'arrêt Millet et le parc Fantasia.* »

Commentaires du C.E. :

Point a)

Le coût du projet est évalué à 87 M € hors taxes (valeur octobre 2011) (C – page 73/74). Après déduction des aides et participations financières de l'Etat français (≈ 12 %), de la région Rhône-Alpes (0,7 %), de l'Europe (1,4 %), des fonds suisses (canton de Genève et confédération 66 %), **la part de l'agglo d'ANNEMASSE sera ramenée à 20 % du total**, soit 17,5 M € environ (cf ci-dessus pièce F2 page 18/27). Cela est peu ou en tout cas supportable raisonnablement, d'autant plus que cette part d'investissement sera amortie sur un grand nombre d'année (remboursement d'emprunts).

M. Robert BORREL, premier vice-président de l'agglo en charge de l'opération tram, m'a précisé lors de notre rencontre du 04/10/2013 que les budgets annuels de l'agglo **respectent une prospective d'évolution financière pluriannuelle** qui intègre tous les grands projets d'investissement de l'agglo pour les années à venir. Il m'a confirmé que **cette prospective pluriannuelle ne conduira à aucun "pic des impôts"** suite aux investissements du tram et des autres projets conduits par l'agglo.

.../...

Point b) Le tram est redondant avec le CEVA :

Pas du tout ; le tram, le CEVA et le BHNS (+ les autres transports collectifs urbains et interurbains) sont complémentaires :

- = **Le CEVA** est un moyen de transport lourd (type métro / RER) connecté aux réseaux ferroviaires français et suisses. Il permet des **voyages à longues, voire très longues distances** (Chablais, vallée de l'Arve, ANNECY, GENEVE Cornavin, GENEVE aéroport, PARIS, LYON etc...). **C'est un mode de transport principalement interurbain**. Il permet ainsi de soulager le trafic du tram et autres modes de déplacement (voitures).
- = **Le tramway** est un moyen de transport collectif **intra-urbain** lourd, avec des arrêts rapprochés, (≈ 500 / 600 m interstation), qui permet une **desserte fine des quartiers traversés et voisins**. Il sera en correspondance avec le CEVA en gare d'ANNEMASSE (via les bus et le BHNS) et en gare de CHENE-BOURG (pour atteindre GENEVE / Cornavin).
- = **Le BHNS** est un mode de transport **intra-urbain, plus performant qu'un bus "normal"**, beaucoup **moins cher que le tram...** et **plus facilement évolutif**. Il assurera, grâce à ses parkings relais (P + R) extérieurs à l'agglomération, une **réduction significative du trafic V.L.** dans la ville (moins de nuisance, moins de pollution, gains collectifs nombreux). Il assurera la correspondance entre le CEVA et le tram (notamment en première phase, tant que ce dernier ne passera pas à la gare).

Point c)

Une ligne de bus prise dans les encombrements de la circulation (site mixte / banalisé avec les voitures) ne peut pas être aussi efficace qu'un transport public prioritaire sur un "site propre" (libéré des embouteillages).

Point d)

La durée prévisionnelle des travaux est prévue sur 2,5 ans.

Celle-ci ne sera pas simultanée sur tout le parcours (E6 page 45/112), mais échelonnée par tronçons alternativement côté nord puis sud, etc. En outre, ANNEMASSE – agglomération s'est doté d'un numéro de téléphone unique... pour répondre à toutes les questions concernant les travaux.

Points e) f) g) Délestage sur itinéraires de délestage...

Ces points seront examinés avec la pétition de nombreux habitants d'AMBILLY.

Points h) i) Plus de piste cyclable entre l'arrêt Millet et le parc Fantasia

Il paraît exagéré de parler de piste cyclable sur la rue de Genève dans son état actuel !

Les cyclistes pourront continuer à utiliser la rue de Genève (à double sens) sur site banalisé commun avec les voitures entre la frontière et le supermarché Casino. Ils pourront ensuite utiliser les bandes cyclables qui leur seront réservées rue Aristide Briand (sens ouest – est), ou la voie commune avec les V.L. (sens est – ouest), puis utiliser la rue de la Treille (apaisée, voitures des riverains seuls) et reprendre la rue de Genève à la croix d'Ambilly, où des bandes cyclables sont intégrées au projet dès qu'elles sont physiquement possibles.

Si l'itinéraire s'en trouvera un peu allongé, il sera par contre plus sûr et apaisé que celui praticable actuellement (souvent sur la chaussée... en mauvais état).

■ **Ray4** – M. Benoît VILLEMANN (orthographe aléatoire !), 9 rue Victor Hugo à AMBILLY.

- = Est « très inquiet ».
- = « Il semble que la rue Victor Hugo sera à sens unique mais inaccessible par la rue de Genève. »

Réponse du C.E. :

Le plan de circulation envisagé en complément de la construction du tram prévoit pour les automobiles :

- = **la rue Aristide Briand en sens unique est – ouest** (vers GENEVE) depuis Helvétie (comme aujourd'hui en venant d'ANNEMASSE).
- = **la rue Victor Hugo sens unique nord – sud** (vers rue de Genève – direction ANNEMASSE),
- = **la rue des Rosiers à double sens** vers GENEVE et ANNEMASSE.

L'accès à votre rue sera possible ainsi :

- = **depuis ANNEMASSE et AMBILLY** : via la rue Aristide Briand et retour via la rue de Genève direction ANNEMASSE,

.../...

- = depuis GENEVE : par les rues du Chatelet (GAILLARD), des Bellosses, de Genève, de l'Helvétie, Aristide Briand,
ce qui, en effet, n'est pas du tout direct.

Avis du C.E. :

Pour les quatre rues d'AMBILLY perpendiculaires à la rue de Genève, l'accès en provenance de la rue des Bellosses tel qu'indiqué au dossier soumis à enquête, paraît en effet un peu long et compliqué. Les tourne-à-gauche depuis la rue de Genève à la Croix d'Ambilly et au carrefour Helvétie / Coco contribueront à engorger davantage les voies routières.

Afin d'améliorer la situation, le plan de circulation envisagé dans ce secteur mériterait d'être modifié, par exemple en prévoyant d'inverser le sens de circulation de l'une ou de deux de ces rues : Pasteur ? Ou Victor Hugo ? Ou bien Pasteur et du docteur Roux.

Cela raccourcirait les "boucles" de desserte pour ce quartier tout en soulageant d'autant les carrefours Croix d'Ambilly / Genève et Helvétie / Coco.

Il semble qu'à la demande de la mairie d'AMBILLY, le sens de la rue Pasteur serait effectivement inversé, ce qui reste à confirmer, mais dans ce cas, irait dans le même sens que mes préconisations ci-dessus, et **je serais donc favorable à une telle amélioration.**

■ Ray5 (20/09/2013) – M. Philippe VIEU (conseiller municipal d'AMBILLY depuis 1983), 15 rue Anatole France à AMBILLY.

- = **« Ne conteste pas ce grand projet dont l'intérêt est évident. »**
- = Il s'interroge : pourquoi ne pas maintenir « la continuité de la circulation... en double sens depuis GAILLARD jusqu'à la rue de Zone ? »
- = « devenir des professionnels exerçant sur cet axe très fréquenté ? »
- = « le nombre de places de stationnement prévu sera en diminution notable... »
- = « l'emplacement de l'arrêt biface ne semble pas être parfaitement défini. »

Commentaire du C.E. :

L'examen de ces remarques sera regroupé avec la lettre – pétition (Ray6) et Ray1, 2 et 3.

■ Ray6 – 360 (environ) (*) lettres – pétition d'habitants d'AMBILLY, incluant les 47 signatures jointes à la pétition des commerçants (dont 12 non résidents à AMBILLY soit 5 d'ANNEMASSE, 1 de VILLE LA GRAND, 4 de GAILLARD et 2 extérieurs à l'agglomération)

+ Ray1 + Ray 2 et 3 + Ray5

- = **Expriment** leur « préoccupation concernant le projet »
- = « la circulation des véhicules qui traversent la commune d'AMBILLY le long de la rue de Genève se fera dorénavant à sens unique.... Une partie du trafic automobile sera dévié sur des rues annexes (rue Aristide Briand, Emile Zola, Docteur Roux, Victor Hugo et Pasteur) occasionnant des nuisances pour leurs habitants... » « Par ailleurs, l'accès des habitants d'AMBILLY aux commerces de proximité situés dans cette zone sera fortement pénalisé. »

.../...

- = **« Souhaitent que le projet soit réexaminé afin de :**
 1. permettre la circulation automobile à double sens sur l'ensemble de la rue de Genève,
 2. maintenir le nombre de places de stationnement,
 3. étudier la réalisation d'un arrêt de tram à proximité des commerces d'AMBILLY.

(*) difficulté de dénombrement consécutive aux nombreux dépôts dispersés (à AMBILLY, mais aussi à ANNEMASSE...).

.../...

Commentaires du C.E. :

Ces 360 signatures seraient à vérifier : on remarque 1 AMBILLY Jennifer, 1 Loulou, 1 AMBILLY Martine, 1 ANNEMASSE Malko, 1 BOBB Noëlle. Certaines familles sont représentées par plusieurs noms dont on ignore s'il s'agit de majeurs... etc.

Parmi les 360 signatures, deux (Mme Yvonne CHARDON et Mme Marie-Josèphe FAVRE) se font remarquer par des mentions manuscrites complémentaires :

« C'est certain que si l'on veut avancer pour améliorer des transports collectifs, chacun doit faire passer son confort personnel après, soit accepter les changements (ex : les rues à sens unique) mais il faut que ces travaux répondent aux besoins des gens, c'est-à-dire, avec le tram :

- = augmenter la fréquence de passage,*
- = desserte régulière et sûre avec un temps d'attente intermédiaire minime entre deux tram(s),*
- = amplitude horaire très large...*
- = ... correspondances...*
- = ...la rue du Mont Blanc qui va être à sens unique...*
- = ...étudier plusieurs arrêts de tram à proximité des commerces...*
- = ... 3 places de stationnement supprimées... les remplacer... ancien hôpital*
- = ... nos besoins ne sont pas pris en compte. »*

Ces deux personnes expriment en effet **un sens de l'intérêt général que peu de personnes manifestent**. Pour les rassurer, je leur signale que la rue du Mont Blanc ne semble pas devoir être mise en sens unique et qu'elle devrait rester à double sens (cf C 29/84 et C 33/74).

Pour ce qui concerne la fréquence, la régularité, la sécurité, les temps d'attente, il est clair que **le tram en site propre** (cf détails ci-dessous) est en mesure de « répondre parfaitement aux besoins des gens ».

Le dossier d'enquête précise ainsi (C 35/74) :

- = vitesse commerciale de terminus à terminus (en site propre) : 17,3 km/h (contre environ 12 km/h en site mixte),
- = temps de parcours de la frontière au terminus : 11 mn 36 s (!)
- = fréquence : 9 mn toute la journée
- = amplitude du service : 5 h 30 à 23 h 30.

Pour les autres points évoqués par elles, nous allons les examiner en détail ci-dessous.

Auparavant je tiens à faire remarquer que d'après mes investigations parmi les 360 adresses ou signatures (dont environ 320 à 325 adresses) on dénombre :

- = environ **160 adresses au sud du CEVA** (rue Babuty, Aristide Briand, rues transversales et de Genève)
- = environ **120 adresses au nord du CEVA** ou autres (dont hors agglomération).

Pour **tenter d'apprécier la représentativité** de toutes ces pétitions, il est évident que **celles relatives au sud du CEVA sont beaucoup plus représentatives** car plus directement concernées que celles relatives au nord du CEVA (par exemple les rues du Gaz, du Bief, du Foron, Anatole France, des Jardins, de Mon Idée...).

Enfin, il faut aussi remarquer que la méthode de **collecte** de cette pétition "**au porte à porte**" ressemble beaucoup à celle utilisée dans certaines campagnes électorales. Il semble donc que la proximité (6 mois) des prochaines élections municipales pourrait être de nature à influencer sur la motivation et donc sur le nombre de pétitions, et **serait susceptible de fausser la perception de l'intérêt public du projet pour une opération beaucoup plus vaste que la seule commune d'AMBILLY**.

Il n'en demeure pas moins que le nombre de signataires de cette pétition reste important et significatif et que leurs interrogations doivent être entendues et examinées avec soin, et l'objectivité qui s'impose. C'est ce que nous allons essayer de faire.

.../...

A - Sur le double sens automobile :

- **La largeur d'emprise disponible** sur le tronçon de la rue de Genève le plus étroit (entre la "station Millet » » / rue Robert Desbiolles à GAILLARD et la bibliothèque municipale à AMBILLY), soit sur environ 400 m, **est de 15,5 à 16 m (voire 12 / 13 m)** vers "Kosovar Market" (face à la bibliothèque municipale) si on considère l'alignement entre les saillants de façade à l'ouest de la rue des Acacias et celui à l'est (face à l'hôtel Ibis).

A 1 – Cas du site propre tram (projet : plateforme tram réservée au seul tram) :

- La largeur **nécessaire** pour maintenir le double sens est la suivante :

tram	+ 2 voies V.L.	+ 2 trottoirs	
6,70 m	+ 2 x 3,25 m : 6,50 m	+ 2 x 2,20 m : 4,40 m	= 17,60 m

tram	+ 2 voies V.L.	+ 2 trottoirs	+ 2 bandes cyclables	
6,70 m	+ (2 x 3,25 m) : 6,50 m	+(2 x 2,20 m) : 4,40 m	+ 2 x 1,50 m) : 3,00 m	= 20,60 m

- Il apparaît qu'il est **MATERIELLEMENT IMPOSSIBLE** de satisfaire tous les modes de déplacement sur l'emprise disponible (minimum nécessaire 17,60 m – minimum disponible 15,50 m voire 12,60 m à 13,00 m) (à cet endroit, un des trottoirs doit être réduit à 1,85 m – coupe AB page 48/74 C).

Il manque donc au moins deux mètres de largeur (voire plus, 4 à 5 m face au "Kosovar").

On ne peut pas réduire la largeur de plateforme du tram :
On ne peut pas réduire la largeur des trottoirs (2,20 m) :
= minimum disponible hors obstacle pour les P.M.R. : 1,40 m
= minimum fil d'eau caniveau / obstacle : 0,50 m
= + épaisseur obstacle : 0,30 à 0,50 m.

On ne peut pas réduire la largeur des voies V.L. (nécessité d'accepter des bus, autocars, véhicules O.M. et incendie, etc...), **mais on peut en supprimer une.**

1ère conclusion A1 :

Si on veut conserver le **site propre** pour le tram, on ne peut disposer que d'**une seule voie automobile.**

2ème conclusion A1 :

Si on ne peut libérer 3,00 m pour une 2ème voie V.L., on ne peut libérer 2 x 1,50 m pour des bandes cyclables.

A 2 – Cas du site mixte :

Dans ce cas, la circulation automobile peut emprunter la plateforme du tram.

Il est alors difficile de donner la priorité au tram ; celui-ci devient tributaire des aléas de la circulation (engorgements, accidents) ; des accidents (matériels souvent, corporels aussi) peuvent se produire, pouvant aller jusqu'au blocage de la circulation :

- = **la sécurité n'est plus assurée,**
- = la vitesse commerciale s'abaisse de 30 % (12 km/h au lieu de 17/18 km/h),
- = **les temps de parcours** augmentent et deviennent **aléatoires et moins attractifs,**
- = **le service du tram se dégrade et n'est plus attractif,**
- = au lieu d'espérer réduire le nombre d'automobiles, celui-ci se maintient ou augmente : la qualité de vie des habitants n'a pas été améliorée ou beaucoup moins,
- = l'infrastructure se renchérit : afin de compenser la baisse de vitesse il faut plus de motrices pour **espérer** maintenir le volume de service,

.../...

- = **le tram ne rend pas le service escompté, l'investissement consenti** dans la perspective d'une amélioration n'est pas rentabilisé ; **cela devient un mauvais investissement public** (qui génère plus d'inconvénients que d'avantages ? !).

Avis du C.E. sur les points A1 et A2 :

En résumé, ABANDONNER le SITE PROPRE EQUIVAUT à RENONCER au TRAM.

Il faut DONC CONSERVER le SITE PROPRE du TRAM, et par conséquent consentir à ne conserver qu'une seule voie automobile et renoncer au double sens cycliste.

B – Sur le maintien du nombre de places de stationnement :

Le tableau de l'étude d'impact (page 20/112 – E6) résume la situation des places de stationnement à la date du projet soumis à enquête (juin 2013 – date étude d'impact ?). Depuis, la prise en compte de remarques diverses a permis de rajouter des places. **Les indications de ce tableau sont donc pessimistes :**

	Avant travaux	Après travaux	Places supprimées
Sur les 3 communes	4248 places	4019 places	229 (- 0,05 %)
Sur AMBILLY	700 places	688 places	12 (- 1,7 %)

Le même dossier E6 page 75/112 précise que sur le tronçon "rue des Rosiers" / rue Victor Hugo. **Le nombre de places de stationnement avec le tram augmente même de 2 unités (40 porté à 42 places).**

J'ai personnellement dénombré une vingtaine de places **longitudinales sur voirie** entre la rue des Bellosses et la Croix d'Ambilly (+ 1 emplacement pour autocar au voisinage de l'hôtel Ibis). On peut ajouter à celles-ci, celles qui resteraient disponibles dans les rues adjacentes et qui seront pratiquement maintenues.

Avis du C.E. sur le point B :

La faible disponibilité de places actuelles que j'ai moi-même "expérimenté" semble devoir être peu modifiée – peu de places vraiment libres en journée (-12 place, voire + 2 places sur AMBILLY).

Toutefois, **je recommande aux élus et responsables du projet de rechercher et si possible réaliser des « parkings - minute »** (durée maximum 30 mm ?), de taille éventuellement limitée, pour tenter de compenser voire augmenter la perte des 12 places annoncées. Plusieurs solutions sont d'ores et déjà envisageables pour le sens vers GENEVE sur GAILLARD, mais à proximité de la rue des Bellosses (angle rue Millet si la sous-station électrique est placée vers la propriété AGAZZONI, parcelle n° 169 ex Alain GUERINI) ou à rechercher pour le sens vers ANNEMASSE, par exemple au droit ou au voisinage des rue des Acacias ou Branly, en retrait de la rue de Genève. Ainsi, la mairie d'AMBILLY questionnée par mes soins, m'a confirmé qu'elle était dès maintenant propriétaire de parcelles (une au 10 rue Emile Zola, une au 2 rue Branly) sur lesquelles il serait possible de créer environ 10 places de stationnement sur chacune d'elles.

Mon avis sur ce point fait donc l'objet de **recommandations qui seront reprises dans mes conclusions motivées.**

C – Etudier la réalisation d'un arrêt de tram à proximité des commerces d'AMBILLY :

- = Ces commerces sont situés entre les stations Croix d'Ambilly et Millet, qui sont distantes au projet de 586 m (entre axe !).
- = A la demande de la mairie d'AMBILLY, la station sera déplacée vers l'ouest (GENEVE) d'environ 40 à 50 m. **La distance interstation sera donc réduite à environ 540 m.** Cela permettra de la rapprocher de la bibliothèque municipale, de l'hôtel et des commerces (meilleure centralité).
- = Côté rue des Bellosses (boucherie), la station Millet sera à environ 145 m.
- = Côté Croix d'Ambilly (future pharmacie, laboratoire actuel) la station Croix d'Ambilly sera à environ 50 m.

.../...

- = La distance maximum à une station depuis un commerce situé au milieu de l'interdistance sera de 255 m ($550 - 40/2$), soit face aux rues du docteur Roux et Branly [au voisinage de la pharmacie actuelle, du bar tabac Vindret, du "Best frites Chicken" (en français !)].

Avis du C.E. sur le point C :

Le rapprochement des stations Millet / Croix d'Ambilly à 550 m d'intervalle (entre axe), soit 510 m environ d'un bord de l'une à l'autre, est favorable à l'ensemble des usagers et des commerces. **Cette distance relativement faible pour un usager placé au milieu (255 m environ) me paraît tout à fait acceptable.**

Vouloir **créer une station supplémentaire au milieu ne serait d'ailleurs pas raisonnable** (trop faible interstation, coût trop élevé...) et de toute façon **physiquement impossible** du fait des largeurs d'emprises disponibles insuffisantes (cf point A ci-dessus).

