

PROJET DE TRAMWAY GENEVE – SAINT-JULIEN



BILAN DE LA CONCERTATION PREALABLE



SOMMAIRE

PREAMBULE

- Objet de la concertation
- Les modalités de la concertation

LE PROJET SOUMIS A LA CONCERTATION

- Constats locaux
- Le projet d'aménagement global : un tramway transfrontalier
- Le projet soumis à concertation : le tramway sur la partie française
- Le projet soumis à concertation : les variantes

LES MOYENS DE CONCERTATION ET D'INFORMATION

- Les outils de communication
- Les réunions publiques

LE BILAN CHIFFRÉ

- Le nombre d'avis et de participants
- La répartition par thèmes

LES THEMES ABORDES

- Les variantes de tracé
- L'intermodalité
- Les aspects techniques
- Les aspects économiques

LES SUITES A DONNER

LES ANNEXES

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

14

15

16

17

18

19

21

25

29

32

35

R
A
P
P
E
L
S

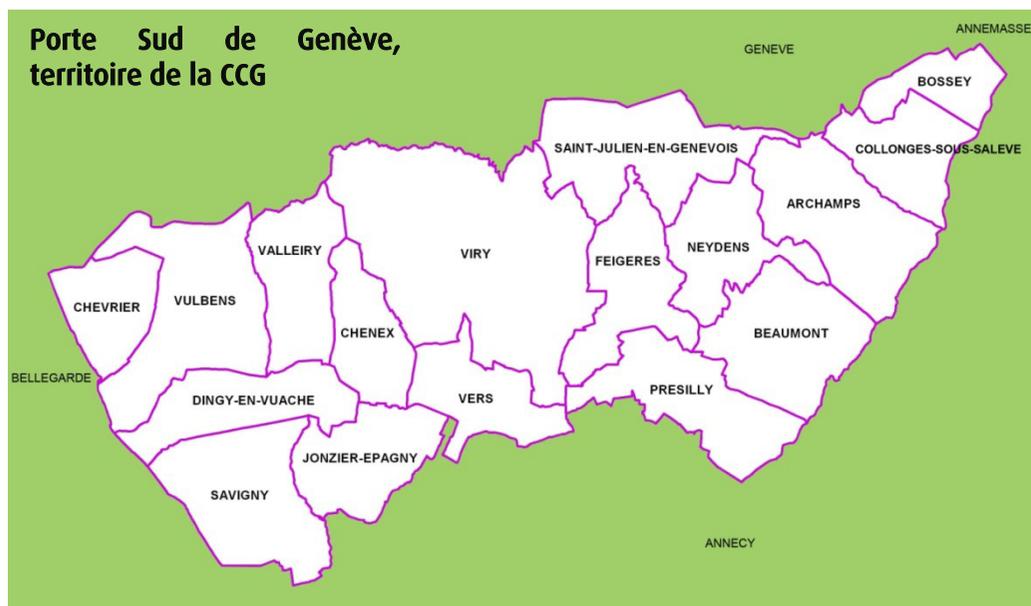


PREAMBULE

OBJET DE LA CONCERTATION

La concertation concerne la création d'une ligne de tramway transfrontalière entre Genève et Saint-Julien-en-Genevois : le projet de tramway Genève/Saint-Julien.

Bien qu'il s'inscrive dans une logique de projet d'aménagement global, cette concertation ne porte que sur la partie française de la ligne : de la douane de Perly à la gare de Saint-Julien-en-Genevois.



Une concertation publique règlementaire

La présente concertation s'inscrit dans le cadre des dispositions de l'article L 300-2 du Code de l'Urbanisme.

Extrait de l'article L 300-2 :

La commune ou l'établissement public de coopération intercommunale délibère sur les objectifs poursuivis et sur les modalités de la concertation associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées avant toute opération d'aménagement réalisée par la commune ou par l'établissement public de coopération intercommunale pour son compte lorsque, par son importance ou sa nature, cette opération modifie de façon substantielle le cadre de vie ou l'activité économique de la (ou des) commune(s) concernée(s).

La Communauté de communes du genevois (CCG) a mené cette concertation **du 6 juin au 6 juillet 2012**. La CCG a souhaité que chacun puisse s'exprimer et donner son point de vue sur ce projet concernant l'aménagement et la desserte de son territoire en lien avec le Canton de Genève.

Le périmètre de la concertation comprend les 17 communes de la CCG (cf. carte ci-contre) et plus particulièrement Saint-Julien-en-Genevois, qui sera la seule commune française traversée par le projet.

LES MODALITES DE LA CONCERTATION

Le 21 mai 2012, la Communauté de communes du genevois a délibéré sur les modalités de concertation suivantes :

- le dossier de concertation est mis à disposition du public, au siège de la Communauté de communes du genevois (CCG) situé à Archamps et dans toutes les mairies de la CCG ;
- les modalités des réunions publiques sont diffusées dans le Dauphiné Libéré et le Messenger ;
- une exposition permanente avec plans et documents explicatifs du projet est à disposition du public au siège de la CCG à Archamps et à Saint-Julien-en-Genevois ;
- une exposition itinérante est également prévue ;
- trois réunions publiques sont organisées au siège de la CCG et dans les communes de Saint-Julien-en-Genevois et Valleiry ;
- des documents sont distribués pour informer sur les dates de réunion et les enjeux et objectifs du projet d'aménagement proposé ;
- le site internet de la CCG (www.cc-genevois.fr) est actualisé avec des informations sur le projet.





LE PROJET SOUMIS A LA CONCERTATION

CONSTATS LOCAUX

La CCG doit aujourd'hui relever plusieurs défis en matière de mobilité et notamment l'organisation des déplacements transfrontaliers. Au moment où Genève se déploie vers le sud du territoire, elle se donne ainsi toutes les chances d'améliorer son cadre de vie et de conforter son attractivité économique.

Une circulation automobile congestionnée

Selon une enquête menée aux frontières en 2011, plus de 20 000 habitants de la CCG se rendent à Genève chaque jour. Ces trajets sont majoritairement effectués en voiture, faute d'alternative efficace et attractive en transports en commun.

La ville de Saint-Julien-en-Genevois, par son offre d'équipements de commerces et de services, capte une part importante de ces flux. Le niveau de saturation de la douane de Perly atteint son maximum. Il devient donc impératif de trouver de nouvelles solutions pour les déplacements transfrontaliers.

