

Copropriété Les Saronides
607 Rue de la Gare
74930 Reignier-Esery



Reignier, le 30 octobre 2024

Objet : Enquête publique sur la modification n° 3 du PLU - secteur gare de Reignier

Monsieur le Commissaire Enquêteur

Comme suite à notre entretien du jeudi 24 octobre, vous voudrez bien trouver ci-joint notre courrier de remarques et contestation de la proposition de modification du PLU du secteur gare, ce projet nous impactant sur l'aspect mobilité.

Notre copropriété a été construite en 2007, rue de la gare, au cadastre sous le numéro F-2738. Elle comprend 12 appartements en 3 petits ensembles de 4 appartements de type R+1+C (non aménagé). Nous sommes donc 12 copropriétaires et 3 locataires. L'entrée et la sortie de notre copropriété s'effectue depuis lors sur la rue de la gare, également connue sous RD2, qui traverse Reignier de part en part, rue de la Gare et Grande Rue. Nous n'avons jamais eu aucun problème particulier, ni accident que ce soit pour sortir ou entrée dans notre copropriété. De même nous n'avons jamais eu, depuis 17 ans, aucune connaissance d'accident sur cette portion de la rue de la gare, de l'hôtel de la Tour d'Ivoire à la rue de la Pelle.

1- Remarques générales sur l'ensemble de ce projet n°3 de PLU.

Le périmètre de cette modification par rapport à l'OAP a profondément changé, puisque notre copropriété et la partie attenante à la rue de la gare n'était pas dans le périmètre initial de l'OAP, sans information des riverains concernés par cette extension jusqu'à cette enquête publique.

1-1 Remarques générales concernant le volet Habitat

Le périmètre intitulé 2 dans la planche numéro 4 du document intitulé 5-OAP mentionne une densité de 30 logements sur ce périmètre (représentant une densité de 30 log/ha). Nulle part, il n'est précisé s'il s'agit bien d'une densité incluant les logements existants ou s'il s'agit de logements nouveaux à créer dans le temps, même si, oralement, cela nous a été dit.

Il en est de même pour le secteur intitulé 1 pour 15 logements (pour une densité de 30 log/ha) et pour la zone intitulée « zone habitat collectif » avec 70 logements collectifs (pour une densité de 60 log/ha).

Le total donne un ensemble de $70 + 30 + 15 = 115$ logements qui serait, d'après les informations orales qui nous ont été données, y compris une densité comprenant les logements existants.

Or, dans le document « additif au rapport de présentation », à sa page 21, il est question de « **synthèse de production prévisible** » de **115 logements sur le périmètre du secteur gare**.

Ces deux documents, dans leur rédaction, sont contradictoires et n'ont pas la même incidence pour les riverains et propriétaires actuels, de chacune des zones concernées.

Il convient de bien clarifier le point et d'avoir une confirmation écrite que les densités inscrites sont bien des densités incluant les logements existants.

1-2 Remarques générales concernant le volet Mobilité

Le projet d'évolution de la mobilité à l'intérieur du périmètre est présenté comme lié à une densification du secteur gare en ayant un impact positif sur les déplacements, notamment ceux à destination de l'agglomération genevoise (orientation n°1 et N°3).

A) axes de circulation et nuisances

Nous contestons ces affirmations qui ne sont pas générales sur l'agglomération de Reignier, cette densification n'ayant qu'un impact marginal au regard de l'ensemble de la commune. Ceci est corroboré par le fait qu'à ce jour le parking situé de ce côté est régulièrement complet et que les voitures sont garées dans la rue des Jonquilles et dans la rue de Bellecombe, posant des problèmes significatifs. Au contraire, le schéma proposé concentre la mobilité sur un axe interne au secteur gare (rue des Jonquilles), à la fois des véhicules (automobiles, livreurs), mais de plus en y ajoutant une navette autonome.

