

PROJET DE BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE

Rapport d'enquête publique



Didier Allamanno
Commissaire enquêteur
8 novembre 2023

TABLE DES MATIERES

Glossaire

1	GENERALITES	4
1.1	Objet de l'enquête.....	4
1.2	territoire et contexte	4
1.2.1	Le territoire	4
1.2.2	Les activités du territoire	4
1.2.3	La mobilité	5
1.3	Le projet et ses objectifs.....	5
1.4	Les enjeux environnementaux	8
1.5	Avis de l'autorité environnementale.....	9
1.6	Le cadre juridique	9
2	ORGANISATION DE L'ENQUÊTE.....	10
2.1	autorité organisatrice et demandeur.....	10
2.2	Désignation du commissaire enquêteur.....	10
2.3	Composition du dossier soumis à l'enquête	10
2.4	Modalités de l'enquête	12
2.5	Information du public et publicité de l'enquête.....	13
3	DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE.....	16
3.1	Préparation de l'enquête - réunions avec autorité organisatrice et maître d'ouvrage.....	16
3.2	Permanences tenues au cours de l'enquête	17
3.3	Incidents relevés au cours de l'enquête / Climat de l'enquête.....	17
3.4	Formalités de clôture de l'enquête.....	17
4	BILAN DE L'ENQUÊTE	18
4.1	Relation comptable des observations.....	18
4.2	Notification du procès-verbal de synthèse	18
4.3	Réponse de la Communauté d'Agglomération du Pays de Gex.....	19
5	CONTRIBUTIONS DU PUBLIC REGROUPEES PAR THEMES, REPONSES DE LA CAPG, AVIS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR	19
5.1	Tracés des circulations et sécurité des usagers :.....	20
5.2	Incohérences entre projet CAPG et projet département :.....	21
5.3	Variantes et liaisons entre transports en commun :	21
5.4	Coûts (réalisation, fonctionnement) :	22
5.5	Parking-relais :.....	23
5.6	Divers :.....	23

5.7	Observations annexées au registre d'enquête parcellaire :.....	24
6	Clôture et remise du rapport	24

ANNEXES

- PV de synthèse
- Réponse de la communauté d'agglomération du Pays de Gex

GLOSSAIRE

SIGLE ou ACRONYME	Signification
BHNS	Bus à Haut Niveau de Service
CAPG	Communauté d'agglomération du Pays de Gex
CERN	Conseil Européen pour la Recherche Nucléaire
DUP	Déclaration d'utilité publique
GES	Gaz à Effet de Serre
PEM	Pôle ou Plateforme d'Echange Multimodal
PLUI	Plan local d'urbanisme intercommunal
PLUIH	Plan local d'urbanisme intercommunal valant programme local de l'habitat
PPR	Plan de Prévention des Risques
P+R	« Park & Ride » ou Parking Relais
SCoT	Schéma de Cohérence Territoriale
SRADDET	Schéma Régional d'Aménagement, et de Développement Durable et d'Egalité des Territoires
SRCE	Schéma Régional de Cohérence Ecologique (intégré au SRADDET)
TCSP	Transport en Commun en Site Propre
TPG	Transports Publics Genevois

1 GENERALITES

1.1 OBJET DE L'ENQUETE

L'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique et l'enquête parcellaire conjointe portent sur le projet d'aménagement de la ligne de bus à haut niveau de service (BHNS) entre la commune de Saint-Genis-Pouilly et la commune de Meyrin en Suisse. Ce projet est présenté par la communauté d'agglomération du Pays de Gex.

La préfecture de l'Ain est l'autorité organisatrice. La Direction des collectivités et de l'appui territorial, bureau de l'aménagement, de l'urbanisme et des installations classées est le service en charge de ce dossier.

1.2 TERRITOIRE ET CONTEXTE

1.2.1 Le territoire

Le projet est situé sur le territoire de deux communes de la CAPG :

Saint-Genis-Pouilly : en 2019 : 13943 habitants forte croissance (59%) depuis 1990 densité 1427 hab/km² 6231 logements à 71% collectifs.

Prévessin-Moëns : en 2019 : 8721 habitants forte croissance (57%) depuis 1990 densité 722 hab/km² 4458 logements à 56% collectifs.

La communauté d'agglomération du Pays de Gex comprend 27 communes groupées à la pointe nord-est du département de l'Ain. Elle s'étend sur 44 000 hectares à la frontière Suisse. Genève est à 10km de Saint-Genis-Pouilly via Meyrin (Suisse), soit une quarantaine de minutes en voiture individuelle, une trentaine en bus (fréquence 10 minutes) et une trentaine en vélo. L'attractivité en matière d'emplois de Genève, mais aussi des plusieurs villes suisses, exerce une forte pression démographique et foncière liée à la présence de nombreux travailleurs frontaliers. Elle engendre des déplacements transfrontaliers quotidiens où la voiture individuelle domine congestionnant les axes routiers.

La forte croissance démographique que connaît le Pays de Gex (25% depuis 2010) avec une densité de 235 hab/km².

100 000 habitants et 50 000 logements dont 56% de logements collectifs.

1.2.2 Les activités du territoire

Le secteur tertiaire domine les activités économiques. Elles sont pour l'essentiel liées à la production de biens et services en lien avec les besoins de la population résidente (économie présenteielle) et au commerce favorisé par les prix français plus attractifs. Le secteur marchand concentre plus de la moitié des emplois de l'espace franco-valdo-genevois.