Une faible part des déplacements en transport en commun

Les infrastructures et l'offre en matière de transports en commun sont faibles sur le secteur défini par le périmètre coordonné d'Agglomération (PACA) de St-Julien Plaine de l'Aire. A l'heure d'aujourd'hui, les ruptures de charges rendent les transports en commun existants (principalement une offre de bus) peu compétitifs. Les douanes de la Porte Sud enregistrent le plus faible taux de report modal, en faveur des transports en commun de tout le bassin de vie : 3%. Mais l'évolution des usages est encourageante puisque la fréquentation de la ligne D (de Saint-Julien-en-Genevois vers Genève) a été multipliée par 5 entre 2002 et 2011.

(Source : enquête aux frontières 2011 GLCT des transports publics)

Un développement de l'agglomération déséquilibré de part et d'autre de la frontière

Aujourd'hui, l'essentiel des emplois du Grand Genève est concentré côté suisse alors que les nouveaux logements, eux, sont concentrés côté français. Ce déséquilibre est fortement lié à une organisation urbaine où les centralités ne remplissent pas toutes leurs fonctions.

La Communauté de communes du genevois (CCG), maître d'ouvrage du projet de tramway

Créée le 1^{er} janvier 1996, la CCG a notamment pour compétences l'aménagement du territoire, le développement économique, la protection et la mise en valeur de l'environnement ainsi que la politique du logement et du cadre de vie.

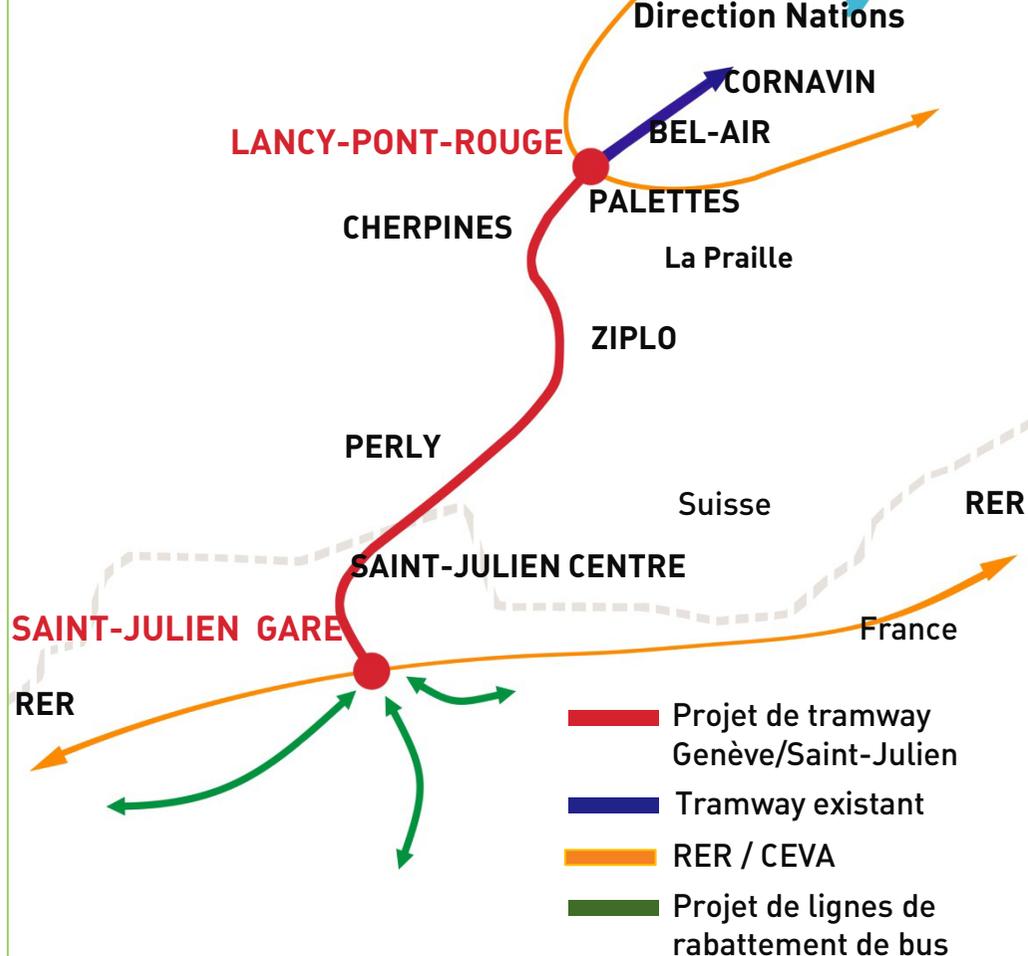
En 2012, la CCG devient l'autorité organisatrice de transport urbain (AOTU) *. La CCG est donc le maître d'ouvrage du projet de tramway transfrontalier pour la partie française. Côté suisse, la maîtrise d'ouvrage est assurée par le Canton de Genève. La CCG et le Canton de Genève assurent donc une co-maitrise d'ouvrage du projet.

En tant que maître d'ouvrage sur la partie française, la CCG travaille activement avec la commune de Saint-Julien-en-Genevois et le Canton de Genève pour la partie suisse.

* Arrêté préfectoral du 11 mai 2012, n 2012132-0011

LE PROJET D'AMENAGEMENT GLOBAL : UN TRAMWAY TRANSFRONTALIER

Le tramway Genève/Saint-Julien,
un maillon du réseau de déplacements
locaux, régionaux et transfrontaliers



Les objectifs du projet

- Réaliser un projet commun avec Genève ;
- Maitriser la circulation automobile en proposant une offre attractive de transports en commun ;
- Corriger les déséquilibres urbains qui amplifient les fractures socio-économiques.

Une extension de ligne intégrée au réseau TPG : maillon logique des transports publics de l'agglomération

- Le tramway Genève/Saint-Julien concerne en majorité le territoire suisse mais aussi le territoire français. Il s'agit d'une extension de la ligne 15 existante desservant Nations, Cornavin, Plainpalais, Lancy et Palettes.
- L'attractivité du tramway sera renforcée par un réseau complet de transports collectifs relié au CEVA et à toute l'agglomération via les liaisons de tramway (ligne 14 vers le Pays de Gex et ligne 12 vers l'agglomération annemassienne).
- Associé aux autres projets de transport, le tramway Genève/Saint-Julien est un maillon incontournable d'un réseau de mobilités cohérent, structurant et efficace.
- Le tramway sera connecté au pôle d'échange multimodal à la gare de Saint-Julien-en-Genavois et au futur réseau de bus.