Cette navette autonome (de 5 à 7 places d'après des informations orales en réunion à la mairie) aurait une fréquence conjointe de la fréquence des trains (fréquence des trains entre toutes les 15 mn et toutes les 30 mn suivant les heures de pointe) ce qui va générer, à l'intérieur de ce secteur, une multiplication de mobilité posant de nouveaux problèmes à la fois de mobilité, de risques potentiels et de nuisances multiples pour les riverains proches, dont le bruit qui est une nuisance non abordée dans le projet présenté.

B) Navette autonome

S'agissant de ce projet de navette autonome, nous nous interrogeons sur la pertinence de ce projet

- d'une part du fait de la maturité de ce type d'équipements à ce jour bien des expérimentations ayant été arrêtées, en France et en Europe et nos voisins suisses,
- d'autre part, d'un trajet passant en plein coeur d'une zone habitée située si près de la gare que l'impact positif énoncé dans le projet est nul pour ce secteur
- qui apporterait des nuisances complémentaires, par rapport à des circuits contournant cette zone, pour les riverains de proximité, dont la modification numéro 1 du PLU qui donne un emplacement réservé pour piste cyclable qui pourrait être utilisé pour cette navette, l'aspect cyclable étant reporté dans la rue de la Pèle et la rue des Jonquilles,
- et enfin de la capacité de la commune à financer et supporter le coût d'investissement et de fonctionnement récurrent, le stade 5 des navettes autonomes (càd sans aucun personnel dans la navette) n'étant pas encore probant ni autorisé à notre connaissance¹.

Lié à la densification de la partie en bordure de la rue de Bellecombe en face de la gare, le projet présenté prévoit de faire rentrer et sortir les habitants de ce nouvel ensemble potentiel par la rue des Jonquilles, càd par l'arrière de ce dernier. En réunion à la mairie, l'ensemble des participants ont fait remarquer les problèmes posés, au contraire, de densification de la circulation à l'intérieur du secteur gare et des nuisances et risques associés. La solution évoquée est de faire ces entrées et sorties sur la face avant, rue de Bellecombe, en face de la gare, ce qui diminue drastiquement la densification de la mobilité à l'intérieur même du secteur gare. Cette solution a été retenue oralement lors de la réunion d'information et confirmée oralement dans trois autres entretiens par Monsieur le Maire.

Le projet prévoit de créer une voie nouvelle, à sens unique de sortie, entre la rue des Jonquilles et la rue de Bellecombe, qui ne présente aucun intérêt à notre avis, et, de plus, détruirait une zone de végétation arborée, ce qui va à l'encontre des principes de non artificialisation et augmente les risques en matière de ruissellement.

* * * * *

¹ au 01/09/2022, les navettes autonomes sont autorisées par la législation avec un conducteur prêt à reprendre la main en cas de problème du système ou sur les voies et prêt à gérer la sécurité interne et externe de la navette.

En réalité et contrairement aux affirmations de la collectivité sur l'impact positif sur le secteur au regard de la réduction de la circulation, de l'amélioration de l'accessibilité à la gare et de l'absence de nuisances et d'impact environnemental, la partie projet de mobilité posera plus de problèmes **y compris sur le risque de ruissellement existant par la création de nouvelles voies et la disparition de zones de végétations arborées induites. Ceci ne peut qu'augmenter le risque de ruissellement et d'inondation.**

Dans une période où tout le monde connaît les incidences sur le climat et les recrudescences d'événements météorologiques violents et abondants, le risque d'inondations sur des zones classées à risques doit être pris en compte. Or dans ce projet de mobilité, le risque sera augmenté et n'est pas pris en compte par la commune.

