

ENQUÊTE PUBLIQUE sur le projet de réalisation du Tango-Bus à haut niveau de service (BHNS) sur le territoire d'Annemasse-Agglo.

Par arrêté A-2012-108 du 16/01/2012, Monsieur Georges DELEAVAL Président d'Annemasse-Agglo a demandé qu'il soit procédé à une enquête publique sur le projet de réalisation du Tango-Bus à Agglo.

Consultation du 11 juin 2012 au 17 juillet 2012.

L'association a apporté trois contributions, le 23 juin, et les 7 et 12 juillet 2012.

Samedi 23 juin 2012

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

Nous nous étonnons que le diagnostic de l'état des arbres susceptibles d'être abattus n'ait pas été annexé au présent dossier. De même, l'emplacement des arbres menacés d'abattage n'est pas mentionné sur les divers plans.

En outre, la réponse à notre question sur le type d'énergie utilisé pour les nouveaux bus (réunion publique du 29 mai à MLK Annemasse) semble avoir été partielle.

Selon Monsieur CRAFTES que nous avons rencontré sur le site d'Annemasse-Agglo, le choix irait vers l'hybride électrique suite à des contacts avec la ville de Dijon. Or, il nous a été répondu que le projet GPL avait été écarté compte tenu du coût plus élevé, la préférence allant à s'équiper d'un nombre plus élevé de bus.

Nous regrettons ces divers manques d'information.

Recevez, Monsieur le Commissaire Enquêteur, nos salutations respectueuses.

Samedi 7 juillet 2012

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

Suite à notre contribution du 23 juin 2012,

Nous avons contacté Monsieur CRAFTES à propos du diagnostic des arbres : le chef de projet nous a envoyé le tableau du bilan des arbres conservés, supprimés, plantés. Nous le remercions de cet envoi.

Néanmoins, Monsieur CRAFTES n'a pu nous fournir le diagnostic des arbres, il allait se renseigner auprès de la mairie d'Annemasse. A ce jour, nous n'avons pas reçu de nouveaux documents.

Nous remercions le Commissaire Enquêteur de son bon accueil ainsi que des réponses apportées lors de notre précédent passage dont celles laissées sur notre répondeur téléphonique.

Recevez, Monsieur le Commissaire Enquêteur, nos salutations respectueuses.

Pour l'association , la présidente

Annemasse, le 12 juillet 2012

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

L'association Oïkos Kaï Bios dont le siège est à Annemasse souhaite s'exprimer sur le projet de réalisation du Tango-Bus à haut niveau de service (BHNS) sur le territoire d'Annemasse-Agglo.

Si la mise en place d'une telle ligne de bus en site propre laisse espérer une amélioration de la circulation dans l'agglomération, l'impact sur la nature et l'investissement financier ne nous laissent pas indifférents.

Nous apprécions ce projet qui reliera deux futurs parkings relais P+R (Ville la Grand et lycée Jean Monnet) en passant par la zone industrielle, les centres des deux villes, la gare d'Annemasse et divers quartiers.

Nous espérons qu'ainsi, les villes de l'agglomération concernées par le tracé seront libérées d'un flux important d'automobiles et de la pollution associée. A condition toutefois de sécuriser les parkings relais, sinon les gens n'y laisseront pas leur véhicule.

La présence d'un bus toutes les 9 minutes devrait inciter les automobilistes à adopter ce mode de transport.

Néanmoins, quelques points pourraient être améliorés. C'est pour une part l'objet de ce courrier.

L'enquête publique, au chapitre A-1.1 Objet de l'enquête, page 2/8 A « *....a donc pour objet la reconnaissance de l'intérêt général du projet de création d'une ligne de bus à haut niveau de service (BHNS) sur le territoire de l'agglomération annemassienne....le but de l'enquête est d'informer le public... »*

Nos contributions du 23 juin et du 7 juillet 2012 déposées à la mairie d'Annemasse déplorent le manque d'information, notamment sur l'état des arbres susceptibles d'être abattus, leur emplacement sur les divers plans ainsi que sur le type d'énergie utilisé pour les nouveaux bus.

La notice explicative, au chapitre 1.1.4 Objectif du projet, page 4/56 C, indique que ce projet « *vise donc à Réduire la pollution et les gaz à effet de serre »*.

