

Etablissement des servitudes d'ancrage en façade des immeubles privés

Projet d'extension d'une ligne de Tramway Moëllesulaz - Annemasse - Phase 1



DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE

COMMUNE d'AMBILLY

2 – NOTICE EXPLICATIVE

Mars 2019

SOMMAIRE

INTRODUCTION	3
1. MAITRE D'OUVRAGE DE L'OPERATION.....	4
2. CONTEXTE DE L'OPERATION	4
2.1. CONTEXTE GENERAL.....	4
2.2. PROGRAMME D'AMENAGEMENT	4
2.3. OBJECTIF DU PROJET	5
2.4. LES ENJEUX DE L'EXTENSION DU TRAMWAY D'ANNEMASSE.....	6
3. RAPPEL DES DECISIONS ET AUTORISATIONS PRISES	7
4. PRESENTATION DU PROJET OBJET DE L'ENQUETE PUBLIQUE.....	7
4.1. LA LIGNE AERIENNE DE CONTACT	7
4.2. LE SYSTEME D'ANCRAGE EN FAÇADE	8
5. REALISATION DES TRAVAUX ET RECENSEMENT DES ANCRAGES FAISANT L'OBJET DE L'ENQUETE PUBLIQUE	10

NOTICE EXPLICATIVE

INTRODUCTION

Le projet d'extension de la ligne de tramway Moëllesulaz – Annemasse, sur les communes de Gaillard, Ambilly et Annemasse, nécessite l'aménagement d'ancrages en façade de certains immeubles riverains pour permettre l'installation de la ligne aérienne de contact (LAC).

Ces ancrages sont rendus nécessaires par la densité des réseaux sur des sites fortement urbanisés qui rendent très difficile la pose de nouveaux mâts supports. Ils permettent également d'améliorer notablement l'environnement urbain par la suppression de mâts existants et de maintenir l'ensemble des fonctions urbaines des rues.

L'extension de la ligne du tramway se faisant en deux phases, le présent dossier de servitude d'ancrage porte sur la 1^{ère} phase, tronçon allant de la rue de Genève à Gaillard jusqu'à la rue du Parc à Annemasse. Les rues et les bâtiments concernés sont précisés dans le présent dossier d'enquête publique.

L'ensemble des propriétaires des immeubles concernés par ces accrochages en façade sur les trois communes ont été contactés :

- 14 copropriétés ont signé à l'amiable une convention de servitude d'appui - accrochage en façades des lignes aériennes, pour un total de 23 ancrages ;
- 24 copropriétés et 44 ancrages au total n'ont pas fait l'objet d'accord amiable.

Ce dossier d'enquête publique de la commune d'Ambilly porte sur 10 copropriétés, avec 17 ancrages pour la ligne aérienne de contact et 1 ancrage pour l'éclairage public.

Après enquête, les autorisations de pose des ancrages feront l'objet d'un arrêté, pris par le Maire de chaque commune concernée, instaurant une servitude d'ancrage en façade sur les immeubles riverains pour permettre l'installation de la ligne aérienne de contact, ainsi que les éventuels dispositifs d'éclairage public associés à la nouvelle ligne de tramway.

Il est à noter que seule la commune d'Ambilly est concernée par la pose d'ancrage en façade pour l'éclairage public.

1. MAITRE D'OUVRAGE DE L'OPERATION

Le projet d'extension de la ligne de tramway Moëllesullaz – Annemasse sur les communes d'ANNEMASSE, GAILLARD et AMBILLY, est réalisé sous la maîtrise d'ouvrage de la Communauté d'Agglomération « Annemasse – Les Voirons Agglomération ».

Annemasse – Les Voirons Agglomération est l'autorité organisatrice de la mobilité dans l'agglomération d'Annemasse. A ce titre, elle organise et finance les transports publics sur son territoire.

Le réseau de transport en commun actuel est la TAC (Transports Annemassiens Collectifs), il est exploité par TP2A (filiale de la RATP Développement) pour le compte d'Annemasse – Les Voirons Agglomération, dans le cadre d'une délégation de service public.

2. CONTEXTE DE L'OPERATION

2.1. Contexte général

L'agglomération transfrontalière franco-genevoise constitue un bassin de près de 860 000 habitants et de 400 000 emplois. Elle connaît une croissance démographique forte (+1% par an depuis 20 ans).