LE PROJET SOUMIS A CONCERTATION : LE TRAMWAY SUR LA PARTIE FRANCAISE

Les variantes sur la partie française

Dans toutes les variantes étudiées pour le tracé du tramway transfrontalier, le point de jonction entre les territoires suisse et français se situe au niveau de la Douane de Perly.

Pour relier la Douane de Perly à la gare de Saint-Julien-en-Genevois, plusieurs scénarios ont ensuite été envisagés :

- **Variante 1** : par l'avenue de Genève, la rue Berthollet et l'avenue de la gare ;
- **Variante 2** : par l'allée des Cyclades, la rue Amédée VIII, la rue David puis l'avenue de la gare ;
- **Variante 3** : voie en boucle par l'avenue de Genève, la Grande Rue, l'avenue L. Armand et retour par la rue Berthollet et l'avenue de Genève.

La partie française du projet en quelques chiffres

- | | |
|--|---|
| ▪ 1,5 à 2,6 km selon la variante | |
| ▪ 4 ou 5 stations | ▪ Fréquence : 8 minutes environ en heure de pointe |
| ▪ 4 à 5000 voyageurs par jour | ▪ Vitesse moyenne : 17 km/h |
| ▪ Exploitation de 5h00 à 1h00 du matin (en jour normal de semaine hors congés scolaires) | ▪ Temps de parcours : environ 25 minutes pour rejoindre le site de Lancy-Pont Rouge (interconnexion CEVA, ligne 12) |

Un financement maîtrisé et partagé

Le coût du projet sur la partie française est estimé pour la variante préconisée (1,5 km de tracé sans ouvrage d'art majeur) à 30 millions d'euros hors taxes (valeur 2010).

Cela correspond à une valeur moyenne nationale de 20 millions d'euros HT par km.

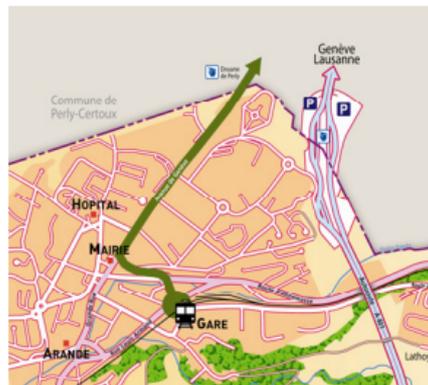
La répartition envisagée du financement entre les différents partenaires :

- 40% auprès de la Confédération Helvétique dans le cadre du projet d'agglomération PA2 ;
- 7 à 10 millions d'euros par la Communauté de communes du genevois ;
- 4,16 millions d'euros apportés par l'Etat dans le cadre du Grenelle de l'environnement ;
- Des financements complémentaires attendus par la ville de Saint-Julien, l'Europe (INTERREG), le Conseil Général de la Haute-Savoie et la Région Rhone-Alpes.

LE PROJET SOUMIS A CONCERTATION : LES VARIANTES

La variante de tracé n° 1, appelée « Berthollet »

D'une longueur de 1500 mètres, elle traverse Saint-Julien-en-Genevois jusqu'au niveau de la mairie puis s'engage sur la rue Berthollet avant de rejoindre la gare via l'avenue du même nom.



La variante de tracé n° 2, appelée « Hôpital »

D'une longueur de 2010 mètres, elle emprunte l'allée des Cyclades puis remonte toute la rue Amédée VIII de Savoie avant de rejoindre la rue Fernand David et enfin l'avenue de la Gare.



La variante de tracé n° 3, appelée « Grande-Rue »

Elle se caractérise par la présence d'une boucle et représente une longueur totale de 2620 mètres (1020 mètres à double sens et 1600 mètres pour la boucle à sens unique). Après avoir emprunté l'avenue de Genève jusqu'au niveau de la mairie, le tracé forme une boucle passant par la Grande Rue puis rejoignant la gare par l'avenue Louis Armand avant de retourner au niveau de la mairie via l'avenue de la Gare et la rue Berthollet.





LES MOYENS DE CONCERTATION ET D'INFORMATION

La concertation préalable s'est déroulée du 6 juin au 6 juillet 2012

Un dispositif d'information et d'échange a été mis en œuvre pour assurer l'information et le recueil des avis du public à travers différents supports :

Le dossier de concertation

Mis à disposition du public au siège de la Communauté de communes du genevois à Archamps et dans les mairies des 17 communes de la CCG.

Les registres de concertation

Mis à disposition du public au siège de la Communauté de communes du genevois à Archamps et dans les mairies des 17 communes de la CCG.

L'affichage et les flyers

Des affiches de différents formats ont informé le public des dates et lieux de concertation, notamment les réunions publiques :

- Affichage A3 dans les principaux équipements publics des communes et sur les panneaux d'affichage légal ;
- Affichage grand format sur le réseau disponible de la ville de Saint-Julien ;
- Affichage A4 dans le réseau des bus de la CCG ;
- Affichage lumineux sur le réseau des communes équipées de la CCG ;
- Flyers A5 à disposition dans les principaux équipements publics des communes ;
- Banderole grand format à l'entrée sud de la ville de Saint-Julien.



LES OUTILS DE COMMUNICATION

La presse

Des annonces presse et des articles sont parus dans le Dauphiné Libéré et le Messager.

Le dépliant

Un dépliant A4, pour informer sur les dates de réunion et les enjeux et objectifs du projet d'aménagement proposé, a été distribué dans l'ensemble des boîtes à lettres de la Communauté de communes du genevois, soit 17 000 exemplaires.

Les panneaux d'exposition

2 expositions permanentes (5 panneaux) ont été installées au siège de la CCG et à Saint-Julien.

Une exposition itinérante (5 panneaux) a été proposée :

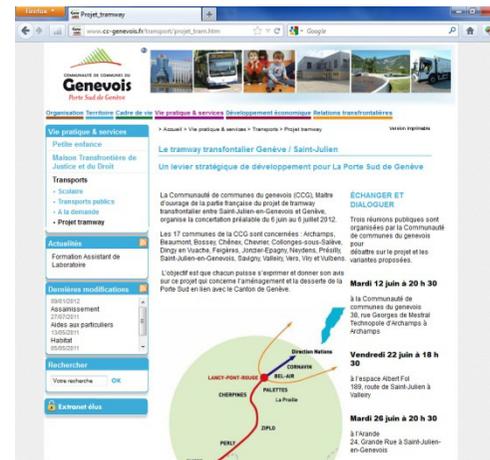
- dans les communes de la CCG (Viry, Valleiry, Beaumont et Collonges) ;
- sur les lieux de passage (Vitam', gare de Saint-Julien-en-Genoëvois) ;
- lors des réunions publiques.