Dans ce sens, et pour reprendre le point précédent de notre courrier, nous souhaitons développer les deux aspects évoqués, c'est-à-dire les arbres et le type de carburant utilisé :

➤ **Les arbres** : que ce soit dans la ville d'Annemasse ou à Ville la Grand, force est de constater que les constructions gagnent, empiétant de plus en plus sur les espaces verts. Les arbres sont les premières victimes de cet urbanisme effréné. Ils sont trop souvent considérés comme du matériel urbain. Lors de la réunion publique du 29 mai, à notre question sur le nombre d'arbres menacés par les aménagements de la ligne de Bus en site propre, Monsieur le Président de l'agglomération nous a répondu : « nous avons effectué un diagnostic des arbres, certains seront abattus, d'autres remplacés. Comme ils seront plus jeunes, ils dureront ainsi plus longtemps » (cité de mémoire). Nous regrettons ce peu de considération pour la nature. Un arbre est un être vivant qui mérite le respect autant pour lui que pour la vie qui s'y trouve (insectes, mousses, nids...). Un arbre marque aussi l'histoire de la ville, c'est un repère pour les habitants. C'est aussi un aspect de décor qui apporte, en plus de la beauté, du calme, de la détente et de l'ombre les jours de canicule.

En outre, le rôle des arbres est fondamental en ville pour abaisser la température en cas de forte chaleur, et le réchauffement de la planète qui n'est plus à démontrer nous offre déjà des écarts de température fort inconfortables pour les habitants.

Enfin, comme chacun sait, les arbres absorbent la pollution.

Préserver les arbres c'est donc « réduire la pollution », l'un des objectifs du projet.

Nous sommes très sensibles à la gestion différenciée des espaces verts pratiquée par la ville d'Annemasse. Ainsi, nous sommes rassurés qu'aucun pesticide ne sera utilisé pour l'entretien des arbres (page 5/60 E6).

Si nous apprécions que « *les impacts temporaires vis-à-vis du milieu naturel* » soient pris en compte (7.7. Impacts liés aux travaux et mesures associées » page 19/20 E1), nous espérons que ces mesures seront bien mises en place pour préserver les arbres « *situés en dehors des emprises du chantier* » et néanmoins proches.

Au chapitre 1.2. Incidences sur le milieu page 5/60 E6, on peut lire que 152 arbres seront sacrifiés dont 80 rue des Voirons.

Seulement 92 seront replantés. Bien que nous apprécions le choix d'essences locales, ceci constitue un déficit environnemental important.

Le coût élevé (2.2 E7, 1 364 213 € HT) de l'aménagement paysager et architectural laisse à penser que l'on pourrait réaliser des économies en conservant plus d'arbres, quitte à modifier légèrement le parcours.

➤ **Le mode de fonctionnement des bus**

Au paragraphe 1.4 Compatibilité avec les documents d'orientation et de planification, page 7/56 C, A Projet d'agglomération franco-valdo-genevois : « *Qualité de l'environnement : la ligne BHNS incitera au report modal aux dépens de la voiture particulière, avec à la clef une baisse des émissions et des pollutions attendues. L'investissement dans du matériel moderne, plus sobre et écologique renforcera ces effets positifs.* »

Si le modèle de bus est précisé (1.8 page 34/35 C, « Man Lion's City G »), le type de carburant utilisé n'est pas mentionné.

Le « Rappel des études et décisions antérieures (page 10/56 C 1.5.2 concertation préalable), affirme : « *la concertation a permis derecueillir l'avis de la population, prendre en compte cet avis au mieux et intégrer les aspirations du public, y compris sur les choix du mode*»,

Malgré la prise en compte des questions relatives à « *la possibilité d'énergie propre pour les véhicules du BHNS*», nous constatons que notre remarque au sujet du GPL lors de la réunion du 16 décembre 2011 (assemblée générale des conseils consultatifs de la ville d'Annemasse) n'a pas reçu l'assentiment espéré. Il semblerait en effet que le choix aille vers une technologie hybride électrique qui n'est pas une énergie propre.

En effet, la fabrication d'un tel bus nécessite une technologie de pointe, coûteuse en énergie, en plus de la fabrication de deux moteurs (l'un thermique, l'autre électrique). Ceci n'est pas vanté dans la publicité de tels véhicules, hélas, ni d'ailleurs les inconvénients cumulés des batteries : poids, volume entraînant la perte de place de passagers, problèmes de recyclage) en plus de la pollution due au Diesel. (Voir le rapport de l'OMS sur les aspects cancérigènes des gaz d'échappements du Diesel, article en P.J.).

La présentation du 29 mai n'a pas abordé la question du type de carburant et nous le regrettons. Nous avons reposé la question, il nous a été répondu qu' : « *acquérir des bus fonctionnant au gaz constituerait une dépense trop importante. On préfère acheter plus de bus.* »

Nous regrettons l'abandon de ce qui nous semblait une ouverture : sachant qu'un bus « Diesel » consomme 63l/100 km et que les filtres à particules présentent bien des limites, nous avons espéré que le choix irait vers le GPL ou le GNV.