D – Sur les itinéraires de "délestage" :

Le document « enquête aux frontières (2005 et 2009) page 10/22 – E2, permet de noter les valeurs de flux automobiles suivants :

= "Mon idée" :	6 850 déplacements / jour	(+ 14,3 %)
= "Pierre à Bochet" :	8 450 d / j	(+ 0,2 %)
= Moëllesulaz :	13 800 d / j	(- 7,6 %)
= Vallard :	16 450 d / j	(+ 12,2 %)
= Fossard :	7 300 d / j	(+ 8,4 %)

Il est intéressant de noter que le seul trafic en baisse est celui de Moëllesulaz et que cette baisse semble actuellement se confirmer d'après mes contacts avec l'agglomération.

Les tableaux et commentaires des pages E 4 32/46 et 33/46 donnent des valeurs en heure de pointe du matin (H.P.M.) et du soir (H.P.S.) et d'après les comptages effectués en septembre 2011, définissent les **charges de trafic actuelles** :

Secteur le plus chargé par tronçon	H.P.M.	H.P.S.
GAILLARD Libération / Vallard	725 v / h	710 v / h à la douane
GAILLARD / AMBILLY Millet / Croix d'Ambilly	585 v/h	510 v/h
ANNEMASSE Place de l'Etoile	Maxi cumulé 3600 v/h (E4 33/46)	

Le document (34/46) conclut :

« Malgré le fait que la rue de Genève soit un axe important permettant le déplacement entre l'agglomération d'ANNEMASSE et celle de GENEVE, les charges de circulation sont relativement faibles puisqu'elles n'excèdent pas 700 uv/h » à GAILLARD à l'heure de pointe (soit environ 6 500 v/jour : note du C.E., ce qui est conforme au tableau ci-dessus).

Ce dernier indique qu'à la Croix d'Ambilly, les valeurs deviennent au plus 585 v/h (H.P.M. Heure de pointe du matin) soit environ 5000 à 5500 v/j (note du C.E.).

Les études de détail en cours présentent une étude d'aménagement du quartier "A. Briand / rue de Genève" qui prévoit **un maximum attendu de** :

- = 4500 à 5000 v/j rue A. Briand (un seul sens) - soit environ 550 v/h en heure de pointe,
- = 4500 v/j rue Marcel Degrine – soit environ 500 v/h en heure de pointe,
- = 1000 v/j rue Pasteur et rue Victor Hugo (un seul sens) – soit environ 110 v/h en heure de pointe,
- = 500 v/j rue du docteur Roux, rue Emile Zola et rue Emile Millet (un seul sens) – soit 50 à 55 v/h en heure de pointe,
- = 2000 v/j rue des Rosiers (deux sens) – soit environ 220 v/h en heure de pointe.

.../...

Enfin, une projection des différences entre les charges de trafic de 2020 et de 2009 en H.P.S., qui m'a été communiquée à ma demande par les responsables techniques du projet, montre que :

- = tout l'axe rue de Genève supporte en 2020 **moins de trafic qu'en 2009** (environ 250 v/h à la douane de Moëllsullaz – environ 1000 v/h à la Croix d'Ambilly) (= présence du tram ?),
- = **que les itinéraires de report de trafic les plus surchargés d'AMBILLY** (rue des Marronniers, rue de l'Helvétie, rue Aristide Briand) **reçoivent un supplément de trafic inférieur à 500 v/h** (H.P.S.) (soit environ + 4500 à + 5000 v/j),
- = que des rues telles que les rues du Pont Noir, Jean Moulin, du Centenaire, Marc Sangnier, Ravier, ne connaîtraient qu'un accroissement inférieur à 200 v/H.P.S. (en 2020) (soit moins de 2000 v/j supplémentaires).

Avis du C.E. sur les itinéraires de "délestage" :

Au vu des éléments contenus dans les dossiers d'enquête, ou qui m'ont été communiqués sur ma demande lors des rencontres que j'ai sollicitées les 01/10/2013 (avec les maîtres d'œuvre et maîtres d'ouvrage délégués), ou le 04/10/2013 avec le maître d'ouvrage ANNEMASSE AGGLO (Robert BORREL + Pierre-Jean CRASTES + Anne-Sophie ASSELIN), j'en conclus :

1. **que les reports de trafic sur les rues comprises entre les rues A. Briand et de Genève seront faibles** et facilement supportables, surtout si les mesures d'accompagnement proposées sont mises en œuvre (cf étude du 30/09/2013).
2. **que les reports de trafic sur les rues éloignées de l'axe tram** (Jean Moulin, Point Noir, Centenaire, Marc Sangnier, Ravier), seront également faibles et de l'ordre de 200 v/H.P. (≈ 2000 v/j).
3. que, par contre, **le trafic attendu rue A. Briand** (5000 v/j sur un seul sens) **deviendrait très significatif si une régulation appropriée par feux n'est pas faite au carrefour Coco / Helvétie et à celui de la rue des Rosiers.**

Il conviendra donc, comme cela m'a été indiqué le 04/10/2013 à l'agglo, que **des signalisations de guidage renforcées** soient faites en direction des axes péricentriques :

- = quai d'Arve,
- = avenue Louis Lachenal / rue des Maraîchers,
- = douanes de Cornières, Mon idée, Pierre à Bochet, Vallard, Fossard,
- = A 40 **(en prévoyant si nécessaire des nouvelles bretelles entrées / sortie route de Zone vers et venant de GENEVE ?)**,
- = et sur des rues semi-parallèles à l'axe (rue de Moëllsullaz, rue du Chatelet, rue des Bellosses à GAILLARD).

Sous ces réserves qui seront reprises dans mes conclusions motivées, **mon avis sur ce point restera favorable.**

■ **RayZ** – M. Claude SAILLET, 8 rue des Négociants à AMBILLY.

- = Est « *très mécontent du futur tracé.* »
- = Est propriétaire de commerces et appartements.
- = « *Aucune réunion publique, les journaux n'ont jamais publié, l'enquête publique sur les nouvelles infrastructures de la commune. Une enquête déposée au mois d'août... c'est honteux...* »

Avis du C.E. :

J'ai peine à croire que la suite des procédures (évoquées ci-dessous en détail au paragraphe "**Bilan de la concertation**" page 57 à 59/70 lors des nombreuses réunions publiques organisées par ANNEMASSE – Agglo n'ait jamais été évoquée. Ces informations ont par ailleurs été régulièrement évoquées (voire développées) sur le site internet de l'agglo, ainsi que régulièrement dans la presse, ou à la radio. **Toute personne intéressée pouvait donc assez facilement**, soit directement, soit par des recherches simples (téléphone, internet) **avoir accès à l'information requise.**

.../...

Pour ce qui concerne **la période de l'enquête** (12 août / 25 septembre), j'observe que sa durée (six semaines et demi) répartie sur les mois d'août **et** de septembre (soit 1,5 fois la durée minimale requise) était bien assez longue pour permettre à tous d'y participer et de s'informer, aussi bien pour ceux en vacances en août, que pour ceux en vacances en septembre (pour preuve, le nombre de participants surtout en septembre).

■ Ray8 – Mme Mireille SIC-ANNOUILLES.

Voir mon avis ci-dessus Ra3.

■ Ray9 + Pay10 le 25/09/2013 à AMBILLY – Lettre de M. Alain MAILLET (24/09/2013), 11 rue du Bief – les Caryatides - à AMBILLY.

+ Remet un courrier lettre – pétition de 16 lettres dont 1 avec 34 signatures.

Par son courrier, il expose :

a) les points déjà évoqués dans la **lettre – pétition examinée ci-dessus en Ray6.**

Il évoque également :

b) « *le projet envisage également de rendre la rue des Négociants et la rue du Jura en sens unique pour les véhicules. Pourtant ces deux rues supportent **plus de circulation journalière** en direction de nos deux postes frontières (Mon idée et Pierre à Bochet) que la rue de Genève. Voir les résultats de l'enquête cordon de 2005 qui figurent dans le rapport d'enquête... »*

Il m'a également affirmé oralement :

c) être favorable au tram,

d) être à l'origine de la lettre – pétition,

e) être candidat aux prochaines élections municipales à AMBILLY,

f) ne pas comprendre pourquoi le tram ne va pas à la gare d'ANNEMASSE.

Il m'avait indiqué m'adresser une coupe transversale de la rue de Genève montrant que le double sens est possible.

Commentaires du C.E. :

= **Il faut d'abord noter qu'il s'est dit favorable au tram.**

= **Les points évoqués** par sa lettre, et ceux de sa **lettre – pétition** ne seraient donc pas à interpréter comme une opposition au tram, **mais comme des souhaits** (« *par conséquent je souhaite que le projet soit réexaminé... »*)

Nous y reviendrons dans nos conclusions motivées.

= Les points a) et f) évoqués ont déjà été examinés ci-dessus (Ray6 + Ray1 + Ray2 – 3 + Ray5 pages 21 et 23/70)

Le lecteur pourra donc s'y reporter pour plus de détails.

Concernant le point b) de son courrier (sens unique rue des Négociants et rue du Jura), il faut noter :

= Le projet prévoit en effet (pièce C 29/74 et C 33/74) la mise en sens unique sud – nord de la rue des Négociants et de la rue du Jura et la mise (ou le maintien) en double sens de la rue des Ecoles, de la rue des Jardins et de la rue des Marronniers.

Toutefois, la situation n'est peut-être pas encore arrêtée définitivement car il faudra vérifier ce que prévoit le futur plan des déplacements faisant l'objet actuellement d'une enquête publique spécifique. D'ores et déjà, ANNEMASSE – Agglo m'avait confirmé **en juillet 2013** que l'amélioration du projet se poursuit notamment pour les cycles, mais aussi concernant **la rue des Négociants qui serait maintenue à double sens de circulation automobile.**

.../...

Les reports de circulation futurs ne semblent pourtant pas être aussi importants que M. MAILLET (et les signataires de la lettre – pétition) semble (nt) le craindre : voir pour cela mon analyse ci-dessous Ray6 – point D, de la lettre – pétition ainsi que mon avis correspondant.

Concernant le point f), j'y ai déjà répondu, et le lecteur se reportera à mon analyse Rae13 (M. Pierre CHARVIER).

Enfin je n'ai pas reçu la coupe transversale qu'il m'avait promise.

■ **Ray10** – L'assurance maladie :

Point déjà traité en Rae14.

■ **Ray11** – M. Robert COSTA, 14 rue de l'Helvétie AMBILLY – Courrier en date du 24/09/2013.

Par ce courrier M. COSTA exprime :

- a) « *enquête publique se déroulant principalement pendant une période de vacances et avec une information très limitée... (affiche format A3). Cache-t-elle une volonté de non transparence ?* »
- b) « *regrette qu'avant d'accomplir un tel projet, on n'ait pas réalisé le foncier nécessaire à la venue du tram par de l'immobilier privé...* »
- c) « *un sens de circulation unique dans la rue de Genève est un choix politique et électoraliste car l'aspect technique présenté est un prétexte non valable ... autres réalisations (BREST)... ou autres et tram ont voies communes...* »
- d) « *l'implication et les nuisances du détournement des véhicules dans les rues internes d'AMBILLY est un sujet non transcrit dans votre projet.* » « *...détournement de véhicules aberrant et qui sera en plus obsolète vu la croissance démographique de la région. Il faut penser à régler le flux automobile, pas par des obstacles mais par la fluidité et des voies express...* »
- e) « *le tram doit être un service pour les usagers... ce qui implique plus d'arrêts sur la commune d'AMBILLY...* »
- f) « *le calendrier des travaux venant se mêler à ceux du CEVA...* ».

Commentaires du C.E. :

Point a) période de l'enquête :

J'ai déjà répondu ci-dessus (Ray7 – M. SAILLET). La durée de six semaines et demi (19 jours en août, 25 jours en septembre) est 1,5 fois supérieure au minimum exigé. D'ailleurs, l'importance de la mobilisation du public en septembre, tout particulièrement à AMBILLY, montre que la durée et la période de l'enquête ne peuvent pas être remis en cause.

Point b) réaliser le foncier avant les travaux du tram :

C'est bien sûr une suggestion intéressante **qui aurait mérité plus d'anticipation**. On peut évidemment regretter que l'engagement pris en 1975 par les maires des trois communes, de porter la largeur de la rue de Genève à 26 m entre façades, n'ait pas été mis en œuvre partout, alors que là où la mise en œuvre a été faite, cela permet le double sens sur la plus grande partie de GAILLARD.

Ainsi, sur un parcours de 1290 m entre la frontière et la Croix d'AMBILLY (limite d'ANNEMASSE), ;

- = **510 m** (40 % de la longueur du tronçon) sur GAILLARD **permettent l'insertion du double sens automobile** jusqu'à la rue Marcel Degerine, **avec possibilité d'y insérer une station (la Tour)**,
- = **590 m (45 %) ne permettent pas l'insertion du double sens**, dont :
 - = 355 m sur GAILLARD (27 %) (qui permettent malgré tout l'insertion de la station "Millet" sur environ 90 m),
 - = **235 m sur AMBILLY (18 %) qui ne permettent ni l'insertion du double sens automobile, ni celle d'une station,**

.../...

= **190 m (15 % de la longueur du tronçon) à AMBILLY** permettent grâce à une largeur disponible généreuse, l'insertion de la station Croix d'Ambilly.

Au total subsiste donc un goulot d'étranglement central de 425 m réparti sur les deux communes de GAILLARD et AMBILLY, qui ne permet pas l'insertion du double sens automobile, ni de bande ou piste cyclable, ni celle d'une autre station sur AMBILLY, mais fort heureusement celle d'une station sur GAILLARD (station Millet).

Vouloir **mettre en œuvre aujourd'hui ce qui ne l'a pas été depuis presque 40 ans (6 ou 7 mandats municipaux), conduirait à repousser la réalisation du tram... aux calendes grecques !** Alors que l'accroissement démographique de la région et le fonctionnement "tout automobile" avec un passager par véhicule ne peut que conduire à l'asphyxie (dans tous les sens du terme : circulation, qualité de l'air...).

Il n'est pas sérieux d'envisager de tailler des voies express en plein milieu urbain... Cela soulèverait à juste titre de légitimes "levées de bouclier".

Plutôt que d'agir sur les conséquences (accroissement trafic automobile → création de voies express) ne vaut-il pas mieux **commencer par agir sur les causes** (une personne par véhicule...) donc tenter plutôt de réduire le nombre de véhicules ?...

Point c) plateforme mixte tram / voitures :

J'ai déjà évoqué ci-dessus (Ray6) **les graves inconvénients du fonctionnement en site mixte. Le sens du progrès est de les éviter lorsque cela est raisonnablement possible.**

On pourrait aussi rechercher et citer plutôt des exemples de sites complètement débarrassés de l'automobile (et donc intégralement piétonnisés). La plus grande majorité des réseaux de tram créés en France ces vingt dernières années en sont une illustration évidente.

Le "site propre tram" permet d'engager un cercle vertueux de réduction du trafic automobile.

On peut ici remarquer que le projet de tram d'ANNEMASSE ne conduira pas, à AMBILLY, à éradiquer totalement tout trafic automobile grâce à l'alternat des sens uniques de part et d'autre de la rue des Bellosses.

Si ce dispositif peut être complété par quelques "parkings courte durée", comme je l'ai suggéré ci-dessus (Ray6), le compromis voitures / tram = tranquillité, meilleure desserte des commerces et meilleure qualité de vie = favorable aux commerces et aux riverains, me paraît positif.

Point d) nuisances du détournement des véhicules dans les rues internes d'AMBILLY :

J'ai déjà évoqué et montré ci-dessus (Ray6) que **le problème le plus réel concernait effectivement la rue A. Briand, et qu'il fallait développer des solutions pour le réduire** (actuellement 1000 à 2000 v/j ; envisagés maximum 5000 v/j) par un meilleur jalonnement pour le transit, vers d'autres itinéraires mieux adaptés (**autoroute A 40 avec création de deux nouvelles bretelles entrée / sortie**. Rue du Chatelet, gestion stricte des nouveaux carrefours à feux Coco / Helvétie et Rosiers / A. Briand).

Pour les autres rues d'AMBILLY, les études réalisées ou en cours tendent à montrer que l'incidence des reports devrait s'avérer relativement modérée.

Point e) plus d'arrêts tram sur AMBILLY :

J'ai déjà montré ci-dessus (Ray6) **que c'était** déraisonnable d'une part... et **impossible** d'autre part pour cause de largeur insuffisante entre façades.

Point f) concomitance des travaux tram / CEVA :

Il pourra y avoir certaines périodes gênantes, notamment lorsque le chantier du CEVA coupera les passages à niveau (P.N.) existants (Négociants / Jura et Helvétie / Jean Jaurès).

.../...

Mais, d'une part les coupures sur les ex P.N. ne seront jamais totales. Elles sont prévues par fractions avec déviations localisées sur place (cf dossier d'enquête CEVA – E 5 volet 1 page 34/68) et alternats si nécessaire, et d'autre part, **il sera effectivement nécessaire qu'une coordination renforcée tram / CEVA** soit mise en œuvre pour **minimiser les perturbations** dues aux travaux côté tram ou côté CEVA.

Pour le reste, les travaux CEVA n'auront aucun effet sur la circulation automobile, car ils seront pratiquement circonscrits aux emprises de la ligne ferroviaire existante.

Avis résumé du C.E. :

J'ai essayé de montrer qu'aucun des points soulevés par M. COSTA ne me paraissent opposables au projet.

Si certaines nuisances ponctuelles pendant les travaux devront bien sûr être minimisées pour être supportables et réduites dans la durée, ou que des perfectionnements localisés devront être recherchés (parkings courte durée, jalonnement et amélioration des itinéraires de substitution...), il n'en reste pas moins que **si tout est fait pour assurer le succès du tram, il y aura à terme moins de nuisances** dues à la croissance exagérée du trafic automobile, ... moins de pollution de l'air, une qualité de vie de quartier apaisée (favorable à la fréquentation des commerces), etc...

■ Ray12 – Lettre de Mme Josette TOURIS 6 rue Victor Hugo et de Mme Fabienne PERREN 7 rue du docteur Roux – en date du 25/09/2013.
--

Exposent les points suivants :

- = « *Ne serait-il pas plus logique que le sens de circulation des rues Emile Zola, du docteur Roux, Victor Hugo et Pasteur soit inversé (dans la direction sud – nord), avec "tourne à gauche" sur la rue A. Briand (comme la rue du docteur Roux à ce jour ?)* »
- = « *... il serait vivement souhaitable que soit profité de cette occasion pour que des aménagements soient réalisés dans les rues..., par exemple la création de trottoirs, voire la réglementation du stationnement automobile.* »

Avis du C.E. :

Il s'agit d'une contribution constructive qui mérite toute l'attention des techniciens et élus responsables du projet.

Je suis donc d'avis que la (les) solutions préconisées par Mmes TOURIS et PERREN soient étudiées et comparées à celles du projet soumis à l'enquête pour que la solution présentant le plus d'avantages pour les riverains, et le moins d'inconvénients, notamment pour la sécurité vis-à-vis du tram, soit en définitive retenue, après concertation avec les riverains intéressés.

Je signale toutefois :

- = que les responsables du projet, sur la demande de la commune d'AMBILLY, ont d'ores et déjà **validé l'inversion du sens de la rue Pasteur qui serait donc effectivement sud – nord,**
- = que j'ai moi-même déjà suggéré ci-dessus (Ray4) qu'il serait utile de réfléchir à inverser le sens de plusieurs rues de ce quartier pour raccourcir les boucles de circulation interne au quartier,
- = que les responsables du projet m'ont présenté le 01/10/2013 un projet d' "étude complémentaire Briand et rues perpendiculaires" en date du 13/09/2013, projet en cours de réflexion et non encore validé par les élus responsables.

Ce projet prévoit ainsi selon la largeur des rues, au moins un trottoir de 2,00 m à 2,30 m (sinon deux trottoirs de 2,00 m et 1,50 m) et une gestion du stationnement le long des trottoirs entre des arbres d'alignement.

L'étude en cours rejoint donc les préoccupations de Mmes TOURIS et PERREN et devrait, je le suppose, être présentée à la population concernée, avant réalisation et après validation par les élus, comme cela a déjà été pratiqué auparavant, **notamment** pour le projet tram.

.../...