Le site internet de la CCG

Disponible depuis la page d'accueil et dans la rubrique Transports, l'ensemble des informations est repris.

Une adresse électronique était également disponible :

tram-avis@cc-genevois.fr



LES REUNIONS PUBLIQUES

3 réunions publiques ont été organisées dans 3 des 17 communes appartenant au périmètre de concertation :

Archamps, siège de la CCG : le mardi 12 juin 2012 à 20h30,

Valleiry : le vendredi 22 Juin à 18h30 à l'espace Albert Fol,

Saint-Julien : le mardi 26 juin à 20h30 à l'Arande

Lors des réunions publiques, le projet soumis à concertation a été présenté par les élus et l'assistant à la maîtrise d'ouvrage pendant 30 à 40 minutes. A l'issue de cette présentation, un débat d'une durée de 1h30, s'est engagé avec le public.



Siège de la CCG à Archamps



L'Arande à Saint-Julien



Espace A. Fol à Valleiry



LE BILAN CHIFFRÉ

LE NOMBRE D'AVIS ET DE PARTICIPANTS

La concertation préalable a donné lieu à une participation intéressante du public pour ce projet d'aménagement. Près de 160 personnes ont assisté aux réunions publiques. Les habitants ont pu utiliser les différents moyens d'expression mis à leur disposition durant toute la durée de la concertation préalable.

Au total, 85 avis ont été recueillis.

L'essentiel des expressions recueillies proviennent des questions ou remarques posées lors des réunions publiques (54%). Ensuite viennent les courriels (35%) et enfin les commentaires dans les registres déposés en mairies et au siège de la CCG (11%).

L'analyse montre également que la très grande majorité des personnes qui se sont exprimées l'ont fait pour leur propre compte et appartiennent au périmètre de concertation (Communauté de Communes du Genevois).

Les remarques formulées lors des réunions publiques, inscrites dans les registres de concertation ou transmises via internet ont toutes été analysées attentivement.

Le bilan de la concertation présente la synthèse des avis et interrogations regroupés par thématiques.

L'ensemble des questions / réponses est disponible dans l'annexe.

LIEU DE LA REUNION	NOMBRE APPROXIMATIF DE PERSONNES PRESENTES
Archamps – Siège de la CCG	30
Valleiry – Espace Albert Fol	30
Saint-Julien-en-Genevois – l'Arande	100
TOTAL	160

OUTILS D'ECHANGES	NOMBRE D'EXPRESSIONS (AVIS & QUESTIONS)
Commentaires dans les registres	9
Questions – Réunions publiques	46
Courriels	30
TOTAL	85

LA REPARTITION PAR THEMES

Sur l'ensemble des 85 contributions analysées (réunions publiques, courriels, registres,...), 114 remarques portent sur l'intérêt global du projet (une même contribution pouvant se rapporter à plusieurs thématiques).

Les questions concernant les P+R (intermodalité) en lien avec le projet de tramway ont suscité un vif intérêt auprès du public. De manière générale, des questions autour des aspects techniques et du financement du projet ont été posées aux cours des échanges, de même que les questions liées à l'insertion urbaine du projet dans la ville de Saint-Julien-en-Genevois.

Remarque :

Ont également été pris en compte 4 avis émis avant la date légale du début de la concertation ; la CCG ayant mis en ligne la page internet concernant le projet de tramway transfrontalier quelques jours avant la date d'ouverture de la concertation préalable.

La répartition des avis par variantes

Parmi les 42 avis formulés sur les variantes, 22 sont favorables à la variante « Berthollet », 6 à la version « Hôpital » ainsi que 6 à la version « Grande Rue ».

A noter également que plusieurs propositions de variantes alternatives ont été émises par le public via les mails.

Au vu des résultats obtenus, le choix pour la variante « Berthollet » s'avère très largement admise.

	Nombre d'avis / questions correspondants
Variantes	42
Intermodalité (accessibilité au tram, parking, bus,...)	34
Aspects techniques (insertion urbaine, temps de parcours, largeurs des voies, impacts du projet (foncier, nuisances,...))	26
Aspects économiques du projet (coût de fonctionnement, exploitation, ...)	12
TOTAL	114

	Nombre d'avis / questions correspondants
Variante « Berthollet »	22
Variante « Hôpital »	6
Variante « Grande rue »	6
Refus (3 refus pour la variante n 2-Hôpital, et 1 refus total du tramway)	4
Proposition de variantes	4
TOTAL	42



LES THEMES ABORDES

LES VARIANTES DE TRACE

Au total, 42 avis ont été recueillis autour de ce thème.

La variante de tracé n 1 appelée « Berthollet »

C'est la variante qui regroupe le plus d'avis positifs (52% des 42 avis émis sont favorables à cette variante contre 14% pour les variantes 2 et 3).

En effet, les personnes qui se sont exprimées sur ce tracé le jugent, par rapport aux autres variantes présentées, « plus simple », « plus court », « plus direct », « plus rapide », « moins cher », « plus logique », « plus pragmatique », « plus écologique » et moins générateur de bruit avec son tracé majoritairement en ligne droite.

La variante de tracé n 2 appelée « Hôpital »

Si 3 personnes se sont prononcées contre cette variante, 6 autres participants se sont exprimés en faveur de ce tracé en expliquant qu'il permettrait de :

- limiter la circulation automobile au niveau de l'hôpital,
- relier la gare à l'hôpital,
- desservir plus de logements (chemin de Certoux et quartier de Chabloux) et de population, ainsi que l'hôpital et la gendarmerie.

Par ailleurs, si certains trouvent ce tracé « réaliste », d'autres le jugent « non viable » compte tenu de la topologie des lieux et des nuisances engendrées.

Plusieurs habitants du quartier des Cyclades précisent que de nombreux aménagements qualitatifs ont été réalisés sur la placette et sur la voie Amédée VIII de Savoie alors que d'autres sont programmés sur l'avenue des Cyclades. Ils ne souhaitent donc pas qu'un tramway traverse cet environnement récemment aménagé et vienne troubler le calme du quartier.

Une personne a signalé que ce tracé est proche de celui de la variante n 1 mais que le parcours est sensiblement plus long.

La variante de tracé n 3 appelée « Grande-Rue »

6 personnes ont exprimé un avis favorable sur cette variante.