25 zones d'activités ont été recensées et sont concentrées sur le secteur de Saint Genis Pouilly, l'implantation du CERN favorisant l'implantation d'entreprises innovantes.

Le tourisme sur le territoire de la CAPG présente de nombreux domaines sport hiver et été dans les Monts du Jura, les sciences (CERN 40 000 visiteurs/an), le patrimoine militaire (Fort l'Ecluse 20 000 visiteurs/an), l'histoire (Château Voltaire 10 000 visiteurs/an), thermal (Divonne-Les-Bains)...

L'activité agricole garde une grande place sur le territoire, surtout orientée vers l'élevage bovin et la polyculture mais gênée par le développement, la surface agricole utile a diminué du quart en 20 ans et le nombre d'exploitations chutaient de 36,7% entre 2000 et 2010. Elle reste un enjeu essentiel dans la production du paysage gessien.

1.2.3 La mobilité

L'utilisation de la voiture est largement privilégiée par la population dont les déplacements sont principalement pendulaires transfrontaliers et le réseau routier est saturé aux heures de pointes auquel s'ajoutent des difficultés de stationnement. Ces difficultés croissantes de circulation se répercutent également sur les voiries secondaires de l'ensemble du Pays de Gex. L'environnement de tout le territoire se retrouve ainsi impacté de nombreuses nuisances.

La voie ferrée reliant Valsérhône (Bellegarde-Sur-Valserine) à Nyon a été abandonnée dans les années 1980, il semble que sa réactivation a été abandonnée et qu'elle se transforme progressivement en voie douce (vélo-piétons).

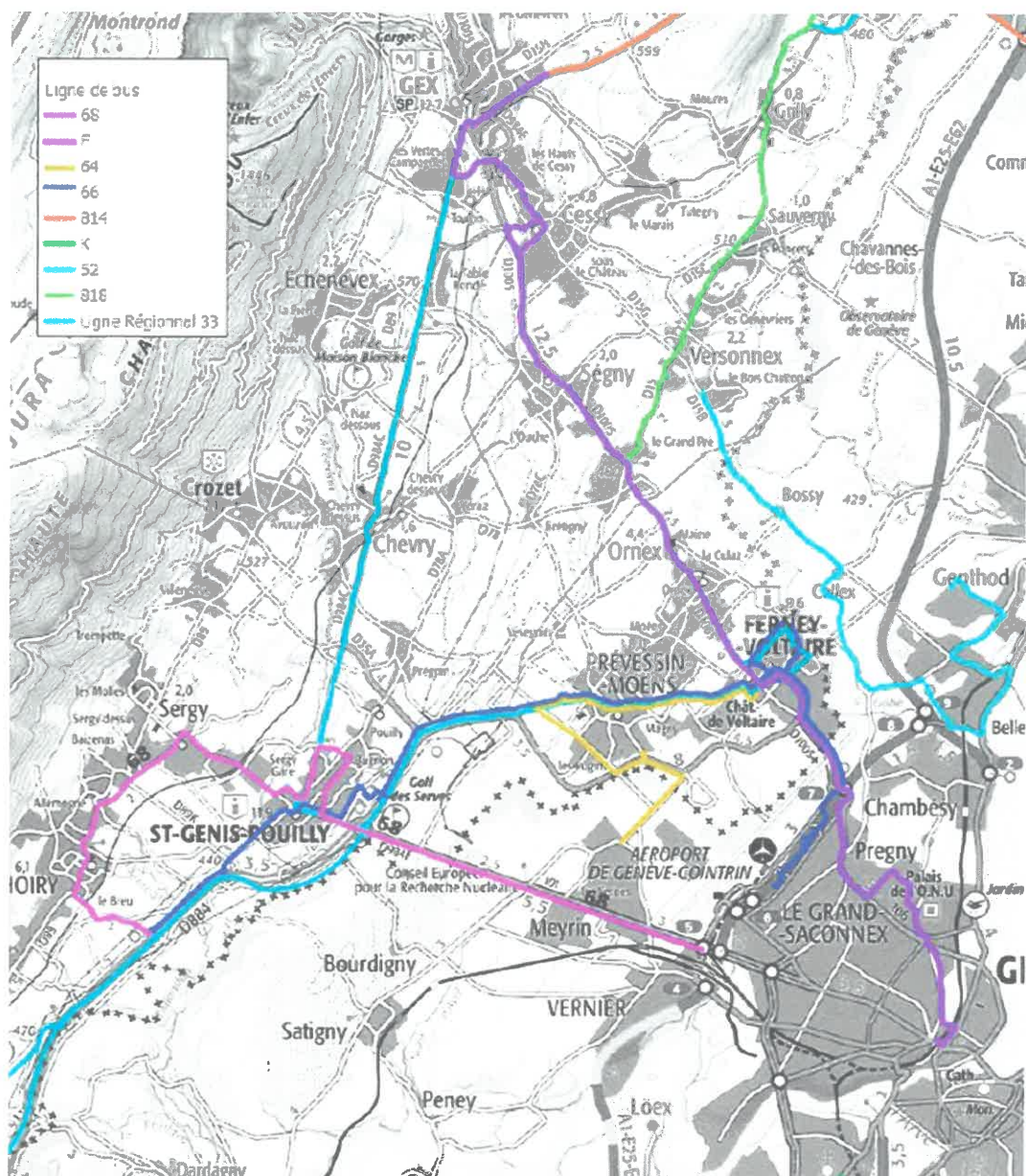
Le réseau de transport en commun du Pays de Gex comprend 9 lignes de bus transfrontalières en direction de la Suisse. Les plus importantes étant par ordre de fréquentation :