J'ai rencontré MM. Alain BOISSEAU (président) et Daniel BLANC (membre du C.A.) de l'association Bourgeois le 19 septembre à ma permanence de GAILLARD et M. BLANC seul à celle du 25 septembre 2013 à AMBILLY.

Ils m'ont exposé leurs principales préoccupations relatives à l'insertion des cycles et remis une lettre en date du 25/09/2013 et un CD ROM : "doléances enquête tram".

Ils affirment d'emblée que **leur association « se positionne naturellement en faveur d'un tel projet. »**

Les principaux points suivants sont ensuite évoqués :

- = prévoir un nombre suffisant d'attaches-vélos (notamment près des stations),
- = **planche 21 et 43** : angle rail / cycles trop faible = danger,
- = **planche 31** (vers Casino) : créer une bande cyclable directe en tourne à gauche vers la rue A. Briand,
- = **planches 32, 33, 41, 42** : élargir les rues ou les chaussées,
- = bande cyclable rue de Genève : préférer plutôt le sens (montant) GAILLARD – ANNEMASSE,
- = **centre – ville** planches 53, 61, 62, 63, 64 : mixité cycles et piétons,
- = planche 71 : revoir accès à la rue des Tournelles,
- = planche 72 : barrière piéton le long des arcades, bande cyclable surélevée – danger ?, rue Malbrande double sens cyclo ?

Avis du C.E. :

Notons tout d'abord le fait que l'association "Bourgeois" **se déclare « très naturellement en faveur d'un tel projet. »**

Notons également que « **les concertations et réunions de travail avec ANNEMASSE – Agglo ont permis de prendre en compte une partie de nos demandes.** » et que « *la sécurité mais aussi l'attractivité des aménagements cyclables... ne se logent pas seulement dans la définition générale des aménagements... mais souvent dans les détails.* »

De plus « *les cycles comme les piétons doivent pouvoir se déplacer partout.* »

Il en découle que parmi les P.M.R., les piétons et les cycles, si un choix doit être fait entre ces trois usages (notamment pour l'accès aux commerces, et pour les riverains), il paraît naturel de privilégier les deux premiers, les cycles dans ces cas-là étant toujours admis à côté de leur bicyclette (centre – ville), sauf dérogation municipale particulière.

Si certaines suggestions apparemment non encore validées **me paraissent judicieuses**, et donc à envisager après les avoir étudiées en concertation :

- = améliorer les cisaillements rails / cycles à Moëllsullaz et la Croix d'Ambilly,
- = privilégier le sens cycle montant GAILLARD / ANNEMASSE,
- = bande cyclable directe (tourne à gauche) GENEVE / rue A. Briand,
- = nombre suffisant d'attaches – vélos notamment près des stations,
- = accès à la rue des Tournelles,
- = bande cyclable surélevée à abaisser avenue H. Barbusse,
- = double sens cycles rue de Malbrande,

d'autres me paraissent peu réalistes du moins à court terme :

- = élargir les rues ou les chaussées,
- = circulation des cycles dans les zones piétonnes (centre – ville d'ANNEMASSE, Croix d'Ambilly).

Le tableau d'analyse des demandes "Bourgeois" qui a conduit au compte rendu de la réunion du 03/12/2012 avec l'agglo, confirme les principales raisons qui justifient les propositions non retenues (principalement priorité aux P.M.R. et aux piétons.

.../...

Parmi celles-ci, je me permets d'insister sur celles qui sont dommageables à l'aspect paysager du projet, et qui conduiraient à supprimer des alignements d'arbres (existants ou projetés).

Je suis personnellement défavorable à la suppression trop systématique de tels alignements d'arbres (hormis un sujet isolé par ci par là si c'est indispensable).

Pour le reste qui concerne un grand nombre de détails, pour lesquels je n'ai ni la compétence ni la mission de refaire le projet, **j'encourage l'association Bourgeons, qui a fourni un travail approfondi important, constructif et remarquable, ainsi qu'ANNEMASSE – Agglo et ses collaborateurs, à poursuivre leur concertation pour améliorer encore le projet là où cela est raisonnablement possible.**

■ Ray14 – Lettre – pétition de l'association "collectif des commerçants « j'aime AMBILLY »" en date du 16/09/2013, reçue en mains propres le 25/09/2013 à AMBILLY (revêtue de 18 signatures) :

Cette lettre – pétition comporte des similitudes rédactionnelles et de demandes avec la lettre – pétition signée par de nombreux autres habitants d'AMBILLY. Elle exprime :

- a) « **approuve l'extension de la ligne de tramway Moëllsullaz à la seule condition que la circulation des véhicules se fasse en double sens et non en sens unique comme présenté dans le projet.** »
- b) « **sur la planche n° 33, la largeur la plus étroite du tracé passera de 13,60 m à 16,45 m, or le collectif constate qu'avec 16,20 m de largeur, le tram, deux voies de circulation pour les véhicules et des trottoirs peuvent coexister.** »
- c) « **le collectif constate également que le tracé actuel va considérablement réduire le nombre de places de stationnement. Les rues Emile Zola, du docteur Roux, Victor Hugo et Pasteur vont devenir des zones de délestage pour les voitures et vélos...** » « **...le collectif demande que les places de stationnement soient maintenues sur les deux côtés des rues susnommées.** »

Commentaires du C.E. :

Point a)

« *Le collectif approuve le projet... à condition... double sens...* » se traduit que **dans le cas contraire, il est opposé au projet.**

Point b) double sens automobile (largeur entre façades)

Le collectif remarque que sur la planche 33, la largeur passera de 13,60 m à 16,45 m. Il s'agit des valeurs indiquées sur les coupes A-B de la même planche, c'est-à-dire face au garage Honda.

J'ai déjà fait remarquer plus haut (Ray6 – lettre – pétition des habitants d'AMBILLY) **que le passage le plus étroit** du tronçon se situe en réalité au droit du "**Kosovar Market**" où la largeur disponible est 12 à 13 m par rapport à l'alignement opposé passant par les points saillants des façades opposées (est et ouest "Best frites chicken"...) où le trottoir d'ailleurs n'a pas pu à cet endroit être plus large que 1,85 m (planche 41 page 48/74 C).

J'ai également montré à ce même paragraphe (Ray6 – lettre – pétition des habitants d'AMBILLY) que la largeur nécessaire pour le tram, deux voies de circulation + deux trottoirs pour P.M.R. était de 17,70 m (sinon 20,70 m avec deux bandes cyclos).

Il manque donc :

17,70 – 15,50 = 2,20 m minimum

17,70 – 13,00 = 4,70 m maximum

soit **une voie** de circulation au moins **et le trottoir réduit à 1,85 m** pour pouvoir insérer deux voies de circulation automobile.

Il en est de même sur la coupe A-B "Honda" :

nécessaire 17,70 m

disponible 16,45 m

manque 1,25 m au minimum soit **une voie**.

.../...

Comme il est difficile au tram de suivre fidèlement tous les "décrochés" de façade, il doit "s'aligner" sur les "points durs"... et de toute façon, il manque 1,25 m voire 2,20 m (ou davantage vers le "Kosovar market").

En effet, **si on veut conserver le tram en site propre**, seule hypothèse à même d'améliorer la mobilité dans l'agglomération :

- = la largeur de la plateforme tram ne peut être réduite (6,70 m),
- = celle des trottoirs non plus, 2,20 m pour les P.M.R. (1,40 m minimum **libre de tout obstacle** + 0,50 m de recul des obstacles par rapport au fil d'eau + épaisseur de l'obstacle (pylône, poubelle, signalisation, feux...),
- = celle d'une voie V.L. 3,25 m minimum (réglementation, poids lourds, bus, pompiers, ordures ménagères...).

Il est donc matériellement impossible de maintenir le double sens de circulation automobile.

Point c) nombre de places de stationnement :

J'ai également développé au paragraphe susvisé (Ray6) le nombre de places de stationnement sur le tronçon incriminé. Serait au pire réduit de 12 places (E6 page 20/112), voire au mieux gagnerait 2 places (E6 page 75/112).

Le problème du stationnement ne devrait donc pas être très différent de la situation actuelle, où il est très difficile, même en journée, de trouver une place (à fortiori à l'endroit souhaité !) et donc à fortiori à l'heure de pointe !

C'est de toute façon pour tenter d'améliorer cette situation (aujourd'hui sans tram, ou demain avec le tram) que **j'ai proposé ci-dessus aux responsables du projet de profiter de toutes les opportunités, de toutes les "dents creuses", pour ajouter là ou cela sera (serait) possible, de nouvelles places**, par exemple :

- = à l'angle Millet / rue de Genève ou sur la parcelle ex Alain GUERINI pour le sens vers GAILLARD / GENEVE proche d'AMBILLY ;
- = au droit des rues des Acacias et Branly (à l'arrière des façades ?) pour le sens vers ANNEMASSE [quatre possibilités existent déjà et sont en cours de réflexion dans les municipalités de GAILLARD et AMBILLY (cf Ray6 ci-dessus)].

Pour ce qui concerne les rues latérales, j'ai également montré ci-dessus (Ray6 – paragraphe D) qu'au vu des études de détails encore en cours actuellement :

- = les reports de trafic sur ces rues seront faibles et facilement supportables, surtout si les mesures d'accompagnement proposées sont mises en œuvre (cf étude du 30/09/2013) ;
- = **le report de trafic** sur la rue A. Briand (envisagé à 5000 v/j futur), **devra être fortement régulé, et si possible réduit par :**
 - = une régulation appropriée des feux Coco / Helvétie et Rosiers / A. Briand,
 - = une signalisation de guidage renforcée en direction des accès péricentriques d'ANNEMASSE :
 - = quai d'Arve,
 - = rues des Maraîchers / Louis Lachenal,
 - = ...
 - = **A 40 (création si nécessaire de nouvelles bretelles d'accès / sortie ?)...**

Avis du C.E. :

- = Les souhaits des commerçants et riverains de maintien du **double sens automobile** sur la rue de Genève à AMBILLY **sont impossibles à satisfaire** du fait de la largeur disponible insuffisante entre alignements des façades opposées et des contraintes techniques et réglementaires.

Je confirme donc mon avis favorable au maintien des sens uniques automobiles prévus au projet.

- = **Concernant le nombre de places de stationnement**, il semble que leurs inquiétudes soient exagérées, voire sans objet.

.../...

Toutefois, **je recommande aux élus et responsables du projet de saisir toutes les opportunités de créer des poches de stationnement supplémentaires** le long du tracé (ou à proximité immédiate) partout où cela s'avérerait possible, même s'il s'agit de quelques places (à condition de faire respecter une durée de stationnement limitée par exemple à 30 mn).

C'est ainsi que j'ai pu identifier plusieurs parcelles citées plus haut, à proximité des commerces d'AMBILLY, où les municipalités de GAILLARD et d'AMBILLY réfléchissent à la création de poches de stationnement complémentaires.

En définitive, je constate que le stationnement devrait ainsi être plutôt amélioré à court terme et à l'horizon du projet tram.

= Enfin, concernant les itinéraires de délestage, j'ai également montré que le trafic dans les rues transversales serait peu modifié et facilement maîtrisable par les aménagements envisagés (étude du 30/09/2013).

Toutefois, je recommande aux élus et responsables du projet de veiller à **maîtriser et à réduire** autant que possible **le trafic futur de la rue Aristide Briand** (régulation des feux, fléchage et aménagement des itinéraires de délestage notamment vers l'A 40).

<p>En conclusion de cette pétition, je considère que les inquiétudes, par ailleurs légitimes, des commerçants, me paraissent très exagérées et que la situation future pourrait s'avérer au contraire plutôt favorable, voire très favorable aux commerçants et riverains pour les raisons suivantes :</p>

- = situation apaisée car moins d'automobiles et circulation ralentie,
- = pollution réduite (bruit, air),
- = l'amélioration du stationnement devrait valoriser l'accès aux commerces et leur zone de chalandise,
- = les piétons circulant en sécurité accéderont facilement aux commerces,
- = **la vie de quartier paisible pourra reprendre ses droits...**
- = etc...

Enfin, j'ai montré ci-dessus qu'il était à la fois déraisonnable (coût) et **IMPOSSIBLE** (largeur) **de créer une station de tram dans le tronçon étroit du tracé.**

.../...

PERMANENCE du 20 août 2013

■ Pay1 – Mme Georgette GAILLARD, 118 rue de Genève "Le Richemont".

- = Renseignements sur le foncier de sa copropriété (SCI ? + copro ?),
 - = Le tram ne fait-il pas double emploi avec le CEVA (ou le contraire) ?
- J'ai déjà répondu ci-dessus (cf Ray2 et 3). Le lecteur s'y reportera.
- = Bus 61 (en substitution du train des Eaux vives pendant les travaux du CEVA) : « *c'est formidable et très rapide !* ».

■ Pay2 – MM. GOMEZ Célestino et BOUIX Jean-Pierre.

- = M. GOMEZ est le "sculpteur" dont le local de travail va être détruit rue de la Zone.
- Je l'ai informé sur le transfert que l'agglomération et TERACTEM vont lui proposer sur l'ex-propriété AGAZZONI, ce qui a semblé le rassurer.

■ Pay3 – M. BOUIX, 32 rue de Genève (à côté de l'hôtel Ibis)

A posé la question d'une place handicapé à restituer si les travaux conduisent à modifier celle existante. Je lui ai conseillé de contacter TERACTEM.

PERMANENCE du 25 septembre 2013

■ Pay4 – M. Mickaël MARKS, société C.B.R.E. représente la société ESSO

Est venu vérifier les emprises du projet (terrier 28/134) d'ANNEMASSE – largeur moyenne environ 3,00 m / 221 m².

Il devra faire vérifier la position des cuves et des canalisations enterrées éventuellement situées dans ces emprises et susceptibles d'être rencontrées lors des travaux (passage de tranchées des réseaux publics dont le déplacement serait effectué sur ces emprises...).

Avis du C.E. : R.A.S.

■ Pay5 – M. Yannick TIBERGHIEU

Il est l'un des co-héritiers de sa mère récemment décédée.

Terrier concerné 60/130 pour 3 m²/1250 m² à ANNEMASSE.

Il signale le problème de l'accès sur la rue du Faucigny, supprimé par l'emprise de 3 m² ci-dessus, et de son rétablissement en tenant compte de la présence d'arbres (espace vert à protéger n° 17 au PLU d'ANNEMASSE).

J'ai déjà traité ci-dessus (Pae9 Mme GUERIN) le cas de cette propriété et de son accès ; le lecteur pourra donc s'y reporter.

■ Pay6 – M. Patrice BALLARA, (pour sa mère Marie-Louise décédée) 15 rue de Genève AMBILLY

Est concerné par une emprise de 42 m² / 503 m² (terrier 24/87) d'AMBILLY. Cette emprise correspond au trottoir jusqu'à la façade. S'est inquiété pour l'existence des enseignes et de l'avant-toit.

Avis du C.E. : R.A.S. Je lui ai indiqué que le projet maintient l'élargissement de la voirie et la présence des arbres, ce qui n'aura donc aucun effet sur son immeuble.

.../...

■ **Pay7** – Mme Catherine FERNANDES, agence BOUVET-CARTIER, syndic des copropriétés :

- = le Parc du Chatelet 105 rue de Genève à GAILLARD
- = le Sylvania à ANNEMASSE
- = l'Etoile (1, 3, 5, 7, 9 rue A. Briand) à ANNEMASSE.

Les deux premiers points ont été examinés ci-dessus (registre d'ANNEMASSE – Rae4 et Rae9).

Pour ce qui concerne la copropriété l'Etoile à ANNEMASSE, elle signale :

- = L'(ex ?) station service est un lot de la copropriété,
- = Celle-ci souhaite conserver un espace privé devant la façade du 1 et du 3 (≈ 3,00 m ?) pour le fermer,
- = Elle souhaite que les 10 emplacements vélos ainsi que les bacs à O.M. prévus devant l'immeuble soient déplacés sur le trottoir opposé,
- = M'a signalé avoir rendez-vous avec M. BORREL le 01/10.

Avis du C.E. : R.A.S. Ces demandes me semblent faciles à satisfaire et doivent donc faire l'objet d'une concertation avec l'agglo.

■ **Pay12** – M. Aurélien DROUX, pharmacie 35 rue de Genève

- a) Va transférer sa pharmacie à la Croix d'Ambilly (ancien labo ?)
- b) Souhaite que la station reste à l'emplacement du dossier DUP
- c) Signale qu'il recevrait 15 livraisons / jour (véhicules de 10 à 12 m – 2 essieux) et s'inquiète si un espace livraison est prévu, et souhaite un stationnement handicapé
- d) Souhaite le double sens
- e) Demande des précisions sur les entrées de stationnement de la copropriété du côté nord (30 rue de Genève).

Avis du C.E. :

Point b)

J'ai déjà indiqué ci-dessus (Ray6) que la future pharmacie se trouverait à environ 50 m du nouvel emplacement de la station tram (après translation vers l'ouest).

Cette distance me paraît beaucoup plus favorable que celui de la pharmacie actuelle qui se trouvera au voisinage du milieu de l'interdistance entre les deux stations (Millet / Croix d'Ambilly), soit environ 250 m.

Il n'y a donc pas lieu de revenir sur la décision de cette translation qui permet une meilleure centralité pour l'ensemble des commerces et la bibliothèque municipale.

Point c) livraisons :

Les responsables du projet que j'ai questionnés à cet effet m'ont affirmé que des emplacements pour livraison avaient été ajoutés en alignement avant les feux en venant de GAILLARD.

Il restera à vérifier, en concertation avec eux, que cet emplacement est de dimension convenable, et qu'un stationnement handicapé a été également prévu à cet endroit.

Point d) double sens :

Déjà évoqué ci-dessus (Ray6 + Ray14).

Point e)

Ces précisions sont à demander à TERACTEM.

.../...

4.3 – En mairie de GAILLARD (permanences les 14 août et 19 septembre 2013) :

■ **Rg1, Rae5 et Pg3** – M. Jean BOSSON, propriétaire des n° 87,89 et 91 rue de Genève à GAILLARD

Courrier en date du 14/08/2013.

Son courrier également déposé en mairie d'ANNEMASSE a déjà été évoqué en Rae5 ci-dessus.

■ **Rg2 (23/08/2013)** – Mme FRESNARD, syndic "des Ducs de Savoie", 84 rue de Genève à GAILLARD

Terrier 44/49. Emprise 446 m² / 5066 m².

Demande :

1. *« que soient respectés et maintenus les emplacements de stationnement devant l'immeuble (commerces) et les emplacements latéraux. »*
2. *« ...place de stationnement côté gauche. » (ouest)*
3. *« ...nous projetons des fermetures par portail... que nous soit confirmé l'autorisation de passer sur le domaine public... ».*

Commentaires du C.E. :

L'immeuble est situé au nord et en face de la future station Millet. L'emplacement de la future station est très certainement motivé par la largeur existante importante entre façades des immeubles (30 m).

La largeur projetée du futur domaine public sera limitée à 20,85 m (coupe A-B – C 45/74) et ne devrait pas toucher au stationnement en épis existant devant l'immeuble. (Toutefois, une proposition de stationnement en long devant l'immeuble a été faite en juin 2013 par TERACTION.) Seuls un ou deux stationnements latéraux au droit des entrées / sortie de la copropriété seront supprimés (et je suppose indemnisés ou recréés par TERACTION).

Pour l'implantation du portail, des reculs seront vraisemblablement imposés par rapport aux futures emprises publiques, conformément aux règles d'urbanisme habituelles, ceci afin d'éviter le stationnement de véhicules sur celles-ci en attendant l'ouverture du portail.

Avis du C.E. :

Si des places de stationnement sont supprimées par le projet, elles seront soit recréées sur l'espace privé résiduel (aux frais du projet), soit indemnisées (voir avec TERACTION si ce n'est pas déjà fait).

Pour les emplacements des portails, voir le service urbanisme de la mairie de GAILLARD.