Pour certains, ce tracé permettrait de rendre la Grande Rue aux piétons alors que pour d'autres, cela compliquerait la circulation routière à Saint-Julien-en-Genevois. Néanmoins, tous reconnaissent que ce tracé engendrerait une meilleure desserte des différentes parties du centre-ville.

Une personne a souligné que la boucle de cette variante représente une perte de temps sur le trajet jusqu'à Genève et que cela risque de nuire à l'attractivité du tramway. En effet, si quelqu'un prend le tramway à l'arrêt potentiel vers l'Arande, il devra retourner à la gare de Saint-Julien-en-Genevois et attendre le temps de régulation, avant de prendre la direction de Genève.

De plus, plusieurs personnes ont soulevé la problématique des nuisances engendrées par le tramway, notamment au niveau sonore, du fait de son passage à proximité de davantage d'habitations et du nombre plus important de virages au niveau du tracé.

LES VARIANTES DE TRACE

Les propositions et extensions présentées par le public

Au-delà des trois variantes proposées par la CCG, cette concertation a suscité plusieurs propositions de la part du public :

- un tracé plus court que la variante Berthollet qui emprunterait l'avenue de Genève puis la Grande-Rue, et passerait par la rue des Cèdres pour rejoindre la gare.
- un tracé qui emprunterait l'avenue de Genève puis passerait entre la sous-préfecture et l'espace Jules Ferry pour un tracé plus direct jusqu'à la gare.
- un tracé qui passerait par l'hôpital, la mairie, l'Arande et la gare pour cibler le maximum d'habitants.
- un prolongement de la variante « Grande rue » jusqu'à l'hôpital afin d'obtenir un tracé plus complet.

Une proposition d'amélioration de la variante n 1 – Berthollet a également été présentée par les habitants : l'extension de la ligne de tramway au-delà de la gare avec, par exemple, la possibilité de prolonger la ligne de tramway jusqu'au Vitam', lieu jugé approprié pour le stationnement. Ainsi, cela permettrait d'éviter la saturation des entrées de ville de Saint-Julien-en-Genevois.

La position du terminus de la ligne de tramway au niveau de la gare de Saint-Julien-en-Genevois a été questionnée par certaines personnes qui soulèvent un problème d'accessibilité.

Cette remarque s'applique aux trois variantes présentées puisque le terminus du tramway est positionné à la gare de Saint-Julien-en-Genevois dans chacune des options proposées

Au total, 34 avis ont été recueillis autour de ce thème.

Les parcs relais (P+R)

Quelques personnes s'inquiètent de l'emplacement et de la capacité d'accueil des futurs parcs relais qui seront construits parallèlement au projet de tramway. En effet, comme il s'agit d'un projet pour l'ensemble des habitants de la Communauté de Communes du Genevois, cela suppose des lieux de stationnement suffisamment accessibles.

Réponse

Le stationnement est du ressort de toutes les communes qui accueillent des P+R, dont la ville de Saint-Julien-en-Genevois, et avec qui la CCG travaille en partenariat sur cette question.

La CCG n'est pas en mesure de donner la localisation exacte des parcs relais car le projet est actuellement en phase d'étude. Toutefois, à Saint-Julien-en-Genevois, les secteurs de Chabloux, de la gare, des collèges ainsi que l'entrée ouest de la ville seront probablement privilégiés.

En termes de capacité, il s'agit d'un ordre de grandeur de 100 à 200 places pour chaque parc relais de Saint-Julien-en-Genevois. La possibilité d'avoir ces parkings de report disséminés sur l'ensemble de la ville et du territoire de la Porte Sud est étudiée, en fonction de la variante retenue, sachant que les impacts ne seront pas les mêmes selon le choix du tracé.

Concernant les parcs relais, en lien avec le temps de parcours global, une personne a fait remarquer qu'il convient de penser aux distances à parcourir par les piétons pour rejoindre l'arrêt de transport en commun depuis leur véhicule stationné.

Par ailleurs, une personne a proposé l'utilisation des terrains situés derrière la gare comme lieu de stationnement.

Enfin, une personne a émis l'hypothèse de construire un silo à voitures afin de permettre un gain de place en termes de foncier. Ce silo pourrait être construit avant la gare (à proximité de l'Arande).

Réponse

La CCG précise que toutes ces options seront étudiées.

Concernant les parcs relais et le temps de parcours entre lieu de stationnement et arrêt de transport en commun, la CCG précise que, le moment venu, l'organisation des cheminements à l'intérieur des parcs-relais sera réfléchi.

Concernant l'utilisation des terrains situés derrière la gare, cela posera peut-être des soucis d'accès au tramway pour les piétons et nécessitera donc probablement un passage aérien ou souterrain au niveau de la voie ferrée.

Le réseau de transports en commun

La diversité des interventions sur cette thématique est le signe d'une forte prise de conscience de la population sur la nécessité de mieux organiser les connexions entre les différents modes de transports et de favoriser l'usage des transports en commun.

Plusieurs personnes s'interrogent sur la mise en place de bus pour faciliter l'accès au tramway pour les habitants des communes de la CCG, autres que Saint-Julien-en-Genevois. D'autres questions ont été posées concernant la mise en site propre et le renforcement de la fréquence de ces lignes de bus en lien avec le tramway.

Toutefois, une personne juge comme une « fausse bonne idée » l'utilisation du bus pour se rendre à la gare de Saint-Julien-en-Genevois car cela entraînerait une rupture de charge pénalisante pour les usagers.

Réponse

La CCG a lancé le Plan Global de Déplacements (PGD) pour apporter des réponses murement réfléchies à ces préoccupations.

La mise en place de bus supplémentaires reste couteuse pour la collectivité. Toutefois, le PGD prévoit trois lignes de transport en commun desservant les centre-bourgs (Valleiry, Viry, Beaumont, Archamps, Neydens et Collonges), en rabattement sur le tramway. La CCG souhaite aujourd'hui augmenter la fréquence de ces lignes de rabattement et la passer, dans un premier temps, à la demi-heure. Il n'est pas question d'être à 8 minutes comme le tramway pour le moment. Ensuite, l'offre évoluera en fonction de la demande et des moyens disponibles à la CCG.

Ces bus seront en sites propres dans les secteurs les plus problématiques, par exemple aux carrefours en entrée de ville

Une personne propose la mise en place de bus à petite capacité afin de réduire les nuisances (bruit, pollution,...).

Réponse

La CCG précise que cette solution est difficilement envisageable compte tenu du coût de fonctionnement que cela engendre. De plus, ces bus de petite capacité ne pourraient pas transporter beaucoup d'usagers comme ce serait le cas avec un tramway.