La ligne F :	2 710 000 voyages en 2019
La ligne 68 :	953 000 voyages en 2019
La ligne 66 :	726 000 voyages en 2019
La ligne 64 :	327 000 voyages en 2019

1.3 LE PROJET ET SES OBJECTIFS

Le projet d'aménagement a pour objet :

- Fluidifier le trafic routier et optimiser l'offre de transports impactant les déplacements pendulaires et dans un second temps les déplacements internes.
- Répondre à un besoin en mobilité et de partage modal identifié.
- S'inscrire dans une volonté de développer les transports en commun.



Carte du réseau de transport en commun du Pays de Gex - Source : IGN

Axe majeur de desserte transfrontalière entre Saint-Genis-Pouilly et Meyrin (Suisse) le projet ambitionne de diminuer les problèmes de circulation en offrant une alternative compétitive à la voiture automobile individuelle en augmentant la part modale du transport en commun. Sur le trajet de la ligne 68 est congestionnée en heures de pointe par la circulation routière. Le projet consiste en l'aménagement d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service entre Saint-Genis-Pouilly et Meyrin. Deux giratoires sont situés sur ce secteur (Porte de France au nord-ouest et celui de l'Europe au sud-est).

La mise en service du BHNS sera précédée par un changement de véhicules sur la ligne 68 par des bus articulés de 110 places.

Le temps de parcours entre l'arrêt Porte de France et CERN sera réduit de 6 minutes en heure de pointe, soit un temps total pour la ligne 68 de Val Thoiry à Blandonnet de 36 minutes pour 42 minutes actuellement.

Le projet de 1,69 km dont 1,265 km en France débute en Suisse au début du tram 18 au CERN et se termine en France au carrefour Simone Veil à Saint-Genis-Pouilly excepté l'aménagement du carrefour Porte de France qui est porté par le département de l'Ain et ne figure pas dans le présent projet. Pour inciter au report modal il est prévu côté Saint-Genis-Pouilly un parking-relais (P+ R) de 300 places mais qui ne fait pas partie non plus du présent projet.

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT



Les travaux comprennent :

- Une mobilité douce bidirectionnelle,
- Un axe de transport individuel motorisé bidirectionnel
- Un axe de transport en commun intégrant une évolutivité tramway grâce à des surlargeurs permettant l'implantation de massifs pour soutenir les lignes aériennes de contact.

Soit :

3,50 m trottoirs
 3 m piste cyclable
 7 m véhicules
 7 m pour TCSP
 5 m aménagements paysagers, assainissements, écoulement eaux de pluie.

Estimation sommaire des dépenses :

Nature des dépenses	Hors Taxes	TTC
Acquisitions foncières	1 200 853 €	1 200 853 €
Frais études, maîtrise d'œuvre, mesures compensatoires et procédure	1 230 000 €	1 476 000 €
Travaux	12 959 687 €	15 551 624 €
TOTAL DES DEPENSES	15 390 540 €	18 228 477 €

1.4 LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

Bilan socio-économique :

Hypothèses de trafic retenues : 5 800 voy/jour à la mise en service puis 6 300 voy/jour à l'horizon 2030 (données issues de l'étude de trafic) avec une typologie des futurs usagers à dire d'expert :

- 80% anciens usagers utilisant déjà les transports en commun
- 5% d'usagers reportés de la voiture individuelle vers les transports en commun
- 15% d'usagers qui ne faisaient pas le trajet avant
- Croissance de trafic 1%

Bilan des usagers est positif 33,8 M€ (essentiellement portés par anciens et usagers et usagers reportés (gain de temps et variations de coûts).

Bilan des acteurs des transports en commun : négatif de 1,6 M€ (déficitaire par essence)

Bilan des riverains : impact positif évalué à 5,8 M€ sur la qualité de vie (baisse des pollutions atmosphériques GES).

Bilan des investissements : évalués à 25,1 millions d'euros hors taxes.

La synthèse du projet présente une « valeur actualisée nette socio-économique » VAN-SE positive à 7,7 M€. Le taux de rentabilité interne d'établit à 5,4 %. Le bilan semble favorable pour la collectivité.

La synthèse conclut à un bilan socio-économique positif.

Bilan environnemental :

Les émissions de GES sont liés au type de matériel roulant qui sera retenu (mais non encore décidé) entre trois scénarios envisagés :

- 1 - bus motorisation diesel
- 2 - bus motorisation hybride diesel/électrique
- 3 - bus motorisation électrique.

Le bilan carbone (phase travaux et exploitation) conclut à un bilan défavorable sur 30 ans si la motorisation reste diesel ou hybride mais très favorable si le matériel roulant est électrique.

Ambiance sonore : nuisances sonores temporaires jugées d'intensité moyenne en phase travaux et l'ambiance sonore est estimée positive en phase exploitation.

Diagnostic écologique : L'étude réalisée par le bureau d'étude Klasea a permis de cartographier les végétations ou habitats naturels, délimiter les zones humides et autres éléments remarquables du site et d'évaluer les enjeux écologiques du projet.