■ **Rg3 (le 04/09/2013)** – M. Pierre FIGUIERE, adjoint à l'urbanisme de GAILLARD, délégué communautaire d'ANNEMASSE - Agglo

Expose :

1. *« réserves les plus expresses sur le bilan : coûts / inconvénients / avantages de l'opération, qui me paraît défavorable. »*
2. *« le projet devait, dès le départ, desservir la gare et non dans un second temps, c'est-à-dire probablement jamais. »*
3. *« le choix de ce moyen de transport a été fait d'emblée, sans réelle analyse de solutions alternatives, étudiées de façon comparable. »*

Commentaires du C.E. :

Point 1) Bilan coûts / avantages / inconvénients :

Indépendamment de la perception "philosophique" positive ou négative du projet selon les interlocuteurs, le dossier (C – page 25-26/74) précise **le bilan socio-économique** du projet issu du dossier de candidature ANNEMASSE – Agglo.

.../...

Celui-ci, qu'un adjoint municipal et conseiller communautaire ne peut ignorer, indique :

« Globalement, les avantages en 2047 s'établissent à 14,21 M €.

Les gains de temps des usagers des T.C. représentent la part prépondérante des avantages socio-économiques (plus de 90 %) en cumulant les gains de temps des anciens et des nouveaux déplacements en T.C.

Les avantages au tiers se répartissent de la manière suivante avec 35,2 % liés aux effets de serre, 26,9 % liés au bruit, 23,3 % liés à la sécurité et 14,5 % à la pollution de l'air. »

« Le bénéfice actualisé du projet est positif et atteint 62,837 M €. »

« Le taux de rentabilité interne (T.R.I.) atteint 7,95 %. Il est largement supérieur au seuil de 4 % correspondant au taux fixé par le commissariat général du plan... »

...

« L'ensemble de ces indicateurs confirme sans ambiguïté l'intérêt économique et social du projet d'extension de la ligne 12 du tramway genevois vers le centre d'ANNEMASSE. »

Avis du C.E. :

Le bénéfice actualisé (en 2047) correspond à 62,83 / 87 = 72 % de l'investissement initial avec un T.R.I. pratiquement le double du minimum reconnu indispensable !

L'intérêt socio-économique est donc difficilement contestable et **me paraît indiscutable**.

Point 2) Desserte de la gare d'ANNEMASSE :

J'ai déjà évoqué plus haut (Rae13) ce point et renvoyé au dossier d'enquête E2 page 18/26 qui montre que **les besoins de T.C. sont actuellement au Perrier et pas à la gare.**

Il sera toujours temps à l'usage de voir comment évoluent la fréquentation et les besoins, notamment après la mise en service du CEVA.

Dans l'immédiat, il était donc logique d'aller en priorité au Perrier pour assurer le meilleur service public.

Point 3) Choix du moyen de T.C. : pourquoi un tram ? :

Le dossier soumis à enquête indique dès le début (C – page 3/74) :

« De plus, **la frontière induit une rupture de charge qui nécessite d'être atténuée par l'intermédiaire d'une meilleure intégration entre le réseau annemassien et genevois.** »

L'avis même de l'**autorité environnementale** en date du 14/03/2013 exprime :

« ...le dossier ne met pas en compétition de variante alternative générale de choix de mode T.C. Ceci étant, **cet exercice aurait, dans le présent, été de pure forme, car il s'agit d'un prolongement d'une ligne existante dans un contexte contraint où la mise en œuvre d'alternatives serait préjudiciable à la performance du T.C. du fait des ruptures de charge induites.** »

Avis du C.E. :

Tout est dit. **La recherche de l'efficacité nécessite de supprimer la rupture de charge, par le simple prolongement du mode de transport déjà existant : le tram.**

En outre, nous avons déjà vu qu'un transport **guidé** (le tram) nécessite une largeur de plateforme plus étroite qu'un transport non guidé (un BHNS) soit 6,10 à 6,70 m au lieu de 7,00 m au minimum).

■ **Rg4** (le 17/09/2013) – M. Maurice SIMON, délégué à la culture et à la citoyenneté GAILLARD

Exprime :

- a) « *Projet de tram sans volet identitaire et culturel...* »
- b) « *l'espace de la douane de Moëlllesullaz est effacé, rayé de la mémoire avec occultation de l'histoire et de la symbolique républicaine.* »
- c) « *projet exclusivement technique où l'on cherche désespérément la place de l'homme, la place de l'art, la culture, et... la république... je ne comprends pas que la première tranche de travaux ne conduise pas à la gare SNCF [pôle multimodal ?]* »

.../...

Commentaires du C.E. :

Points a) et c) :

Le dossier (C page 22/74) explicite :

« **les stations** de tramway doivent jouer un **rôle de signal** du réseau d'axes forts de transport. A ce titre, elles doivent être perçues comme de véritables repères dans les tissus urbains traversés. C'est pourquoi il sera privilégié une **forte lisibilité** et un positionnement facilement repérable dans la ville. »

...

« De même elles refléteront l'image de qualité d'un réseau de haut niveau de service **en offrant tout le confort et les services nécessaires aux usagers** (abris, sièges, système d'information, distributeur automatique de billets, etc). »

« Enfin, elles développeront un **vocabulaire identitaire** propre au réseau d'axes forts de transport en commun. Aussi **une ligne commune de mobilier avec le BHNS sera utilisée.** »

J'ajoute personnellement que le **volet paysager** (E6 pages 8 à 11/112) du projet (plateforme engazonnée, plantations d'alignements d'arbres) ainsi que la **requalification qualitative de la voirie et de l'espace public par rapport à la médiocrité de celui actuel**, ainsi qu'une amélioration substantielle des modes de déplacement doux (piétons – cycles), contribueront très fortement à une amélioration de la qualité de vie des quartiers traversés et conduiront à un impact très positif sur la qualité urbaine, **ce qui traduit une très forte volonté de redonner à l'homme une place plus forte dans la ville au détriment de l'automobile**, ce qui est très loin d'être le cas actuellement.

Point b)... occultation de l'histoire et de la symbolique républicaine :

La douane française va disparaître : la douane suisse aussi... mais sera reconstruite ! Un lieu de contrôle (au moins symbolique) à la **frontière** subsistera ainsi que les panneaux « France – U.E. » et « Suisse ».

Si la frontière s'estompera, et ne sera plus perçue comme une clôture imperméable, elle sera certes plus discrète et **témoignera de l'existence d'une communauté de vie de part et d'autre**, de la limite abstraite, l'idée d'un grand bassin de vie, et d'une agglomération commune, lieu d'une certaine prospérité économique partagée... donc d'un lien entre les populations.

Point c) le tram à la gare SNCF :

J'ai déjà répondu sur ce point (cf ci-dessus Rg3 notamment et Rae13) : le lecteur voudra bien s'y reporter.

■ <u>Rg5 et Pg1</u> (du 14/08/2013) <u>et Pay</u> (du 14/09/2013) – Courrier groupe Casino / La Panière / Jour de Fleur'aison du 18/09/2013

Confirment : « *Nous ne sommes pas opposés à ce grand projet.* »

Expriment :

- = « *sur l'accessibilité... par nos clients automobilistes : le projet planche 31 page 43... n'est pas du tout adapté à son usage. Nous vous invitons donc à retenir la variante n° 3 ...* »
- = « *sur l'accessibilité... par les camions de livraison ...* » « *... revoir la position du parc à vélos.* » « *concernant le fleuriste... une place de stationnement de gros porteurs...* »
- = « **sur l'accessibilité des habitants des copropriétés** » « *...l'accès à l'ensemble des logements de la copropriété se cumule avec la zone de passage des livraisons Casino. Donc nécessité d'élargir le plus possible cette zone d'accès.* »

Commentaires du C.E. :

J'ai rencontré les trois signataires lors de ma permanence du 14/08/2013 à GAILLARD.

Ils m'ont confirmé leur accord de principe sur la variante éditée le 12/07/2013 (1ère édition) qu'ils dénomment "variante n° 3" et qui est annexée à leur courrier.

.../...

J'ai bien noté les points de détail qu'ils souhaiteraient encore améliorer :

- = revoir la position du parc à vélos (danger face à l'accès livraisons poids lourds Casino + accès copropriété) ; les prévoir plutôt vers l'espace chariots ou passage piétons ?
- = livraisons "Panière" : améliorer la sortie côté est en fonction du gabarit des véhicules de livraison (longueur 12 m)
- = **livraisons Casino** : vérifier la géométrie de la voie de sortie côté ouest en fonction du gabarit des véhicules de livraison (longueur 12 m). Attention à ne pas générer de blocage...
- = **livraisons fleuriste** (gros porteurs longueur 16,50 m) : **une place de livraison devant la devanture** n'est pas prévue sur la planche 31, mais **apparaît sur une version du projet en ma possession en date du 30/04/2013** : à vérifier avec les responsables du projet
- = une place de transport de fonds figure également sur le même document avant le feu au débouché de la rue A. Briand et peut sans doute aussi être utilisée pour les livraisons
- = prévoir un stationnement en épis obliques, plutôt que droits
- = stockage chariots : le prévoir plutôt à l'est du passage piéton (2,5 à 3,00 m de largeur suffiraient ?)
- = **bus des touristes** ?
- = Mme POCCERA (groupe Casino) souhaite une concertation pendant les travaux.

Avis du C.E. :

L'accord de principe sur l'aménagement proposé par le nouveau plan du 12/07/2013 est essentiel. Il ne reste plus que certains détails résumés ci-dessus à améliorer.

La poursuite de la concertation avec les responsables du projet devrait permettre de les régler sans trop de difficultés, quant à celle pendant les travaux, elle est a priori prévue (cf E1 page 18/26).

■ Rg6 et Pg9 – Courrier en date du 18/09/2013 de Mme BERGER, présidente de l'association OÏKOS KAÏ BIOS (O.K.B.)

Elle exprime :

- a) n'a pas été invitée à la réunion prévue le 22 janvier à AMBILLY
« **...le retour de ce mode de transport devrait nous réjouir**, cependant :
- b) « *d'une part ce projet est fort onéreux, trois fois le coût de la ligne BHNS...*
- c) *- rendre des services moindres, plusieurs stations vont disparaître,*
- d) *- surenchérir probablement le coût du billet de transport,*
- e) *- localement, les gens marcheront : quand on est rue Zola, aller à la Croix d'Ambilly est un long parcours... »*
- f) « *d'autre part, l'impact environnemental est loin d'être négligeable :*
 - = *disparition programmée d'arbres :*
 - = *les magnolias,*
 - = *une partie du parc de la résidence du Parc espace boisé classé,*
 - = *un magnifique platane... près de la Croix d'Ambilly,*
- a) « *et circulation déviée sur des secteurs résidentiels aujourd'hui calmes. »*
- b) « *...participation financière de la Suisse... »*
- c) « *...choix du BHNS sur ce parcours. »*

Document E1 page 5/26

- d) « *Nous regrettons qu'un référendum n'ait pas été organisé (exemple REYVROZ) »*

Document E4

- e) « *il convient de préserver ces havres de paix que constituent arbres et jardins. »*

Document E6 page 8/112

- f) « *présence végétale le long de la plateforme »*

Document E6 pages 68, 71, 75,77, 81, 88, 112

- g) « *voies engazonnées.. entretien ? »*

F annexes page 21/46

- h) « *électricité... nucléaire... mode diesel de la majorité des bus... »*

F annexes pages 24 et 25/46

- i) « *... baisse des déplacements par véhicules individuels ?... »*

- j) « *la baisse de desserte (moins d'arrêts qu'en l'état actuel) n'encouragera pas à utiliser les transports en commun. »*

.../...

En conclusion :

k) « ... nous considérons que l'argent public aurait été mieux utilisé en réaménagement de la ligne de bus... »

Commentaires du C.E. :

Point a) : ANNEMASSE – Agglo m'a confirmé que la date de réunion a eu lieu le 22 janvier **2010!** (et non 2013).

Points b) k) i) Projet onéreux :

J'ai déjà répondu sur ce point (Ray2). L'agglo ne paiera finalement que 20 % des 87 M € après déduction des aides et subventions diverses (France + Suisse).

L'agglo m'a confirmé que la participation de la Suisse n'est pas à remettre en cause, même si elle sera versée progressivement et que les décisions suivent un parcours administratif long (BERNE...) comme en France !...

Le tram est en effet plus cher que le BHNS (et moins évolutif que lui), c'est une des raisons pour lesquelles le BHNS Tango a été prévu : ANNEMASSE n'aurait pas les moyens de réaliser un tram partout.

Quant au choix du tram ou du BHNS, je l'ai également évoqué ci-dessus, et même l'autorité environnementale a reconnu qu'il n'y avait pas d'autre alternative réelle, puisqu'il s'agit de **prolonger une ligne tram existante**.

Point c) service rendu moindre :

Il n'est pas du tout vrai que le tram rendra un service moindre :

- = plus large amplitude journalière (5 h 30 – 23 h 30)
- = plus grande fréquence horaire : toutes les 9 mn
- = durée de parcours Glières / douane : 11,5 mn
- = trajectoire guidée : plus de confort.

S'il est vraisemblable, et logique, que le plan du réseau bus sera adapté au tram, il n'en reste pas moins que les bus, notamment à GAILLARD, auront une partie de leur parcours commun avec le tram, ce qui devrait faciliter les correspondances.

Point d) La tarification du réseau n'est actuellement pas encore définie, ni arrêtée. On peut supposer que tout devrait être fait pour rendre le tram attractif, y compris par son tarif... (en tout cas je l'espère), même si les transports publics sont toujours déficitaires et que leur équilibre n'est souvent assuré que par les financements publics.

Point e) Les gens marcheront plus...

Il y aura moins de 250 m entre la rue Emile Zola et la station Croix d'Ambilly (qui va être déplacée vers l'ouest) et à peu près autant pour atteindre la station Millet, ce qui est assez faible sur un parcours plat (et dont les trottoirs seront plus sûrs et plus confortables).

Quand on voit les piétons pressés avec leur sac ou leur mallette aller à pied à la douane depuis loin sur la rue de Genève, on peut penser que le tram sera un progrès à partager par un large public.

Points f) k) l) impact environnemental :

Il y aura plus d'arbres plantés qu'arrachés (E6 page 8/112) : « 234 arbres plantés – 195 supprimés et 25 conservés. »

« **Des lieux jardins seront constitués au droit d'Ecridor, de la Croix d'Ambilly, de la rue du Parc et de l'avenue Henri Barbusse.** »

« *La plateforme sera engazonnée sur 2 250 m (l'extension de la ligne mesure 3 500 m)* »

L'emprise sur le parc public de la rue du Parc à ANNEMASSE sera nulle, et celle sur le parc privé "Sylvania" en face sera limitée à 2,90 m **sans toucher aux deux grands cèdres majestueux**.

.../...

Le platane de la Croix d'Ambilly sera peut-être sacrifié (ce n'est pas sûr), mais la végétalisation prévue de son voisinage actuel transformera complètement (en bien !) l'aspect actuel (très dégradé) du quartier.

Point g) circulation déviée :

J'ai également évoqué ci-dessus à plusieurs reprises cet aspect. Les rues éloignées du tram ne devraient pas souffrir, ou peu, d'un accroissement de circulation dû au tram.

Par contre, pour la rue A. Briand, l'impact pourrait effectivement être beaucoup plus significatif si des précautions ne sont pas prises. D'où un certain nombre de préconisations de ma part qui seront transcrites dans mes conclusions motivées.

Point j) référendum :

L'agglomération a préféré organiser une très large concertation à l'amont des décisions.

Les personnes intéressées ont pu y participer et s'exprimer : l'enquête publique est un autre moyen d'expression, même s'il n'est utilisé que par une relative minorité.

Point m) entretien des voies engazonnées :

D'après mes informations auprès des responsables techniques du projet, la construction d'une voie engazonnée coûte moins cher que celle d'une voie bétonnée ou goudronnée ; les réparations sont plus faciles et rapidement invisibles. De plus, la présence de gazon est bénéfique pour une moindre transmission des bruits, et contribue à différer les écoulements pluviaux en réduisant leurs débits de pointe (phénomènes absorption / drainage...). Le gazon permet aussi une atténuation des îlots de chaleur l'été, sans parler d'un agrément visuel appréciable.

Concernant l'entretien, le gazon planté sera une **espèce rustique qui tolère moins** (ou pas) **d'arrosage**, si on accepte un certain jaunissement, et des **tontes moins fréquentes**.

Comme tous les espaces végétaux des villes, ces plateformes nécessiteront évidemment l'intervention des services espaces verts.

Point n) électricité... nucléaire :

Il n'est pas question de faire ici le débat sur le "mix énergétique" de la France. Des choix sont faits, et restent à faire **au plan national** sur ce point.

Au plan local, la question qui se pose ici est : **faut-il faire fonctionner le tram avec un moteur diesel ou avec un moteur électrique ?...**

Points o) et p) baisse des déplacements en véhicules individuels :

Un arrêt tous les 450 m ne constitue pas une baisse de desserte, surtout quand la qualité du service est améliorée (...fréquence... cf ci-dessus) car la distance entre les arrêts de bus est sans doute **en moyenne** équivalente (hors du centre ville) (voir le plan du réseau reproduit en E2 page 17/26).

Par contre, **la facilité des transports, sans rupture de charge** depuis le Perrier et les correspondances avec le BHNS qui desserviront des **parcs relais**, devrait constituer des aspects attractifs, et dissuasifs pour l'utilisation des V.L. **C'est un pari** qu'ont fait et continuent de faire de très nombreuses villes de France (qui, comme ANNEMASSE, avaient dans les années 50 abandonné leurs tram(s) au profit de la voiture).

Point q) argent public → meilleur vers les bus ? :

Un bus dans les embouteillages est-il plus efficace et moins polluant qu'un tram électrique en site propre ?

Un bus, qu'il soit diesel, GPL ou GNV pollue-t-il moins qu'un tram électrique ?

Un bus en site propre nécessite une plateforme plus large qu'un tram, alors même que l'espace disponible est déjà trop faible.

Un bus même en site propre ne sera pas aussi sûr et confortable qu'un transport guidé.

Un bus pérennisera la rupture de charge à Moëllesulaz.

.../...

Avis du C.E. :

L'avis émis par l'association O.K.B. me semble paradoxal : **prétendre protéger l'environnement** en préférant laisser se développer la circulation et la **congestion** automobile me paraît **peu convaincant**, surtout pour le faible coût final pour le contribuable annemassien (20 % du coût réel) et pour une amélioration évidente de la qualité urbaine et environnementale promise après les travaux (et constatée sur tous les nouveaux réseaux tram en France notamment).

■ **Rg7** (le 19/09/2013) – Mme Nathalie MAGNIN, adjointe politique de la ville et développement durable, mairie de GAILLARD (et conseillère communautaire)

« C'est un beau projet sur le long terme, un trait d'union, une continuité, avec un bouleversement à court terme. »

Avis du C.E. :

Vision positive et encourageante cette fois.

■ **Rg8** (le 19/09/2013) – M. Jean-Paul BOSLAND, en son nom propre, mais également adjoint à GAILLARD (et conseiller communautaire)

*« ...regrette de voir une fin de ligne au sein d'un quartier avec l'absence totale de parking. »
« ...la coupure... va reporter la circulation sur les axes secondaires;.. sécurité à la sortie des classes... »
« Pourquoi ne pas aller directement à la gare ? »*

Commentaires du C.E. :

Absence totale est exagéré et dénote d'une mauvaise connaissance des lieux et du projet. En effet, un parking relais de 300 places (80 dans un premier temps), est prévu au projet à son terminus est (station lycée des Glières).

Un parking public existe (54 places) place du marché à GAILLARD près la frontière et un plus petit près de la boulangerie (12 places), même si ces derniers existent et s'avèrent insuffisants.

La cause en est sans doute **pour partie** qu'ils sont en extrémité de la ligne actuelle de tram. On peut donc espérer que, lorsque la continuité de la ligne existera jusqu'au lycée des Glières, un report sur le P + R qui y est prévu soulagera les deux parkings gaillardins susnommés (et d'autres).

On peut aussi penser que d'autres parkings gaillardins proches (passage du Chatelet) et peu utilisés (espace Louis Simon) pourraient à l'avenir être mieux utilisés si leur signalisation est améliorée (en longue durée ?).

Naturellement, il n'est pas interdit aux municipalités concernées de se saisir de ce problème (si ce n'est déjà le cas) (comme je l'ai indiqué pour AMBILLY) et de profiter de toutes les opportunités de créer des poches de stationnement (à durée limitée ou plus longue) ou de les provoquer en révisant leurs PLU.

J'ai toutefois bien noté l'information que Mme Renée MAGNIN maire de GAILLARD m'a communiquée sur le **projet de couverture de l'A 40 à Vallard, avec création de parkings couverts**.