Quelques personnes s'interrogent sur les lignes de chemin de fer et notamment sur les possibilités de liaisons entre Vulbens et Annemasse ainsi que sur le renforcement de la ligne TER Bellegarde / Annemasse. Le train étant également un moyen de se rendre en Suisse et en Allemagne, le tramway permettrait aussi de contribuer à l'utilisation des transports en commun européens.

Réponse

La CCG précise que ce projet est toujours inscrit à l'horizon 2030 au niveau de la SNCF et de la Région Rhône-Alpes. Aujourd'hui, c'est à travers le CEVA que la Région Rhône-Alpes et l'Etat développent le ferroviaire en Haute-Savoie. La Porte Sud sera concernée dans un second temps.

Les temps de parcours

Certaines personnes estiment qu'aujourd'hui, le temps de parcours jusqu'à Genève via les transports en commun est trop long. Elles considèrent l'autoroute comme étant plus directe (ex. Présilly / Plan les Ouates). Pour elles, les transports en commun ne sont donc pas encore suffisamment compétitifs face à la voiture. Elles s'inquiètent de voir le futur tramway reproduire le même schéma.

Réponse

La problématique de la vitesse des transports publics est liée à plusieurs paramètres (mise en place de sites propres, nombres d'arrêts desservis ...). Dans son partenariat avec Genève, la CCG soutient toutes les conditions nécessaires pour que la future ligne de tramway soit performante et attractive. Par ailleurs, pour les déplacements les plus longs, le tramway ne répondra pas forcément aux besoins. C'est pourquoi en parallèle la création d'une nouvelle entrée autoroutière à Viry est en discussion. Cette solution ne doit pas encourager l'utilisation de la voiture mais répondre à des besoins en déplacements bien précis.

Il y a aujourd'hui un changement de paradigme qui veut que les transports collectifs deviennent prioritaires sur la voiture. La voiture aura d'autres tracés mais qui seront des tracés purement routiers et autoroutiers.

La circulation des véhicules particuliers

Le public souhaite disposer de précisions concernant la tranchée sous la promenade du Crêt qui servirait à détourner une partie des automobilistes.

Réponse

A l'heure actuelle, toutes les études montrent que sur la base du report modal prévu grâce au tramway, il n'est pas nécessaire de mettre en place cette déviation de la circulation automobile pour que les tramways et les voitures puissent circuler.

La mobilité douce

Plusieurs personnes demandent à la Communauté de Communes du Genevois de favoriser la mobilité douce, notamment par la création de pistes cyclables, afin de relier les hameaux à la future ligne de tramway.

Réponse

Des aménagements dédiés aux modes doux seront réalisés le long de la ligne du tramway.

Par ailleurs, le projet de La Frontalière est en cours d'étude : cette voie verte permettra de relier Collonges à Valleiry via Saint-Julien-en-Genevois. Le département soutient ce projet.

A Saint-Julien-en-Genevois, les copropriétés en impasse sont un problème récurrent. La Ville s'efforce, à chaque fois que cela est possible, de faire des cheminements pour les modes doux. Pour toutes les nouvelles constructions, elles sont ouvertes et les voies sont en général rétrocédées à la voie publique, que ce soit pour les modes doux ou pour les voitures.

Les modes doux sont pris en compte dans les différents projets d'aménagement de la commune et, partout où c'est possible, des cheminements dédiés sont mis en place. L'objectif de la Ville est de commencer à aménager les endroits les plus fréquentés et d'imposer les cheminements modes doux dans toutes les grandes opérations immobilières comme à Chabloux.

De plus, Saint-Julien-en-Genevois fera partie des communes du Grand Genève équipées avec des vélos en libre-service.

LES ASPECTS TECHNIQUES

Au total, 26 avis ont été recueillis autour de ce thème.

L'insertion urbaine

Une personne a demandé à la Communauté de Communes du Genevois d'expliquer la circulation du tramway par le biais de schémas (profil de voirie) afin que tout le monde puisse comprendre l'organisation (ex : emprise) et les sens de circulation du tramway.

Réponse

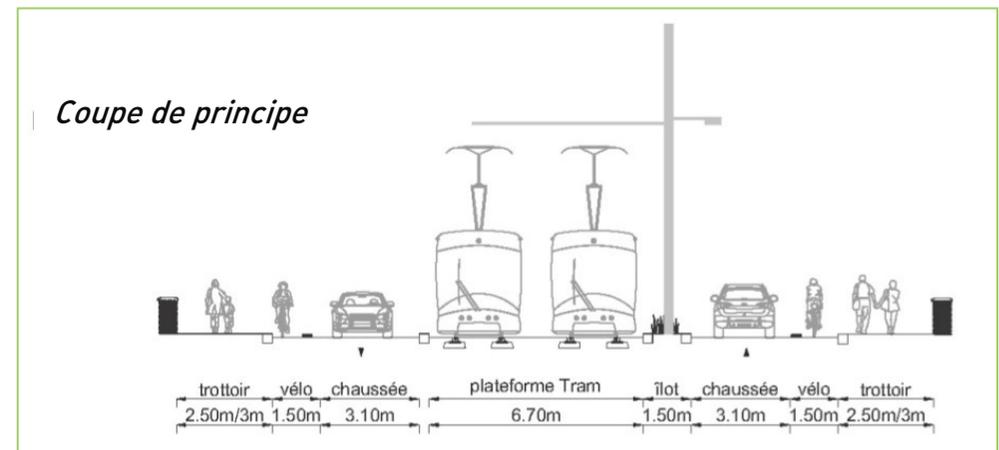
En règle générale, le tramway circule dans les deux sens, avec une voie par sens de circulation sauf au niveau de la boucle présentée dans la variante n 3. Sur certains secteurs contraints, des adaptations seront apportées pour permettre une consommation de foncier raisonnable.

Chaque station sera à la hauteur du plancher du tramway, ce qui permettra notamment aux personnes à mobilité réduite, aux poussettes et aux personnes avec bagages d'accéder beaucoup plus facilement au tramway.

Si le site propre doit permettre la circulation d'autobus en plus du tramway, la largeur de la voie devra être au minimum de 6.70 mètres. Pour les quais, il faut généralement prévoir 3 mètres de large afin d'accueillir les abris, la billetterie, une borne avec les horaires ainsi que des corbeilles.

La question de l'intégration urbaine du tramway sera travaillée grâce à des études complémentaires au projet, une fois que le tracé aura été retenu.