Pour exemple, le GPL est nettement moins polluant que les autres types de carburant.

Pour exemple ce carburant

- Emet environ 20 g/km de CO₂ en moins que l'essence ou le gazole
- N'émet aucune PM₁₀ (0,085 g/km pour le gazole)
- Emet seulement 0,06 g/km oxydes d'azote contre 0,28 pour l'essence et 0,7 pour le gazole
- Emet 0,3 g/km de CO tandis que l'essence en émet 1,5 et le gazole 0,7....etc.

(Source : document de Renault datant de juillet 95).

Après information auprès de professionnels il apparaît que les meilleurs choix, autant au niveau économique qu'au niveau écologique, iraient vers

- Une technologie Duelfuel.

Aux Pays Bas, l'entreprise Prins commercialise des kits dédiés aux poids lourds <http://www.prinsautogas.com/en/markets/transport/transport.html>.

Une transposition pour des bus est technologiquement possible, c'est seulement une question de volonté politique. Nous constatons des freins de toutes parts, comme l'indique l'article d'Après-vente auto.com « Moteur Diesel : un roi prochainement déchu » (accessible à cette adresse <http://www.apres-vente-auto.com/actualite/4540-moteur-diesel-un-roi-prochainement-dechu> , en P.J.)

- Ou encore une technologie gaz hybride, par exemple de type « hydraulique Poclair ». C'est un procédé pas trop coûteux qui améliore l'accélération immédiate du véhicule.

Nous espérons que ces innovations permettront d'équiper les réseaux (futur BHNS et TAC existant) de bus moins polluants.

Le parc automobile de la ville d'Annemasse est pourvu de véhicules fonctionnant au GPL et au GNV. Une station GNV existe même sur le site et les compétences des techniciens permettent de maintenir ces véhicules en bon état de fonctionnement.

Le partage des savoirs et des matériels avec ceux de la ville d'Annemasse pourrait constituer la base d'un tel choix, confortant la notion même d'agglomération. D'autant que les habitants d'Annemasse représentent plus de 40% du nombre d'habitants d'Annemasse-Agglomération.

Parcours du BHNS

A propos des variantes proposées page 12/56 C, les choix établis pour les deux premières séquences dans le document d'enquête page 25/56 C nous satisfont pleinement.

- séquence 1 le passage par l'avenue du Léman, le tableau page 19/56 C en indique les divers impacts, la variante en site banal est celui qui a le moins d'effets sur les immeubles et les jardins des maisons longeant l'avenue. Ceux-ci agrémentent les déplacements pédestres et en font des « voies vertes » dont on néglige trop souvent l'importance.

- séquence 2, le passage par l'avenue Jules Ferry-rue du Faucigny qualifié « tracé de référence » nous semble le mieux adapté étant donné la difficulté des manœuvres de ces longs bus dans les virages sur la rue Pasteur.

En conclusion, afin que ce projet réponde aux enjeux environnementaux nous demandons

- **La réduction du nombre d'arbres abattus**
- **Le choix de véhicules moins polluants par exemple fonctionnant au gaz (GPL ou GNV) ou en bicarburation dont le gaz. Ils constitueraient un investissement à long terme.**

De tels efforts iraient dans le sens des économies préconisées en ces temps de récession.

Le respect de la nature et l'amélioration de la qualité de l'air sont au cœur de tout projet d'avenir.

Nous vous remercions pour l'attention portée à ce courrier.
Recevez, Monsieur le Commissaire Enquêteur, nos salutations respectueuses.

Pour Oïkos kai Bios la présidente,

Annexes

Médias et Internet

FranceTv info : les gaz d'échappement de moteur Diesel classés cancérogènes par l'OMS
http://www.francetv.fr/info/les-gaz-d-echappement-de-diesel-classes-cancerogenes-par-l-oms_106553.html

Le Matin, Suisse, pollution la plaie du Diesel

Après vente auto.com : Moteur Diesel, un roi prochainement déchu

OÏKOS KAÏ BIOS
Patrimoine Nature et Vie
OÏKOS KAÏ BIOS
Patrimoine Nature et Vie

Association **OÏKOS KAÏ BIOS Patrimoine Nature et Vie**

1, place de la Libération

74 100 Annemasse

<http://oikoskaibios.monsite-orange.fr>

OÏKOS KAÏ BIOS, membre du bureau des conseils consultatifs de la ville d'Annemasse.