Reports de circulation :

J'ai également déjà évoqué et développé ce point à plusieurs reprises ci-dessus.

J'y recommande et le confirmerai dans mes conclusions, la nécessité de gérer et d'anticiper le plus possible les problèmes des axes de report de trafic (limitation à réguler rue A. Briand, favoriser les transferts vers **l'autoroute A 40, quitte à compléter les accès / sortie à l'échangeur (partiel) de la Châtelaine**.

.../...

La seule école vraiment concernée à GAILLARD semble être celle du Chatelet qui devra, si ce n'est pas encore assez le cas, être sécurisée par des dispositifs appropriés (barrières le long des trottoirs, dépose rapide pour les parents), ce qui est de toute façon déjà indispensable même en l'absence de tram. La mairie de GAILLARD (M. FERAGUT) m'a ainsi confirmé l'existence des barrières et d'un arrêt de bus scolaire hors chaussée, utilisable aussi en dépose rapide.

Ne pas aller à la gare ?

J'ai également déjà répondu à plusieurs reprises sur ce point. Le lecteur pourra s'y reporter.

■ **Rg9** (non daté) – Pressing KUNZ - M. DIZERENS, président

Ce courrier m'a été remis en mains propres à ma permanence du 19/09/2013 en mairie de GAILLARD.

Le président de cette société possède :

- = un pressing 21 rue Pasteur à ANNEMASSE (hors emprise DUP),
- = un pressing 102 rue de Genève à GAILLARD (le long du tram).

Pour ce dernier, il exprime :

- = « ... **je suis enthousiaste sur les différents projets de transport qui vont notablement changer le paysage du grand GENEVE et de l'agglomération d'ANNEMASSE.** »
- = « ... *les activités de passage... nécessitent un stationnement à proximité immédiate... et d'une durée généralement inférieure à cinq minutes...* »

Commentaires du C.E. :

La planche 31p C page 43/74 et un plan corrigé en date du 03/04/2013 que m'a communiqué l'agglomération, prévoient devant l'immeuble Trianon :

- un emplacement "livraisons" devant "Le 5 à sec" côté est (zone bleue à durée limitée),
- = un emplacement pour convoyeurs de fonds au centre,
- = trois places côté ouest (zone bleue à durée limitée).

De plus l'agglomération (Mme ASSELIN) m'a précisé qu'elle étudiait la possibilité de créer une à plusieurs places de stationnement sur l'amorce de la rue Marcel Degerine sur l'un ou les deux côtés de cette rue.

Il semble donc que M. DIZERENS ait été entendu.

■ **Rg10** (le 23/09/2013) – Mme Alexandra LAVY, propriétaire d'un appartement immeuble la Licorne, 114 rue de Genève, 5ème étage

S'inquiète des nuisances sonores consécutives aux travaux du tram et souhaiterait « *une prise en charge financière pour la mise en place de doubles vitrages et la réfection des fenêtres.* »

Commentaires du C.E. :

Le dossier de DUP soumis à l'enquête apporte des informations intéressantes et précises relatives aux nuisances sonores éventuelles (E6 page 21/112 et suivantes).

Ainsi page 21/112 : le diagramme des mesures de bruit actuel (récepteur 10) au 5ème étage de la copropriété indique des niveaux acoustiques de 66,5 décibelsA (dBA) et de 56 avec le tramway seul.

La carte de bruit à 5 m du sol de la page 23/112 montre que de jour comme de nuit (tramway seul), l'ambiance sonore est comprise entre 43 et 53 dB(A) ou 43 et 48 dB(A).

.../...

La coupe 1 (page 30/112) placée sur la copropriété le Salève, donc très proche de la Licorne, montre que l'ambiance sonore en sommet d'immeuble (comme à mi-hauteur) :

- = en situation actuelle est défavorable (65 à 70 dB),
- = avec le tram seul est favorable (55 à 60 dB),
- = au global futur (route + tram) est défavorable (65 à 70 dB) (idem situation actuelle).

Toutes ces valeurs montrent que **le tram seul génère une ambiance sonore plus favorable** que le **trafic routier** et que ce dernier **est seul responsable** de la qualité médiocre du « global route + tram ».

D'où l'intérêt de réduire autant que possible le trafic routier au profit du tram.

Avis du C.E. :

Mme LAVY ne peut donc pas se prévaloir de l'arrivée du tram pour se faire indemniser (tout) ou partie des travaux d'insonorisation de son appartement.

■ **Pg2** (le 12/08/2013) – M. et Mme LAMBRIGGER – RUSSIER

Sont concernés par le terrier 32/38 de GAILLARD qui détermine une emprise du projet de 115 m² sur leur propriété (sur un total initial de 1462 m²).

Ils expriment les remarques, réserves ou avis suivants :

- a) affirment qu'ils sont propriétaires des 23 m² (terrier 31/36 en indivision avec M. LAMBRIGGER Joseph, Auguste, Louis, Claude ?)
- b) la place de parking du n° 111 (devant la façade près de l'escalier vers la cave) va disparaître ainsi que le dit escalier
six places dans la cour à restituer physiquement ou à indemniser
- c) la réception antenne T.V. pour les n° 109/111 se fait depuis l'immeuble en face (hôtel "Park et suite") ainsi que d'autres réseaux (A.E.P., électricité, gaz...) **par des câbles ou fourreaux enterrés sous la chaussée**
- d) demandent la reconstruction à l'identique du mur qui les sépare de la rue, avec **deux entrées** et réutilisation des piliers en granit
- e) souhaitent que l'arrêt bus soit déplacé face au bar de l'Union n°113
- f) demandent pourquoi ne pas déplacer le tracé du tram vers le nord.

Commentaires du C.E. :

Point a) à vérifier par TERACTION.

Point b) à vérifier avec TERACTION.

Point c) à noter et à transmettre aux équipes D.C.E. et travaux.

Avis du C.E. :

Point d)

Si deux entrées existent (1 voiture, 1 piéton ?), elles doivent, sauf accord particulier ou impossibilité technique ou réglementaire, être restituées.

Il en est de même pour la reconstruction du mur à l'identique avec réutilisation des piliers en granit.

Point e)

L'arrêt bus existant est devant le bar de l'Union. L'emplacement futur a été prévu près du passage piéton protégé par un futur feu de signalisation (carrefour Degerine), ce qui semble donc logique car plus sûr pour les usagers. Vérifier s'il est raisonnable et permis par la réglementation de donner satisfaction à M. et Mme LAMBRIGGER.

Point f) déplacer le tracé vers le nord :

Cela me paraît difficile car quelques décimètres plus à l'ouest se trouve la copropriété "le Salève", qui est déjà très contraignante pour le projet (construction d'un mur de soutènement, rétablissement de l'accès de la copropriété) ; la coupe CD (C page 42/74) montre que les trottoirs (2,75 m au nord) ne ménagent pas une marge de manœuvre suffisante.

■ Pg3 – M. Jean BOSSON

Son cas a déjà été examiné dans le registre d'ANNEMASSE.

■ Pg4 – M. Joseph LAMBRIGGER

Est concerné par le terrier 30/35 et 30/34 (incluant le bar de l'Union).

Est concerné par deux acquisitions :

	Parcelle initiale	Emprise
N° 35 :	797 m ²	64 m ²
N° 34	<u>837 m²</u>	<u>33 m²</u>
	1634 m ²	97 m ² (soit 5,9 % de la surface initiale)

Le 97 m² correspondent à l'acquisition du trottoir (indiqué à 2,85 m sur la coupe CD citée ci-dessus).

M. LAMBRIGGER est venue visualiser l'alignement futur, il prévoit la construction d'un immeuble (face à la copropriété "le Salève").

Avis du C.E. : R.A.S.

■ Pg5 – M. et Mme Jean MONDSHEIM, Le Clos du Roy à GAILLARD

Sont venus pour s'informer.

■ Pg6 – M. Bernard GUENIN, propriétaire de l'hôtel "Porte de Genève" et par ailleurs secrétaire de l'association "J'aime GAILLARD"

Il vient à ce titre (association).

- a) Il attire l'attention sur les problèmes de parking pendant les travaux (arrêts – minute), notamment sur les voies adjacentes.
Il souhaite savoir comment sera faite la signalétique chantier pour les commerces et l'information des clients.
Problème d'accès piétons aux magasins.
- b) Il demande si des actions de "soutien" financier sont prévues par l'agglomération et les communes (suite FISAC ?).
- c) Desserte de la zone de Chatelaine et des autres zones commerçantes.

Commentaires du C.E. :

Point a) période de chantier :

C'est bien sûr toujours un moment plus ou moins difficile, générateur de gênes ou de **nuisances temporaires**.

Le dossier (E6 pages 45 à 50/112) détaille les dispositions et les méthodes qui seront mises en œuvre :

- = évolution du chantier par zones successives, en tout cas « *non simultanées sur toute la longueur* » (par « *caissons décalés* ») selon un « *chronogramme préétabli* » ;
- = réalisation **d'abord d'un côté** d'une rue avec basculements de circulation et (ou) déviations chantier, **puis de l'autre côté**.

Une information et une « concertation (est prévue) avec la population concernée par le tracé de la ligne de tramway pendant les travaux. » (pages 46 et 49/112) avec l'objectif de « *minimiser la gêne des travaux pour les riverains, habitants ou commerçants.* »

Point b)

En général il n'y a pas de mesure de soutien financier direct des riverains ou des commerçants pour cette période de travaux. Toutefois ANNEMASSE – Agglomération (A.A.), dans un relevé de conclusions en date du 14 mai 2013 relatif à la réunion de la rue des Voirons, précise que « *le FISAC permettra également d'impulser des actions d'accompagnement des commerçants et A.A. mettra en place une commission d'indemnisation.* »

.../...

Point c)

Les zones éloignées du tracé ne me semblent par contre pas concernées par le projet.

■ **Pg7** – M. Bernard GUILLET, copropriétaire, représente la copropriété 112 rue de Genève GAILLARD (face au supermarché Casino)

Terrier 39/45, parcelle n°1874p : acquisition d'une bande étroite (≈ 0,60 m) de 12 m² le long de la façade.

- a) Es opposé à la cession de cette bande de 12 m².
- b) Souhaite clôturer devant la parcelle n° 3442.

Avis du C.E. :

Point a)

Le trottoir du projet à cet endroit étant relativement étroit et oblique (sortie des abords de la station Millet), il n'est pas sûr que ce souhait puisse être satisfait (à vérifier avec TERACTION et l'équipe technique).

Point b)

L'emprise sur la parcelle n° 3442 semble déjà régularisée (pas de numéro de terrier, ceux-ci passent de 39 à 41) (à vérifier avec TERACTION ou la mairie).

Les demandes de clôtures doivent faire l'objet d'une "déclaration préalable" au titre de l'urbanisme : consulter le service urbanisme de la mairie.

■ **Pg8** – Mme Aimée GUIDEY, GAILLARD

Est très contente du projet tram.

Souhaite investir dans le projet immobilier de la commune.

Commentaires du C.E. :

Je l'ai mise en relation avec la mairie (M. FERAGUT).

■ **p.m. Pg9** – Association O.K.B. et **Pg10** – Association Bourgeois déjà évoquées ci-dessus

■ **Pg11** – M. Gabriel ROSNOBLET, 79 rue de Genève à GAILLARD

Est concerné par le terrier n° 49/53 emprise de 75 m² (trottoir), soit une largeur moyenne de 75/20 = 3,50 m pour un total de 680 m² (11 % du total initial), en qualité d'usufruitier.

- a) Souhaite conserver la propriété du trottoir.
- b) Demande la qualité de l'air après les travaux du tram.

Commentaires du C.E. :

Point b)

Cet aspect est traité dans les volets E4 état initial de l'environnement pages 39 et 41/46 ainsi que dans E6 page 33/112 de l'étude d'impact.

Il est indiqué : « *Ce projet de transports en commun, majoritairement en site propre, favorisera donc l'emploi de véhicules électriques (tramway) aux dépens des véhicules à moteur.* » (thermique !)
« *Aussi, la voirie empruntée par le tramway connaîtra une amélioration significative de la qualité de l'air du fait de la diminution importante de la circulation (réduction du nombre de voies – rue du Faucigny, mise à sens unique – rue de Genève, rue du Parc – interdiction de circuler – rue du Parc, rue des Voirons, rue du Faucigny).* »

.../...

Avis du C.E. :

Point a)

Il me paraît exclu qu'il puisse conserver la totalité du trottoir. Voir toutefois avec TERACTION, l'équipe technique et ANNEMASSE – Agglo, s'il est possible, ou pas, de lui laisser la propriété d'une bande étroite (et pour quel usage ?).

Point b)

Les tableaux et graphiques E4 page 41/46 montrent que les valeurs mesurées à ANNEMASSE et GAILLARD de 2005 à 2009 sont toutes très nettement inférieures aux objectifs de qualité (pour l'ozone, le dioxyde d'azote et le monoxyde d'azote). Elles restent toujours inférieures à cet objectif (mais proches) pour les PM10 (particules en suspension).

A priori, le fait de réduire le nombre de véhicules à moteur thermique et d'ajouter le tram à propulsion électrique ne peut que contribuer à améliorer localement la qualité de l'air.

■ **Pg12** – M. Bertrand DIOT, pour ses parents Marie-France et Bernard

propriétaires d'un bar – restaurant au 114 route de Genève, GAILLARD (ont vendu le fonds / restent propriétaires des murs). Terrier 19/24 copropriété "la Licorne" (emprises 4780 p1 = 222 m²).

Demandent que la terrasse soit agrandie par suppression d'un espace vert au sol.

Commentaires du C.E. :

L'emprise de 222 m² correspond principalement à l'acquisition du trottoir actuel. D'après le document en date du 03/04/2013 que m'a communiqué ANNEMASSE – agglo, des terrasses ont déjà été ajoutées entre deux arbres pour satisfaire les commerces en rez-de-chaussée de l'immeuble la Licorne.

Il semble encore subsister un petit espace vert côté ouest entre un arbre et un pylône L.A.C.

Avis du C.E. :

Je serais **favorable** à la suppression de ce petit espace vert **si les arbres existants ou projetés sont maintenus**.

Quoiqu'il en soit, pour la terrasse correspondante, il conviendra de se rapprocher de la copropriété pour obtenir son accord (si cela est encore nécessaire).

■ **Cg13** – Courrier recommandé en date du 23/09/2013 posté le 25/09/2013 (reçu le 01/10/2013) – Cabinet vétérinaire St François 5 avenue de la Libération GAILLARD

Par ce courrier arrivé tardivement, mais envoyé pendant la durée de l'enquête, les responsables de ce cabinet vétérinaire demandent que la place de parking zone bleue située au 115 route de Genève, et leur rue, demeurent ouvertes à la circulation de manière permanente.

Commentaires du C.E. :

Les plans du dossier ne me permettent pas d'affirmer si une place de stationnement existe au numéro 115. Le plan parcellaire 1/7 n'en indique pas et la réception tardive de ce courrier ne m'a pas permis de le vérifier sur place.

Néanmoins, la vue aérienne de la planche n° 23 (C 41/74) montre **l'existence d'un parking dans la cour intérieure** de la copropriété et par contre qu'aucun stationnement ne sera possible sur la voie publique après réaménagement.

Avis du C.E. :

Le demandeur devra se rapprocher d'ANNEMASSE – agglo pour examiner la problématique soulevée, et en cas d'impossibilité d'examiner (ou réexaminer) avec la copropriété la question des stationnements dans la cour intérieure (avec accès possible au n° 5 de la rue de la Libération ?).

Quant à l'ouverture permanente à la circulation, elle ne semble pas être remise en cause par le projet, à l'exception peut-être pendant la durée des travaux (avec des limitations réduites au minimum).

.../...

5. Examen, analyse, avis et remarques du C.E. sur les dossiers soumis à enquête :

5.1 – Dossier principal de D.U.P. :

Nous procéderons à l'examen dans l'ordre des pièces du dossier (A.....F), comme il figure au paragraphe 1.4.1 ci-dessus et pour chaque partie, à la formulation d'un avis partiel du C.E. sur celle-ci.

Remarquons auparavant que le dossier d'enquête publique comporte en "en-tête" , après la page de garde "TITRE" :

- ✕ une page 2/4 :
 - où est **identifié le document** dans l'ensemble des productions de la maîtrise d'ouvrage / maîtrise d'œuvre ;
 - où est précisée la **composition du groupement de maîtrise d'œuvre**. Celle-ci comprend une **partie française** (INGEROP, UGUET, FOLIA) et une **partie en Suisse** (CITEC-TRANSITEC, T-INGENIERIE), avec les noms des principaux intervenants et responsables, et leurs coordonnées téléphoniques et internet, **comme cela est désormais requis** ;
 - où sont précisés les **noms et qualités des auteurs du projet** et de l'assurance qualité (comme cela est désormais requis) ;
 - où est précisé l'historique des modifications du projet ;
 - indice A : 27 avril 2012 : première édition,
 - **indice G : 06 juin 2013 : dossier soumis à l'enquête.**
- ✕ une page 3/4 : qui constitue le sommaire général du dossier d'enquête.
- ✕ une page 4/4 : GLOSSAIRE des principales abréviations

5.1.1. PIÈCE A - OBJET DE L'ENQUÊTE – INFORMATIONS JURIDIQUES ET RÉGLEMENTAIRES :

Cette pièce de 8 pages expose :

- l'objet du dossier : extension ligne 12 du tramway genevois vers ANNEMASSE ;
- **le maître d'ouvrage** : « ANNEMASSE AGGLO » : communauté d'agglomération "ANNEMASSE – LES VOIRONS" et son adresse (avant son déménagement récent !...) ;
- **l'insertion de l'enquête dans la procédure administrative** depuis la fin de la première concertation (fin 2011) jusqu'à la mise en service, avec en parallèle les procédures D.U.P. et parcellaire (**document désormais obligatoire**) ;
- **l'objet de l'enquête publique** :
 - obtenir la D.U.P. du projet / la mise en compatibilité des P.L.U. de GAILLARD et ANNEMASSE,
 - les trois communes concernées par leur territoire,
 - le but de l'enquête « **d'informer le public et recueillir ses appréciations...** » « afin de permettre à l'autorité compétente de disposer de tous les éléments nécessaires à son information... » (article L 123-3 du code de l'environnement).
- **les procédures préalables à l'enquête publique : la concertation** (paragraphe 5.1. du dossier) prévue à l'article L 300-2 du code de l'urbanisme, **préalablement aux études techniques**, comme cela est développé en annexe F (paragraphe 5.1. du dossier).

Nous examinerons en détail cet aspect très important lors de nos commentaires sur les documents de cette annexe F.

Le bilan officiel a été acté par le conseil communautaire le **28 septembre 2011 (avant le lancement des études techniques)**.

Etudes techniques (paragraphe 5.1.2 du dossier) :

18 juillet 2011 : études préliminaires,
Octobre 2011 / 02 mai 2012 : avant-projet.

.../...

La suite de cette partie A (paragraphe 5.1.3. à 5.7 du dossier) expose les différents textes régissant l'enquête (et le projet) ainsi que certaines phases de la procédure avant enquête (concertation interadministrative, avis de l'autorité environnementale...) que nous commenterons au titre des documents de la pièce F ci-dessous.

Avis du C.E. sur cette partie A :

Elle nous paraît **très complète**, mais **claire** et **suffisante** pour **informer** correctement le **public**.

5.1.2. PIÈCE B - PLAN DE SITUATION :

- ✗ « Loupe » sur GENEVE et l'agglomération d'ANNEMASSE.
- ✗ Plan général du projet (échelle approximative 1/ 14 500ème) avec indication :
 - ✗ du tracé du projet
 - ✗ de la zone d'étude
 - ✗ des limites de communes
 - ✗ de la frontière.

Avis du C.E. : R.A.S.