Document de travail



LES ASPECTS TECHNIQUES

Le public se demande comment seront gérées les intersections entre les voies réservées aux voitures et les voies du tramway. Certaines personnes s'interrogent sur la création ou le réaménagement d'espaces publics à Saint-Julien-en-Genevois alors que d'autres s'inquiètent de la possibilité de préserver les arbres sur l'avenue de Genève.

Réponse

L'aménagement urbain est du ressort de la commune. De nouveaux espaces publics seront créés le long de l'axe du tramway pour faire le lien entre les différents quartiers de Saint-Julien-en-Genevois, notamment entre le centre-ville et la gare.

Concernant les arbres, la CCG et la Ville de Saint-Julien-en-Genevois souhaitent les préserver. Toutefois, le projet n'est pas encore à ce niveau d'études et de définition.

Une personne demande si la priorité sera donnée au tramway depuis la douane de Perly.

Réponse

La CCG comme le canton de Genève souhaitent implanter le tramway en site propre tout au long du tracé. Toutefois, cette configuration ne peut être mise en œuvre de partout (par exemple à Perly). La CCG et le canton de Genève sont donc en train de réfléchir pour permettre l'implantation du tramway en site mixte sur cette portion. La volonté de la CCG reste que le tramway soit prioritaire par rapport aux voitures et atteigne sa performance maximale même en site mixte.

Ce thème a suscité quelques remarques notamment en termes de planification du projet.

Le public souhaite savoir si la requalification de l'entrée sud de Saint-Julien-en-Genevois se fera en même temps que l'aménagement du tramway.

Réponse

Le tramway, catalyseur de projet urbain, va apporter beaucoup de modifications à la ville de Saint-Julien-en-Genevois. La première étape est la requalification de l'entrée ouest de la ville. Sur ces projets connexes menés par la Ville, la CCG ne peut s'engager.

LES ASPECTS TECHNIQUES

Le matériel roulant et la mise en service

D'un point de vue plus technique, concernant le matériel roulant, plusieurs personnes se demandent s'il y aura une aire de retournement dans le quartier de la gare.

Réponse

C'est la ligne 15 qui va desservir Saint-Julien-en-Genevois. Aujourd'hui, elle est déjà exclusivement exploitée avec des tramways bidirectionnels qui n'ont donc pas besoin de boucle de retournement. En effet, c'est le conducteur du tramway qui change de poste de pilotage au terminus, qui sera aménagé en fonction.

Le public souhaiterait connaître de manière plus précise la capacité des rames ainsi que le temps de parcours estimé.
Est-il possible d'accélérer la vitesse de circulation du tramway ?

Réponse

Les tramways utilisés sont des véhicules « Bombardier » qui correspondent à la capacité classique d'un tramway européen : environ 240 passagers, contre 110 pour un bus. Si on passe la fréquence de 8 à 4 minutes, on double la capacité. Le tramway circulera à une vitesse commerciale de 17 km/h.

La Communauté de Communes du Genevois peut-elle expliquer la différence entre tramway et bus en termes de parcours et de fréquences ?

Réponse

La différence entre bus et tramway se concentre essentiellement sur la régularité et la fiabilité. Si un bus met 20 minutes pour effectuer un trajet et que, de temps en temps, il met 35 ou 40 minutes, cela signifie pour un usager qu'il est obligé de prendre le bus d'avant pour être sûr d'arriver à l'heure par exemple.

Le tramway reste plus fiable que le bus, d'autant que la CCG a la volonté que le tramway soit réellement prioritaire sur les voitures.

En termes de phasage, la mise en service du tramway en 2018 est-elle une version optimiste ?

Réponse

La mise en service est effectivement prévue à fin 2018. Cette date est bien sûr issue de discussions entre les élus suisses et français, à la suite d'une étude de planification très précise. Les études commenceront à la fin de cette année. Des travaux préparatoires sont programmés dès le début de l'année 2014. Nous prévoyons ensuite environ 3 ans de travaux (chantier mobile) afin de réaliser l'extension de la ligne 15.

Les impacts du projet

La population demande des précisions concernant l'impact foncier du projet.

Réponse

La CCG précise que des procédures classiques seront mises en place (DUP, expropriations). Cependant, étant en phase d'études, les terrains potentiellement concernés n'ont pas encore été identifiés. Il est vrai que dans la variante n 2 « Hôpital », l'impact foncier sera plus important (cf. tableau d'analyse multicritères présenté dans le dossier de la concertation).

Certaines personnes alertent la Communauté de Communes du Genevois sur les nuisances liées au projet, tel que le bruit, les vibrations, les travaux (délais). Ces personnes souhaitent savoir comment la collectivité va-t-elle gérer ces problématiques.

Réponse

Il faut savoir que les tramways que l'on construit aujourd'hui sont posés sur une dalle en béton de 50 cm d'épaisseur qui reprend déjà une très grande partie des vibrations.

Ensuite, en fonction de l'ancienneté des bâtiments se trouvant le long du tracé et de la nature des activités (exemple : ordinateurs ou systèmes de sécurité très sensibles), des caissons anti-vibrations, qui isolent complètement la fondation du tramway du reste de la chaussée, pourront être ajoutés. En principe, toutes les vibrations seront ainsi amorties et ne devraient pas se ressentir dans les constructions très proches du tracé du tramway.

LES ASPECTS ECONOMIQUES

Au total, 12 avis ont été recueillis autour de ce thème.

Le financement du projet

Certaines personnes souhaitent avoir des précisions au niveau de la décomposition du financement.

D'autres personnes aimeraient savoir si le financement du projet est assuré ou s'il dépend encore d'un certain nombre de décisions (crédits transfrontaliers, ...) ?

Réponse

Au niveau du financement, on estime le coût du projet, toutes études comprises, à 30 millions d'euros, dont 40% venant de la Confédération Helvétique et 4 millions de l'Etat français. Une négociation est également en cours concernant la contribution spécifique.

Sur un projet comme celui-ci, qui a de l'intérêt pour le Grand Genève, on prend le coût global du projet auquel on soustrait les subventions des deux états (Confédération Helvétique et Etat Français). Le reste est ensuite partagé en deux pour avoir d'un côté une contribution de la part de l'Etat de Genève et de l'autre un financement avec des fonds français qui sont ceux de la CCG et des fonds frontaliers.

Concernant les fonds frontaliers, des négociations ont eu lieu et ont permis de créer les fonds d'infrastructures, dont le montant s'élève à 34 millions par an pour l'ensemble des projets de la Haute-Savoie. C'est en partie sur ces fonds que la CCG compte pour financer le projet de tramway.

