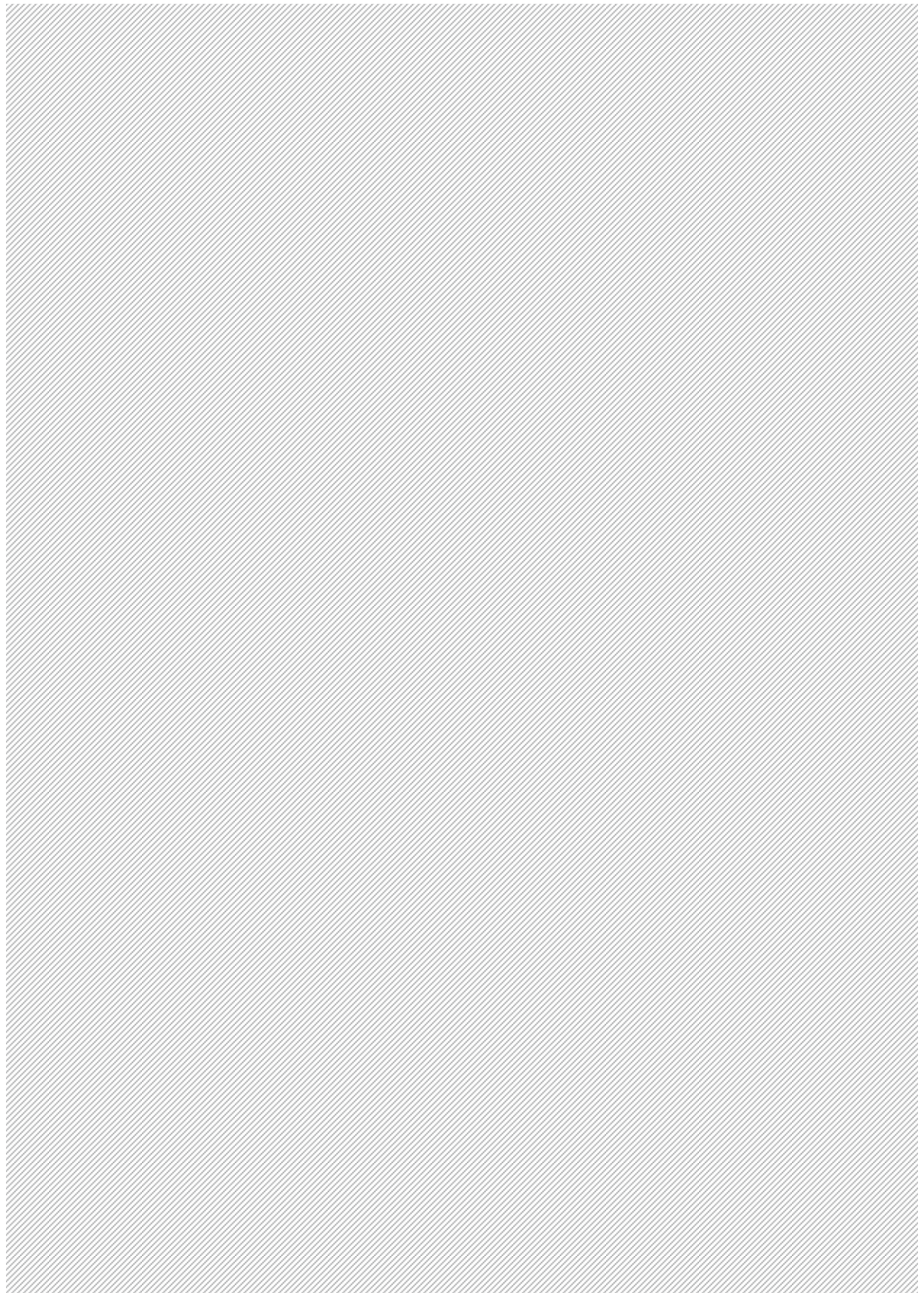




6 Ressources

Ce dossier a été élaboré par Annemasse Agglo et les communes d'Ambilly, Annemasse et Ville-la-Grand, en partenariat avec :

l'Etat, SNCF - Gares & Connexions*, RFF*, la Région Rhône Alpes, le Conseil Général de Haute Savoie, l'ARC*, le projet d'Agglomération franco-valdo-genevois* et le Canton de Genève.

La Région Rhône-Alpes et l'Europe (FEDER) contribuent au financement de cette démarche.



Pour tout complément d'information :

Annemasse Agglo - 10 rue du Petit Malbrande - BP 225 - 74105 Annemasse CEDEX
04 50 87 83 00 - www.annemasse-agglo.fr/etoile

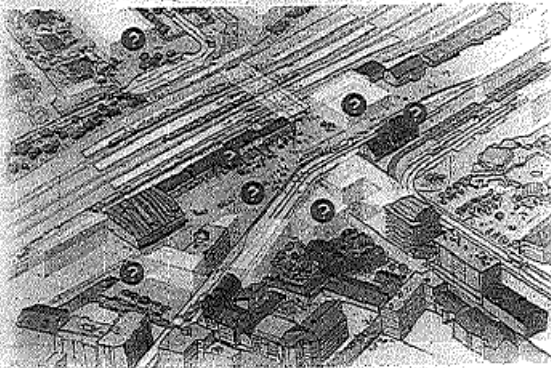
Contact : Camille COUVREUR.

Pôle d'échanges intermodal : un coût estimé entre 20 et 30 M €

Le projet de future gare intermodale a été dévoilé. Sa concrétisation est prévue à l'horizon 2017.

Lors du dernier conseil d'Annemasse Agglo ont été dévoilées les grandes lignes du futur pôle d'échanges intermodal. Un projet à la philosophie simple : faire de la gare et de ses abords immédiats un site unique pour des « déplacements facilités ». Dans sa conception, le pôle offrira donc deux accès ainsi que deux nouvelles places publiques avec commerces et restauration. La traversée des voies ferrées elle se fera grâce à un nouveau souterrain alors que les parvis nord et sud donneront la priorité aux piétons et aux transports en commun.

Du côté des transports en commun justement, une interconnexion globale des différents réseaux offrira la présence simultanée des trains (TGV et



Si des points d'interrogation subsistent encore sur le contenu définitif du projet, son architecture globale est connue.

TER) et bus (Lhsa, TAC). Pour les cyclistes par ailleurs, une vélostation est également prévue sur le site.

Pour les automobilistes, des parkings dépose-minute, courte durée et longue durée seront adaptés aux différents besoins des usagers. En revanche aucun parking-relais n'est prévu, « pour éviter le phénomène d'aspiration des voitures en centre ville ».

Pour l'accueil des voyageurs, deux variantes sont actuellement à l'étude : la première privilégiant la rénovation des bâtiments existants et la seconde débouchant sur la création d'un nouvel espace dédié aux voyageurs.

Via le Ceva enfin, mais également le tramway, l'offre vers Genève sera également nettement enrichie. Une précision

toutefois : la connexion du tram à la gare n'est prévue qu'à « moyen terme ».

Depuis le 9 septembre et jusqu'au 10 octobre, une phase de concertation publique est offerte à tous pour pouvoir s'exprimer sur le sujet. Une première étape suivie d'un bilan puis des études complémentaires du projet (courant 2012). En 2013, le calendrier prévoit la mise en œuvre de l'enquête publique avant le début des travaux en 2014 jusqu'en 2017. Si tout va bien.

Le budget estimé du projet est situé dans une large fourchette allant de 20 à 30 millions d'euros - selon les options. Une enveloppe qui comprend le franchissement des voies, les espaces publics, les aménagements de voirie et les parkings. En revanche, les coûts du foncier ne sont pas intégrés. Ni la répartition du financement global auprès des diverses collectivités...

PHILIPPE VACHEY

ANNEMASSE

LE MESSENGER - Genevois
Jeudi 22 septembre 2011

La destruction de la rotonde programmée



Devant l'édifice de la rotonde, Serge Lefèvre voit défiler ses souvenirs d'usager des lieux... Aujourd'hui, le bâtiment n'est plus qu'une simple friche industrielle, alors que pendant près d'un siècle la rotonde aura hébergé de multiples locomotives, des vapeurs aux électriques.

C'est acté : la rotonde annemassienne va tomber pour laisser place aux nouvelles réalisations de la future gare intermodale. Un vrai crève-cœur pour certains.

Avec la destruction annoncée de la rotonde, c'est bien plus qu'un simple pan de l'histoire ferroviaire locale qui va s'effondrer. Voué à la démolition dans

le cadre du projet Étoile-Gare, cet édifice datant du début des années 1880 ne sert plus qu'à héberger marginaux et toxicomanes - noctambules de préférence. Et pourtant pour ceux ayant connu les lieux au temps de leur splendeur, quel crève-cœur... « J'en ai fait mon deuil. Mais que c'est triste », Serge Lefèvre en a conduit des locomotives sous cette arche métallique à ciel (semi) ouvert. Va-



peurs, diesels, autorails et autres : il a tout connu Serge. Et dans sa tête résonne encore la clameur de la centaine d'ouvriers travaillant là à l'époque. « Une petite ville dans la ville », résume l'ancien conducteur. « Ça grouillait de partout. »

Au fil des années, celui-ci a également tout vu disparaître sur le site. Ainsi le parc à combustible, les deux châteaux

d'eau ou encore le pont extérieur tournant ne sont plus qu'un lointain souvenir. Seule la rotonde avait résisté jusqu'à là. Mais depuis le milieu des années 80, celle-ci ne servait plus à rien puisque l'entretien des machines se fait ailleurs.

Un édifice non classé aux monuments historiques

Sous ses lourds oripeaux témoignant de son passé chaotique, la rotonde annemassienne



fait désormais peine à voir. Arbres et herbes folles ont remplacé les locomotives ; tags et graffitis ornent des murs surmontés de fenêtres à jamais défigurées. « Mon rêve ? Ça aurait été qu'on en fasse un musée. Comme cela avait été fait à Mulhouse ! », regrette Serge qui a pieusement conservé ses propres photos des lieux.

Dans peu de temps pourtant, la rotonde sera bel et bien détruite pour laisser place à des

réalisations plus en phase avec leur temps. Car contrairement à son homologue chambérienne, celle-ci n'a pas été répertoriée à l'inventaire du patrimoine national des monuments historiques. Serge peste. « Aujourd'hui de toute façon il n'y a que l'argent qui compte, alors... »

Alors pelleteuses et camions bennois investiront bientôt les lieux pour débarrasser cet ultime vestige du passé de notre ville.

PHILIPPE VACHEY

PÔLE D'ÉCHANGES DE LA GARE Le projet dans ses grandes lignes

Au diable la bagnole !



Les participants à la réunion publique veulent un quartier de la gare plus agréable. Certains intervenants ont regretté que l'activité fret soit trop bruyante pour les riverains. Photo DL/C.P.

Habitants des douze communes de l'agglomération annemassienne, c'est le moment ou jamais de vous intéresser au projet "Étoile Annemasse Genève", incluant la gare d'Annemasse et son futur "pôle d'échanges". La concertation officielle, c'est jusqu'au 7 octobre. Après, vous ne pourrez plus donner votre avis. Si l'on se fie à ce qui s'est dit lors de la réunion publique vendredi à MLK, le projet est esquissé dans ses grandes lignes, mais pas encore bouclé. La concertation étant une étape légale incontournable, les remarques qui en seront issues sont censées "enrichir le projet".

Déclenchée par le Ceva, liaison ferroviaire dont l'impact concernera toute la Haute-Savoie, l'opération "pôle d'échanges de la gare d'Annemasse" doit se termi-

ner à la date théorique de mise en service du Ceva, l'année 2017. La présente concertation ne porte que sur la partie dont Annemasse Agglo est maître d'ouvrage, en gros, les aménagements urbains autour de la gare sur trois communes : Annemasse, Ambilly, Ville-la-Grand.

Deux points forts émergent de ce dossier : le franchissement des voies facilité, l'accès aux transports en commun dans toute l'agglomération pour éviter la convergence des voitures vers la gare.

Les parkings relais hors de la ville

Le pôle d'échanges sera "bifaces", c'est-à-dire que l'on pourra accéder à la gare de chaque côté des voies. Un passage souterrain est imaginé sous la gare actuelle pour l'accès aux quais (il y en aura un de plus au nord des voies actuelles). Une autre passe-

relle, aérienne celle-ci, est prévue au niveau d'Ambilly, et à terme, la couverture des deux kilomètres de voies infranchissables à Ville-la-Grand. Cela changera les liaisons entre les trois communes, qui pourront se faire aisément à pieds. D'autre part, il est prévu à la fois de faire de l'environnement de la gare un lieu de vie animé et d'améliorer l'efficacité des transports.