5.1.3. PIÈCE C – NOTE EXPLICATIVE :

Ce document de 74 pages très détaillé avec plans en couleur assez précis, explicite la genèse du projet et sa justification :

- ✗ démographie,
- ✗ forte mobilité,
- ✗ **volonté politique forte,**
- ✗ **programme d'aménagement** (TRAM + BHNS + CEVA),
- ✗ objectif du projet,
- ✗ enjeux de l'opération,
- ✗ développements urbains,
- ✗ ...
- ✗ **améliorer la qualité de l'air et réduire les nuisances sonores,**
- ✗ **compatibilité avec les documents d'orientation et de planification :**
 - ✗ projet d'agglomération franco-valdo-genevois,
 - ✗ SCOT (p. C 8/11/74)
- ✗ ...
- ✗ **concertation**
- ✗ **présentation de variantes** (douane / franchissement SNCF) avec comparaison multicritères (C 13/19/74)
- ✗ impact acoustique
- ✗ **présentation du projet** (C 19/74) :
 - ✗ 3,2 km (dont 2 250 m de plateforme engazonnée soit 70 % du linéaire)
 - ✗ 7 stations interdistance moyenne 480 m
 - ✗ 1 tram / 9 mn toute la journée (5h30 – 23 h 30)
 - ✗ mise en service fin 2016
 - ✗ pôles d'échange multimodaux (TRAM, BHNS, CEVA, train) et interconnexions TRAM / BHNS
place Deffaugt, lycée des Glières
 - ✗ parkings relais
- ✗ **bilan socio-économique et coût** (p. C 25/74)
 - ✗ **bénéfice actualisé en 2047 positif à 62,837 M €**
 - ✗ **taux de rentabilité interne 7,95 % (très supérieur au TRI de 4 % fixé en France)**
 - ✗ **taux de rentabilité immédiat dès la première année de mise en service : 4,4 %**
 - ✗ **« L'ensemble de ces indicateurs confirme sans ambiguïté l'intérêt économique et social du projet... »** (C 26/74)
- ✗ incidences foncières / démolition (p. C 26/74)
- ✗ carrefours voiries cycles (p. C 26/34/74)
- ✗ matériel roulant (C 35/36/74)

.../...

- ✗ calendrier prévisionnel : enquête publique prévue automne 2012 au dossier, (donc mise en service à reporter d'un an soit décembre 2017 ?)
- ✗ **caractéristiques des ouvrages les plus importants** (C 37/69/74) (plans du tracé par 6 sections avec coupes transversales)
- ✗ ouvrage SNCF (C 70/72/74)
- ✗ **appréciation sommaire des dépenses** (C 73/74) : **87 000 K € H.T. valeur octobre 2011.**

Avis du C.E. : partie très détaillée et explicite. R.A.S., sauf à signaler le calendrier prévisionnel à corriger pour une mise en service reportée (vraisemblablement à décembre 2017 ?).

5.1.4. PIÈCE D – PLAN GÉNÉRAL DES TRAVAUX (C 1/12 À C 12/12) :

Cette pièce comporte :

- ✗ **9 planches format A3** à l'échelle approximative 1/1 143ème (35 mm pour 40 m) avec indication du bâti des voiries, du tracé de la double voie, des stations, des **emprises soumises à D.U.P.**, ainsi que les limites de communes et la frontière,
- ✗ 1 planche d'épannelage des différentes planches de détail.

Avis du C.E. : R.A.S. Ce document semble faire plus ou moins double emploi (en moins précis) avec les documents des pages C 37 à 69/74.

5.1.5. PIÈCE E – ETUDE D'IMPACT :

Cette importante pièce, exigée par la législation (L 123-2 et R 123-1 du code de l'environnement) comporte les parties E 1 à E 9 énumérées au sommaire général du dossier d'ensemble.

Pièce E 1 – Résumé non technique (E 1 pages 1 à 26/26)

Comporte un sommaire (E 1 page 2/26).

Il résume (en 26 pages !) :

1. *le contexte (démographie, nombreux déplacements, volonté politique forte, le programme, les appréciations des impacts du programme)*
2. *les objectifs de l'opération*
3. *les études antérieures et concertation préalable*
4. *la justification du parti d'aménagement, avec variante à la douane de Moëllesulaz, et franchissement SNCF), et tableaux de choix multicritères*
5. *le choix de la solution retenue*
6. *la présentation du projet*
7. *l'état initial de l'environnement (tableau de hiérarchisation)*
8. *les impacts du projet sur l'environnement et mesures associées, partie développée sous 8 aspects et complétée par une analyse détaillée par séquence (18 tronçons...)*
9. *le coût des mesures de réduction, de suppression et de compensation en faveur de l'environnement : 9,573 K € H.T. dont :*
 - ◆ *aménagements anti-vibratoires : 4 800 K € HT*
 - ◆ *plantations : 1 380 K € HT*
 - ◆ *engazonnement : 1 300 K € HT*
10. *la méthodologie d'évaluation des impacts de l'opération et difficultés rencontrées.*

Avis du C.E. sur la pièce E 1 : complète, suffisante et explicite pour le public non "initié".

Pièce E 2 – Présentation générale du contexte (E 2 pages 1 à 26/26)

- = *Tissu urbain et occupation du sol*
- = *Pôles et activités générateurs de déplacements*
- = *Population*

.../...

- = *Emploi et perspectives d'évolution*
- = *Déplacements (E 2 pages 9 à 11/26) (transports individuels et collectifs)*
- = *Projets urbains (E 2 pages 12 à 15/26) avec notamment :*
 - = *la place Deffaugt*
 - = *la ZAC Etoile*
 - = *le pôle d'échange de la gare d'ANNEMASSE*
- = **Transports collectifs** (E 2 pages 16 à 20/26) :
 - = *urbains avec plan du réseau actuel 2012*
 - = *autres transports collectifs : ferroviaire, interurbains, BHNS + CEVA en projet*
- = **Déplacements piétons et cycles (E 2 pages 21 à 23/26) avec plan général des itinéraires envisagés ou proposés**
- = **Réseau routier** et projets.

Avis du C.E. sur la pièce E 2 : R.A.S.

Partie importante qui permet de bien comprendre le contexte du projet et les différents aspects qui le justifient et le contraignent.

Pièce E 3 – Appréciation des impacts du programme (E 3 pages 1 à 6)

Comprend un tableau de synthèse des enjeux et d'analyse des effets du programme et principe d'aménagement.

Avis du C.E. sur la pièce E 3 : R.A.S. (document "scolaire").

Pièce E 4 – État initial de l'environnement (E 4 pages 1 à 46)

Après avoir défini la zone d'étude, cette partie examine **notamment** :

- = *le milieu physique : topographie / géographie, géologie, hydrogéologie (nappe de Puplinge)*
- = ...
- = *les risques naturels majeurs : sismique, inondation*
- = *sites Natura 2000*
- = *corridors biologiques*
- = *documents d'urbanisme : DTA Alpes du Nord, PDU (non encore approuvé), PLU.*
L'aspect urbanisme est développé sur chacune des trois communes et sera examiné dans le chapitre « mise en compatibilité des PLU » d'ANNEMASSE et de GAILLARD.
- = ...
- = **Activités, équipements et commerces** : les pôles de centralité
- = ...
- = **Le stationnement** : E 4 pages 26 et 27/46. Total des places (publiques et privées) dans une zone de 200 m de part et d'autre du projet :
 - = *Voirie : 912*
 - = *Parcs publics : 837 soit un sous-total de 1749*
 - = *Parcs privés : 2499 soit un total de 4248 places*
- = *Déplacements alternatifs (à la voiture?), modes doux : E 4 pages 29 à 31/46*
- = *Circulation (automobile !)* :
 - = *Rue de Genève : 700 U.V. /h*
 - = *Place de l'Etoile : 3600 U.V./h*
- = **Risques technologiques** : aucun site SEVESO
- = **Bruit** (E 4 pages 34 à 39/46).
Cet aspect fait l'objet d'un examen très détaillé avec de nombreux points de mesure (en façade, au sol, à différents étages).
Il permet d'établir que la rue de Genève est classée en "zone non modérée de jour et de nuit".
Les habitations en centre ville d'ANNEMASSE, sont globalement en "zone modérée de jour et de nuit", à l'exception de quelques immeubles très proches des voies avenue Henri Barbusse et rue du Faucigny.
- = **Qualité de l'air** (E 4 pages 39 à 41/46)
"...globalement bonne..."
- = **Patrimoine** : aucun site connu dans la zone d'études
- = **Tableau de synthèse des enjeux de l'environnement** (E 4 pages 45 et 46/46).

.../...

Avis du C.E. sur la pièce E 4 :

Examen très complet, s'il ne peut prétendre être exhaustif. Les aspects bruits et qualité de l'air ont été bien développés.

A noter qu'une étude acoustique complémentaire qui m'a été communiquée sur ma demande, a été conduite en février 2013, sur les rues adjacentes perpendiculaires à la ligne du tramway. Cette étude conclut qu'il suffit de réduire la vitesse à 30 km/h sur les rues de l'Helvétie (AMBILLY), Louis Lachenal (AMBILLY) et de la libération (GAILLARD), pour ramener le niveau sonore au niveau « avant tram ».

Pièce E 5 – Présentation et raison du choix du projet retenu (E 5 pages 1 à 20/20)

Cette pièce reprend en synthèse, dans plusieurs paragraphes mais de façon redondante, nombre des points qui ont déjà été évoqués précédemment.

Par contre, les parties suivantes méritent d'être évoquées et soulignées.

...

➔ **2.2. Eléments constitutifs du projet** ; approfondit les principes d'aménagement retenus (et les raisons des choix effectués) tout au long du tracé.

...

➔ **2.2.2 Stations** : expose en détail :

➔ le dimensionnement (E 5 page 13/20) : longueur des quais 43,00 m / largeur des quais : 3,50 m pour les quais latéraux / 4,50 m pour les quais centraux

➔ l'équipement des stations

➔ la typologie des stations.

...

➔ **2.6 Les travaux** (E 5 page 16/20)

➔ **2.7 Matériel** (roulant) utilisé (E 5 pages 16 et 17/20) ; de deux types : BOMBARDIER – City runner et STADLER Tango.

...

➔ **2.9 Prise en compte des déplacements cyclables** (E 5 page 17 à 20/20)

Ce paragraphe consacre une analyse plus détaillée de la problématique « cycles » et des propositions au titre du projet en 8 séquences, complétée par un plan d'ensemble déjà présenté plus avant (E 5 page 19/20).

Avis du C.E. sur la pièce E 5 : R.A.S.

Document intéressant par les précisions et propositions apportées.

A noter que la largeur des quais centraux est indiquée 4,00 m (et non 4,50 m) sur les plans.

Pièce E 6 – Analyse des incidences sur l'environnement et des mesures de suppression, de réduction et de compensation , y compris les effets cumulés avec d'autres projets, et la présentation des principales mesures de suivi (E 6 pages 3 à 112)

Cette partie reprend pour chaque aspect évoqué dans « l'état initial » les incidences correspondantes vraisemblables ou certaines du projet, et propose, le cas échéant, les mesures correctives ou compensatoires nécessaires ou prévues.

On notera en particulier les développements suivants :

= **réutilisation maximale des matériaux** extraits (E 6 page 3/112)

= **assainissement** : pas de modification du réseau.

Le document ne signale pas que le fait d'engazonner la plateforme sur 70 % de sa longueur constitue plutôt un aspect positif qui devrait réduire et amortir les débits de pointe d'eaux pluviales collectées sur la plateforme (sauf à vérifier si les surfaces totales imperméabilisées sur les trottoirs et quais des stations ont au final un impact neutre ou négatif).

= **abattage des arbres** (E 6 page 4/112) : 195 arbres abattus / 234 arbres replantés.

= **inondation** : R.A.S.

.../...

- = **foncier** (E 6 page 7/112) : 6 bâtiments devront être détruits
En réalité, ce seront 7 bâtiments si l'on ajoute la propriété AGAZZOMI en cours de négociation. « Le projet intègre la reconstruction des limites de propriétés riveraines qui seraient affectées. »
- = **parti architectural** (E 6 pages 9 à 13/112), avec planches illustratives en couleur de différents sites aménagés après achèvement des travaux, montrant notamment l'insertion paysagère du projet et **l'amélioration de l'espace urbain obtenue**.
- = **impact sur la circulation générale et les cycles** (E 6 pages 18 à 20/112), présenté sous forme de tableau synthétique clair et facile à lire.
- = **impact sur le stationnement** (E 6 page 20/112). Le tableau récapitulatif fait apparaître le nombre de places de stationnement avant et après travaux du TRAM. On peut regretter, mais c'est marginal, que les totaux des colonnes ne soient pas faits :
Total avant : 4 248 places (publiques et privées à une distance de 200 m maxi du projet)
Total après : 4 019
Différence : - 229 places supprimées soit 0,05 à 0,06 % des places avant travaux, **ce qui est donc marginal**.

A noter que ces chiffres ne tiennent pas compte des futures places à créer dans **les parkings relais**, ce qui conduira vraisemblablement à **un bilan neutre voire positif**.

- = **acoustique** (E 6 pages 21 à 32/112)
Cette partie très détaillée et fortement illustrée montre que, même si on tente le cumul des bruits de voirie et du tram aussi bien en situation "mise en service" qu'à terme, « **aucune modification significative** (augmentation de + 2 dB(A) entre situation actuelle et situation future) n'est constatée sur le secteur d'étude. **Des réductions importantes** des niveaux de bruit **dans l'état futur** sont constatées sur les secteurs piétonniers. » (E 6 page 29/112).

Voir également ma remarque ci-dessus (pièce E 4 pages 12 et 13) sur les études acoustiques complémentaires effectuées en février 2013.

- = **vibrations** (dues au tramway) (E 6 page 32/112).
« Des mesures anti-vibrations seront prises au droit des zones les plus sensibles. » (page 32)

Commentaire du C.E. : elles figurent pour 4,8 M € HT ci-dessus (E 1 24/26) ainsi que sur les plans du tracé F 28 à 41/46 (dalles flottantes... dispositifs – 10 d B / - 20 d B...).

- = **qualité de l'air** : le tram « n'aura aucune incidence directe sur la qualité de l'air... » (E 6 page 33/112)
Par contre, du fait du report modal, le projet favorisera l'emploi de véhicules électriques aux dépens des véhicules à moteur thermique. »

Commentaire du C.E. : le projet aura donc plutôt un effet bénéfique sur la qualité de l'air.

- = **bilan en terme de santé** (E 6 page 37/112)
« En conclusion, il est possible d'affirmer que les aménagements prévus ne sont pas de nature à engendrer d'effets dommageables sur la santé humaine. »

Commentaire du C.E. : on peut même penser que les effets sur la santé seront plutôt positifs.

- = **bilan socio-économique** (E 6 pages 39 et 40/112)
Déjà évoqué ci-dessus :
« Confirme sans ambiguïté l'intérêt économique et social du projet... ».
- = **effets cumulés avec les projets connexes** (E 6 pages 42 et 44/112)
Le document insiste sur le caractère **complémentaire des trois équipements** :
 - = TRAM + parc relais,
 - = BHNS + parc relais,
 - = CEVA + pôle multimodal à la gare d'ANNEMASSE.

Commentaire du C.E. : l'augmentation de l'offre de transports lourds et coordonnés ne peut qu'avoir un effet très positif sur le cadre de vie dans l'agglomération annemassienne (et au-delà !...).

.../...

= **analyse détaillée par séquence, impacts et mesures** (E 6 pages 53 à 112/112)

Pour chaque séquence du tracé sont exposés :

- = la position du tramway (centrale, latérale...)
- = les circulations (routières – avant / après)
- = le fonctionnement des carrefours (avant / après)
- = l'impact sur la desserte et les riverains
- = l'impact sur les circulations piétonnes et cycles
- = le stationnement
- = le foncier et le bâti (emprises, démolitions)
- = le parti d'aménagement du site (dont engazonnement de la plateforme).

Conclusion / avis du C.E. sur la pièce E 6 :

Document très complet et très détaillé, permettant une très bonne information du public sur le projet soumis à enquête pour tous les impacts envisageables de celui-ci.

Pièce E 7 – Coût des mesures prises en faveur de l'environnement (E 6 page 2/2)

Total de ces mesures évalué à 9 753 K € HT, soit 11,2 % des 87 000 K € HT du projet.

Avis du C.E. sur la pièce E 7 :

- les mesures anti-vibratoires 4 800 K € représentent 49 % de 9 753 K €
- les plantations 1 380 K € représentent 14 % de 9 753 K €
- l'engazonnement 1 300 K € représentent 13 % de 9 753 K €
- le mobilier urbain 1 900 K € représentent 20 % de 9 753 K €.

Pièce E 8 – Méthodologies d'évaluation des impacts du projet et difficultés rencontrées

Cette partie est rendue désormais obligatoire par la réglementation.

Avis du C.E. sur la pièce E 8 : R.A.S.

Pièce E 9 – Auteur des études

Cette partie est également désormais obligatoire . Les noms et les coordonnées des **personnes responsables** sont donnés en tête du document général (cités ci-dessus au paragraphe 5.1).

Avis du C.E. sur la pièce E 9 : R.A.S.

5.1.6. PIÈCE F – ANNEXES :

Pièce F 1 – Bilan de la concertation (F 1 pages 3 à 12/46 G)

Le document retrace de façon à la fois détaillée et synthétique les démarches de la **concertation initiale, mise en œuvre avant l'étude du projet** :

- = **début de la concertation : décembre 2009** selon les principes définis par la délibération du conseil communautaire en date du 25 novembre 2009, qui a défini les modalités et le dispositif de lancement de la concertation prévue à l'article L 300-2 du C.U., sur les trois grands projets de mobilité de l'agglomération :
 - = P.D.U.,
 - = B.H.N.S.,
 - = TRAMcomplétés par le CEVA et le projet de pôle multimodal Etoile / gare d'ANNEMASSE
- = **moyens de communication mis en œuvre** :
 - = site internet de l'agglomération
 - = plaquette diffusée dans les boîtes aux lettres des habitants des 12 communes de l'agglomération
 - = document technique sur les projets du TRAM et du BHNS (18 pages)
 - = document du PDU
 - = courrier aux associations et partenaires

.../...

- = *diaporama des réunions publiques*
- = *stand au salon transfrontalier du 04 au 06 mars 2010*
- = *point presse au début du conseil communautaire du 23 novembre 2009 (ou 25 ?)*
- = *articles dans la presse territoriale*
- = *radio : avec une émission sur « N.R.J. »*

- = **moyens d'expression du public :**
 - = *trois réunions publiques : élus et techniciens*
 - = *les registres dans chaque mairie (de l'agglo ?) et au siège de l'agglo*
 - = *par courriel ou courrier au service déplacements de l'agglo*
 - = *par téléphone au secrétariat du même service*

- = **réunions d'échanges :** *avec les partenaires institutionnels, associatifs et les habitants de l'agglo*

- = **trois réunions publiques :** *(VILLE LA GRAND, AMBILLY, CRANVES SALES) avec débat et échanges de 1 h à 1 h 30 pour chacune*

- = **un forum associatif** *(90 associations invitées)*

- = **deux réunions de conseils municipaux mutualisés :**
 - = *05/02/2010 : GAILLARD, AMBILLY, ANNEMASSE : pour le TRAM*
 - = *12/02/2010 : VILLE LA GRAND, JUVIGNY, VETRAZ MONTHOUX pour le BHNS.*

Le bilan de cette concertation effectué en septembre 2011 (G page 8/46) fait état de :

- = *700 invitations aux différents acteurs,*
- = *14 à 58 personnes présentes aux 6 réunions diverses organisées,*
- = **avis favorable ou très favorable** *(aménagement urbains) aux projets majoritaire,*
- = *souhait de permettre l'insertion des pistes cyclables dans et autour du projet,*
- = *pour le TRAM : un avis très favorable au tracé de référence,*
le souhait de rendre possible à terme le passage à la gare d'ANNEMASSE,
et au-delà du terminus vers le quartier du Perrier,
prêter une attention particulière aux problématiques des commerces
- = *propose un tracé du tramway (et de ses évolutions) à l'issue de cette concertation*
- = *propose un tracé du BHNS (et de ses évolutions) à l'issue de cette concertation.*

Avis du C.E. sur la pièce F 1 (concertation initiale).

Le document (F 1) montre qu' « ANNEMASSE - agglo » ne s'est pas contenté de faire une concertation "pour la forme", mais au contraire **a mis en œuvre de grands et nombreux moyens pour obtenir, avant toute étude d'avant-projet, (celles-ci n'ayant commencé que fin 2011) une concertation et une participation active d'un public élargi à toute la population de l'agglo, et complétée avec les élus et les associations** ou autres acteurs de l'agglomération.