2 - Remarques concernant la zone en bordure de la rue de la gare (RD2)

Le projet de PLU prévoit sur le périmètre où est située la Copropriété Les Saronides de :

- * fermer les accès sur la rue de la gare de la rue de la Pelle au parking de l'hôtel de la Tour d'Ivoire
- * de créer une voie montante rectiligne, de largeur de 4,5 m, de la rue de la Pelle à la rue de Bellecombe (face à la gare) sur les propriétés de Mme Vachoux, de Mr et Mme Lurati et en limite de notre copropriété
- * de faire sortir tous les véhicules sur cette nouvelle voie, rejoindre la rue de Bellecombe et sortir par le carrefour sis en face de l'Hôtel de la Tour d'Ivoire.



Le projet de PLU indique que cela « participe directement à la mise en oeuvre de l'OAP... une densification de ce secteur n'étant pas possible sans la suppression des accès existants sur la rue de la gare au trafic déjà soutenu ». Il indique aussi que cela apportera une « sécurisation de la rue de la Gare » (RD2).

Ces deux affirmations sont largement contestables.

La densification de la circulation sur la rue de la gare (RD2) n'est pas et ne serait pas liée à la densification d'habitations du secteur gare. Il s'agit d'une densification générale autour du Grand Genève, les différentes études des différents périmètres des collectivités et des multiples plans (PADD, PLH etc...)

montrant des évolutions annuelles de la population d'ici 2050 entre 0,7 % et 1,8 % d'augmentation annuel de celle-ci.

Aucun contournement de Reignier n'est programmé, serpent de mer depuis une trentaine d'années, avec une étude, non pas de contournement de la commune mais de « suppression du passage à niveau » annulée par le Conseil Départemental compte tenu de son coût prévisionnel de plusieurs dizaines de millions d'euros.

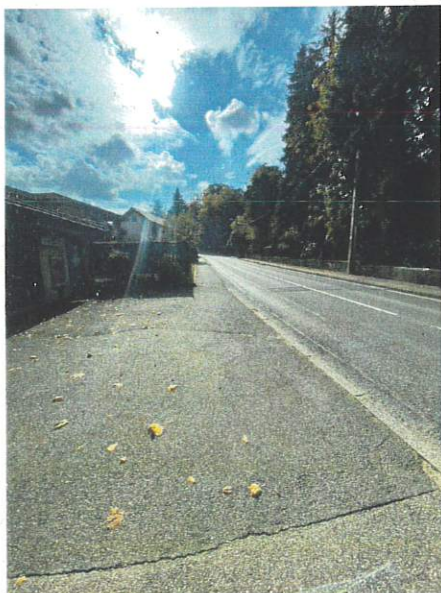
Pour autant, rien n'est fait pour réguler la circulation qui ne fera qu'augmenter, malgré le Léman Express qui atteint semble-t-il son rythme maximum compte tenu d'une voie unique.

Pourquoi supprimer l'accès de cette portion à partir de la rue de la Gare et la reporter sur l'intérieur du secteur et donc la rue de Bellecombe ? Cela augmentera les nuisances sonores et les risques à l'intérieur de cette zone. Cela augmentera au contraire la circulation et les problèmes dans la rue de Bellecombe et notamment au carrefour avec la rue de la Gare à hauteur du passage à niveau et de l'hôtel, même avec un aménagement sécurisé de ce point, qui sera

déjà impacté par les 70 logements qui seront créés à court terme sur la zone en face de la gare, sur le périmètre ex- Chausson.

Il est à noter que seule cette portion de la rue serait concernée, la portion allant jusqu'au rond-point, intersection pour continuer sur la Grand Rue (RD2 également puisque continuité de la traversante de cette route départementale) n'est pas concernée.

Cette portion, démarrant au passage à niveau, et en déclivité, est un secteur d'accélération et de relative survitesse bien que se situant en ville. Supprimer les sorties sur cette portion sera un facteur d'accélération de la vitesse, par rapport à la situation actuelle déjà problématique. **De l'avis général et de spécialistes, pour sécuriser et ralentir la vitesse, il faut au contraire régulièrement casser le flux. Or c'est la situation actuelle, les sorties étant suffisamment visibles de part et d'autre, comme c'est le cas pour notre copropriété (voir photos jointes) pour amener à un ralentissement et un « lever de pied » dès qu'une voiture est en phase d'attente de sortie.**



3 - Remarques spécifiques à la Copropriété Les Saronides.