Ainsi, il n'y aura aucun parking relais à la gare, ceux-ci seront hors d'Annemasse. Le plan de déplacement urbain d'Annemasse Agglo prévoit des cadences rapprochées des bus, compatibles avec le futur Ceva. Le seul stationnement (à part les déposes minute) sera le parking longue durée pour les usagers des TGV-TER et les nouveaux bureaux. Dans Annemasse, l'avenue Émile-Zola ne débouchera plus sur

REPÈRES

TROIS COMMUNES ET UNE AGGLO

■ Les informations au public ont été données par Georges Deléaval, président d'Annemasse Agglo, Christian Dupessey, maire d'Annemasse, Guillaume Mathelier, maire d'Ambilly, Raymond Bardet, maire de Ville-la-Grand, et Camille Couvreur, chef de projet à l'Agglo. Les trois communes citées sont en première ligne, et profitent de l'occasion pour penser leur urbanisme en commun.

45 HECTARES

■ C'est la superficie totale concernée, partant de l'actuel hôpital d'Ambilly, jusqu'au Pont neuf de Ville-la-Grand. Ce dernier va être refait et sécurisé. Quant à l'hôpital qui va déménager à la fin de l'année ou début 2012, des idées existent dans le cadre franco-valdo-genevois. Il pourrait devenir un lieu de formation dans le domaine de la santé.

VIEUX BÂTIMENTS

■ Le sort de l'immeuble qui abrite l'Office de tourisme n'est pas scellé, ni celui de la halle Taponnier, deux bâtiments "remarquables" situés dans l'emprise du projet. Quant à la Rotonde, sa démolition est programmée, inévitablement.

30 MILLIONS

■ C'est le coût que pourrait représenter ce projet (hors partie SNCF, RFF, Ceva).

HÔTELS, BRASSERIES, ETC...

■ La gare sera entourée d'activités commerciales : hôtels, centre de congrès, brasseries avec terrasses, petite restauration à emporter, location de voitures.

la gare mais bifurquera au niveau de la rue du Môle vers la rue du Chablais. Tout est fait pour favoriser les "modes doux", vélos et piétons, ce que les automobilistes risquent de trouver dur !

Catherine PONCET

ANNEMASSE

Aménagement du quartier de la gare :
la concertation commence demain

Avec l'arrivée du Ceva vers 2017, le quartier de la gare est appelé à changer. Le projet dénommé "Étoile Annemasse Genève" dont il est question depuis tant d'années dans l'agglomération doit entrer dans sa phase concrète.

Comme la loi le prévoit en matière d'urbanisme, une concertation avec la population doit avoir lieu. L'Étoile Annemasse-Genève accueillera d'ici 2017 un pôle d'affaires (bureaux, hôtel, centre de convention, services aux entreprises), des logements, des commerces et des équipements.

C'est le moment ou jamais de s'informer et de donner son avis. La période de concerta-

tion commence demain et se poursuivra jusqu'au 7 octobre. Elle prendra la forme habituelle avec un dossier consultable dans toutes les mairies de l'agglomération ou au siège d'Annemasse Agglo rue du Petit Malbrande à Annemasse.

Réunion publique vendredi

Une réunion publique aura lieu demain soir à 19 heures au complexe Martin-Luther-King, en présence du président d'Annemasse Agglo et des maires des communes directement concernées : Annemasse, Ambilly, Ville-la-Grand.



C.R. La population est appelée à donner son avis sur le futur quartier Étoile Annemasse-Genève. Photo archives le DL

URBANISME Le projet de pôle d'échanges multimodal de la gare avance

La concertation va bientôt commencer

de DL du 16/07/11



La campagne d'information à la population devrait débuter au mois de septembre. Archives Le ELAC.

Si le Ceva arrive à l'heure, soit vers 2017, la gare d'Annemasse devra avoir opéré sa transformation avant. Aujourd'hui, une gare n'est plus une gare, mais un "pôle d'échanges multimodal". Cette terminologie indique que le train est un mode de transports parmi d'autres, tels que le tramway ou le bus.

La gare d'Annemasse ne pouvant demeurer telle qu'elle est, les communes qui en ont une partie sur leur territoire (Annemasse, Ambilly et Ville-la-Grand) se sont attelées ensemble au projet, avec Annemasse Agglo et d'autres partenaires financiers (lire en repères).

La modernisation du site tient compte de l'arrivée du Ceva, mais doit aussi permettre le développement des

transports collectifs, dans l'agglomération annemassienne.

Le pôle d'échanges multimodal sera au cœur d'un nouveau quartier, l'Étoile Annemasse Genève, à vocation économique. Les élus de l'agglo espèrent notamment voir s'y implanter des hôtels.

Présentation au conseil communautaire le 7 septembre

Le projet sera présenté aux élus d'Annemasse Agglo lors du conseil du 7 septembre, puis aux différents conseils municipaux. Comme la loi l'exige, le public a droit à l'information et l'engagement de la concertation est prévu dans le courant du mois de septembre. Une campagne d'information sera lancée, le dossier présentant le projet et le registre des remarques seront à disposition dans les lo-

caux d'Annemasse Agglo et en mairie d'Annemasse. Une réunion publique au moins doit être organisée.

Des questions se posent encore concernant l'aboutissement du dossier du Ceva. « Il n'y a plus de problème concernant l'actualisation du coût du Ceva. Le reste du financement est en cours, pour que cette gare joue réellement son rôle d'étoile » affirme Christian Dupessey, les différents financeurs s'étant mis d'accord.

Il sera intéressant de voir comment réagit la population par rapport à ce projet dont il est question depuis tant d'années. Quant à ce qui avait été imaginé à Ville-la-Grand, c'est intégré à l'ensemble, l'idée de couvrir les voies étant prise très au sérieux à l'agglo.

Catherine POUCET

REPÈRES

LES PARTENAIRES

■ Financeurs et autorités organisatrices de transport intervenant dans le projet : SNCF et RFF (aménagements ferroviaires) Région Rhône-Alpes (TER) Conseil général (cars interurbains) Annemasse Agglo (transports urbains) Communes (espaces publics et stationnement).

DIX FOIS PLUS DE PASSAGES

■ 300 000 personnes passent chaque année en gare d'Annemasse. L'estimation du projet envisage 4,5 millions de passages dans le futur pôle d'échanges, dont 3 millions de personnes qui monteront ou descendront d'un transport.



5. Au centre d'Annemasse Agglo, panneaux et kakémonos informant sur la concertation et incitant la population à s'exprimer

6. Pages suivantes : articles de presse.

Étoile Annemasse-Genève, Une plateforme pour les déplacements

Un projet urbain à l'écoute des habitants

Le projet Étoile Annemasse-Genève et son pôle d'échanges réunissent autour de sa réalisation plusieurs partenaires : Annemasse Agglo, les communes d'Ambilly, d'Annemasse, de Ville-la-Grand, le Conseil Général de la Haute-Savoie, la SNCF, le Réseau Ferré de France, l'État et la Région. Toutefois, un territoire se construit avec celles et ceux qui le vivent. Parce qu'il s'agit d'un projet majeur pour l'avenir de notre agglomération, Annemasse Agglo a souhaité connaître votre avis. Le concept de pôle d'échanges de la gare est soumis à la concertation, ce qui vous permet de vous informer et de donner votre opinion. Lorsque le projet global sera soumis à enquête publique, Annemasse Agglo reviendra également vers vous pour vous le présenter et connaître votre sentiment.

Plus d'infos sur le projet : www.annemasse-agglo.fr/etoile/

Depuis quelques mois, vous avez certainement vu apparaître de nombreux chantiers à proximité de la gare. Il s'agit du projet urbain Étoile Annemasse-Genève. Un éco-quartier qui devrait, à terme, réunir un pôle d'affaires (bureaux, hôtels, centre de convention, services...), des logements, des commerces et des équipements. La gare est l'un des points stratégiques de ce futur quartier de près de 40 hectares. Pour accompagner l'arrivée du Ceva, elle sera transformée en une plateforme où convergeront de nombreux modes de déplacement.

La gare comme cœur de l'Étoile

Le projet Étoile Annemasse-Genève est une opportunité urbaine exceptionnelle pour notre territoire. Grâce à une très grande accessibilité en transports en commun, le site de l'Étoile permettra d'étendre le centre de l'agglomération, en accueillant de nouveaux habitants, des emplois et des étudiants.

C'est pourquoi le secteur de la gare d'Annemasse est un point stratégique du projet urbain Étoile Annemasse-Genève. Le Ceva, la liaison ferroviaire rapide qui permettra de relier Annemasse à la Gare de Genève en 17 minutes, sera mise en circulation en 2017. Cette ligne à haute fréquence re-connectera les réseaux ferroviaires suisse et français, ce qui va largement faciliter les déplacements sur l'ensemble de la grande agglomération franco-valdo-genevoise. Aussi, pour accompagner le Ceva,



Annemasse Agglo a souhaité moderniser et approfondir son système de déplacements actuel. Dans ce sens, la gare d'Annemasse va être complètement redimensionnée en un pôle d'échanges où se connecteront de multiples modes de transport dont le train, le bus, la voiture ou encore le vélo. Afin d'encourager l'usage des transports en commun,



les correspondances seront très performantes. L'accès en bus, à pied et en vélo sera également facilité. Les voitures seront, quant à elles, détournées du parvis de la gare. Parallèlement, pour améliorer le confort des voyageurs, des espaces dédiés à leur information et à l'achat de billets seront mis à leur disposition, tout comme des parkings à vélos ou des systèmes de dépose rapide à proximité de la gare.

Un nouveau lieu de vie

Aujourd'hui, un tiers des voyageurs fréquentant la gare d'Annemasse emprunte un train pour se rendre au terminus de la gare des Eaux-Vives à Genève. Lorsque le Ceva sera mis en circulation, la fréquentation de la gare devrait dépasser 10 000 voyageurs par jour. Aussi, l'un des buts de

la rénovation de ce lieu de passage est d'en faire un véritable lieu de vie.

Dans ce sens, le nouveau parvis de la gare deviendra une place animée où se trouveront des cafés et des restaurants. Ce parvis, ainsi que celui qui se situera de l'autre côté des voies ferrées, seront deux des trois places publiques majeures du quartier Étoile Annemasse-Genève. Le nouveau souterrain qui permettra aux usagers de franchir les voies ferrées, d'accéder à la gare depuis Ville-la-Grand et aux habitants de circuler plus facilement à pied et en vélo. Il sera conçu pour être un lieu vivant avec notamment des commerces situés aux entrées.

Évidemment, l'ensemble de ces aménagements respectera les normes d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.

Les phases de la réalisation du pôle d'échanges de la gare

Sept. 2011
Concertation

2013
Enquête publique

2015-2017
Travaux

2015-2017
Mise en service du Ceva et du pôle d'échanges



3. Extrait du "Côté Agglo" n°3

LES ÉTAPES DU PROJET

du 9/09 au 7/10 2011

2013

de 2015 à 2017

Concertation

Enquête publique

Travaux et mise en service

LA CONCERTATION

Construisons ensemble !

Grâce à vos remarques, nous pourrions enrichir ce projet et poursuivre les études.

cam - Merges pour la concertation

Pour plus d'information et donner votre avis

RÉUNION PUBLIQUE

Le 9 septembre à 19h,
au complexe Martin Luther King,
rue du Docteur Baud à Annemasse.

CAHIER DE CONCERTATION

Du 9 septembre au 7 octobre :

- au siège d'Annemasse Agglo et dans les mairies d'Annemasse, Ambilly et Ville-la-Grand ;
- sur www.annemasse-agglo.fr/etoile.

4. Extraits de la plaquette de concertation



Laissez-nous votre avis	
Côté pratique =	
1 seul ticket à prendre par personne	
1 seul moyen de transport	
certains prolongent leur plaisir	
en Suisse la gare est en centre ville, il faut servir mieux les gens qui ne peuvent pas venir en Suisse → la librairie va être un centre de la gare.	
NOM	
PRENOM	
VOTRE COMMENTAIRE	Bonjour, J'ai hâte de voir aboutir ce projet qui semble faire la part belle aux piétons et aux déplacements doux. Une question cependant, pourrait-on envisager de trouver dans ce lieu de transition, des espaces autres que commerciaux, afin que ce qui se crée soit public et vécu aussi dans des activités et des temps non marchands. Il y a en nous une part citoyenne qui demande à être reconnue autant que notre part consommatrice...Par exemple une crèche, un kiosque, et une médiathèque lieu social et convivial s'il en est ? Un pôle d'échanges est une ouverture au monde tout comme une bibliothèque non ? Voilà merci de prendre en compte ma réflexion

Étoile
Annemasse
Genève

5 Annexes

Sélection d'outils de communication et d'articles de presse

mutualisation de ce parking avec les besoins des résidents et du programme urbain sera étudiée.

- En revanche, **la création d'un P+R (Parking Relais) aux abords de la gare n'est pas envisagée**. En effet, les 60 000 habitants de la zone agglomérée, bien desservie par les transports en commun, ne sont pas incités à se rendre en voiture à la gare. Pour les usagers n'ayant pas de solution aisée en transports en commun, des parkings-relais (P+R), connectés avec Tango et le tramway, ou les gares CEVA amont, seront mis en place en périphérie de l'agglomération.