Suite aux informations complémentaires que j'ai sollicitées et obtenues auprès de l'agglo, **je peux en outre confirmer que cette concertation s'est poursuivie tout au long de la mise au point du projet** jusqu'à l'enquête publique, notamment par les actions suivantes :

- = **avant-projet** voté par le conseil communautaire en juillet 2012. A été présenté à la population lors de plusieurs réunions publiques :
 - = 16 octobre 2012 à AMBILLY,
 - = 17 octobre 2012 à GAILLARD,
 - = 23 octobre 2012 à ANNEMASSE – agglo.

Environ 120 personnes étaient présentes à chacune de ces réunions, ce qui témoigne d'un intérêt important pour le projet.

Ces réunions ont bénéficié d'une communication importante :

- = dans la presse locale,
- = sur le site internet de l'agglomération,
- = par des articles spécifiques dans le journal de l'agglo diffusé à tous les habitants,
- = par l'édition d'un journal du TRAM.

De plus, un approfondissement des études et des réflexions pour expliquer le projet et le faire évoluer a été poursuivi en continu sur les secteurs posant problème :

- ◆ **Secteur supermarché « Casino » à GAILLARD** : amélioration du projet pour prolonger le double sens de circulation automobile jusque devant le supermarché, suite à une demande des commerçants du secteur (cf plan INGEROP du 12/07/2013, qui m'a été communiqué le 19/07, et que j'ai pu montrer aux intéressés au cours de l'enquête, notamment en mairie de GAILLARD le 14 août 2013). Cette amélioration du projet sera rendue possible puisque l'acquisition de la propriété AGAZZONI par l'agglomération a été confirmée début août 2013 par la signature d'un compromis de vente avec l'intéressé.
- ◆ **Taxis à Moëllesulaz** : présentation du projet.
- ◆ **Rue des Voirons** : (à ANNEMASSE centre) – Rencontre avec les commerçants la première quinzaine de mars 2013 pour leur expliquer l'impact du projet, avec production d'une note illustrée spécifique à leur intention (de 29 pages, datée du 06/05/2013). Cette note très précise, explicite les contraintes et choix techniques et les solutions retenues ou proposées pour s'adapter au mieux aux contraintes locales. Y sont notamment évoqués :
 - = le choix de la double voie et non de la voie unique,
 - = les largeurs de trottoirs,
 - = le nivellement de la voie par rapport aux seuils des immeubles,
 - = la fixation de la ligne aérienne de contact (L.A.C.) sur poteaux ou sur façades,
 - = les vibrations avec pose atténuée (-20 d BA) par dalle flottante.
- ◆ **« Croix d'Ambilly** : redistribution des places des parkings privés. »
- ◆ Plus globalement dans le cadre de **négociations foncières**, ANNEMASSE – agglo a fait évoluer le projet afin de minimiser (son) impact sur les propriétés riveraines. Hors foncier résultant d'une régularisation de cession de trottoir, **tous les propriétaires ont été rencontrés, et des variantes proposées pour une bonne trentaine de fonciers** problématiques. Des efforts particuliers ont été consentis pour « concerter les personnes publiques associées et les associations. » Ainsi, les réunions suivantes ont été organisées :
 - = 5 octobre 2012 à ANNEMASSE,
 - = 9 octobre 2012 à GAILLARD,
 - = 11 octobre 2012 à AMBILLY.
- ◆ Réunion avec l'association « Bourgeons » et les élus :
 - ◆ Présentation de l'AVP du tram au printemps 2012
 - ◆ **Avant l'été 2012** : sollicitations des élus par l'association pour améliorer le projet
 - ◆ **Septembre 2012** ; projet alternatif proposé par l'association
 - ◆ **Octobre 2012** : rencontre technique association, maître d'œuvre agglo, techniciens des communes et INDIGGO
 - ◆ 13 décembre 2012 : rencontre des mêmes pour arbitrages
 - ◆ 20 décembre 2012 : compte rendu de la réunion du 13/12 au terme de laquelle « les représentants (de l'association Bourgeons) sont satisfaits à première vue que leurs demandes aient été prises en compte. »
- ◆ Le projet a également été présenté à l'**association « Oïkos Kai Bios »** (protection de la nature et arbres en particulier).
- ◆ Les agents des communes ont été consultés :
 - ◆ 13 septembre 2012 : services de l'accueil de chaque commune
 - ◆ 9 octobre 2012 : agents de l'agglo.
- ◆ Le Monde économique : 15 juin 2011 devant les chefs d'entreprises.

En conclusion de cet aspect « concertation », le C.E. constate avec plaisir qu'ANNEMASSE – agglo a mis en œuvre une réelle et très approfondie **concertation – information – échanges** avec le public, qui peut être qualifiée de **remarquable et exemplaire**, d'autant plus qu'elle se poursuivait encore au moment de l'enquête publique, et après.

.../...

Pièce F 2 – Avis des services de l'Etat

Pièce F 2 – 1 - Courrier de M. le préfet de la Haute-Savoie en date du 08/11/2012.

Celui-ci joint les avis des services concernés.

Pièce F 2 - 2 – Avis de la DDT du 26/10/2012 à M. le préfet de la Haute-Savoie :

dans le cadre de la concertation administrative préalable à l'enquête publique, formule les observations suivantes :

= P + R au terminus « Glières » : ne figure pas dans les emprises de la D.U.P.

Remarque du C.E. : le dossier d'enquête a été complété dans ce sens aussi bien pour la "D.U.P." que pour "l'enquête parcellaire".

= « le coût d'investissement... aurait pu être détaillé par grands postes. Il serait également intéressant d'ajouter les coûts annuels d'exploitation et de financements mis en place. »

Remarque du C.E. :

= Concernant **le coût d'investissement** par grands postes, le dossier d'enquête a été complété (cf C page 73/74) ;

= Concernant **les coûts annuels d'exploitation**, ceux-ci ne sont évoqués que de façon indirecte (E 6 page 40/112) dans le bilan socio-économique avec renvoi au dossier de candidature ANNEMASSE – agglo.

On peut toutefois préciser que les modalités d'exploitation par les transports publics genevois (-T.P.G.), si elles sont validées dans leur principe, ne sont encore pas validées officiellement car des arbitrages sont en cours avec le ministère de l'intérieur pour attribuer cette exploitation aux T.P.G., et des négociations sont en cours entre ceux-ci et ANNEMASSE – agglo pour préciser les termes de la convention du service public d'exploitation ;

= Concernant **les financements**, le dossier d'enquête ne les précise pas.

Toutefois, ceux-ci sont présentés (annexe 6), au moins dans leur principe, sur le site internet d'ANNEMASSE – agglo actuellement disponible, duquel il ressort les répartitions suivantes (consultation du C.E. Le 10/07/2013) :

= Coût total du projet : 84,6 M €		
= dont ANNEMASSE – agglo :	20 %	Total France : 32,6 %
= État français :	11,9 %	
= Région Rhône-Alpes :	0,7 %	
= Europe :	1,4 %	Total Europe : 1,4 %
= Fonds genevois :	6,1 %	Total Suisse : 66 %
= Contribution spécifique genevoise (**):	28,3 %	
= Confédération helvétique (**):	31,6 %	

(**) en cours de négociation

100 %

Il apparaît ainsi que nos voisins suisses (qui ont le plus intérêt à réduire la présence automobile à GENEVE) assument largement leur part à hauteur de 2/3 de l'investissement, ce qui allège d'autant (et facilite la réalisation de cet équipement qui, sans cela, ne se ferait peut-être pas) la part de la France.

= **En matière de sécurité et de circulation routière** : R.A.S.

= **En matière de risque** : « les références au P.P.R.I. Foron sont correctes... les aménagements seront conformes au règlement du P.P.R.I. »

= **En matière d'eau** : « pas de remarque »

= **En matière d'accessibilité des P.M.R.** :

La DDIT signale qu'il serait opportun de préciser que le projet assurera bien :

= l'accessibilité de tous... les types de handicap,

= l'accessibilité à tous... les équipements... du projet,

= , qu'il serait utile de prévoir des places de stationnement P.M.R. au parking rue de Malbrande,

= , qu'il conviendra de s'assurer que... laisseront libre une largeur de circulation de 1,40 m pour les piétons... et de lever les ambiguïtés sur la largeur des quais (4,50 m ou 4,00 m ?),

= , que le projet doit "permettre" et non seulement "favoriser" l'accessibilité. »

.../...

Commentaires du C.E. à propos de l'accessibilité :

Je n'ai pas trouvé trace de ces préoccupations dans le dossier.

Toutefois, ANNEMASSE – agglo m'a procuré un document (annexe 2) présenté en décembre 2012 (?) à l'association Bourgeons, qui rappelle les dispositions retenues pour cet aspect :

= « largeur des trottoirs (loi accessibilité) : **1,40 m hors obstacles**,
2,30 m si carrefour à feux / mobilier, éclairage, etc...

le projet prend pour hypothèse une largeur minimale de 2,20 m. »

= **place handicapé P.M.R. au parking rue de Malbrande** : le plan 7/7 du dossier d'enquête parcellaire montre que ce parking (déjà existant) dispose d'une place P.M.R. (sur 29).

A propos des stations :

Sur le dossier soumis à enquête (C page 22/74) (ainsi que sur tous les plans), sont prévues des « rampes d'environ 7 m de part et d'autre des quais suivant les conditions d'implantation pour **respecter la réglementation P.M.R.** et donc des pentes de 4 % maximum. »

Concernant les largeurs des quais, le dossier (C page 22/74) indique 4,50 m et 4,00 m (station la Tour, C page 42/74 ; rue du Parc C page 56/74 ; Etoile C page 65/74 ; Glières C page 69/74).

Avis du C.E. sur l'avis de la DDT :

Il semble que la plupart des peu nombreuses remarques de la DDT ont été prises en compte, soit directement dans le dossier soumis à enquête (en date du 06/06/2013), soit dans des documents annexes déjà présentés au public (associations, commerçants), soit présentés sur le site internet d'ANNEMASSE – agglo.

Pièce F 2 - 3 – Avis du service départemental d'incendie et de secours (S.D.I.S.) du 26/10/2012 :

Cet avis fait suite à au moins deux réunions préalables (03/02 et 24/05/2012) ainsi qu'à diverses autres consultations (notamment via internet).

Les observations du S.D.I.S. portent sur les points suivants :

- 1. Accessibilité des véhicules de secours : définition des contraintes à respecter (géométrie, portance, respect du « guide STRMTG ») notamment, avec liste d'immeubles identifiés.*
- 2. Défense extérieure contre l'incendie : implantation des poteaux d'incendie.*
- 3. Phase travaux.*
- 4. Phase d'exploitation.*

Avis du C.E. sur l'avis du S.D.I.S. :

Il s'agit de points techniques à respecter mais peu contraignants pour le projet, qui doivent être validés définitivement avant et après travaux, avant la mise en service.

A noter que **le STRMTG – division tramways** a émis un **avis favorable** à l'approbation du dossier préliminaire de sécurité (D.P.S.) **le 16 juillet 2013.**

Pièce F 2 - 4 – Avis de l'autorité environnementale (A.E.) en date du 14/03/2013 :

Par cet avis, l'A.E. formule les observations ou remarques suivantes :

1] Avis sur la forme :

= constate que « le dossier contient la plus grande partie des développements exigés au code de l'environnement. »

= « recommande toutefois la prise en compte des observations contenues dans le rapport détaillé ci-après et qui contiennent plusieurs points sur lesquels le dossier reste perfectible. »

« Il importera notamment d'ajouter :

- = l'analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation,
- = l'analyse du projet en matière de consommation énergétique et d'émission de gaz à effets de serre,
- = un volume traitant de l'articulation du projet avec les plans et programmes...
- = abonder... la rubrique des auteurs des études en citant les noms et qualités de ceux-ci. »

.../...

2] Avis sur la prise en compte de l'environnement :

... « certains effets **POSITIFS** semblent d'ailleurs avoir été **omis**... » (réduction de la surface active de collecte des eaux pluviales)

« **les mesures d'intégration apparaissent globalement adaptées, mais le dossier mériterait d'être plus précis ... concernant les mesures de réduction de l'effet des vibrations.** »

« l'aspect relatif aux effets **électromagnétiques**... mériterait d'être davantage développé... »

« le dispositif de suivi, déjà d'un **bon niveau**, mériterait... d'être **abondé**... ».

3] Rapport détaillé :

« **le très pertinent volet E 2** (« présentation du contexte »)...

« Cet état initial se clôt par une synthèse tabulaire de bon aloi, mais qui ne semble pas bien faire ressortir les enjeux les plus importants du projet,... exposition des populations aux pollutions et nuisances... »

« La nécessité de renforcer le tablier de l'ouvrage sur le Foron, avec une conclusion probablement un peu hâtive, d'absence d'impact sur le cours d'eau (dépendra du mode opératoire – non décrit) »

« **enherbement** d'une partie du linéaire... (de la plateforme)... »

« **il pourrait en résulter au contraire un effet positif**... »

...

...

« l'abattage de 195 arbres largement compensé par des replantations »

« des analyse des effets **acoustiques**... sont **pertinentes** accompagnées d'une synthèse multi-modes (route + fer) »

« **des nuisances vibratoires** »... on aurait en effet aimé en savoir plus...

« l'analyse des impacts **n'évoque pas**... effets **électromagnétiques** »

« l'analyse des coûts collectifs des pollutions et des nuisances ainsi que des avantages induits pour la collectivité »...

... « conséquences prévisibles sur... l'urbanisation...un volet relatif à l'étalement urbain est, au moins sur la forme, incontournable. »

« Enfin, le dossier comporte **un résumé non technique... agréable, précis et correctement illustré.** »

« **Documents d'urbanisme** : ... bonne **cohérence du projet avec les plans locaux d'urbanisme**... »

« des aménagements en faveur des modes de déplacements doux »

« des mesures anti-vibratoires apparemment assez massives (coût estimé à 5 M €) mais malheureusement semble-t-il non détaillées (zones concernées ? Nature des dispositifs ?) ».

Avis du C.E. sur l'avis de l'A.E. :

L'A.E. formule un avis plutôt favorable au projet qui lui est soumis, et note même que **certains effets positifs** du projet ont été **omis ou insuffisamment mis en évidence**.

Parmi ceux-ci on peut relever :

- = l'effet positif de l'engazonnement de la plateforme sur les 2/3 de son parcours au regard des débits d'eaux pluviales collectées,
- = les coûts collectifs des pollutions et des nuisances ainsi que les avantages induits pour la collectivité (et la population...),
- = la réduction probable de l'étalement urbain, par un effet de densification de l'urbanisation au voisinage du tracé.

Parmi les points qui mériteraient d'être précisés ou mieux développés, l'A.E. mentionne :

- = l'analyse des conséquences du projet sur l'urbanisation,
- = l'analyse du projet en matière de consommation énergétique et d'émission de gaz à effets de serre,
- = l'articulation du projet avec les plans, programmes...
- = les mesures de réduction des effets des vibrations ; à ce propos, il est intéressant de signaler que cet aspect a fait l'objet de développements et d'explications notamment lors de la réunion avec les commerçants de la rue des Voirons en mai 2013,
- = l'aspect relatif aux effets électromagnétiques,
- = le dispositif de suivi mériterait d'être abondé.

En définitive, le C.E. considère que l'avis de l'A.E. est plutôt favorable, même s'il souligne l'intérêt de compléter ou de préciser certains points.

.../...

Pièce F 2 - 5 – Avis du préfet sur le dossier de définition de sécurité (D.D.S.) en date du 15/05/2012 (DDT) :

« **Avis favorable**... assorti de quelques prescriptions et observations détaillées... qui devront être prises en compte au stade du dossier préliminaire de sécurité (D.P.S.) »

= **Sécurité du projet :**

« Le sous-système SIGR (signalisation routière) prendrait pour référence le système genevois. Le D.P.S. confirmera le type de contrôleurs de carrefours (français ou suisses) et sa compatibilité avec la réglementation française. »

= **place de l'Etoile :** « la gestion de ce carrefour sera précisée au D.P.S., sachant que l'aménagement en l'état, sous la forme d'un giratoire où le tramway emprunte l'anneau, **n'est pas acceptable.** »

Avis du C.E. sur ce D.D.S. :

Par un avis en date du **16/07/2013**, le **STRMTG** division tramway a émis un **avis favorable** à l'approbation du D.P.S. ... assorti de prescriptions et remarques à valider lors des phases suivantes, avant mise en exploitation.

Le projet peut donc être considéré comme convenable au regard des règles de sécurité, d'autant plus que désormais le tramway ne se contente pas d'emprunter "l'anneau" du giratoire, mais traverse le terre-plein central, ce qui limite la gestion des conflits tram / V.L. à deux traversées gérées par les feux de signalisation.

Pièce F 2 - 6 – Procès-verbal de l'examen conjoint relatif à la procédure de mise en compatibilité (des P.L.U. de GAILLARD et d'ANNEMASSE) en date du 17 mai 2013 (et courrier du Conseil Général en date du 07 mai 2013) :

Ce P.V. doit avoir lieu avant l'enquête, ce qui est bien le cas.

Le détail de l'examen conjoint pour chaque commune sera effectué plus loin dans l'avis du C.E. sur les dossiers de mise en compatibilité correspondants.

En conclusion de cet examen conjoint, « **il est émis un avis favorable**,... sous réserve de la prise en compte de l'observation du Conseil Général concernant 3 arrêts de bus (qui) se trouvent sur le passage de la ligne de tram. »

Avis du C.E. sur le P.V. : R.A.S.

Pièce F 2 - 7 – Délibération du conseil communautaire d'ANNEMASSE – agglo en date du 09 mai 2012 :

Par cette délibération, le conseil communautaire :

- = récapitule les actions déjà engagées par l'agglo en vue de la mise en œuvre du prolongement du tram genevois n° 12 jusqu'à ANNEMASSE,
- = **AUTORISE** le président à saisir le préfet en vue de l'instruction du dossier d'enquête préalable à la D.U.P. Et à la mise en conformité des P.L.U. d'ANNEMASSE et de GAILLARD.

Cette délibération précise également que parmi d'autres procédures nécessaires, figurera ultérieurement l'enquête parcellaire.

Avis du C.E. sur cette délibération :

R.A.S. sauf à remarquer que depuis, l'enquête parcellaire a été regroupée avec l'enquête « D.U.P. + urbanisme » pour s'intégrer à une enquête unique (cf examen ci-dessous du dossier d'enquête parcellaire).

5.2 – Dossier d'enquête parcellaire :

Celui-ci comporte :

- = **la délibération** d'ANNEMASSE – agglo en date du 12 juin 2013,
 - = **les plans parcellaires** au 1/500ème en sept planches numérotées 1/7 à 7/7,
 - = **les états parcellaires** avec références cadastrales et adresses des propriétaires de parcelles concernées par les emprises du projet :
 - = un pour ANNEMASSE,
 - = un pour AMBILLY,
 - = un pour GAILLARD.
- ../...

✗ La délibération du 12/06/2013 :

- ✗ indique qu' « **ANNEMASSE – aggro privilégié au maximum les acquisitions amiables**, la phase judiciaire de la procédure d'expropriation ne sera menée que sur les parcelles considérées comme bloquantes sur lesquelles la démarche amiable n'a pas aboutie. »
- ✗ résume les démarches foncières déjà entreprises depuis juillet 2012, en précisant que **80 % des propriétaires ont d'ores et déjà été rencontrés**, « ce qui a permis d'optimiser au mieux le foncier nécessaire et trouver parfois des solutions avec le propriétaire pour diminuer l'impact. »
- ✗ VALIDE le dossier parcellaire et le périmètre d'acquisition...
- ✗ MANDATE le président pour saisir le préfet en vue de l'instruction du dossier d'enquête parcellaire
- ✗ AUTORISE le président à prendre toutes dispositions... jusque dans les phases administratives et judiciaires ainsi que pour la mise en compatibilité du P.L.U. de GAILLARD.

Avis du C.E. sur la délibération du 12/06/2013 :

R.A.S. **sauf à souligner la volonté d'ANNEMASSE – aggro de favoriser les démarches amiables**, dans toute la mesure du possible.