Avec environ 80 000 habitants (2009), l'agglomération d'Annemasse est le deuxième pôle urbain, alors même que 16 000 nouveaux habitants sont attendus d'ici 2030.

Des enquêtes menées sur l'ensemble du territoire transfrontalier ont montré une explosion de la mobilité quotidienne. Les habitants du genevois français réalisent en moyenne quatre déplacements par jour.

L'explosion de la mobilité est fortement liée à Genève qui connaît des échanges frontaliers de première importance, mais aussi à l'agglomération annemassienne qui a une forte activité sur son territoire et en échange avec les principaux bassins du genevois français. Elle doit donc gérer un réseau de transport urbain à cette double échelle.

Aujourd'hui, le réseau de bus urbains est composé de six lignes régulières. Le réseau peut être qualifié de performant même si la fréquentation des arrêts est très inégale. De plus, la frontière induit une rupture de charge qui nécessite d'être atténuée par l'intermédiaire d'une meilleure intégration entre le réseau annemassien et genevois.

La Communauté d'agglomération annemassienne a été créée en 2007 autour d'un projet politique concret, dont le développement des transports urbains est la première priorité. Cette ambition se traduit d'ores et déjà par l'engagement de l'agglomération sur le projet CEVA, la création d'un pôle d'échange à la gare d'Annemasse, d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), le prolongement du tramway depuis la frontière suisse jusqu'au centre d'Annemasse et par un effort constant de développement du réseau existant.

2.2. Programme d'aménagement

Le présent dossier concerne l'extension de la ligne 12 du réseau de tramway genevois vers Annemasse. Ce projet a pour vocation de créer un lien entre les réseaux de transport en commun de Genève et d'Annemasse.

Le projet d'extension du tramway est situé sur les communes de Gaillard, Ambilly et Annemasse dans le département de la Haute-Savoie.

La présente opération s'inscrit dans un programme global d'aménagement destiné à améliorer le réseau de transports collectifs de l'agglomération annemassienne qui comprend deux opérations fonctionnelles sous maîtrise d'ouvrage de la Communauté d'agglomération d'Annemasse, correspondant :

- à la réalisation d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) ;
- à l'extension de la ligne 12 du tramway genevois (Suisse) depuis la frontière jusqu'au centre-ville d'Annemasse.

Le projet du tramway d'Annemasse consiste en l'extension de la ligne 12 du tramway genevois vers le centre-ville d'Annemasse sur une distance de 3,2 km. Il relie la douane entre la France et la Suisse et la future avenue Lucie Aubrac localisée au droit du terminus en passant par le centre-ville d'Annemasse.

La ligne de tramway relie donc Genève à Annemasse en desservant les communes de Gaillard et d'Ambilly. Sept stations sont présentes sur le trajet du tramway avec une inter-distance moyenne d'environ 480 mètres.

L'extension de la ligne du tramway se réalisera en 2 phases :

- phase 1 : extension prévue de la rue de Genève à Gaillard jusqu'à la rue du Parc à Annemasse.
- phase 2 : extension prévue sur la rue de Voiron, la rue de Faucigny et la rue Henri Barbusse à Annemasse.

Il est à noter que le présent dossier de servitude d'ancrage porte sur la 1^{ère} phase avec la pose d'ancrages en façade sur certains bâtiments de la rue de Genève, la rue de la Zone et la rue du Parc (*cf. plan de situation*).

2.3. Objectif du projet

Le projet d'extension de la ligne 12 du tramway genevois a pour objectif d'accompagner la dynamique démographique et l'augmentation des flux de déplacement sur l'agglomération annemassienne en proposant une offre de transports diversifiée.

Le projet vise donc à :

- réaliser une liaison directe entre les centres d'Annemasse et de Genève, pour répondre aux attentes d'une clientèle liée principalement aux déplacements transfrontaliers ;
- augmenter la part modale des transports collectifs avec :
 - o un renforcement de l'offre en transport en commun ;
 - o une continuité des réseaux ;
 - o une offre concurrentielle pour le gain de temps économisé par rapport aux véhicules privés.
- offrir un nouveau mode de déplacement à la population en complément du BHNS, du CEVA et du reste du réseau bus,
- proposer un mode de transport performant pour les déplacements internes à l'agglomération, pour l'accès au centre-ville et à Genève,
- offrir une vraie alternative à la voiture pour éviter de se déplacer dans les bouchons aux heures de pointe,
- réduire la pollution et les gaz à effet de serre.