Concernant la concertation :

- Annemasse Agglo et les communes d'Ambilly, Annemasse et Ville-la-Grand souhaitent que ce projet soit construit **dans le respect de la participation du public**.
- L'avancement des études sur le pôle d'échanges fera l'objet d'une **information régulière de la population de l'agglomération**. Les résultats du concours de maîtrise d'œuvre sur les espaces publics, planifiés en 2012, feront notamment l'objet d'une communication grand public.
- La **concertation sur le projet urbain**, également prévue en 2012, permettra de compléter le dialogue sur les aspects urbains du pôle d'échanges. Les prochaines étapes de concertation réglementaire, notamment les enquêtes publiques, pourront également permettre de prolonger le dialogue avec le public.
- Des **instances de dialogue permanentes et/ou des espaces de débat ponctuels** sur le projet urbain seront définis, par exemple en lien avec les conseils de quartiers et les autres instances existantes.

Concernant l'absence de tramway en gare :

- Le tramway est un mode de transport assurant une fonction de desserte urbaine de proximité. Le tracé actuel du tramway a été défini comme le meilleur **compromis entre le coût de l'infrastructure et le nombre de personnes et d'équipements desservis**. La gare sera néanmoins desservie par l'ensemble des lignes du réseau de transports urbain dont Tango, le Bus à Haut Niveau de Service tout à fait proche de celui d'un tramway.
- S'il n'est pas prévu que le tramway desserve la gare d'Annemasse dans un premier temps, **les mesures conservatoires sont prises dans les études actuelles pour qu'un débranchement du tramway soit possible** afin de desservir la gare à plus long terme.
- A l'horizon 2017, l'agglomération genevoise sera accessible depuis le pôle d'échanges via CEVA. **Le réseau de tramway et le réseau ferroviaire seront connectés** par le réseau des bus urbains (et notamment Tango), et les gares CEVA de Chêne-Bourg, des Eaux-Vives, et de Cornavin. L'arrêt de tramway de la place Deffaugt est situé **à moins de 500 mètres du pôle d'échanges**, et la station prévue rue du parc (Montessuit) permettra également de **desservir une grande partie du projet urbain** Etoile Annemasse-Genève.
- Le projet tramway a fait l'objet d'une concertation réglementaire. **Dans ce cadre formel, le tracé retenu par Annemasse Agglo fut majoritairement approuvé par la population et les élus**. Suite aux remarques formulées sur la desserte de la gare, **le projet a intégré les mesures conservatoires pour desservir la gare à plus long terme..**

Le bilan tiré de la concertation est positif. En effet, le projet de pôle d'échanges dans son ensemble a rencontré une bonne adhésion de la population et les observations formulées par le public confortent les grandes orientations proposées pour le projet.

Le présent bilan permet en particulier de définir les éléments qui devront faire l'objet d'une attention particulière lors de l'élaboration du dossier de consultation des futurs Maîtres d'œuvre et tout au long de la mise en œuvre de l'opération, à savoir :

Concernant les modes doux :

- Considérer le projet de pôle d'échanges comme le **cœur d'un réseau modes doux** à l'échelle intercommunale, permettant l'accès à des **infrastructures sécurisées et confortables**, ainsi qu'à des **services diversifiés** adaptés aux usagers des vélos et au contexte de l'agglomération.
- Agir à court terme pour favoriser l'usage des vélos, d'une part en soutenant notamment **l'implantation à court terme de consignes sécurisées** proches de la gare (projet piloté par SNCF et la Région Rhône-Alpes), et d'autre part en **mettant en œuvre les préconisations issues de l'étude modes doux** actuellement pilotée par Annemasse Agglo.

Concernant le projet urbain :

- Porter une attention particulière aux questions relatives au patrimoine notamment sur les **bâtiments emblématiques aux abords du pôle d'échanges** (halle Taponnier, gare actuelle, office du tourisme)
- Maintenir le **principe d'une large part accordée aux espaces verts et au végétal** dans la conception urbaine au Nord comme au Sud des voies ferrées.
- Porter un **intérêt affirmé aux usages et au confort pour les piétons, les cyclistes et les usagers des transports en commun** lors de la conception des parvis créés au Nord et au Sud, en particulier dans leur connexion avec le sous-terrain, avec pour objectif une intermodalité optimisée.

Concernant le trafic, les accès et le stationnement automobile :

- L'idée forte du projet est bien de donner une **priorité incontestée aux transports publics et aux modes doux aux abords directs du pôle d'échanges, tout en permettant l'accès à la voiture**. Ainsi, les parvis de la gare n'accueilleront pas de flux de transit et des flux routiers très limités. Il est convenu que les plans de circulation d'Annemasse, Ville-la-Grand et Ambilly évoluent, en cohérence avec les réflexions intercommunales, pour atteindre cet objectif.
- **Créer des stationnements adaptés** (parkings courtes durée, dépose-minutes, stationnement pour les personnes à mobilité réduite) au Nord et au Sud. Au sud des voies, un parking longue durée sera prioritairement destiné aux usagers occasionnels du train, et à ceux qui ne pourraient venir au pôle d'échanges autrement qu'en voiture. La

4 Conclusion du bilan de concertation

La synthèse et les points saillants du bilan de concertation

3.13 La période de travaux

Le sujet des travaux a été abordé sous deux angles : d'une part, les difficultés durant la phase chantier à respecter les engagements de qualité de services pour les transports en commun (fréquence, ponctualité...), et d'autre part, la pertinence d'un usage des voies ferrées et du fret pour acheminer les matériaux nécessaires aux travaux.

LES REPONSES DES MAITRES D'OUVRAGE SUR LA PERIODE DE TRAVAUX

Durant toute la période de réalisation et de mise en œuvre du projet, et tout particulièrement pendant la période des travaux, Annemasse Agglo et les communes d'Ambilly, Annemasse et Ville-la-Grand **mettront en œuvre toutes les mesures et procédures couramment adoptées pour réaliser avec succès la mise en service d'un pôle d'échanges**, en s'appuyant sur les bonnes pratiques issues de collectivités ayant développé des projets similaires.

Les riverains bénéficieront ainsi d'informations spécifiques et régulières tout au long de l'évolution du chantier. Des dispositions techniques particulières seront prises pour **minimiser les gênes dues aux travaux**. De la même manière, les riverains seront informés avant chaque modification du plan de circulation dans leur quartier.

Concernant les transports publics, **la priorité sera donnée au maintien d'un service performant**. Il est difficile de donner plus de précisions aujourd'hui sans avoir conduit les études plus détaillées et identifié toutes les contraintes d'organisation du chantier. L'opportunité d'un usage des voies ferrées pour acheminer les matériaux pourra le cas échéant être étudiée avec les partenaires ferroviaires lors des étapes ultérieures.

LES REPONSES DES MAITRES D'OUVRAGE SUR LES NUISANCES SONORES

Les Maîtres d'Ouvrage sont pleinement conscients de l'importance des **nuisances sonores**, **qui devront être prises en compte dans la conception du projet de pôle d'échanges et surtout du projet urbain qui sera développé aux abords des voies ferrées.**

Ainsi, le principe de privilégier l'implantation de **programmes tertiaires sur les secteurs les plus proches des voies, dans une logique de barrière acoustique**, sera un des axes de travail des futurs concepteurs.

Par ailleurs, **les diverses mesures réglementaires concernant le bruit devront être appliquées** dans le cadre du projet. Les phases d'études plus détaillées, notamment les études de maîtrise d'œuvre, devront intégrer ces contraintes et veiller autant que possible à limiter l'impact pour les riverains. Les éventuelles études d'impacts alors réalisées permettront également d'évaluer la nature et l'intensité du phénomène et **d'identifier les éventuelles mesures correctives à mettre en place.**

3.12 L'importance stratégique de ce projet à long terme

Le pôle d'échanges est considéré dans plusieurs contributions comme un projet à concevoir dans une perspective de long terme : "un projet important pour les générations à venir". Un avis de plusieurs pages du registre d'Annemasse insiste beaucoup sur cette dimension et sur l'importance de dépasser le temps des mandats politiques.

LES REPONSES DES MAITRES D'OUVRAGE SUR L'IMPORTANCE STRATEGIQUE DE CE PROJET A LONG TERME

Le projet de pôle d'échanges est un **projet de développement durable et a été conçu comme tel** ; il engage en effet les collectivités à l'échelle de plusieurs générations et nécessite de prendre à la fois en compte les évolutions de court terme, liées notamment à l'arrivée du CEVA à horizon 2017, et les dynamiques de long terme, allant bien au-delà de cette date.

Annemasse Agglo et les communes d'Ambilly, Annemasse et Ville-la-Grand ont pleinement **conscience du caractère "historique" de ce projet et de l'importance de leurs choix pour les générations à venir.**

Les choix volontaristes qui ont été faits en faveur des déplacements alternatifs à la voiture (absence d'axe de transit sur le parvis, pas de P+R en gare...) témoignent d'une **orientation stratégique forte et assumée, allant bien au-delà du temps d'un mandat.**

Ainsi, la desserte du Perrier et du Centre-Ville d'Annemasse, secteurs les plus denses, est le meilleur **compromis entre le coût de l'infrastructure et le nombre de personnes desservies**. Un détour par la gare allongerait d'environ 600 m le projet tramway soit un surcoût d'investissement conséquent pour un gain de clientèle assez mineur compte tenu de la desserte déjà extrêmement qualitative du quartier gare en transports en commun.

A l'horizon tramway / CEVA, l'ensemble du réseau de transports urbains sera reconfiguré, et la zone agglomérée sera beaucoup mieux desservie tant en fréquence qu'en temps de parcours depuis l'ensemble des communes de l'agglomération (60 000 habitants à moins de 20 minutes de la gare via les modes doux et les transports en commun).

Par ailleurs, la gare d'Annemasse sera déjà **reliée à l'agglomération genevoise par CEVA**, avec des temps de parcours très compétitifs (19 minutes entre Annemasse et Cornavin). CEVA permettra par ailleurs d'accéder à des secteurs qui ne sont pas directement accessibles par le tramway (Champel-hôpital, la Praille...).

Le tramway sera par ailleurs en liaison directe avec le réseau ferroviaire aux gares de Chêne-Bourg, des Eaux-Vives, et de Cornavin. Il sera connecté à Tango sur la place Deffaugt, à 400 mètres de la gare, ce qui facilitera le report modal et permettra aux usagers de faire l'intégralité de leurs trajets en transports en commun, grâce au maillage de ces derniers. Un arrêt de tramway est également prévu à proximité du parc Montessuit : il permettra également de desservir une grande partie du projet urbain Etoile Annemasse-Genève.

A terme, **un arrêt du tramway au niveau du pôle d'échanges pourra être envisagé si les analyses socio-économiques et le bilan coût-avantage de la première phase le justifient**. Un débranchement du tramway sera techniquement rendu possible dès la première phase de réalisation du projet, pour ne pas obérer l'implantation d'un arrêt de tramway à la gare à terme.

Il est à noter que le projet tramway a fait l'objet d'une concertation au sens de l'article L300-2 entre 2009 et 2011, et que **dans ce cadre formel, le tracé retenu par l'Agglomération fut majoritairement approuvé par la population et les élus**. Des remarques sur la desserte de la gare furent formulées et **le projet a intégré les mesures conservatoires pour desservir la gare à plus long terme**.

3.11 Les nuisances sonores

Trois intervenants ont souhaité mettre en avant les nuisances liées au trafic ferroviaire, en particulier le fret et l'importance de prendre en compte ce facteur dans la conception du projet. Un riverain a, par ailleurs, insisté sur la nécessité de prévoir des dispositifs de réduction des nuisances sonores : murs antibruit, couverture des voies, etc.

Dans cette optique, il a été choisi de ne pas prévoir de parking relais en gare d'Annemasse afin de ne pas amener un flux important de voitures dans le centre de l'agglomération. Des **parkings relais sont prévus en bout de ligne de Tango et du tramway pour faciliter le report vers les transports en commun. De la même façon, les parking-relais sont prévus dans les gares CEVA situées en amont de l'agglomération annemassienne.**

Le pôle d'échanges doit cependant être accessible aux usagers occasionnels. Pour cela, un **parking longue durée devrait être créé, en lien avec les besoins du projet urbain.** Le dimensionnement de ce parking et sa localisation précise sont encore à préciser. Dans tous les cas, il s'agira de **répondre aux problématiques de stationnement des résidents comme des nouveaux programmes (économiques et de logements) prévus dans le cadre de l'Etoile Annemasse-Genève.**

Des stationnements de courte durée et des dépose-minutes sont également prévus au nord et au sud du pôle d'échanges.

Afin d'éviter des stationnements ventouses, une **politique de stationnement unifiée entre les différentes communes** sera mise en œuvre. Le périmètre de stationnement payant devrait être notamment être étendu aux abords du pôle d'échanges, sur les communes d'Ambilly, Annemasse et Ville-la-Grand. Des études sur ce sujet et la tarification à employer sont en cours.