Il ressort de celle-ci que les potentialités écologiques du site sont fortement limitées par le caractère très artificialisé du site impacté. Aucune espèce végétale patrimoniale observée mais la forte présence du solidage géant implique la nécessité de mettre en place des mesures pendant la phase chantier pour limiter la prolifération d'espèces exotiques envahissantes. Quelques habitats favorables aux reptiles et d'autres favorables aux déplacements des amphibiens (Nant de l'Ecra, fossés) sont localisés. Une zone humide de 0,21 ha est soumise à déclaration bien qu'écologiquement peu intéressante car située en culture intensive elle présente des potentialités de restauration. L'importance du site vis-à-vis des continuités écologiques nécessitera des aménagements de restauration ou récréation en phase post-chantier. Un dossier loi sur l'eau sera déposé de par la proximité du Nant de l'Ecra.

Des mesures sont prévues pour limiter les impacts sur la faune (exemples : période et précautions lors des travaux, barrières et cavités temporaires),
Le projet en partie sud est situé dans le corridor fonctionnel Nant de l'Ecra et très dégradé répertorié au SCoT. Des mesures de restauration sont proposées par la CAPG dans le cadre des aménagements (remise à ciel ouvert de la partie busée, modification du tracé du cours d'eau tendant à lui rendre un caractère naturel, plantation d'espèces locales en ripisylve, pont cadre sous la RD conservant un lit naturel et permettant la continuité écologique notamment pour la faune terrestre. Dimensionnement adapté des installations lumineuses respectant la réglementation avec des faisceaux lumineux les plus réduits possible.

1.5 AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

Suite à la demande n°2021-ARA-KKP-3270 déposée par CAPG le 15 juillet 2023, l'autorité environnementale a décidé à la suite d'un examen au cas par cas que le projet n'était pas soumis à évaluation environnementale.

1.6 LE CADRE JURIDIQUE

Le **code général des collectivités territoriales** notamment pour tous les actes des organes délibérants et les formalités de publicité.

Le **code de l'environnement** au titre des travaux susceptibles d'avoir des incidences sur l'environnement et sur l'information et la participation des citoyens. Articles L 122-1 et suivants, plus spécifiquement concernant l'enquête publique les articles L 123-1 à L123-19 et R122-1 et suivants et R 123-1 à R123-17.

Le **code de l'expropriation pour cause d'utilité publique**.

Le projet doit être compatible avec :

Le SCoT du Pays de Gex approuvé le 19 décembre 2019

Le PLUiH du Pays de Gex approuvé le 27 février 2020

Le SRADDET Auvergne Rhône Alpes approuvé le 10 avril 2020

Le projet nécessite le dépôt d'une déclaration au titre de la loi sur l'eau et le projet est concerné par un futur PPR inondation à court terme. Il n'est concerné par aucun PPR ni grevé d'aucune servitude.

L'enquête publique a été prescrite par l'arrêté du 7 juillet 2023 du sous-préfet de Gex pour la préfète de l'Ain.

2 ORGANISATION DE L'ENQUÊTE

2.1 AUTORITE ORGANISATRICE ET DEMANDEUR

Le conseil communautaire de la CAPG a approuvé le projet d'aménagement de l'axe de mobilité reliant la commune de Saint-Genis-Pouilly (France) à la commune de Meyrin (Suisse) et les dossiers d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique et parcellaire. Elle a décidé d'engager les acquisitions parcellaires des emprises nécessaires et de solliciter de Madame la préfète l'ouverture d'une enquête publique.

Pour la préfète de l'Ain, le sous-préfet de Gex a arrêté l'ouverture et l'organisation d'une enquête publique préalable à déclaration d'utilité publique et d'une enquête parcellaire conjointe en date du 7 juillet 2023.

2.2 DESIGNATION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Par courrier enregistré le 22/05/2023, le préfet de l'Ain a demandé la désignation d'un commissaire enquêteur au Tribunal Administratif de LYON pour conduire une enquête publique ayant pour objet la déclaration d'utilité publique, assortie d'une enquête parcellaire, du projet de création d'un bus à haut niveau de service (BHNS) reliant les communes de Saint-Genis-Pouilly à Meyrin.

Par décision du 31/05/2023 N°E23000065/69, par délégation de la première vice-présidente empêchée, Monsieur Antoine GILLE président de permanence du tribunal administratif de Lyon a désigné Monsieur Didier ALLAMANNO en qualité de commissaire enquêteur et Monsieur Henri CALDAIROU en qualité de commissaire enquêteur suppléant. Pour les besoins de l'enquête le commissaire enquêteur est autorisé à utiliser son véhicule personnel.

2.3 COMPOSITION DU DOSSIER SOUMIS A L'ENQUETE

Deux dossiers étaient soumis à l'enquête publique :

Dossier d'enquête publique préalable à la DUP :

Il contenait relié en un seul volume :

1. La délibération du conseil communautaire du 16 novembre 2022 demandant l'ouverture d'une enquête publique préalable à la DUP. (3 pages)
2. Une notice explicative 35 pages) et ses annexes :
 - la carte du tracé (4 plans sur 4 pages),
 - la cartographie des zones humides et pré-diagnostic flore-habitat (52 pages)
3. un plan de situation (3 plans 1/100 000, 1/23 000 et une photo aérienne sur 3 pages)

4. Un plan général des travaux (une vue d'ensemble sur photo aérienne à l'échelle du 1/5000 localisant les 4 tronçons : le premier à l'échelle 1/700, les 3 autres à l'échelle du 1/1200 sur 4 pages au format A3).
5. Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants avec profil en travers type et pôle d'échange multimodal (6 pages)
6. Estimation sommaire des dépenses (2 pages)
7. Avis de l'autorité environnementale et dossier de saisine.