2.4. Les enjeux de l'extension du tramway d'Annemasse

Les principaux enjeux du projet d'extension de la ligne de tramway Moëllesulaz – Annemasse concernent :

➤ **Le développement économique :**

Le projet de tramway doit permettre un renforcement des zones desservies et contribuer à une amélioration de la fréquentation des secteurs commerçants.

➤ **Le développement des aménagements urbains :**

Le choix du tramway va permettre une diminution de la circulation sur la zone concernée par le projet.

En effet, l'utilisation du tramway va induire une réduction de l'utilisation des véhicules des particuliers. Ainsi la place dévolue au stationnement pourra être rendue à l'espace urbain afin de réaliser des projets de valorisation paysagère.

La création de zones piétonnes et la limitation de la circulation des véhicules particuliers va redonner au centre-ville ses fonctions de centre protégé.

➤ **Le développement de l'habitat :**

La ligne de tramway va participer à la valorisation et à la croissance des quartiers traversés. Ces quartiers bénéficieront d'une desserte de qualité par le tramway, qui permettra d'augmenter leur attractivité.

En outre, cette ligne représente un axe de développement du schéma d'agglomération en lien avec des projets d'urbanisation :

- création d'un pôle d'échange multimodal sur la place Deffaugt ;
- piétonisation de plusieurs rues du centre-ville d'Annemasse,
- création d'une avenue Lucie Aubrac.

L'insertion du tramway assurera ainsi une redistribution des espaces publics conformément aux objectifs fonctionnels du projet et aux objectifs du SCOT de la région d'Annemasse, l'agglomération d'Annemasse ayant par ailleurs défini une véritable stratégie d'urbanisation et de densification pour les années à venir. De nombreux projets sont à l'étude ou en cours de réalisation.

➤ **Le développement durable :**

La diminution du trafic de véhicules particuliers entraînera une réduction du bruit et des émissions de CO₂.

En effet, par le développement de l'offre de transports en commun et la facilitation de l'usage des modes doux (marche à pied et vélo), le projet de tramway contribuera à faire baisser l'usage des automobiles et à réduire les zones exposées à la pollution associée.

La prise en compte des modes doux favorisera la complémentarité entre les modes doux et les transports collectifs. Pour ce faire, plusieurs projets sont en cours de réalisation, notamment le projet de « voie verte » et la piétonisation de l'hyper centre d'Annemasse.

➤ **Enjeux humains :**

Le projet va créer un lien entre les réseaux de TC de Genève (Transports Publics Genevois) et d'Annemasse (Transport Publics – Agglomération d'Annemasse).

En effet, actuellement environ 500 passagers montent dans les tramways à destination de Genève à l'heure de pointe du matin, dont 90% passent la frontière à pied. Les usagers des transports collectifs qui souhaitent faire un déplacement de centre à centre entre Genève et Annemasse doivent changer de mode de transport à la frontière.

La frontière Franco-Suisse sera donc estompée au profit de l'espace transfrontalier franco-valdo-genevois, et la sécurité des piétons et des cyclistes notamment qui sera renforcée.

3. RAPPEL DES DECISIONS ET AUTORISATIONS PRISES

- Conformément à l'article L.103-2 du code de l'urbanisme, une concertation publique préalable s'est déroulée entre décembre 2009 et février 2010 sur la base des études de faisabilité du projet. Elle est toutefois restée ouverte jusqu'au début de l'élaboration de l'Avant-Projet à l'automne 2011.

Le Conseil Communautaire d'Annemasse Agglo a approuvé le bilan de la concertation le 28 septembre 2011.

- La nécessité de procéder à des acquisitions amiables a entraîné la mise en œuvre d'une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique qui s'est déroulée du 12 août 2013 au 25 septembre 2013.