3.10 L'absence du tramway en gare

Ce sujet "connexe" au projet de pôle d'échanges a été abordé en réunion publique à trois reprises, notamment par un membre du Conseil Local de Développement. Parmi les arguments évoqués pour regretter l'absence du tramway dans le pôle d'échanges de la gare :

- pour être complet, le pôle d'échanges doit intégrer une desserte tramway
- incohérence liée à l'existence de deux pôles d'échanges (gare et Deffaugt)
- le tramway historique passait à la gare
- il est possible de desservir le quartier dense du Perrier en passant par la gare

LES REPONSES DES MAITRES D'OUVRAGE SUR L'ABSENCE DU TRAMWAY EN GARE

S'il n'y aura pas d'arrêt de tramway en gare d'Annemasse dans un premier temps, **il est néanmoins prévu que le tramway puisse desservir la gare à terme.** Pour tenir compte de l'importance que pourra revêtir le quartier Etoile Annemasse-Genève, les études du projet prévoient les mesures conservatoires pour qu'un débranchement du tramway soit possible dans un second temps afin de desservir la gare.

Le tramway est un mode de transport assurant une fonction de desserte urbaine de proximité. **Le choix du tracé tient compte essentiellement du potentiel de clientèle résidant à proximité des arrêts, mais également des équipements publics et commerciaux générateurs de déplacements.**

Tango et trois lignes de bus du réseau TAC au Sud, et deux lignes au nord des voies, **soit l'intégralité des lignes du réseau TAC**. Ces dernières bénéficieront également d'un accès au pôle d'échanges par des voies réservées, et d'arrêts au plus près de l'accès aux quais ferroviaires au nord comme au sud des voies.

En ce qui concerne l'intermodalité entre la gare routière et les transports en commun urbains et ferroviaires, les premières études d'insertion, pour des raisons notamment de dimensionnement des quais dédiés aux cars et des voies réservées, ont privilégié une localisation légèrement en retrait par rapport au parking courte durée et aux dépose-minutes automobile. Cependant, la distance et le temps d'accès aux quais des cars depuis la sortie du franchissement et les arrêts du BHNS restent très courts. Par ailleurs, **des évolutions en termes d'insertion peuvent encore émerger dans le cadre des études de conception qui vont être réalisées prochainement.**

L'opportunité d'implantation de véhicules en libre service n'a jusqu'à maintenant jamais été étudiée. La présence de loueurs de voitures "traditionnels" et d'une offre de taxi est en revanche prévue. Au regard de la taille de l'agglomération et de l'absence de retours d'expérience en matière de véhicule en libre service hors de Paris et Lyon, amènent aujourd'hui les Maîtres d'Ouvrage à être prudents sur ce sujet. **A long terme, et dans l'optique du développement d'une offre combinée à l'échelle de l'agglomération franco-valdo-genevoise, cette hypothèse pourrait être étudiée.**

3.9 Le stationnement

Le thème du stationnement est l'un des sujets ayant suscité quelques réserves sur le projet. Les participants s'interrogent notamment sur l'absence d'un grand parking proche du pôle d'échanges pour garantir l'accès aux trains. Certains considèrent même que l'absence d'une offre suffisante de parking au niveau du pôle d'échanges dissuadera les usagers de prendre le CEVA.

La question de l'accessibilité au pôle d'échanges pour les résidents en "pleine campagne" qui n'auront pas accès au transport en commun est également posée à plusieurs reprises. Un participant souhaite savoir si des parkings relais sont envisagés aux gares de Machilly, Reignier, permettant de remplir les trains en amont d'Annemasse, mais aussi à Juvigny, Monnetier-Mornex...

Le risque des "voitures ventouses" dans les rues proches du pôle d'échanges a été identifié par un citoyen qui préconise d'imposer dans les constructions neuves des normes de stationnement suffisantes pour réduire le stationnement sur voirie des résidents.

LES REPONSES DES MAITRES D'OUVRAGE SUR LE STATIONNEMENT

Afin de limiter la saturation du cœur de l'agglomération et d'éviter l'arrivée de nouveaux automobilistes, il est important d'**inciter les usagers pendulaires à utiliser d'autres modes de transports que la voiture.**

Annemasse Agglo et les communes d'Ambilly, Annemasse et Ville-la-Grand sont à l'initiative de cette phase de concertation préalable légale qui s'est déroulée du 9 septembre au 7 octobre 2011.

Au regard du caractère complexe, multimodal, partenarial et transversal (urbain et transport) du projet, Annemasse Agglo et les communes d'Ambilly, Annemasse et Ville-la-Grand ont souhaité clarifier « le périmètre » de cette concertation :

« Annemasse Agglo, Ambilly, Annemasse et Ville-la-Grand n'étant pas compétentes sur les aspects ferroviaires, l'objectif de cette concertation est avant tout de recueillir l'avis du public sur les questions relatives aux transports en commun, aux déplacements urbains et aux aménagements des espaces publics envisagés aux abords du pôle d'échanges ».

Annemasse Agglo et les communes d'Ambilly, Annemasse et Ville-la-Grand ont réalisé un effort conséquent de pédagogie et de contextualisation pour expliciter la manière dont le projet du pôle d'échanges s'articulait avec les projets connexes de transport, en particulier le CEVA sous maîtrise d'ouvrage RFF.

Il conviendra, dans les étapes ultérieures de concertation, et notamment les enquêtes publiques, de prolonger ce travail de pédagogie, de clarification des domaines d'intervention et de compétences des différents partenaires.

3.8 Les transports alternatifs à la voiture individuelle

Huit participants ont souhaité mettre en avant l'intérêt du projet pour les transports en communs et collectifs. L'opportunité d'un rapprochement de la gare routière par rapport à la sortie du franchissement a été proposée, ainsi que la création de voies de bus sur les rues Baud et Favre.

Trois avis portent simplement sur les effets positifs du projet en faveur des modes alternatifs à la voiture.

Deux autres avis pointent l'intérêt de créer une station d' "Auto'Lib" dans le pôle d'échanges, notamment pour les usagers du train.

LES REPONSES DES MAITRES D'OUVRAGE SUR LES TRANSPORTS ALTERNATIFS A LA VOITURE INDIVIDUELLE

Sans revenir en détail sur les éléments indiqués dans le dossier de concertation, on peut tout de même rappeler que le nouveau pôle d'échanges sera **l'un des nœuds majeurs du réseau TAC**.

En effet, Tango s'arrêtera sur le parvis Sud de la gare, au plus près du souterrain d'accès aux quais, favorisant ainsi l'intermodalité avec les TER et le CEVA. En site propre, ce Bus à Haut Niveau de Service permet de garantir le temps de parcours et offre un service rapide, confortable et avec une fréquence importante. Des correspondances seront assurées entre

Des études de trafic ont déjà été réalisées et montrent **que ce plan de circulation fonctionne, y compris avec la réalisation du projet Chablais Parc.**

Il faut également souligner que l'amélioration de l'offre de transports en commun (Tango et tramway notamment) va contribuer à diminuer le nombre d'automobilistes dans le cœur d'agglomération.

Les fonctionnalités des rues du Dr Baud et du Dr Favre vont être profondément modifiées, puisque la rue Favre devrait être accessible en voiture uniquement pour **les riverains et les livraisons**. La rue du Dr Baud ne recevra pas non plus de flux de transit. Un aménagement en site propre bus y est envisagé ; elle accueillera les cars de la gare routière, les bus urbains, et les flux sortant de la dépose minute et du parking courte durée situés à proximité du parvis Sud. Les deux axes seront des rues apaisées accueillant des itinéraires modes doux.

Il convient enfin de préciser que **des approfondissements devront être menés dans les phases prochaines de conception du projet** (maîtrise d'œuvre), en lien avec les réflexions intercommunales en matière de déplacements urbains.

3.7 La concertation

Au regard du caractère complexe et multi-partenarial du projet, des autres concertations déjà réalisées et ou projetées (CEVA, PDU, tramway...), la question du champ d'application de la présente concertation a suscité quelques interrogations. Trois intervenants se sont déclarés sceptiques quant à la prise en compte de leurs idées. 4 contributions ont par ailleurs manifesté leur souhait que leurs avis soit pris en compte, ou que d'autres dispositifs d'information et de concertation soient mis en place.

LES REPONSES DES MAITRES D'OUVRAGE SUR LA CONCERTATION

La concertation est une phase réglementaire obligatoire (régie par le code de l'urbanisme, art. L300-2) pour tout projet d'aménagement. Elle a pour objectif de présenter au public le projet en cours de réflexion et d'élaboration par les maîtres d'ouvrage, afin de recueillir les avis sur le projet des futurs usagers, riverains, et toute personne concernée, lesquels serviront de **point d'appui aux décisions d'Annemasse Agglo et des communes d'Ambilly, Annemasse et Ville-la-Grand sur les suites à donner au projet de création d'un pôle d'échanges.**

Le nombre d'avis recueillis au cours de cette concertation est significatif au regard de la taille de l'agglomération, et peut donc être légitimement considéré comme un bon taux de participation, au regard d'autres expériences de concertation menées dans des agglomérations similaires. Il témoigne aussi d'un certain **dynamisme de la participation des citoyens à la vie de l'agglomération.**

Le temps de la concertation a été comparable à celui pratiqué dans d'autres agglomérations pour un projet équivalent. Plus de 140 personnes ont participé à la réunion publique et une cinquantaine d'avis et suggestions ont été recueillis. Ces chiffres démontrent la forte participation de la population et la volonté de s'impliquer dans la réflexion et la mise en œuvre de ce projet majeur pour l'agglomération.

Au-delà des questions, un seul citoyen s'est déclaré clairement hostile aux principes d'accessibilité donnant la priorité aux transports en commun et modes doux, déployant un long argumentaire sur les risques liés à la "diabolisation de la voiture" et de la nécessité d'éviter "la thrombose" en créant notamment des "corridors de mobilité".

LES REPONSES DES MAITRES D'OUVRAGE SUR LES ACCES ET LE TRAFIC AUTOMOBILE

Annemasse Agglo et les communes d'Ambilly, Annemasse et Ville-la-Grand sont conscients que ce sujet constitue une réelle problématique.

L'accès au côté Nord de la gare se fera par les rues Hénon-Ravier et par la rue de la Rotonde (avec un système de retournement aux abords du parvis). Afin de limiter le flux de transit, il n'est pas envisagé de créer une nouvelle voie traversant d'Est en Ouest le pôle d'échanges.

Côté Sud, l'accès à la gare se fera via les rues Zola, du Môle, du Chablais, des Frères Tassile. Depuis la rue des Frères Tassile, il sera possible d'accéder au parking de courte durée situé à proximité directe du parvis. La sortie de ce parking et de la dépose minute se feront par la rue du Docteur Baud. Un autre dépose-minute est prévu à proximité de la Halle Taponnier, au débouché de l'avenue Emile Zola.

Afin de limiter le trafic de transit dans le secteur de la gare et de proposer un schéma de circulation cohérent, une **réflexion d'ensemble sur le plan de circulation du cœur de l'agglomération** est en cours. L'objectif est de reporter au maximum les flux de transit vers des axes adaptés à cette circulation (quais d'Arve, avenue du Maréchal Leclerc...). Les flux résiduels qui ne peuvent pas être déplacés emprunteront la rue du Môle.



Les principes d'accès nord et sud au pôle d'échanges de la gare d'Annemasse - Annemasse Agglo - 2011

Seuls 3 avis sur 10 portent sur la possibilité d'enfouissement de la gare comme sur le reste de la ligne CEVA manifestant notamment le souhait de proposer un projet Annemassien à la hauteur de ceux développés en Suisse.

Des demandes de précisions et manifestations de soutien pour la "passerelle urbaine d'Ambilly" témoignent de l'intérêt pour ce projet. Par ailleurs, la pertinence d'une solution à l'échelle large souterrain + passerelle a été formulée par la CGT Cheminots dans son courrier.

Les autres interventions sur ce thème mettent l'accent sur la pertinence du sous-terrain de la gare considéré comme bien placé et bien dimensionné. L'association BouRgeons indique qu'elle souhaite que les entrées soient aménagées sans virages, ni angle aigu et sans pente excessive. Elle considère par ailleurs que le tunnel piéton/vélo est « *l'élément crucial de la réussite de l'aménagement des déplacements doux au niveau de la gare* ».

LES REPONSES DES MAITRES D'OUVRAGE SUR LE FRANCHISSEMENT DES VOIES FERREES

Le franchissement des voies ferrées est un élément essentiel de l'aménagement du futur quartier Etoile. Afin de créer un lieu central sur l'ancien site de l'hôpital, une passerelle urbaine va par ailleurs permettre de relier Ambilly au cœur de l'agglomération.

Le franchissement souterrain des voies ferrées se fera sous la maîtrise d'ouvrage de RFF. Ce mode de fonctionnement a été choisi pour permettre aux usagers des transports en commun de passer d'un mode de transport à un autre plus rapidement. Afin d'être **fonctionnel et confortable**, un souci particulier sera apporté à **l'animation** du souterrain, par les flux piétons et vélos, mais aussi par les parvis qui seront dotés de commerces (par exemple aux débouchés de ce souterrain). D'une largeur d'au moins 6 mètres, le souterrain sera **accessible par tous les modes doux et sera suffisamment dimensionné** par rapport à sa fréquentation.