Obliger les habitants de la copropriété à entrer et sortir par l'intérieur du secteur poserait les problèmes suivants :

* l'entrée actuelle est suffisamment large pour tous types de véhicules - ce ne serait pas le cas dans la solution proposée

- * l'entrée a été organisée et construite il y a 17 ans par le promoteur pour
 - positionner le transformateur électrique de façon à faciliter les interventions rapides
 - avoir le local du container à poubelles restant pour la copropriété (après en avoir supprimé deux sur les trois existants initialement)
 - avoir les boîtes aux lettres
 - le positionnement de la borne à incendie en bordure de la route et ce de façon optimale, sans gêne sur un plan sécurité de sortie sur la rue et facilement accessible par les différents services.

* notre voie privative possède au fond de la copropriété une aire de retournement (voir photo).

Inverser le sens poserait de gros problèmes, car comme vous le voyez à partir des trois photos ci-après :

* du côté de l'entrée actuelle, qui porte les accès aux installations nécessaires aux services publics, il n'y a aucune place pour une aire de retournement absolument nécessaire pour les véhicules, notamment les camionnettes et camions

* du côté de ce qui serait la sortie (photo de gauche avec la voiture sur son parking, il n'y a aucune place pour transférer ces installations de services publics, le bâtiment visible étant les garages de deux copropriétaires ; de plus cela prendrait 2 places de parking liées aux copropriétaires du bâtiment concerné.



En conclusion de notre courrier, il nous paraît plus judicieux de dissocier l'enquête sur l'habitat de celle sur la mobilité, et que la commune modifie ces propositions sur cette partie, **la partie mobilité étant rejetée par l'ensemble des copropriétaires et locataires des Saronides réunis en assemblée, ainsi que par un large nombre de riverains du secteur gare.**

En vous remerciant par avance de la bonne prise en compte de nos observations et de notre contestation du bien fondé de cette partie mobilité et de ses conséquences négatives, je vous prie de croire, Monsieur le Commissaire Enquêteur, au nom de l'ensemble de la copropriété, à l'expression de ma considération distinguée.

Didier Eisack
Président du Conseil Syndical

Inverser le sens poserait de gros problèmes, car comme vous le voyez à partir des trois photos ci-après :

* du côté de l'entrée actuelle, qui porte les accès aux installations nécessaires aux services publics, il n'y a aucune place pour une aire de retournement absolument nécessaire pour les véhicules, notamment les camionnettes et camions

* du côté de ce qui serait la sortie (photo de gauche avec la voiture sur son parking, il n'y a aucune place pour transférer ces installations de services publics, le bâtiment visible étant les garages de deux copropriétaires ; de plus cela prendrait 2 places de parking liées aux copropriétaires du bâtiment concerné.



En conclusion de notre courrier, il nous paraît plus judicieux de dissocier l'enquête sur l'habitat de celle sur la mobilité, et que la commune modifie ces propositions sur cette partie, **la partie mobilité étant rejetée par l'ensemble des copropriétaires et locataires des Saronides réunis en assemblée, ainsi que par un large nombre de riverains du secteur gare.**

En vous remerciant par avance de la bonne prise en compte de nos observations et de notre contestation du bien fondé de cette partie mobilité et de ses conséquences négatives, je vous prie de croire, Monsieur le Commissaire Enquêteur, au nom de l'ensemble de la copropriété, à l'expression de ma considération distinguée.

Didier Eisack
Président du Conseil Syndical

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Didier Eisack', is written over the typed name and title. The signature is stylized and includes a long horizontal stroke at the end.