Dossier d'enquête parcellaire :

1. La délibération du conseil communautaire du 16 novembre 2022 demandant l'ouverture d'une enquête publique préalable à la DUP. (3 pages)
2. Une notice explicative (11 pages)
3. Plan parcellaire : Une vue d'ensemble sur photo aérienne à l'échelle du 1/5000 localisant les 4 tronçons : le premier à l'échelle 1/700, les 3 autres à l'échelle du 1/1200 le tout sur 4 pages au format A3.
4. Etat parcellaire : références cadastrales, nature, surfaces (totale, de l'emprise et résiduelle), identité des propriétaires avec adresses et origine de propriété. (11 pages).
5. Tableau synthétique : une page résumant l'état parcellaire.

Venaient compléter ces deux volumes :

- L'arrêté d'ouverture d'enquête
- Les deux fois deux extraits des journaux d'annonces légales publiant l'avis d'enquête publique.

Remarques du commissaire enquêteur sur le dossier d'enquête :

Le dossier est sommaire et peu détaillé.

Les problématiques de la circulation dans le Pays de Gex ne sont pas ou peu étayées ou font référence à des renvois inexistantes (§1 report modal) ou à des études non communiquées ni même résumées. Les modélisations citées (Modèle Multimodal Transfrontalier) utilisent des données collectées lors d'un appel à projet et fournies par le maître d'ouvrage. Les études de trafic ou de report sont basées sur des hypothèses ou « à dire d'expert ». Toutes les options ne sont pas encore décidées (motorisation par exemple, financement de l'aménagement du poste de douane, P+R...). Tous les impacts ne sont pas pris en compte. Seul l'aspect quantitatif sur la propriété foncière de l'emprise est évoqué (distinction parcelles « privées », parcelles « communales » et parcelles appartenant à l'état). La répartition de cette emprise par nature sur les espaces naturels ou les espaces agricoles n'est pas précisée. Aucune allusion à d'éventuelles mesures ERC (Eviter Réduire Compenser).

Un « bilan socio-économique » est néanmoins chiffré et présenté positif.

Les plans des travaux restent très schématiques et peu précis : pas de relief sur les plans, le tracé des circulations vélos ou piétons n'est pas définitivement arrêté, aucune cote ne figure, absence de précision sur l'état actuel (le rond-point Simone Veil ne figure pas, ni les panneaux publicitaires,...).

Les mêmes remarques s'appliquent au plan parcellaire du dossier d'enquête parcellaire. Le plan proprement dit est établi en 4 « zooms » le premier (du carrefour Simone Veil au rond-point de la Porte de France) est à l'échelle du 1/700 les 3 autres

à l'échelle du 1/1200 du rond-point Porte de France à la frontière suisse. Aucune référence de source ou de date de relevé ne figure, pas même la mention de plan « régulier ». Seuls sont représentés les limites parcellaires, les références cadastrales, le nom des propriétaires, les limites de commune. Le bâti est représenté par des aplats de couleur gris clair ou gris foncé. Le gris foncé pour le bâti « dur » et le gris clair pour le bâti « léger ». Curieusement les surplombs ou balcons semblent faire partie du bâti « léger ». Le périmètre de la DUP « strict » est représenté et différencié de « l'emprise du projet » qui semble correspondre à la limite cadastrale du domaine public tel que représenté au plan cadastral. Aucun nom de voie ni de lieudit n'est indiqué.

Les voies existantes ne sont pas représentées, ni la rue Simone Veil, ni même les ronds-points Simone Veil et Carrefour de l'Europe. Les panneaux d'affichage situés sur l'emprise ne figurent pas non plus. Une trame de couleur distingue le privé à acquérir du « public » mais le ruisseau et les parcelles communales sont repérés « publics ». L'emprise de la rue Simone Veil est qualifiée de « privé » à acquérir, difficile de s'y retrouver, les parcelles communales ne figurent pas dans l'état parcellaire.

Avant le début de l'enquête, j'ai visé et signé la première page de chaque volume et les extraits d'annonces légales composant les dossiers.

2.4 MODALITES DE L'ENQUETE

Monsieur le sous-préfet de Gex pour la préfète de l'Ain a prescrit par l'arrêté du 7 juillet 2023 l'ouverture de l'enquête publique préalable à la DUP du projet d'aménagement de la ligne de BHNS entre la commune de Saint-Genis-Pouilly et la commune de Meyrin (Suisse) présenté par la CAPG et d'une enquête parcellaire conjointement menée.