3.6 Les Accès et le trafic automobile

Les questions relatives aux déplacements en voiture ont essentiellement concerné les modalités d'accès au pôle d'échanges côté Nord, et l'évolution du plan de circulation et les risques de saturation du trafic côté Sud. En effet, la création d'une nouvelle entrée à la gare au Nord, a suscité des interrogations sur les rues empruntées pour se rendre à la gare côté Ville-la-Grand et Ambilly. L'importance d'un accès par la rue Ravier d'Ambilly a été pointée dans le registre de la commune.

Côté Annemasse, le débat a essentiellement porté sur le report du trafic des usagers actuels de la rue Emile Zola, dont les véhicules ne passeront plus devant la gare (afin de créer un parvis apaisé). Parmi les questions posées : *"Où vont aller toutes les voitures de la rue Emile Zola ? Des comptages et des études ont-ils été réalisés pour s'assurer de la faisabilité des choix proposés ?"*

L'avenir des rues Dr Baud et Dr Favre ont également suscité des commentaires, des riverains souhaitant que la circulation y soit supprimée, alors que d'autres proposaient leur mise en sens unique avec des couloirs de bus prioritaires.

au cœur du futur quartier. Les abords directs du pôle d'échanges accueilleront sur une surface limitée les **fonctions commerciales traditionnelles des quartiers de gare** (restauration, presse...).

En ce qui concerne les équipements structurants, aucun équipement de ce type n'est envisagé à court terme aux abords du pôle d'échanges. En revanche, des réserves foncières sont prévues (en lien avec les libérations ferroviaires envisagées) pour prévoir la possibilité d'implanter à terme un équipement de rayonnement transfrontalier à proximité directe du pôle d'échanges.

Des parvis confortables pour les piétons, favorisant l'usage des transports en commun

Nouvelles portes d'entrée dans l'Agglomération, les débouchés Nord et Sud du franchissement conduiront progressivement à deux parvis, c'est-à-dire **deux places publiques prioritairement dédiées aux piétons, aux modes doux et aux transports en commun. Ces deux espaces confortables seront les lieux de croisement des flux** entre les usagers des bus, des cars, des trains, les habitants, les salariés, les touristes. Ils ménageront également des lieux plus apaisés, en particulier aux abords directs de la gare actuelle.

Sur le parvis Sud, le détournement des flux de voitures permettra par ailleurs de simplifier l'exploitation de Tango, des autres bus et des cars, de sécuriser les parcours des piétons et des cycles, et de **développer des aménagements plus qualitatifs accordant moins de place au bitume**. Il s'agit, en bref, de créer une véritable place urbaine à l'échelle de l'agglomération. La forme de cette place et la volumétrie des bâtiments qui la borderont restent à définir dans le cadre d'un concours d'architecture qui sera lancé cette année sur l'ensemble des espaces publics de part et d'autre de la gare.

Certains principes sont aujourd'hui arrêtés : valorisation de l'axe de la rue de la gare, implantation d'une offre hôtelière, animation des rez-de-chaussée par une offre ciblée de commerces, reconversion de la Halle Tapponnier en centre de convention... autant d'éléments de programme qui serviront de base au travail à venir des architectes.

Le parvis Nord n'aura en termes de taille rien à envier au parvis Sud. **La création de cet accès inédit à la gare mérite la plus grande attention**. Implanté pour partie sur l'emprise de la Rotonde, qui doit être démolie par les travaux de CEVA, ce nouvel espace public majeur de l'agglomération sera lui aussi traversé par une voie réservée aux bus.

Visible depuis le Sud des voies, le débouché du franchissement sur le parvis Nord devra créer un appel pour favoriser les déplacements piétons et vélos entre Annemasse, et Ville-la-Grand et Ambilly.

3.5 Le franchissement des voies ferrées

Elément majeur du projet de pôle d'échanges par rapport à la situation actuelle, le sujet du franchissement des voies ferrées a suscité des commentaires généralement positifs.

LES REPONSES DES MAITRES D'OUVRAGE SUR LES LIENS ENTRE POLE D'ECHANGES ET PROJET URBAIN

Patrimoine et espaces verts

Les travaux sous Maîtrise d'ouvrage RFF au Nord des voies impliquent la démolition de la Rotonde. Celle-ci est déjà en très mauvais état. Conscients de l'importance de mettre en valeur son trop rare patrimoine, Annemasse Agglo et les communes d'Ambilly, Annemasse et Ville-la-Grand souhaitent **favoriser la réhabilitation de la Halle Taponnier, du bâtiment de la gare actuelle et du bâtiment de l'office de Tourisme**, qui constitueront des éléments emblématiques de cette nouvelle porte d'entrée de la ville. A ce stade, il est important de noter que l'avenir de ce patrimoine bâti et non bâti situé sur le domaine ferroviaire relève de décisions de la SNCF et de RFF.

En ce qui concerne l'évolution du quartier des Perreuses, situé au débouché nord du franchissement, les interventions du Maire de Ville-la-Grand lors de la réunion publique résument bien les orientations prises par les Maîtres d'Ouvrage sur ce sujet : **une mutation dans les prochaines années, à moyen et long terme, apparaît inévitable. Cependant, aujourd'hui, l'essentiel de l'intervention foncière identifiée dans les études préalables du pôle d'échanges vise à créer des accès modes doux, voiture et bus, et un parvis confortable.**

Dans ce cadre, une maison a été identifiée comme potentiellement impactée. Les études de maîtrise d'œuvre permettront de **confirmer ou non l'impact du pôle d'échanges sur ces secteurs.**

Ces études de conception permettront également de mener une réflexion sur l'environnement bâti de ce nouveau parvis et son articulation avec l'existant (notamment l'école située à proximité) et le futur projet urbain.

Le souhait de **maintenir, voire de renforcer la présence du végétal et des espaces verts dans le projet**, a été, au même titre que les modes doux, l'un des points clés de la démarche de préfiguration du pôle d'échanges mais surtout du projet urbain.

Il est ainsi envisagé de s'appuyer sur la trame de circulation douce pour **créer une série d'espaces verts linéaires articulée avec des espaces verts de quartier** (squares...). Un travail sur la création d'espaces verts en cœur d'îlot est également envisagé pour maintenir la "qualité de ville, ville verte", sur cette partie du projet urbain.

Contenu des bâtiments bordant le pôle d'échanges

Aux abords de ces **espaces publics reconfigurés**, confortables pour les piétons, avec par exemple des terrasses de café, il est envisagé dans le cadre du projet urbain Etoile Annemasse Genève de valoriser l'arrivée de cette offre de transport, exceptionnelle à l'échelle régionale, en développant des **bureaux, des logements, des hôtels, un centre de conventions**. Il s'agira notamment de faire le lien avec l'opération déjà amorcée autour du futur Hôtel d'Agglomération, la ZAC Etoile Sud Ouest, et les opérations qui verront le jour sur les pourtours des nouveaux parvis Nord et Sud du pôle d'échanges.

La question des commerces a été traitée avec un intérêt particulier dans le cadre de la réflexion globale sur le projet urbain. Le maintien du supermarché Leclerc sur son site actuel a ainsi été acté. Il s'agit notamment de permettre le développement d'un pôle de proximité

3.4 Le Pôle d'échanges et le projet urbain

Avec 20 % des interventions, les commentaires et questions liés aux aspects urbains ont également été nombreux. Les habitants et en particulier les riverains souhaitent connaître les évolutions du paysage et la nature des activités urbaines envisagées aux abords de la gare.

Quatre types d'avis ont été exprimés sur ce thème :

- Les interrogations relatives aux enjeux de préservation du patrimoine
- Les questions et avis sur le "contenu" des constructions aux abords du pôle d'échanges
- Les commentaires positifs sur la création de parvis "piétons"
- Un commentaire très critique sur l'absence de vision urbaine à long terme
- 7 avis portent sur les impacts du projet sur le patrimoine immobilier, ferroviaire et "naturel". Ainsi quelques riverains des lotissements des Perreuses souhaitent savoir si des maisons vont être démolies aux abords du pôle d'échanges. Des cheminots, notamment les courriers annexés aux registres par la CGT Cheminots ont également manifesté leur intérêt pour la préservation de la base de loisirs de Ville-la-Grand et du patrimoine social et culturel des cheminots.

Il est par ailleurs intéressant de noter que ces points de vue sur le patrimoine sont parfois nuancés par l'expression d'une lassitude face à la physionomie et aux dysfonctionnements actuels des abords de la gare d'Annemasse.

Les enjeux de préservation et de création de nouveaux espaces verts ont été soulignés à plusieurs reprises notamment dans des commentaires sur le site internet.

- 6 avis portent sur les affectations des nouveaux bâtiments envisagés près du pôle d'échanges. Ces questions et interventions portent exclusivement sur les commerces et des équipements. Les uns insistent sur l'intérêt d'implanter des terrasses et des commerces animés sur le nouveau parvis de la gare côté Annemasse. Des demandes sur les types de commerces développés aux abords de gare ont également émergé. D'autres participants sont favorables à l'implantation de nouveaux équipements publics (crèches, médiathèque, bibliothèque, patinoire, parc...).
- 4 avis portent plus spécifiquement sur la question des aménagements et des parvis. Tous s'accordent pour affirmer l'intérêt de transformer l'existant et de créer une grande place, calme, sans voiture, donnant la priorité aux piétons.
- Un seul citoyen a porté un regard très critique sur ce sujet, s'interrogeant notamment sur l'absence d'urbaniste concepteur et regrettant un manque d'ambition et de vision à long terme.

d'échanges, mais aussi de l'ensemble du projet urbain développé autour du pôle d'échanges.

La création d'une **trame verte, dédiée aux modes doux** et desservant les cœurs d'îlots est ainsi envisagée pour permettre la desserte fine des nouveaux programmes urbains.

Il s'agit également de faire du pôle d'échanges **un des carrefours majeurs du réseau de voies vertes de l'agglomération**, relié notamment à la voie verte sur la tranchée couverte de CEVA, aux rives du Foron (lien avec le secteur MICA), et aux axes Annemasse-Etrembières, Perrier-Bonne, et Annemasse-Ville-la-Grand.

La création de pistes cyclables dans le cadre du pôle d'échanges doit assurer la **continuité, la sécurité, la lisibilité et le confort des parcours cyclistes**. La nature précise de ces aménagements reste encore à définir dans le cadre des interventions des concepteurs en charge de la maîtrise d'œuvre de ces opérations.

Le nouveau souterrain permettra d'accéder aux nouveaux quais CEVA et de traverser les voies, rendant ainsi possible une entrée à la gare par le Nord (Ambilly et Ville-la-Grand) et l'interconnexion des futurs réseaux modes doux. La future passerelle urbaine d'Ambilly, dédiée aux modes doux, devrait également jouer un rôle important pour **faciliter les déplacements à l'échelle de l'agglomération**, en particulier les relations entre le nord des voies et le centre-ville d'Annemasse.

Services modes doux et intervention à court terme

Afin de favoriser le report modal vers les modes doux, plusieurs services vélos (**vélostation**) pourraient être développés autour de la gare :

- Un système de location de vélo longue et courte durée,
- La création de consignes sécurisées qui permettent de limiter les vols, de protéger les vélos contre les intempéries, et de faciliter l'intermodalité,
- Eventuellement des vélos en libre service, en lien avec Genève.

Une **étude intercommunale** est d'ailleurs en cours pour préciser la nature et les conditions de mise en place de ces services qu'il serait opportun de développer non seulement sur le pôle d'échanges, mais aussi à l'échelle de l'ensemble du territoire d'Annemasse Agglo.

Conscientes de l'importance d'une intervention rapide sur le site, Annemasse Agglo et les communes d'Ambilly, Annemasse et Ville-la-Grand soutiennent d'ores et déjà la mise en place (par la Région Rhône-Alpes et la SNCF, avec l'appui de la ville d'Annemasse) d'une **consigne sécurisée** qui doit prendre place dans les prochains mois aux abords du futur parvis.

Par ailleurs, d'autres interventions à court terme seront déployées dans le cadre des politiques communales, par exemple dans le cadre des **aménagements connexes au BHNS Tango**, à Ville-la-Grand.

L'intérêt des citoyens pour ce sujet confirme la **volonté des Maîtres d'ouvrage de s'appuyer sur le pôle d'échanges et sur la politique de déplacements intercommunale pour encourager l'usage des modes doux de déplacement**.

Quatre sous-thèmes ont émergé :

- L'intérêt d'un vaste réseau connecté au pôle d'échanges
- Les services à destination de cyclistes
- Les manifestations de soutien au projet
- La question des changements de comportement et de report modal

"Y aura-t-il des liaisons douces partant du pôle d'échanges vers Ville-la-Grand (centre et parc des Ecureuils), vers le centre-ville, vers les pistes cyclables suisses, vers la sortie d'Annemasse vers Reignier et la Migros, avec le point noir d'Etrembières ?"

Autant de questions illustrant le rôle structurant accordé au projet de pôle d'échanges dans le déclenchement d'un projet plus global de liaisons douces. 10 avis portent sur cette question. Parmi ceux-ci, un intervenant a insisté sur l'intérêt d'une gouvernance intercommunale pour mettre en œuvre ce projet, alors qu'un autre nuancait ce principe en insistant sur le rôle de financeur et de maître d'ouvrage des communes.