Avec les accords de principe actuels, le financement du projet est maîtrisé.

Une personne demande si le projet est inscrit dans le cadre des « Grands projets Rhône-Alpes ». Si non, pourquoi ?

Réponse

La CCG précise que les « Grands Projets Rhône-Alpes » ne financent pas les transports publics.

La Région finance les TER. Elle n'a pas pour compétences de financer les tramways.

Le public souhaite savoir si le coût d'aménagement du quartier de la gare fera partie du budget de la ville ou du projet de tramway.

Réponse

Le coût d'aménagement du quartier de la gare ne fait pas partie du projet du tramway. Sur ce quartier, la réflexion est commune (CCG / Ville de Saint-Julien). S'il doit y avoir des contributions de la CCG, c'est qu'elles auront été décidées dans le cadre du montage opérationnel du projet (sous la forme d'une ZAC par exemple).

L'exploitation et le fonctionnement

Une personne demande quel sera le coût de fonctionnement du tramway. A quelle hauteur la Communauté de Communes du Genevois va-t-elle participer chaque année ? Et quel sera l'impact sur la fiscalité des ménages ?

Réponse

Le coût de fonctionnement d'un tramway se décompose en frais fixes et frais variables. Il s'agit de minimiser au maximum les frais fixes en sachant qu'ils s'appliquent sur l'ensemble du réseau et pas seulement sur les kilomètres de ligne en France.

Actuellement, la CCG réalise un certain nombre de simulations financières sur une période qui va jusqu'en 2020 afin de calculer les coûts de l'ensemble de l'opération et de regarder comment il est possible de les financer.

En France, le versement transport est un impôt payé par toutes les entreprises publiques ou privés qui ont plus de 9 salariés. Il serait possible d'utiliser le versement transport pour le tramway mais cela consisterait à faire payer les entreprises françaises pour un moyen de transport qui pourrait augmenter le risque de voir leurs employés partir sur Genève. D'autres sources de financement pourront être mobilisées : la fiscalité et les fonds transfrontaliers provenant de personnes travaillant en Suisse.

L'enjeu est de combiner ces sources de financement pour trouver la solution financière qui soit adaptée au projet et représentative de la situation de la CCG tout en protégeant les entreprises et en limitant l'impact sur la fiscalité des ménages.

Certaines personnes souhaitent connaître l'exploitant de la future ligne de tramway.

Réponse

Un changement d'exploitant à la frontière n'est pas envisageable, ce sont donc les TPG qui exploiteront cette ligne.

Le public souhaiterait savoir si des contributions spécifiques permettront de soulager le déficit de fonctionnement du tramway.

Réponse

La CCG mobilise différentes sources de financement. La piste des contributions spécifiques est bien sûr étudiée.

LES ASPECTS ECONOMIQUES

Le coût pour l'utilisateur

Le public souhaite avoir plus d'informations sur le coût d'exploitation du futur tramway et sur le prix du titre de transports. Certains soulèvent le fait que si le prix du ticket de tramway s'avère trop élevé, il n'y aura pas ou peu d'utilisateurs.

Réponse

Actuellement, le tarif est à 1,20€ pour le côté français et à 4€ depuis la gare pour se rendre à Genève. Les tarifs seront probablement du même ordre de grandeur pour le tramway.

Une personne a signalé l'absence de ticket jeune ou enfants et donc de tarif réduit. Le coût d'un trajet en transports en commun pour une famille s'avère relativement élevé et finalement peu compétitif par rapport à la voiture.

Réponse

Actuellement, il n'existe pas de tarifs jeunes pour circuler sur la seule partie française notamment parce que la CCG avait très peu d'utilisateurs jusqu'à environ deux ans. Cette demande est de plus en plus récurrente. La CCG va donc travailler sur la question.



LES SUITES A DONNER

LES SUITES A DONNER

La concertation menée du 6 juin 2012 au 6 juillet 2012 n'est qu'une première étape dans le processus d'élaboration du projet de tramway. Cette concertation a permis à la Communauté de Communes du Genevois de mieux percevoir les avis de la population et ainsi de déterminer un choix de tracé. L'ensemble des remarques permettront à la CCG d'améliorer le projet.

La proposition retenue est la variante « Berthollet ».

La Communauté de Communes du Genevois, qui agit dès à présent en faveur de l'intermodalité, va maintenant poursuivre les études nécessaires pour approfondir le projet, évaluer ses impacts et présenter (dans le cadre d'une enquête publique) une solution plus détaillée au public.

Les études de maîtrise d'œuvre à venir auront pour objectif d'affiner le plan de circulation, en prenant en compte l'ensemble de la réglementation applicable en matière d'urbanisme, d'environnement ainsi que des suggestions faites lors de la concertation.

Elles permettront l'élaboration d'une étude d'impact (eau, air, bruit) qui sera soumise aux observations du public dans le cadre d'une enquête publique.

L'objectif de démarrage des travaux préparatoires est fixé au début de l'année 2014.

CALENDRIER PREVISIONNEL

L'enquête publique sur les aménagements : début 2013

L'enquête publique est une des phases privilégiées de la procédure au cours de laquelle le public (habitants, associations, acteurs économiques ou simple citoyen) est invité à donner son avis sur un projet d'aménagement préparé et présenté par la collectivité publique. L'enquête publique permet d'informer les personnes concernées et de recueillir leurs observations et avis.

Déclaration d'utilité publique (DUP) : fin 2013

C'est l'acte par lequel l'autorité administrative déclare, par le biais d'un arrêté préfectoral, le caractère d'intérêt général du projet en vue de lancer les procédures d'expropriation. La DUP fixe les conditions de la mise en œuvre de l'expropriation, si nécessaire. Il doit en général être inférieur à cinq ans.

Travaux : début 2014 à 2018

Mise en service : 2018





LES ANNEXES

LES ANNEXES

- Délibération sur les modalités de concertation
- Outils d'information :
affiche, panneaux d'exposition, dépliant 4 pages et page internet
- Support d'animation des réunions publiques
- Comptes rendus des réunions publiques
- Registres de concertation
- Avis électroniques



Communauté de communes du genevois
Bâtiment Athéna - 38, rue Georges de Mestral
Technopole d'Archamps
74166 SAINT-JULIEN-EN-GNEVOIS Cedex
Tél. +33 (0)4 50 95 92 60 - www.cc-genevois.fr
tram-avis@cc-genevois.fr