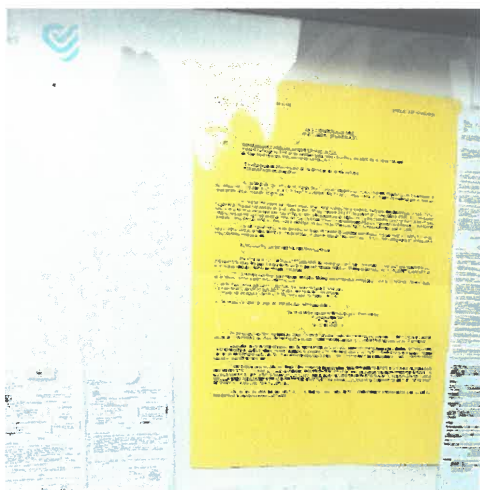
Celui-ci précisait :

- L'ouverture d'une enquête publique sur le projet de BHNS Saint-Genis-Pouilly, Prévessin-Moëns et Meyrin (Suisse) pendant 22 jours consécutifs du lundi 18 septembre 2023 8h30 au lundi 9 octobre 2023 17h00 préalable à déclaration d'utilité publique et enquête parcellaire conjointe.
- Les dossiers seront consultables aux jours et heures d'ouverture à la mairie de Saint-Genis Pouilly siège de l'enquête et à la mairie de Prévessin-Moëns, sur la plateforme <https://www.registre-numerique.fr/pays-de-gex-ligne-bus>, sur un poste informatique sur rendez-vous à la préfecture de l'Ain.
- Monsieur Didier ALLAMANNO géomètre-expert en retraite est désigné en qualité de commissaire enquêteur titulaire et Monsieur Henri CALDAIROU colonel de l'armée de l'air en retraite comme commissaire enquêteur suppléant. Le commissaire enquêteur recevra les observations et les propositions du public les jeudi 21/09 de 17h à 20h et le lundi 9/10 de 14h à 17h à la mairie de Saint-Genis-Pouilly et le mercredi 4/10 à la mairie de Prévessin-Moëns de 9h à 12h.
- Les registres d'enquête destinés à recevoir les observations et des parties intéressées resteront à disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les deux mairies concernées aux jours et heures habituelles d'ouverture. Les observations et propositions des parties intéressées peuvent également être transmises par correspondance au siège de l'enquête ou par

voie électronique et registre dématérialisé à l'adresse : pays-de-gex-ligne-bus@mail.registre-numerique.fr et transmises avant le 9/10 17h00. Les registres d'enquête parcellaire seront paraphés et ouverts par les maires des communes où ils seront déposés, les registres d'enquête publique préalable à la DUP seront paraphés et ouverts par le commissaire enquêteur.

- L'expropriant adressera une notification individuelle sous pli recommandé de dépôt du dossier à chaque propriétaire figurant au dossier.
- Un avis d'enquête publique sera affiché 15 jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et pendant toute la durée de l'enquête à la porte principale des mairies concernées et publié sur le site internet des services de l'état dans l'Ain, et sur les lieux et au voisinage des travaux dans les mêmes conditions de durée.
- Il sera publié par la préfecture dans deux journaux « Le Progrès » et « Le Pays Gessien » 15 jours avant le début de l'enquête et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci.
- A l'expiration du délai d'enquête les registres d'enquête seront remis au commissaire enquêteur et clos par lui. Dans les huit jours, le commissaire enquêteur rencontrera le responsable du projet et lui communiquera un procès-verbal de synthèse des observations, auquel le responsable du projet pourra produire ses observations dans un délai de 15 jours. Dans les 30 jours, le commissaire enquêteur remettra son rapport d'enquête et ses conclusions pour chacune des enquêtes à la préfecture de l'Ain. Le rapport et les conclusions seront tenus à la disposition du public sur le site internet des services de l'Etat dans l'Ain.
- La préfète de l'Ain, autorité compétente, prendra la décision sur la déclaration d'utilité publique et déterminera par arrêté de cessibilité la liste des parcelles ou des droits réels immobiliers à exproprier.

2.5 INFORMATION DU PUBLIC ET PUBLICITE DE L'ENQUETE



Une affiche intitulée « avis d'enquête publique » a été placardée à la mairie de Saint-Genis-Pouilly.



A la mairie de Prévessin-Moëns l'affiche papier a été aussi apposée à l'intérieur de la mairie. Un incident technique rapidement réparé a momentanément rendu le dispositif d'affichage extérieur à la porte de la mairie de Prévessin-Moëns indisponible le 8 septembre 2023.

L'avis d'enquête publique est paru plus de 15 jours avant l'ouverture de l'enquête dans les annonces légales :

- Du quotidien « Le Progrès » du jeudi 31 août 2023
- De l'hebdomadaire « Le Pays Gessien » du jeudi 31 août 2023.

Les mêmes avis d'enquête sont parus dans les 8 premiers jours de l'enquête publique dans les annonces légales :

- Du quotidien « Le Progrès » du jeudi 21 septembre 2023
- De l'hebdomadaire « Le Pays Gessien » du jeudi 21 septembre 2023.

Affichage initial sur site :



rond-point Simone Veil



rond-point Porte de France

Remarques du commissaire enquêteur sur la publicité de l'enquête.

Les annonces légales ont été effectuées conformément aux dispositions réglementaires et dans les délais impartis et annoncés dans l'arrêté d'ouverture de l'enquête. Les affiches ont été posées dans les communes concernées ainsi que j'ai pu le constater lors de ma visite sur les lieux le 8 septembre 2023.