Il est par ailleurs intéressant de noter que l'association BouRgeons a fait des préconisations techniques détaillées sur l'organisation fonctionnelle et technique des pistes cyclables à créer. Deux autres avis portent spécifiquement sur ce sujet de la conception des pistes, itinéraires cyclables et des cheminements PMR.

6 commentaires ont porté sur les services liés aux vélos. Ces commentaires insistent sur la pertinence d'implanter dans le pôle d'échanges des services pour tous les types d'utilisateurs du vélo : des stations de vélos en libre service, des services de location ou de vente de vélos longue durée, des box sécurisés, un atelier de réparations de vélo,

La nécessité d'une forte amplitude horaire et d'une bonne visibilité et accessibilité de ces services ainsi que la forte complémentarité train + vélo, conditionnée par la possibilité d'accéder aux quais avec son vélo, ont également été soulignées.

Trois intervenants se réjouissent simplement de voir émerger un projet en faveur des modes doux sur le territoire de l'agglomération. Plusieurs souhaitent mettre l'accent sur la nécessité d'une intervention rapide avant la mise en service du pôle d'échanges, pour favoriser les changements de comportement et l'usage des deux-roues, qui prennent souvent beaucoup de temps.

Il est intéressant de noter que sur ce thème, seuls deux commentaires relativisent la portée et l'usage des modes doux, en questionnant notamment sur la proportion des usagers du pôle d'échanges qui viendront à pied ou en vélo par rapport à ceux qui utiliseront leur voiture.

LES REPONSES DES MAITRES D'OUVRAGE SUR LES MODES DOUX

Réseau modes doux

Conscients de l'importance du développement des modes doux pour contribuer à la diminution de la part modale de l'automobile, Annemasse Agglo et les communes d'Ambilly, Annemasse et Ville-la-Grand **ont fait de ce sujet une composante essentielle du pôle**

ou des communes d'Ambilly, Annemasse et Ville-la-Grand. Ainsi, les quelques avis portant spécifiquement sur CEVA (sous maîtrise d'ouvrage RFF) n'ont pas été intégrés dans cette analyse – y compris, les quelques oppositions (4) prononcées contre la suppression de la halte Ferroviaire d'Ambilly.

Mis à part ce sujet "CEVA", la quasi-intégralité des commentaires et avis formulés ont été intégrés dans cette analyse thématique qui met en lumière le poids des enjeux et attentes de la population s'étant exprimée sur le projet. Tous les thèmes ayant été abordés plus de deux fois sont ainsi explicités dans les pages suivantes.

PREMIERE ANALYSE DES THEMES RECURRENTS

Avec près du quart des avis portant sur les modes doux et les vélos, ce thème est un sujet d'intérêt très important. Les participants ont notamment manifesté un fort intérêt pour le développement d'un réseau cyclable à grande échelle et de services aux vélos, grâce au pôle d'échanges.

Les évolutions urbaines des abords du pôle d'échanges ont également suscité un nombre important d'avis portant tant sur les espaces publics que sur les éléments bâtis. Ainsi, près de 20 % de l'ensemble des remarques concernent ce thème.

Suivent ensuite deux thématiques regroupant chacune 10 avis sur des questions plus « fonctionnelles » liées au franchissement des voies ferrées et au trafic et accès des automobiles vers et aux abords du pôle d'échanges.

Les autres sujets abordés par le public ont essentiellement concerné le dispositif de concertation mis en place, et le développement de modes de transports alternatifs à la voiture.

Les questions et avis relatifs au stationnement et à l'absence du tramway au niveau du pôle d'échanges, principaux sujets de critique du projet, ont regroupé chacun environ 6 avis.

Le projet a été simplement décrit comme un enjeu majeur à long terme dans 3 contributions. L'importance d'une prise en compte des nuisances sonores a été relevée à 4 reprises.

Il est intéressant de noter que les sujets relatifs à l'avenir du bâtiment voyageur et au financement du projet ont suscité un nombre limité de commentaires (inférieur à deux).

Tous ces thèmes sont développés dans les paragraphes suivants, par ordre décroissant d'avis recensés.

3.3 Les modes doux

Ce thème, habituellement relayé en second plan dans des contextes similaires, est ici un sujet majeur du débat. Ainsi, le thème des modes doux arrive en seconde position dans le classement des avis exprimés.

La présence d'associations, à l'image de "BouRgeons", et surtout de citoyens témoignant de leur pratique du vélo et de l'importance de sa prise en compte dans le projet, ont donné un poids très important à ce sujet.

Répartition des contributions selon les moyens d'expression

Outils d'échanges	Nombre d'avis / questions	Part en %
Questions en réunion publique	20	42,6
Commentaires sur le site internet de l'agglo	12	25,5
Commentaires dans les registres	9	19,1
Autres contributions écrites (urne, lettres...)	6	12,8
Total	47	100

Près de 50 avis ont été recueillis sur le projet, dont près de 60 % sous forme d'avis écrits répartis à peu près à part égale entre les supports traditionnels (registres, bulletins mis à disposition en réunion publique, lettres...) et internet.

D'une manière générale, le projet rencontre une bonne adhésion de la population. Lors de la réunion publique et dans les commentaires écrits, une dizaine de réactions ont simplement salué les effets bénéfiques du projet sur le cadre de vie et les déplacements.

3.2 Synthèse des expressions du public

RECENSEMENT QUANTITATIF

Sujets	Nombre d'avis / questions	Part en %
Modes doux et vélos	21	27,6
Projet urbain	18	23,7
Franchissement des voies	10	13,2
Accès et trafic automobile	10	13,2
Concertation	9	11,8
Transports alternatifs à la voiture	8	10,5
Stationnement	6	7,9
Absence du tramway en gare	6	7,9
Nuisances sonores	4	5,3
Un projet à long terme	3	3,9
Les travaux	2	2,6
Total	97	100

PRECISIONS METHODOLOGIQUES

Un avis pouvant porter sur plusieurs thématiques, le nombre total ne correspond pas au nombre de personnes qui se sont exprimées. De la même manière, les contributions identiques et du même auteur diffusées sur plusieurs supports n'ont été analysées et comptées qu'une seule fois.

Afin de répondre aux objectifs et au cadre de la présente concertation, ont été exclus de l'analyse thématique les interventions **portant de manière exclusive sur un mode ou un projet de transport et dont la maîtrise d'ouvrage ne relève pas de d'Annemasse Agglo**

3.1 Le bilan quantitatif

La concertation a donné lieu à une participation intéressante du public pour ce type de projet. Ainsi, près de 140 personnes ont assisté à la réunion publique organisée, le 9 septembre 2011, de 19h à 21h30, au complexe Martin-Luther-King, situé à proximité directe de l'actuelle gare d'Annemasse et du futur pôle d'échanges.



Réunion publique du 9 septembre 2011 - © Annemasse Agglo

3 Le bilan de la concertation



Bilan quantitatif et qualitatif de la concertation ; réponse des maîtres d'ouvrage aux commentaires et questions issus de la concertation.

2.3 Les moyens d'expression

Chaque citoyen était libre de s'exprimer (avis/questions) sur le projet au moyen des supports suivants :

- prise de parole en réunion publique,
- avis écrit sur bulletins diffusés lors de la réunion publique,
- formulaire sur le site internet du projet,
- registres dans les mairies d'Ambilly, Annemasse, Ville-la-Grand, et au siège d'Annemasse Agglo.

LE RECUEIL DES AVIS ECRITS

Quatre registres étaient accessibles durant toute la durée de la concertation, soit du 9 septembre au 7 octobre 2011, dans les mairies d'Ambilly, Annemasse, et Ville-la-Grand et au siège d'Annemasse Agglo.

LA REUNION PUBLIQUE

Le 9 septembre, de 19h à 21h30, une réunion publique a été organisée au complexe Martin-Luther-King d'Annemasse, situé à proximité directe de la gare et du futur pôle d'échanges.

Cette réunion s'est déroulée en deux temps :

- **1. Présentation du contexte et des fondements du projet** par MM. BARDET (Maire de Ville-la-Grand), DELEVAL (Président d'Annemasse Agglo), DUPESSEY (Maire d'Annemasse et vice-président d'Annemasse Agglo en charge du dossier), MATHELIER (Maire d'Ambilly), puis **description du projet et de ses objectifs** par Mme COUVREUR (chef de projet, Annemasse Agglo).
- **2. Débats et échanges** : les participants ont pu poser leurs questions aux différents intervenants, et particulièrement aux élus présents en tribune.

AUTRES SUPPORTS DEDIES A L'ANNONCE DES REUNIONS PUBLIQUES

Afin de mobiliser un maximum de personnes lors des réunions publiques des supports spécifiques annonçant ces événements ont été diffusés :

- 12 000 flyers au total ont été distribués :
 - dans les boîtes aux lettres du périmètre du projet et de ses abords immédiats (centre-ville d'Annemasse, commune d'Ambilly, secteur nord des voies ferrées à Ville-la-Grand), et dans le réseau des commerçants d'Ambilly, Annemasse et Ville-la-Grand, entre le 29 août et le 5 septembre.
 - dans le cadre d'une action de distribution aux usagers de la gare et des transports en commun aux heures de pointes, la semaine précédent la réunion publique.
- 250 affiches A2 et 20 Affiches 120x175 cm ont été placardées dans les sites stratégiques de l'agglomération et les panneaux publicitaires.
- 1 affichage spécifique (couverture de stickers) a été mis en place sur l'ancien hôtel de la gare.
- Pour annoncer le dispositif de concertation, 4 kakémonos ont été positionnés : dans les mairies d'Ambilly, Annemasse, Ville-la-Grand et au siège d'Annemasse Agglo.

→ **Pour plus d'information et donner votre avis**

RÉUNION PUBLIQUE
Le 9 septembre à 19h,
au complexe Martin Luther King,
rue du Docteur Baud à Annemasse.

CAHIER DE CONCERTATION
Du 9 septembre au 7 octobre :

- au siège d'Annemasse Agglo et dans les mairies d'Annemasse, Ambilly et Ville-la-Grand ;
- sur www.annemasse-agglo.fr/etoile.

LE PROJET ÉTOILE ANNEMASSE-GENÈVE
Ce projet urbain se développe aujourd'hui autour de la gare d'Annemasse. Il accueillera à terme un pôle d'affaires, un pôle hôtelier, des logements, des commerces et des équipements.
Cet écoquartier proposera une offre exceptionnelle de transports en commun. Pour harmoniser au mieux le fonctionnement des différents moyens de déplacement, la gare actuelle sera transformée en pôle d'échanges au sein duquel tous les modes de transport de l'agglomération seront connectés.
Le confort et la sécurité des usagers seront optimisés grâce à des espaces publics de qualité.
Dans le cadre de cette réflexion, vos collectivités se tournent vers vous pour recueillir vos avis et remarques sur l'opportunité de réaliser un tel pôle d'échanges : exprimez-vous !

Rhône-Alpes **l'Europe s'engage**
En partenariat avec :
l'État (DREAL et DDT), la SNCF - Gares et Connexions, RFF, la Région Rhône-Alpes, le Conseil général de Haute-Savoie, l'ARC, le Projet d'agglomération franco-valdais-genois et le Canton de Genève.

Étoile Annemasse Genève

Transportez vous bien

Donnez votre avis sur l'avenir de la gare et de son quartier
du 9 septembre au 7 octobre

Le dépliant du projet distribué aux riverains, usagers de la gare et téléchargeable sur le site internet - Annemasse Agglo - septembre 2011

LE SITE INTERNET

Pour compléter ce dispositif d'information et être encore plus visible auprès des habitants de l'Agglomération, notamment les plus jeunes, une page dédiée d'informations et d'annonces du dispositif de concertation a été mise en ligne sur le site Internet suivant : <http://www.annemasse-agglo.fr/etoile>.

Les personnes souhaitant davantage d'explications pouvaient également télécharger le dossier de concertation complet et le dépliant d'information en format PDF depuis le site, qui permettait également de laisser un avis sur un formulaire en ligne.

Les sites internet des communes d'Annemasse et Ambilly permettaient par ailleurs, via des liens hypertexte, d'accéder aux pages précitées.

LES RELATIONS PRESSE ET MEDIA

Le projet a fait l'objet d'une double page dans le journal de l'Agglomération "Côté Agglo". Cet article, publié dans le numéro 3 du magazine, explicite les objectifs généraux du projet et informe les lecteurs de la concertation de septembre. "Côté Agglo" est diffusé dans les 12 communes d'Annemasse Agglo, par le biais d'encartages dans les journaux municipaux (pour l'édition automne 2011, la grande majorité de ces bulletins ont été diffusés au mois de septembre).

Des insertions dans la presse locale ont permis d'informer la population sur les dates et lieux des réunions publiques. Ces insertions ont été diffusées la semaine précédant la réunion publique :

- 2 encarts dans Le Dauphiné Libéré : le 04/09/2011 et le 05/09/2011
- 2 encarts dans Le Messenger : le 01/09/2011 et le 08/09/2011

Un dossier de presse spécifique a été diffusé aux journalistes et une conférence de presse organisée le 9 septembre à 18h.