Par délibération du 27 novembre 2013, le conseil communautaire de la communauté d'agglomération « Annemasse – Les Voirons Agglomération » a déclaré d'intérêt général le projet, a approuvé la déclaration de projet correspondante, et a levé les réserves et pris en compte les recommandations du commissaire enquêteur.

Le projet d'extension de la ligne de tramway Moëllesulaz – Annemasse sur les communes d'Annemasse, Gaillard et Ambilly a été déclaré d'utilité publique par le Préfet de la Haute-Savoie le 25 février 2014.

Par Arrêté Préfectoral du 21 janvier 2019, le Préfet de la Haute-Savoie a prorogé pour une durée de 5 ans l'arrêté préfectoral du 25 février 2014 déclarant d'utilité publique le projet d'extension de la ligne de tramway Moëllesulaz - Annemasse sur les communes d'Annemasse, Gaillard et Ambilly au profit de la Communauté d'Agglomération « Annemasse – Les Voirons Agglomération ».

4. PRESENTATION DU PROJET OBJET DE L'ENQUETE PUBLIQUE

4.1. La ligne aérienne de contact

Le principe d'alimentation du tramway se fait par ligne aérienne qui achemine l'énergie des postes redresseurs ou sous-stations jusqu'aux rames et assure l'échange de puissance entre rames lors des freinages électriques.

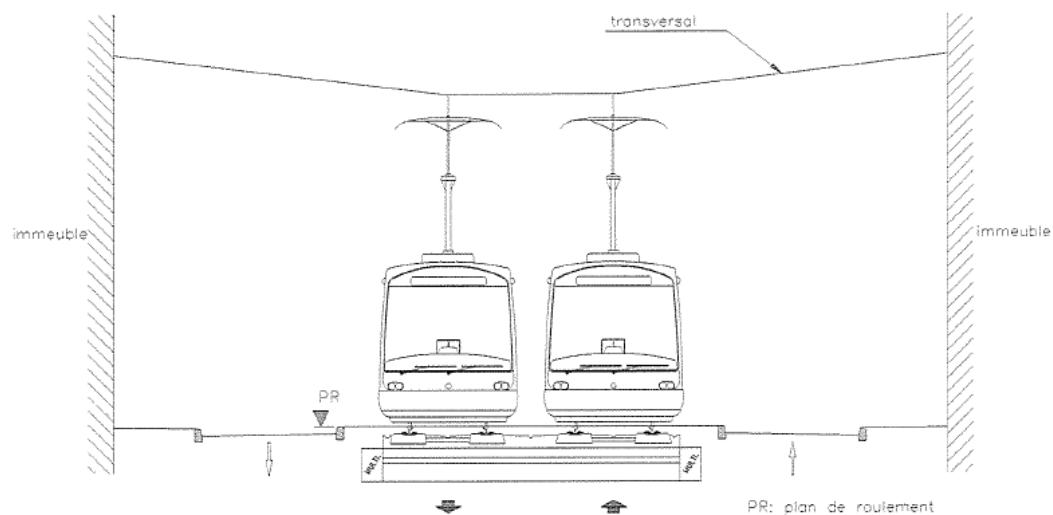
La tension nominale du réseau est de 600 V continue avec des variations admissibles comprises entre 400 V et 720 V.

L'énergie de traction en ligne est fournie par des postes redresseurs ou sous-stations d'une puissance unitaire de 900 kW. Ces sous-stations sont positionnées le long de la ligne. L'énergie est remontée régulièrement sur la ligne aérienne de contact sur les poteaux ou sur du bâti.

Les lignes aériennes sont suspendues soit sous des haubans transversaux qui peuvent être accrochés sur des poteaux supports ou sur des ancrages en façade des immeubles, lorsque la hauteur du bâtiment est suffisante et lorsque la structure du bâtiment le permet, soit sous des consoles fixées sur un poteau latéral ou central.

Les ancrages en façade sont utilisés où l'implantation de poteaux n'est pas possible. En effet, la mise en place d'ancrage en façade résulte de choix ou de contrainte liée au site. Les principales contraintes sont les suivantes :

- la faible largeur du corps de rue,
- la présence ou non d'éclairage public permettant une mise en commun des supports,
- la présence d'arbres,
- les choix architecturaux,
- l'insertion du projet dans l'existant,
- la pollution visuelle des poteaux devant les façades,
- l'encombrement des réseaux enterrés.