Mais j'ai estimé insuffisant l'affichage sur les lieux lors de cette visite du 8 septembre, je n'ai trouvé que deux affiches une près du rond-point Simone Veil et l'autre près du rond-point Porte de France qui était orientée vers la circulation routière tournant aux piétons et cyclistes. J'en ai informé la CAPG qui a procédé à un affichage complémentaire le 21/09. Situation d'autant plus regrettable, que le département de l'Ain faisait procéder simultanément à un affichage important pour une consultation pour l'aménagement du rond-point Porte de France créant une confusion pour le public entre les procédures.

Affichage complémentaire :



Porte de France



Proximité de la douane

Affichage départemental constaté le 4 octobre 2023



3 DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE

3.1 PREPARATION DE L'ENQUETE - REUNIONS AVEC AUTORITE ORGANISATRICE ET MAITRE D'OUVRAGE

Dès ma désignation en qualité de commissaire enquêteur par le Tribunal Administratif de Lyon reçue le 4 juin 2023, j'ai certifié par retour du 6 juin n'avoir pas été amené à connaître, à quelque titre que ce soit du projet d'aménagement du BHNS et satisfaire aux conditions des articles L 123-5 et R123-4 du code de l'environnement.

Après échanges téléphoniques et courriels avec Madame Isabelle Cavillon en charge du dossier au bureau de l'aménagement, de l'urbanisme et des installations classées à la direction des collectivités et de l'appui territorial à la préfecture de l'Ain, nous avons arrêté les dates de l'enquête, les lieux d'enquête ainsi que le nombre et les jours de permanences du commissaire enquêteur, retenant 3 permanences dont une en soirée jusqu'à 20h l'organisation d'une permanence le samedi n'avait pas été possible.

Le dossier complet m'ayant été remis le 12 juillet 2023, j'ai trouvé, après en avoir pris connaissance, que les plans ne me permettaient pas de répondre au public lors des permanences avec suffisamment de précision sur le périmètre d'emprise ; J'ai sollicité des documents complémentaires pour m'aider à mieux appréhender l'impact du projet sur le plan foncier.

Avec Monsieur Xavier POLY responsable du service mobilités à la CAPG en charge de ce dossier nous sommes convenus d'un rendez-vous le 21 septembre à 15h avant ma première permanence en mairie de Saint-Genis-Pouilly.

Monsieur POLY m'a remis un jeu de photos aériennes pour les 4 tronçons avec le périmètre et le tracé des principaux ouvrages prévus. Nous avons évoqué les problèmes de domaines publics et privés des possessions communales et le plan parcellaire qui a été modifié à plusieurs reprises à la demande de la préfecture pour être finalement accepté tel que présenté.

Avant la première permanence de commissaire enquêteur tenue en mairie de Saint-Genis-Pouilly le 21 septembre, j'ai été reçu par Monsieur Hubert BERTRAND Maire de Saint-Genis-Pouilly Vice-président de la CAPG en charge des transports et de la mobilité durable, assisté de Madame Isabelle DODET-CAUPHY Directrice générale des services de la mairie de Saint-Genis-Pouilly, de Monsieur Moussa IBRAHIM Direction général des services et de Monsieur Jean Daniel PIGEON responsable pôle développement urbain et politique de la ville de Saint-Genis-Pouilly.

Ont été évoqués lors de ces échanges :

La concomitance de l'enquête publique et de la consultation départementale sur les options d'aménagement du rond-point de France et les spécificités de la consultation départementale et de l'enquête publique.

Les distinctions domaine privé – domaine public des propriétés communales et leur présentation sur le plan parcellaire ainsi que l'emprise du projet sur les propriétés communales.

3.2 PERMANENCES TENUES AU COURS DE L'ENQUETE

3 permanences de commissaire enquêteur ont été tenues aux lieux, dates et heures prévues par l'arrêté du 7 juillet 2023 ouvrant et organisant l'enquête publique.

Date	Lieux	Horaire	Personnes reçues
Jeudi 21 septembre 2023	Mairie de Saint-Genis-Pouilly	17h00 à 20h00	1
Mercredi 4 octobre 2023	Mairie de Prévessin-Moëns	9h00 à 12h00	2
Lundi 9 octobre 2023	Mairie de Saint-Genis-Pouilly	15h00 à 17h00	2

Toutes les permanences se sont déroulées dans de bonnes conditions de réception et de confidentialité. 5 personnes ont été reçues, deux sont venues pour se renseigner et consulter le dossier d'enquête sans laisser d'observation orale ni dans l'intention d'apporter de contribution ultérieurement. Deux autres sont venues plus spécialement intéressés par le dossier d'enquête parcellaire.

Il ne m'a pas été présenté d'observation orale.

3.3 INCIDENTS RELEVES AU COURS DE L'ENQUETE / CLIMAT DE L'ENQUETE

Aucun incident concernant l'enquête publique ne m'a été rapporté.

Il est à signaler cependant la concomitance entre l'enquête publique préalable à la DUP et la concertation organisée par le département de l'Ain du 11/09 au 11/10/2023 avec site internet, registres dans les mairies de Saint-Genis-pouilly et Prévessin-Moëns. Cette situation a créé le trouble du public. D'autant que les choix d'aménagement du rond-point Porte de France diffèrent entre le conseil départemental et les élus du Pays de Gex. Pour preuve de cette confusion, j'ai eu la curiosité de consulter en mairie de Prévessin-Moëns le registre déposé pour la concertation départementale où j'ai pu lire une remarque portant sur l'aménagement de la ligne Saint-Genis-Pouilly/Meyrin et son coût !