Le quotidien "Le Dauphiné Libéré" a publié deux articles :

- un article durant l'été annonçant la tenue de la concertation à la rentrée et explicitant les grandes lignes du projet (daté du 16 juillet)
- un article à la veille de la première réunion publique (le 8 septembre)
- un article synthétisant le contenu de la réunion publique (le 12 septembre)

L'hebdomadaire "Le Message" a également publié :

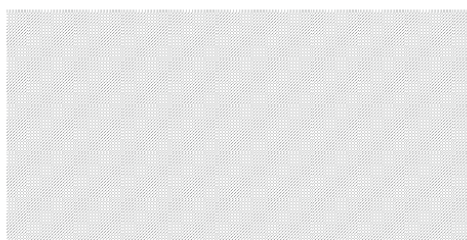
- le 15 septembre, un article d'une demi-page faisant le point sur les principales questions posées par le projet.
- le 22 septembre, un article sur le sujet "connexe" de la démolition de la rotonde.

Une interview de M. DUPESSEY (Maire d'Annemasse et vice-président d'Annemasse Agglo en charge du dossier), portant sur le pôle d'échanges, a par ailleurs été diffusée sur la Radio Plus le 13/09 à 7h.

POLE D'ECHANGES MULTIMODAL DE LA GARE D'ANNEMASSE

Dossier de concertation

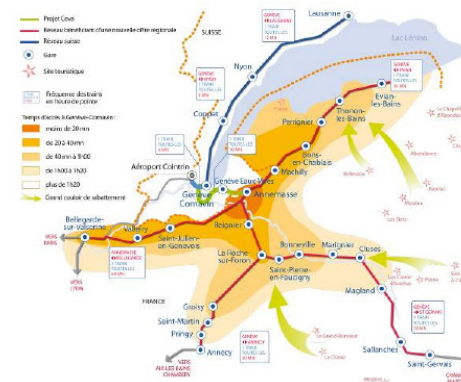
9 septembre 2011 – 7 octobre 2011



TEMPS DE PARCOURS EN TRAIN
Pour accéder à Genève Centre de la gare :

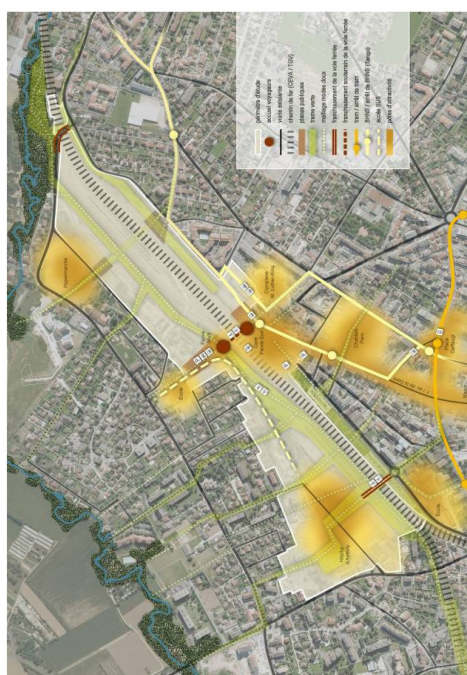
Station	Temps moyen
Nyon	15 minutes
Lausanne	35 minutes
Aéroport Genève	20 minutes
Annemasse	15 minutes
Saint-Julien-en-Genevois	27 minutes
La Roche-sur-Foron	35 minutes
Cluses	1 h 00
Saint-Gervais	1 h 30
Annecy	1 h 20
Thoiry	55 minutes
Joris	1 h 00

Temps de parcours attendus à horizon CEVA - Concentration CEVA France - RFF - 2010



Concertation CEVA France - RFF - 2010

Ce changement profond de statut de l'actuelle gare nécessite d'être anticipé et accompagné, grâce notamment à la mise en place d'une politique de transport renouvelée qui favorise

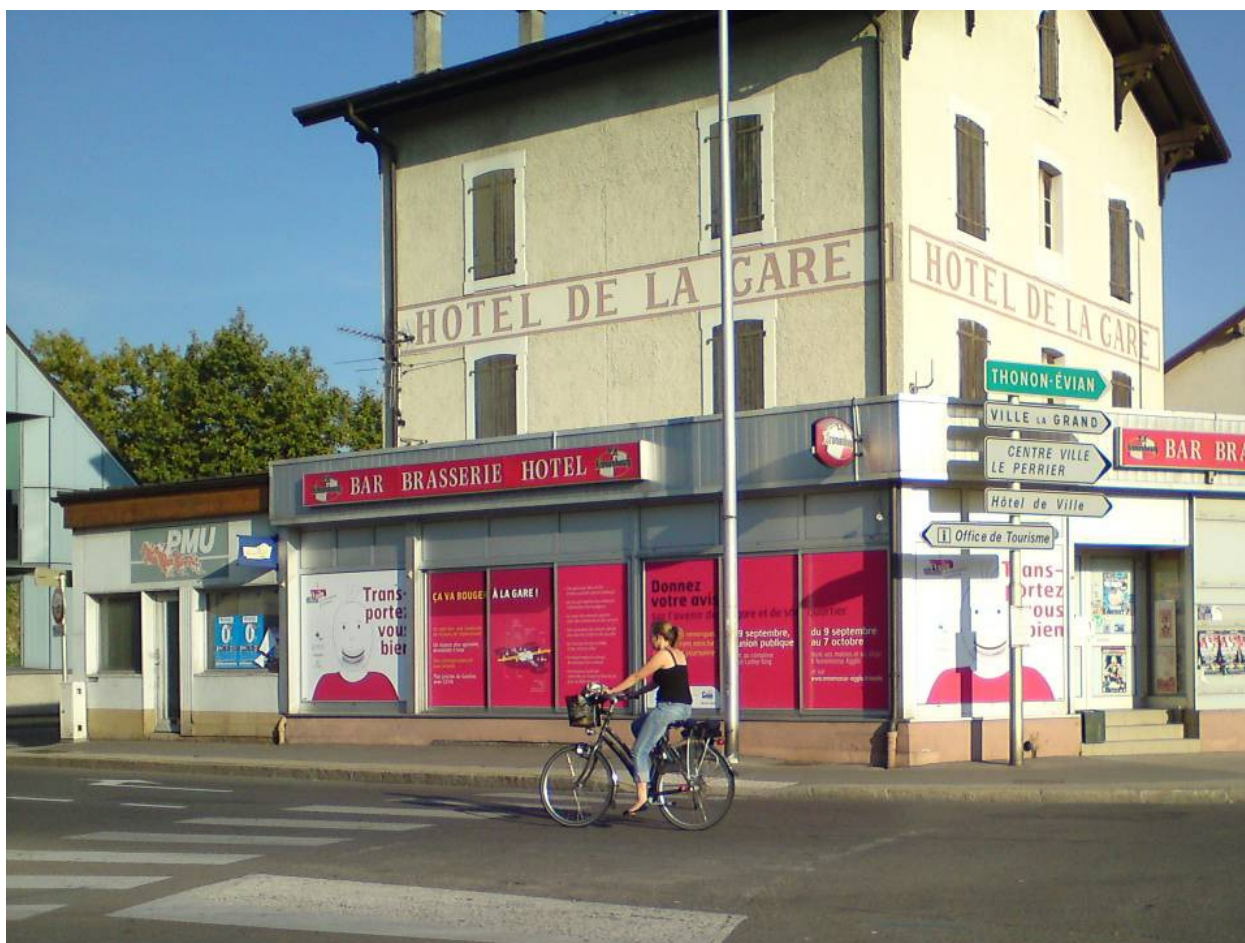


Les pôles d'attractivité du projet urbain Étoile Annemasse-Genève - Atelier Villes et Paysages - 2011



Illustration des principes de fonctionnement du pôle d'échanges de la gare d'Annemasse - Atelier Villes et Paysages - 2011

Extraits du dossier de concertation - Annemasse Agglo - août 2011



© Annemasse Agglo, septembre 2011

LE DOSSIER DE CONCERTATION

Un dossier de concertation de 50 pages a été mis à disposition du public afin de donner aux citoyens souhaitant participer à la concertation les informations essentielles sur le projet. Ce dossier présentait notamment les origines, enjeux et objectifs du projet ainsi qu'un descriptif de l'organisation envisagée pour le pôle d'échanges.

Au regard de la complexité d'un tel projet, l'ensemble du document a été conçu de manière claire et pédagogique pour permettre à tous, y compris les non-initiés, de comprendre les fondements du projet, grandes orientations souhaitées par la maîtrise d'ouvrage ainsi que le dispositif de concertation au sein duquel ils pouvaient prendre la parole.

Ce dossier abondamment illustré intégrait notamment un glossaire et une illustration permettant de saisir les grands principes et impacts du projet sur la ville et les transports.

2.1 Les fondements

Le projet de pôle d'échanges multimodal de la gare d'Annemasse est soumis à concertation préalable en application de l'article L 300.2 du Code de l'urbanisme.

Cette concertation préalable s'est déroulée du 9 septembre au 7 octobre 2011.

Par délibération n° C-2011-186 du conseil communautaire d'Annemasse Agglo en date du 6 juillet 2011, n°11-09-06 du Conseil Municipal de la ville d'Ambilly en date du 8 septembre 2011, n° PAE1-5/EM/329776-11.268 du Conseil Municipal de la ville d'Annemasse en date du 12 juillet 2011, et n° 11-086 du Conseil Municipal de la ville de Ville-la-Grand en date du 11 juillet 2011, Annemasse Agglo et les communes d'Ambilly, Annemasse et Ville-la-Grand ont décidé conjointement des modalités suivantes de concertation préalable à la création du pôle d'échanges :

- Engagement de la concertation dans le courant du mois de septembre 2011. Les opérations matérielles de concertation se tiendront pendant environ un mois ;
- Mise en place d'une campagne d'information pour inviter le public à émettre des avis, par le biais des panneaux d'affichage publics et du site internet d'Annemasse Agglo ;
- Mise à disposition du public d'un dossier présentant les caractéristiques du projet envisagé et d'un registre de concertation dans lequel le public pourra consigner ses observations sur le projet, dans les locaux d'Annemasse Agglo et des communes d'Annemasse, Ambilly et Ville-la-Grand
- Organisation d'au moins une réunion publique au cours de laquelle le projet sera présenté au public et celui-ci sera invité à émettre des avis. L'information sur la date et le lieu de celle-ci sera communiquée au public par le biais des panneaux d'affichage publics et sur le site internet d'Annemasse Agglo ;
- Tenue d'une conférence de presse.

2.2 Le dispositif d'information

Au-delà de ces modalités, l'Agglomération a souhaité favoriser la participation du public en mettant en place un dispositif complet d'information sur le projet de manière à toucher le maximum de personnes.

LE DISPOSITIF D'INFORMATION

Un large panel d'outils de communication et d'information a été utilisé pour présenter les grandes caractéristiques du projet de pôle d'échanges multimodal et informer les citoyens sur la concertation. Articles de presse, interviews radio, campagnes d'affichages, distribution de plaquettes dans les boîtes aux lettres des riverains et en gare aux heures de pointe... ont largement contribué à renforcer l'audience et la sensibilisation du public au projet et sont une des raisons de la forte mobilisation lors de la réunion publique de lancement du dispositif.

A noter : un dispositif de couverture de la façade d'un ancien hôtel situé au cœur du futur projet a été mis en place. Cet affichage d'une taille exceptionnelle a permis à bon nombres d'usagers de la gare et du quartier de prendre connaissance du projet et des modalités de concertation.

2 Organisation de la concertation



Les moyens mis en œuvre pour la démarche de concertation

Ainsi, ce document présente les avis formulés par les participants à la concertation de la manière la plus exhaustive afin de répondre à 3 objectifs majeurs :

- **Rendre compte de manière fidèle de la participation des citoyens ;**
- **Constituer un outil d'aide à la décision à partir d'un état des lieux clair et détaillé des différents avis et suggestions ;**
- **Informers les habitants et usagers sur le bilan de la concertation et sur ses conclusions et préconisations.**

1.6 Organisation du document

Le bilan de la concertation est constitué de 3 grandes parties :

- Une première partie intitulée "Organisation de la concertation", qui détaille les dispositifs d'informations et les moyens d'expression mis en place.
- Une seconde partie, "Bilan de la concertation" et "Conclusion", qui analyse de manière quantitative et qualitative les questions/avis du public et apporte les réponses des Maîtres d'ouvrage.
- Des annexes présentent enfin une sélection d'outils de communication et d'articles de presse relatifs au projet urbain et à la concertation.

1.3 Les acteurs de la concertation

Annemasse Agglo et les communes d'Ambilly, Annemasse et Ville-la-Grand sont à l'origine de cette démarche de concertation. La présente concertation concerne ainsi les parties du pôle d'échanges qui relèvent des compétences de ces collectivités.