Ligne aérienne suspendue par ancrage en façade

4.2. Le système d'ancrage en façade

Ce système d'accrochage en façade est choisi pour sa fiabilité et pour sa discrétion. Les supports, ainsi que les pièces de suspensions de la ligne aérienne devant s'intégrer de la manière la plus légère possible dans l'espace urbain traversé.

Plus précisément, l'ancrage en façade des lignes aériennes du tramway, qui évite l'utilisation de poteaux, a été choisi dans les cas suivants :

- lorsque les trottoirs ne sont pas suffisamment larges pour permettre l'implantation de poteaux sans perturber le fonctionnement des flux de piétons ou de véhicules et évitant l'implantation en pied de façade à cause de l'impact visuel important des poteaux devant les ouvertures de bâtiments (baie vitrée, devanture de magasin, fenêtres...),
- quand le parti d'aménagement urbain nécessite une emprise minimale de l'espace par le mobilier urbain,

- quand l'éclairage public est implanté directement sur les façades,
- quand l'encombrement des réseaux enterrés ne permet pas la réalisation des massifs de fondations.

Un ancrage en façade consiste à effectuer un forage dans un élément porteur et à y sceller une tige en acier inoxydable avec une résine adaptée au matériau de la façade.

Les ancrages sur bâtiment se font sur des hauteurs comprises entre 5 mètres et 13 mètres par rapport au plan de roulement.



Système d'ancrage en façade

Les ancrages sont étudiés pour ne pas présenter d'obstacles physiques au niveau des fenêtres et de balcons. Ils sont généralement implantés au mur de refend ou au niveau d'un étage.

Le positionnement des ancrages devra donc se faire préférentiellement :

- dans les chaînages verticaux,
- dans les chaînages horizontaux,
- dans les refends mitoyens,
- dans les zones de planchers,
- juste sous les sous face de balcon,
- dans les balcons si la structure le permet.

Dans les cas où il est impossible d'utiliser ces zones préférentielles, il sera possible de placer les ancrages en pleine façade si la qualité de la façade le permet et si la mise en place de l'ancrage n'entraîne pas de péril pour la façade.

En cas d'impossibilité technique de fixer l'ancrage à l'endroit prévu, le positionnement pourra être redéfini, le nombre d'ancrages pourra être augmenté ou le type de fixation modifié afin de limiter les efforts supports.

Lorsque la qualité du bâti le nécessitera, une expertise des éléments de façade concernés par les points d'ancrage sera réalisée par un laboratoire spécialisé afin de vérifier la tenue des ancrages sous les efforts apportés par la ligne aérienne.

Il est précisé que les propriétaires conservent le droit de démolir et de bâtir, de réparer ou de surélever l'immeuble. Ils doivent simplement en informer la Communauté d'Agglomération avant d'engager des travaux.

Exemples d'ancrages en façade :



5. REALISATION DES TRAVAUX ET RECENSEMENT DES ANCRAGES FAISANT L'OBJET DE L'ENQUETE PUBLIQUE

Les grandes phases de mise en place des ancrages sont les suivants :

- diagnostics et avis techniques pour la préconisation des types d'ancrage,
- localisation des éventuelles armatures existantes,
- réalisation des scellements,
- tests réglementaires d'essais de traction.

Recensement des ancrages, faisant l'objet de la présente procédure, sur la commune d'AMBILLY :

Propriétaire Adresse parcelle	Nombre d'ancrages LAC	Nombre d'accrochage éclairage public
Copropriété Les Pitons 1 rue du Salève	2	1
Copropriété Bellevue 35, rue de Genève	2	
Copropriété Les Monthouses 33, rue de Genève	1	
Copropriété "50 et 52 rue de Genève" 50 et 52 rue de Genève	1	
Copropriété Le Via Geneva 19 Rue de Genève	4	
Copropriété Le TOPAZE 40, rue de Genève	1	
Copropriété Les Crêts 17, rue de Genève	2	
GENEFIM - Porte des Alpes IBIS 38, rue de Genève	2	
Copropriété "13 Rue de Genève" 13, rue de Genève	1	
Copropriété Les Magnolias 16, rue de l'Helvétie	1	
TOTAL	17	1