✗ **Les plans parcellaires au 1/500ème :**

Ces derniers (de 1/7 à 7/7) indiquent :

- = les limites et numéros cadastraux des parcelles concernées par le projet,
- = les limites d'emprises du dossier de D.U.P.,
- = les limites d'acquisition (lorsqu'elles sont plus faibles que celles de la D.U.P.),
- = les parcelles en cours d'acquisition,
- = les limites de communes, de section (cadastrales),
- = les limites des états.

Avis du C.E. :

R.A.S. sauf à signaler :

- = que les limites d'emprises (D.U.P., ou d'acquisitions) sont des maximas, susceptibles d'être **éventuellement** réduites après négociations amiables,
- = qu'il serait souhaitable de maintenir l'alignement du projet de D.U.P.(rectiligne) rue du Parc à ANNEMASSE sur les propriétés GROSS Georges et copropriété « 11 rue du Parc », afin de **permettre à terme de rétablir le site propre du tram et de supprimer le fonctionnement provisoire en mixité avec les automobiles. Ce point fera l'objet d'une réserve de ma part** dans mes conclusions, d'autant plus qu'un immeuble récemment construit en face de ces propriétés constitue désormais lui aussi un « point dur » contribuant au rétrécissement (hélas définitif de ce côté-ci) de la rue du Parc (cf coupes BC 57/74 et liste des E.R. (ER n° 58 élargissement à 14 m de la rue du Parc).

✗ **Etats parcellaires :**

Un pour chaque commune.

Avis du C.E. : R.A.S.

5.3 – Dossier de mise en compatibilité du P.L.U. d'ANNEMASSE :

Ce dossier (en date d'avril 2013 – indice F sixième édition) comporte une présentation des points suivants :

1] Présentation et localisation du projet :

(y compris analyse environnementale et principales mesures d'intégration)

2] Nature des modifications apportées au dossier du P.L.U. :

3] Compatibilité avec les documents supra-communaux

en affirmant que « la mise en compatibilité du P.L.U. d'ANNEMASSE... est compatible avec les objectifs et les prescriptions du SCOT et du SDAGE. »

.../...

4] Contenu de la mise en compatibilité du P.L.U. :

Ce dossier précise que « la commune d'ANNEMASSE dispose d'un P.L.U. dont la dernière révision (n° 3) a été approuvée le 27 septembre 2012 », et que « le présent dossier a pour objet de mettre en compatibilité le P.L.U. d'ANNEMASSE » (avec le projet d'extension du TRAM soumis à enquête publique).

- **Le chapitre 1** est redondant avec le dossier de D.U.P. et ne sera pas réexaminé ici.
- **Le chapitre 2** énumère :
 - **le contenu des modifications du P.L.U. :**
 - un espace boisé classé (EBC)
 - deux espaces verts à protéger (EVP) : V1 et V3
 - deux emplacements réservés (ER) (R79 et R96)
 - les orientations d'aménagement n° 5, 7, 12 et 16 du PADD.
 - **la justification des modifications** en précisant que « l'impact sur ces espaces a été limité à la surface utile du projet. »
 - **le cadre réglementaire :**
(articles L 123-14, L 123-14.2 et R 123-23.1 du C.U.) et reproduit « in extenso » le texte de ces articles applicables.
L'article R 123-23.1 précise que « l'examen conjoint prévu à l'article 123-14.2 a lieu avant l'ouverture de l'enquête publique. »
Nous avons vu ci-dessus en 5.1.5. / F 2-6 page 63/70 que le P.V. d'examen conjoint en date 17 mai 2013 figure dans les annexes F du dossier de D.U.P. **Il émet un avis favorable** (avec la réserve de tenir compte de l'avis du Conseil Général).
 - **l'évaluation des dispositions** (de mise en compatibilité) :
 - diminution de l'EBC copropriété Sylvania de 273 m²,
 - suppression de l'EVP n° 1 (square rue de la Zone) 260 m²,
 - diminution de l'EVP n° 3 de 11 m² rue du Parc,
 - diminution de l'ER n° 79 de 122 m² avenue Jules Ferry,
 - diminution de l'ER n° 96 de 235 m² place de l'Etoile / route des Vallées,
 - une modification des orientations d'aménagement n° 5 et 7 du PADD d'ANNEMASSE,
 - une suppression des orientations d'aménagement n° 12 et 16 du PADD d'ANNEMASSE.
- **Dans son chapitre 4**, le dossier examine en détail le contenu des diverses mises en compatibilité du PLU :

• 4.1. « Le projet est compatible avec les articles Ud2 et UC2 du règlement ».

• 4.2. E.B.C. n° 6 rue du Parc :

Avant TRAM (révision n° 3) superficie totale :	2980 m ²
Après TRAM (après mise en compatibilité) :	<u>2707 m²</u>
Diminution :	273 m ² (9,16 %)

(soit une largeur moyenne d'environ 3,64 m sur 75 m).

Concernant cet EBC n° 6 (copropriété Sylvania) précisons :

- qu'ANNEMASSE – agglo a fait effectuer, en février 2013 et mars 2013 par un expert en sylviculture (A.F.E.C. - Marc COSSIN), un diagnostic des deux cèdres les plus proches du domaine public de la rue du Parc.

Cette étude qui m'a été communiquée par ANNEMASSE – agglo recommande que les terrassements côté voie « ne dépassent pas la partie interne du muret. ».

Dans l'hypothèse d'une intervention entre le tronc et le muret limitant le domaine public, il est indispensable de respecter les préconisations suivantes :

- « pas de passage ni de stockage de matériaux... durant toute la durée du chantier...
- traitement correct et recouvrement des racines rencontrées
- « il est préconisé de réaliser une légère limitation du développement des houppiers afin de réduire les risques de rupture. Cet élagage effectué approximativement à l'aplomb du trottoir peut, dans le même temps, permettre le passage des installations aériennes nécessaires au tram. »
- que Territoire 38 m'a fait parvenir en juillet 2013 une série de plans du projet (indice C 03/04/2013) précisant que l'emprise du trottoir côté « Sylvania » a été réduite sans qu'il ne soit possible d'affirmer si cette réduction est déjà intégrée ou pas dans les plans du dossier d'enquête.

.../...

L'examen du dossier d'enquête parcellaire indique que l'emprise à acquérir serait ramenée à 230 m² (soit 7,7 % du total) soit une largeur moyenne d'emprise de 3,06 m (sur 75 m). Les études complémentaires de détail ont montré que cette valeur sera finalement réduite à 2,90 m (voir ci-dessus registre d'enquête d'ANNEMASSE Rae9 – Sylvania).

Le dossier parcellaire confirme donc cette réduction d'emprise qui est ainsi limitée à une proportion assez faible de l'EBC (environ 7,7 %) et permet d'augmenter la distance des terrassements par rapport aux deux grands cèdres objets de l'expertise.

Avis du C.E. sur l'EBC n° 6 :

L'examen conjugué de l'expertise de Marc COSSIN (février / mars 2013) et des réductions d'emprises opérées sur les documents du projet les plus récents (parcellaire : 20/05/2013) montre que les recommandations de l'expert ont été prises en compte dans la mesure du possible. De plus, l'emprise ne représente plus que 7,7 % environ de la surface totale de l'EBC, ce qui peut être considéré comme négligeable et en outre non dommageable à l'avenir des deux grands cèdres.

Donc avis favorable du C.E. à la réduction de l'EBC n° 6 pour une emprise de 230 m² telle qu'elle figure au dossier parcellaire.

• 4.3. Espaces verts à protéger :

• EVP n° 1 – Rue de la Zone :

Il s'agit d'un square à conserver qui porte un grand platane. Celui-ci a fait l'objet d'une expertise de Marc COSSIN en février / mars 2013. Il en découle qu' « **une adaptation aux contraintes de la bande cyclable est impossible.** »

Superficie initiale :

260 m²

Après tram :

0, soit une suppression totale.

Le projet propose donc la suppression totale de cet EVP n° 1 pour permettre le passage du tram.

Toutefois, si on examine les plans du projet (34/46 G et 7/12/D // 51/74 C), il apparaît qu'un nouvel espace vert de surface apparemment au moins le double sera recréé à cheval sur les territoires d'ANNEMASSE et AMBILLY, et traversé par le tram.

De plus, il semblerait, quoiqu'on ne puisse l'affirmer au vu des dossiers d'enquête, que le grand platane pourrait peut-être être conservé ; à confirmer donc le cas échéant.

Avis du C.E. sur la suppression de l'EVP n° 1 :

La compensation apportée par le projet apparaît largement supérieure à la suppression de l'EVP n° 1. En conséquence, j'émet **un avis favorable à la suppression de l'EVP n° 1** (même si le platane devait hélas être sacrifié).

• EVP n° 3 – 24, rue du Parc :

Superficie avant tram :

1864 m²

Superficie après tram :

1853 m²

Réduction :

11 m² soit environ 0,6 % de l'EVP

Avis du C.E. sur l'EVP n° 3 :

La réduction proposée est d'une **incidence négligeable : avis favorable** du C.E.

• EVP n° 17 – 5, rue du Faucigny :

Le dossier exprime « Cet EVP est localisé sur la bordure extérieure des emprises du tramway, il n'est donc pas incompatible avec le projet. »

Or, l'examen du plan et de l'état parcellaire montre que le projet nécessite une enclave (terrier 60/130) de 3 m² qui semble prévue pour un pylône de L.A.C.

Avis du C.E. sur l'EVP n° 17 :

Les emprises du projet nécessitent donc bel et bien une réduction de 3 m² de l'EVP n° 17 contrairement à ce qu'indique le dossier.

Toutefois, compte tenu de sa très faible emprise (que je ne suis pas en mesure de quantifier), **j'émet un avis favorable à cette réduction** de l'EVP n° 17. Il faudra donc inclure cette modification dans la mise en compatibilité du PLU d'ANNEMASSE.

.../...

- *EVP n° 21 – Angle Beulet / Henri Barbusse* :
Non concerné par le projet.

Avis du C.E. sur l'EVP n° 21 : R.A.S.

- *EVP n° 24 – Rue du Faucigny* :
Non concerné par le projet.

Avis du C.E. sur l'EVP n° 24 : R.A.S.

- *EVP n° 34 – Angle Beulet / Albert Baud* :
Non concerné par le projet.

Avis du C.E. sur l'EVP n° 34 : R.A.S.

- 4.4. Emplacements réservés (ER) :

Seuls deux E.R. sont incompatibles avec le PLU, les ER 79 et ER 96.

=	<i>ER 79 – (avenue Jules Ferry / rue du Faucigny) :</i>	
	Surface avant tram :	586 m ²
	Surface après tram :	<u>464 m²</u>
	Réduction :	122 m ² soit 20,8 %

Cette emprise est nécessaire pour l'implantation d'une sous-station électrique.

Avis du C.E. sur l'ER 79 : R.A.S. Favorable.

=	<i>ER 96 – (route des Vallées / avenue de Verdun) :</i>	
	Surface avant tram :	611 m ²
	Surface après tram :	<u>376 m²</u>
	Réduction :	235 m ² soit 38,46 %

Avis du C.E. sur l'ER 96 :

Cet ER a pour finalité l'élargissement de l'avenue (la route ?) des Vallées et de l'avenue de Verdun. Les modifications proposées par le projet de tram place de l'Etoile / avenue de Verdun utilisent ces emprises. Je ne vois donc pas en quoi il y a incompatibilité avec le PLU.

R.A.S. Avis favorable.

- 4.5. P.A.D.D. / orientations d'aménagement (O.A.):

=	<i>Orientation d'aménagement n° 5 – Place Deffaugt :</i>
	Le nouvel aménagement proposé conserve le parti architectural des façades sud et ouest. Par contre, il prend acte de la réduction de l'espace consacré à la voiture au profit des transports en commune (TRAM et BHNS).

Avis du C.E. sur l'OA n° 5 : R.A.S. Favorable.

=	<i>Orientation d'aménagement n° 7 – Ilot de la Poste :</i>
	La seule modification perceptible est que la rue Joseph Cursat perdrait sa vocation de desserte uniquement locale au profit du statut banalisé d'une rue de desserte urbaine classique.

Avis du C.E. sur l'OA n° 7 : R.A.S. Favorable.

=	<i>Orientation d'aménagement n° 12 – Place de l'Etoile :</i>
	Le projet d'aménagement de cette place, consécutif au passage du tram, va conduire à une reprise complète de son fonctionnement et de son aménagement paysager, notamment pour des raisons de sécurité du tram et des usagers.

Avis du C.E. sur l'OA n° 12 :

Le nouveau plan se substitue donc à l'OA n° 12 qui de fait devient donc sans objet. **Avis favorable à la suppression de l'OA n° 12.**

.../...

- = **Orientation d'aménagement n° 16 – Angle Verdun / Dusonchet :**
L'arrivée du tram, l'aménagement du P + R, et aussi sans doute le projet « Lucie Aubrac » remettent en cause la validité même de cette OA n° 16.

Avis du C.E. sur l'OA n° 16 :

La mise au point des trois projets susvisés permettra sans doute, à l'issue de nouvelles réflexions qui méritent d'être encore mûries, de décider ultérieurement de la forme à donner à ce point effectivement stratégique de « charnière » entre le Perrier et le centre ville.

Favorable à la suppression de l'OA n° 16.

Avis conclusif du C.E. sur la mise en compatibilité du PLU d'ANNEMASSE :

Avis favorable à l'ensemble des dispositions prévues par le dossier **sauf** sur les deux points suivants :

- = **Rue du Parc, maintenir l'alignement** prévu du dossier de DUP **en vue de permettre à l'avenir la mise en site propre à double voie du tram** (propriétés GROSS Georges et copropriété « 11 rue du Parc » (cf ci-dessus 5.2. dossier d'enquête parcellaire page 64/70), même si cet alignement est repoussé à une date éloignée.

Toutefois, je ne suis pas opposé à ce qu'une solution provisoire soit adoptée (si nécessaire ou souhaitable) sur la propriété GROSS **en attendant la mise à l'alignement de l'immeuble copropriété 11 rue du Parc.**

Ce point fera l'objet d'une réserve dans mes conclusions motivées.

- = **EVP n° 17 rue du Faucigny :**

La création de l'enclave de 3 m² (pylône L.A.C. ?) justifie la mise en compatibilité de cet EVP **pour laquelle je confirme mon accord.**

5.4 – Dossier de mise en compatibilité du P.L.U. de GAILLARD :

Ce dossier (en date d'avril 2013 – indice F sixième édition) comporte une présentation des points suivants :

1] Présentation et localisation du projet :

(y compris analyse environnementale et principales mesures d'intégration)

2] Nature des modifications apportées au dossier du P.L.U. :

3] Compatibilité avec les documents supra-communaux

en affirmant que « la mise en compatibilité du P.L.U. de GAILLARD... est compatible avec les objectifs et les prescriptions du SCOT et du SDAGE. »

4] Contenu de la mise en compatibilité du P.L.U. :

Ce dossier précise que la commune de GAILLARD dispose d'un P.L.U. approuvé le 03 mai 2010, et que le présent projet d'extension du tram **est incompatible avec le règlement de la zone UB du règlement.**

- **Le chapitre 1** est redondant avec le dossier de D.U.P. et ne sera pas réexaminé ici.
- **Le chapitre 2** énumère le cadre réglementaire et notamment que le dossier comporte le P.V. d'examen conjoint (voir ci-dessus F 2 6 page 63/70) dont l'avis est favorable.
- **Le chapitre 3** confirme la compatibilité avec le SCOT et le SDAGE.
- **Le chapitre 4 :**
Explicite que « la mise en place d'une sous-station électrique pour le tramway sur une parcelle située en zone UB au plan de zonage du PLU à proximité de la zone UC constitue donc une incompatibilité. »
« le projet est donc compatible avec le règlement de la zone UA, mais pas avec celui-ci de la zone UB. »
Il propose la réduction suivante du règlement de la zone UB :

.../...

Rédaction actuelle :

« Il-1 : la distance comptée horizontalement de tout point d'une construction au point le plus proche d'une limite des zones UC et UH doit être supérieure ou égale à 10 m. »

Rédaction après mise en compatibilité :

« Il-1 : la distance comptée horizontalement de tout point d'une construction au point le plus proche d'une limite des zones UC et UH doit être supérieure ou égale à 10 m, **hors ouvrages techniques nécessaires au tramway.** »

Avis du C.E. :

R.A.S., favorable, quel que soit l'usage qui sera fait de la parcelle n° 165 (terrier 57/61). En effet, cette mise en conformité permettrait à la fois un usage technique pour le tramway et le cas échéant une « poche de stationnement complémentaire » éventuelle comme je l'ai indiqué à plusieurs reprises ci-dessus (Ray6 et Ray14) et dans mes conclusions motivées pour la D.U.P.

6. Procès-verbal de synthèse :

Comme l'exige l'article R 123.18 du code de l'environnement, j'ai, dans les huit jours qui ont suivi la clôture de l'enquête le 25 septembre 2013, rédigé un P.V. De synthèse (annexe 7), et comme convenu avec mes interlocuteurs d'ANNEMASSE – agglo, **leur ai transmis par voie électronique le 29 septembre 2013.**

J'en ai reçu accusé de réception le lundi 30 septembre 2013.

Puis, ainsi que nous en étions convenus, j'ai rencontré au siège d'ANNEMASSE – agglo, le vendredi 04 octobre 2013 (soit le 9ème jour après la clôture de l'enquête), les responsables du projet, représentants du maître d'ouvrage à savoir :

- = M. Robert BORREL, premier vice-président, responsable de l'opération tram,
- = M. Pierre-Jean CRASTES, responsable de la cellule grands projets ANNEMASSE – agglo,
- = Mme Anne-Sophie ASSELIN, membre de la dite cellule?

pour commenter ce P.V. de synthèse, et obtenir de leur part leurs avis et précisions sur les points qui m'étaient utiles ou nécessaires à une meilleure motivation de mes conclusions.

A la suite de notre entretien qui a duré 2 heures 20, j'ai accepté de m'en tenir à cette relation orale, et à juger inutile l'envoi d'un mémoire en réponse écrit, l'agglo n'ayant pas d'observations particulières complémentaires à faire valoir, et faisant confiance au C.E. pour relater et transcrire fidèlement les résultats de notre entretien, ce que j'ai fait tout au long de mon rapport.

Avant de conclure sur ce point de P.V. de synthèse, je dois également préciser que comme le prévoit l'article L 123.16 du code de l'environnement m'autorisant « à auditionner toute personne ou service... », j'ai pu me réunir le mardi 1er octobre 2013 chez TERACTION à ANNECY avec les techniciens responsables du projet et représentants du mandataire de la maîtrise d'ouvrage à savoir :

- | | |
|--|-----------------------------------|
| = Mme Christine ROCHEX, Territoire 38, |] mandataires du maître d'ouvrage |
| = M. Frank BOGEY et Mme Claire MAISON, TERACTION |]] |
| = M. Vincent LEROY, INGEROP, chef de projet |] maîtrise d'œuvre |
| = Mme Marion FAYARD, INGEROP, ingénieur synthèse |]] |

Ces derniers avaient connaissance de mon P.V. de synthèse diffusé par ANNEMASSE – agglo.

Nous avons ainsi pu échanger pendant une durée de 3 heures sur les points principaux de ce PV.

Enfin, ils m'ont remis un ensemble de documents et un CD ROM résumant l'avancement de certaines études à ce jour sur les sujets suivants :

- = double sens et stationnement,
- = rue A. Briand et perpendiculaires,
- = stationnement GAILLARD (rue Millet),
- = éléments techniques cycles,
- = aménagement de la rue de l'Helvétie (AVP recalé mai 2013).

.../...

Les réunions des 1er et 4 octobre 2013 m'ont donc aidé à compléter très utilement mon information sur l'évolution du projet à la date de la fin d'enquête, ce qui m'aura permis de mieux fonder et justifier mes avis aux remarques ou observations reçues au cours de l'enquête.

7. Conclusion :

Tels sont les avis, remarques, suggestions ou exigences que je formule au sujet de l'enquête unique relative à la D.U.P., à l'enquête parcellaire et à la mise en conformité des P.L.U. d'ANNEMASSE et de GAILLARD.

Mes conclusions motivées résument séparément pour chacun des objets de l'enquête unique mes avis, réserves, recommandations et suggestions sur chaque sujet.

Ces conclusions font l'objet de trois documents séparés mais non dissociables du présent rapport.

Fait à SAINT FELIX, le 15 octobre 2013
Paul BASMAISON,
Commissaire - enquêteur,