Il convient néanmoins de rappeler que le projet de pôle d'échanges est issu des réflexions communes d'Annemasse Agglo, des communes d'Ambilly, Annemasse et Ville-la-Grand, et de l'ensemble des partenaires publics suivants :

- Pour les aspects ferroviaires : SNCF et sa filiale Gares & Connexions, RFF, la Région Rhône-Alpes ;
- Pour les cars interurbains (LIHSA) : le Conseil Général de Haute-Savoie ;
- Pour la coordination transfrontalière et institutionnelle : l'Etat français, l'ARC syndicat mixte, le Projet d'Agglomération franco-valdo-genevois, le Canton de Genève.

1.4 L'objet de la concertation

La concertation qui s'est déroulée a présenté la totalité du projet conçu par l'ensemble des partenaires cités précédemment.

Juridiquement, **elle ne peut cependant porter que sur ce qui relève des compétences d'Annemasse Agglo et des communes d'Ambilly, Annemasse et Ville-la-Grand** : les espaces publics, les aménagements urbains, les voiries pour les transports en commun et les voitures, les parkings, les aménagements modes doux, etc.

Ainsi, la présente concertation ne porte pas sur CEVA (projet sous maîtrise d'ouvrage de RFF, et dont l'enquête publique devrait avoir lieu prochainement), ni par exemple les projets de tramway, ou de Plan de Déplacements Urbains (qui ont déjà fait l'objet de démarches de concertation par ailleurs).

Dans le présent bilan, seule la question de l'absence du tramway au niveau du pôle d'échanges, qui a suscité des questions, a été analysée, considérant que l'objet abordé était le pôle d'échanges.

1.5 La méthodologie du bilan

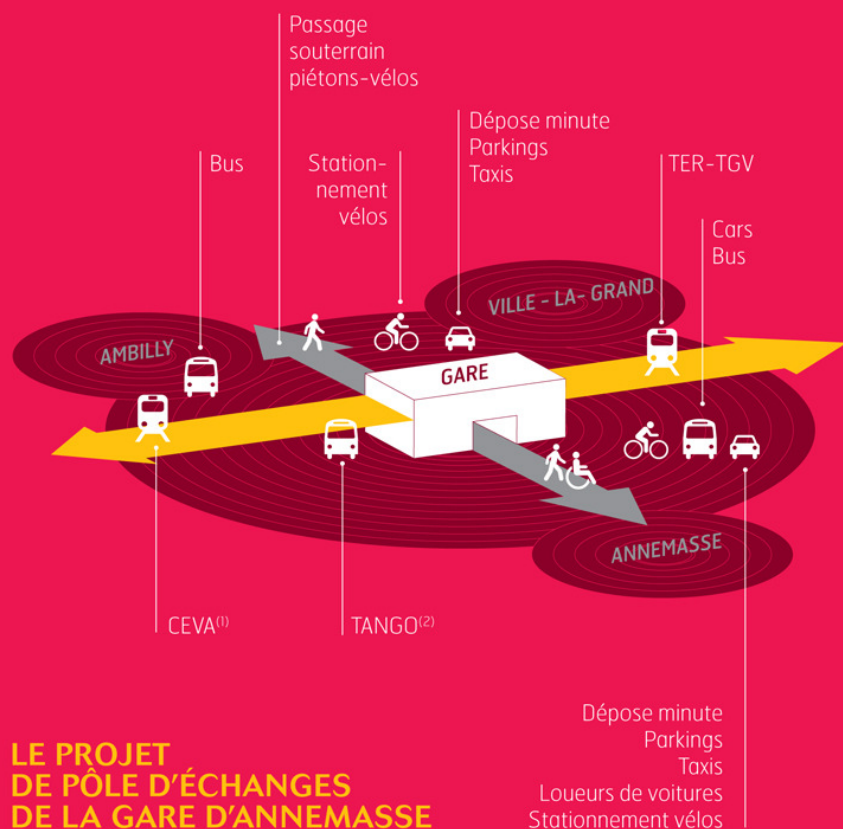
Le présent document recense les modalités d'organisation de cette concertation et fait le bilan des échanges et des contributions de chacun à l'élaboration du projet.

En effet, à l'issue de la période de concertation, Annemasse Agglomération a rassemblé l'ensemble des expressions du public (réunion publique, registres, commentaires sur le site internet) et a procédé à un travail d'analyse tant quantitatif que qualitatif des avis, des questions, des remarques, critiques, analyses et suggestions.

Annemasse-Genève. Celui-ci accueillera des logements, des bureaux, un pôle hôtelier et de séminaires, des commerces, des équipements publics...

ÇA VA BOUGER À LA GARE !

Un seul lieu, une multitude de moyens de déplacement
Un espace plus agréable, accessible à tous
Des correspondances plus simples
Plus proche de Genève avec CEVA⁽¹⁾



- Une gare avec deux accès et deux nouvelles places publiques
- Un accueil repensé pour améliorer l'information aux voyageurs
- Le cœur d'un nouveau quartier avec des commerces et des services
- Une circulation des voitures déviée pour plus de confort et de sécurité
- Un nouveau réseau cyclable et des services vélos
- Un nœud majeur du réseau de transports en commun
- Un nouveau souterrain entre Ville-la-Grand et Annemasse pour accéder aux quais

1. CEVA : RER transfrontalier, dès 2017, avec un train toutes les 10 mn vers Genève-Cornavin et des fréquences améliorées vers Évian, Annecy, Saint-Gervais, Bellegarde...
2. TANGO : bus rapide à haute fréquence, avec voie réservée et services type tram, dès 2014.

LE PROJET DE PÔLE D'ÉCHANGES DE LA GARE D'ANNEMASSE

Les objectifs du pôle d'échanges de la gare d'Annemasse - Annemasse Agglo - sept. 2011

1.2 L'objectif de la concertation

La concertation préalable à la création du pôle d'échanges de la gare d'Annemasse, conformément à l'article L 300-2 du Code de l'Urbanisme, a pour objectif de présenter au public le projet en cours de réflexion, et de recueillir les avis des futurs usagers, riverains et toute personne concernée, afin de constituer un outil d'analyse et d'aide à la décision pour le Conseil Communautaire d'Annemasse Agglo, et les Conseils Municipaux d'Ambilly, Annemasse et Ville-la-Grand.

1.1 Le contexte et les enjeux du projet de Pôle d'Echanges

LE CONTEXTE D'UN BASSIN DE VIE DYNAMIQUE

Dans notre région transfrontalière, les déplacements sont en constante augmentation, en raison de la croissance démographique et du nombre de déplacements par personne. Les élus locaux contribuent à mettre en œuvre de nombreuses démarches qui visent à mieux aménager ce territoire, pour limiter les effets négatifs des flux de déplacement sur la qualité de vie des habitants. Ainsi, le projet d'agglomération franco-valdo-genevois préconise de mieux connecter urbanisation et nœuds de transports en commun. Le plan de déplacements urbains a également pour objectif de faire évoluer les pratiques, vers des modes de transports alternatifs à la voiture individuelle, plus respectueux de l'environnement. Quant à CEVA, il deviendra la colonne vertébrale des déplacements dans cette région transfrontalière. **Dans ce contexte, il est apparu indispensable d'anticiper les impacts de ces évolutions sur le secteur de la gare d'Annemasse.**

A la mise en place de CEVA, il a en effet été calculé que les flux en gare d'Annemasse seraient multipliés par 8 (soit environ 4 millions de voyageurs par an à Annemasse, plus qu'à Chambéry !), avec environ 1/3 des flux entre Annemasse et Genève, 1/3 entre Genève et le reste de la Haute-Savoie, mais aussi 1/3 entre Annemasse et le reste de la Haute-Savoie.

La gare d'Annemasse deviendra un véritable nœud pour le fonctionnement ferroviaire de toute la région : il faut accompagner cette évolution. Coordinés par Annemasse Agglo, les différents partenaires publics des transports ont ainsi élaboré collectivement le projet du pôle d'échanges de la gare d'Annemasse.

LE PROJET DE POLE D'ECHANGES

Celui-ci facilitera les correspondances entre les différents modes de transports, pour faire de la gare un espace plus agréable, accessible à tous.

Le pôle d'échanges deviendra également accessible depuis le nord des voies (Ambilly – Ville-la-Grand), avec la création d'un nouveau souterrain. Les nouveaux parvis seront dédiés aux transports en commun (BHNS Tango notamment) et aux piétons et vélos, avec une circulation voiture déviée pour plus de sécurité. Des stationnements courte et longue durée sont prévus au nord et au sud des voies, mais pas de parking-relais, pour favoriser l'usage des transports publics et des modes doux.

Le coût de l'ensemble de ce projet est aujourd'hui évalué entre 20 et 30 millions d'euros, hors coûts fonciers. La répartition financière entre les différents maîtres d'ouvrages dépendra des options qui seront retenues et des subventions envisageables.

Le pôle d'échanges de la gare d'Annemasse sera également le cœur d'un nouveau quartier urbain, qui fait l'objet d'une réflexion en parallèle par les élus locaux : c'est le projet Etoile

1 Le projet en bref

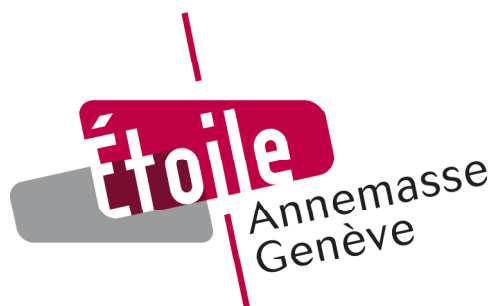


Le contexte et les caractéristiques du projet de pôle d'échanges

	LES REPONSES DES MAITRES D'OUVRAGE SUR LES MODES DOUX	20
3.4	Le Pôle d'échanges et le projet urbain	22
	LES REPONSES DES MAITRES D'OUVRAGE SUR LES LIENS ENTRE POLE D'ECHANGES ET PROJET URBAIN	23
3.5	Le franchissement des voies ferrées.....	24
	LES REPONSES DES MAITRES D'OUVRAGE SUR LE FRANCHISSEMENT DES VOIES FERREES	25
3.6	Les Accès et le trafic automobile.....	25
	LES REPONSES DES MAITRES D'OUVRAGE SUR LES ACCES ET LE TRAFIC AUTOMOBILE	26
3.7	La concertation.....	27
	LES REPONSES DES MAITRES D'OUVRAGE SUR LA CONCERTATION	27
3.8	Les transports alternatifs à la voiture individuelle	28
	LES REPONSES DES MAITRES D'OUVRAGE SUR LES TRANSPORTS ALTERNATIFS A LA VOITURE INDIVIDUELLE	28
3.9	Le stationnement.....	29
	LES REPONSES DES MAITRES D'OUVRAGE SUR LE STATIONNEMENT	29
3.10	L'absence du tramway en gare	30
	LES REPONSES DES MAITRES D'OUVRAGE SUR L'ABSENCE DU TRAMWAY EN GARE	30
3.11	Les nuisances sonores	31
	LES REPONSES DES MAITRES D'OUVRAGE SUR LES NUISANCES SONORES.....	32
3.12	L'importance stratégique de ce projet à long terme	32
	LES REPONSES DES MAITRES D'OUVRAGE SUR L'IMPORTANCE STRATEGIQUE DE CE PROJET A LONG TERME.....	32
3.13	La période de travaux	33
	LES REPONSES DES MAITRES D'OUVRAGE SUR LA PERIODE DE TRAVAUX	33
4	Conclusion du bilan de concertation	34
5	Annexes.....	37
6	Ressources	45

SOMMAIRE

1	Le projet en bref.....	4
1.1	Le contexte et les enjeux du projet de Pôle d'Echanges.....	5
	LE CONTEXTE D'UN BASSIN DE VIE DYNAMIQUE.....	5
	LE PROJET DE POLE D'ECHANGES	5
1.2	L'objectif de la concertation.....	6
1.3	Les acteurs de la concertation	7
1.4	L'objet de la concertation	7
1.5	La méthodologie du bilan	7
1.6	Organisation du document	8
2	Organisation de la concertation	9
2.1	Les fondements.....	10
2.2	Le dispositif d'information.....	10
	LE DISPOSITIF D'INFORMATION	10
	LE DOSSIER DE CONCERTATION.....	11
	LE SITE INTERNET	13
	LES RELATIONS PRESSE ET MEDIA	13
	AUTRES SUPPORTS DEDIES A L'ANNONCE DES REUNIONS PUBLIQUES.....	14
2.3	Les moyens d'expression.....	15
	LE RECUEIL DES AVIS ECRITS	15
	LA REUNION PUBLIQUE	15
3	Le bilan de la concertation.....	16
3.1	Le bilan quantitatif	17
3.2	Synthèse des expressions du public	18
	RECENSEMENT QUANTITATIF	18
	PRECISIONS METHODOLOGIQUES.....	18
	PREMIERE ANALYSE DES THEMES RECURRENTS	19
3.3	Les modes doux.....	19



POLE D'ECHANGES MULTIMODAL DE LA GARE D'ANNEMASSE

Bilan de la concertation

Octobre 2011