3.4 FORMALITES DE CLOTURE DE L'ENQUETE

La date et l'heure de clôture de l'enquête fixées par l'arrêté d'organisation et d'ouverture de l'enquête publique étant atteintes, j'ai procédé aux formalités de clôture.

Le 9 octobre à 17h00, heure fixée pour la fin de l'enquête, j'ai procédé à la clôture du registre d'enquête de Saint-Genis-Pouilly et Monsieur le Maire m'a remis dossier d'enquête et registre parcellaire avec ses annexes après l'avoir clos. Je me suis rendu aussitôt à la mairie de Prévessin-Moëns. J'ai récupéré le registre d'enquête publique et rappelé que le registre d'enquête devrait m'être transmis dès que possible après

Conformément à l'article R123-18 du code de l'environnement, le commissaire enquêteur a remis le rapport de synthèse des observations émises pendant l'enquête à Monsieur Xavier POLY responsable du service mobilités à la CAPG.

Le commissaire enquêteur a présenté le résultat de l'enquête publique tant quantitatif que qualitatif et a succinctement commenté le procès-verbal remis en exposant la méthode subjective de regroupement des contributions du public.

Le commissaire enquêteur a rappelé que la CAPG, si elle le souhaitait, disposait d'un délai de 15 jours pour produire ses réponses éventuelles et que si un délai supplémentaire était jugé nécessaire il pouvait être accordé sur demande auprès du commissaire enquêteur.

La réception du procès-verbal de synthèse est attestée par la signature du second exemplaire conservé par le commissaire enquêteur, il figure en annexe du présent rapport.

Pour faciliter les échanges, rapport et tableau résumé ont été remis également sous forme de fichier informatique.

4.3 REPONSE DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU PAYS DE GEX

Dans les délais impartis par l'article R123-18 du code de l'environnement, le commissaire enquêteur a reçu par courriel la réponse de la CAPG « formulée dans le texte » au procès-verbal de synthèse remis le 18 octobre.

5 CONTRIBUTIONS DU PUBLIC REGROUPEES PAR THEMES, REPONSES DE LA CAPG, AVIS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

La lecture attentive et l'analyse des avis émis m'ont conduit à supprimer la remarque @17 qui constituait un doublon (même contributeur, même remarque et même pièce jointe).

Bien qu'il ne soit pas toujours facile de distinguer les avis favorables, des avis défavorables ou des avis qui ne se prononcent pas, j'estime qu'environ un tiers sont favorables au projet même si des divergences et des interrogations subsistent. Projet attendu qui diminuera les embouteillages, réduira le nombre de véhicules dans l'agglomération genevoise, favorisera le report modal vers le vélo(@2), réduira les temps de trajet et devrait diminuer la pollution lumineuse et rétablir des continuités écologiques (@16). Il manque une vision globale : Une politique de mobilité douce plus ambitieuse est nécessaire pour répondre aux besoins de la construction galopante (@1) et aussi 25m de large pour des passages de bus épisodiques notamment weekend et la nuit est exagéré (@2).

Pour effectuer la synthèse des contributions j'ai retenu 5 thématiques principales qui me paraissent regrouper l'essentiel des avis émis.

Thématiques	Nombre d'avis	pourcentage
Tracés des circulations et sécurité des usagers	9	29%
Incohérences entre projet CAPG et projet département	6	19%
Variantes et liaisons entre transports en commun	6	19%
Coûts (réalisation, fonctionnement)	5	16%
Parking-relais	5	16%
Total	31	100%

5.1 TRACES DES CIRCULATIONS ET SECURITE DES USAGERS :

Le vélo-route est source de conflits entre les usagers (@1). Quelle sécurité pour les cyclistes avec le changement de position de la piste cyclable, manque de continuité entre France et Suisse, (@8, @9, @15, @16, @18, @19) Proscrire les croisements des passages piétons et des pistes cyclables, chaque croisement supplémentaire est accidentogène (@15) Assurer une circulation fluide et sans interruption (@16). Sécuriser le passage en douane réclamé de longue date (@19) voire avec une passerelle (@11). Revoir la position des mâts d'éclairage et des bandes d'espaces verts (@15). Largeur insuffisante de la piste cyclable 4 m sont préconisés (@19, @13).

Réponse de la CAPG :

La piste cyclable sera faite pour limiter les conflits entre les différents usagers. Les traversées dangereuses existantes aujourd'hui seront supprimées (Porte de France et à proximité de la douane). Une traversée vélo/voiture est cependant inévitable à proximité du rond-point de l'Europe pour assurer la continuité avec l'aménagement cyclable côté suisse. Cette traversée est située sur une portion où la vitesse des véhicules est faible, et sera sécurisée par un passage piéton. Elle permettra enfin de relier le futur aménagement à la piste cyclable existante le long de la route de l'Europe.

Les mats d'éclairage seront bien en dehors des espaces de circulation, contrairement à ce que laisse penser l'image de synthèse. Enfin, la piste cyclable a été prévue avec un gabarit minimal de 3 mètres, conforme aux recommandations du CEREMA jusqu'à un doublement du nombre actuel d'usagers journaliers. Néanmoins, il sera étudié la possibilité de l'élargir à 3,5 ou 4 mètres.

AVIS du commissaire enquêteur sur ce thème

Je prends note de la suppression maximum des traversées dangereuses et des zones de conflits entre usagers étant conscient que tous les points ne sont pas encore arrêtés comme le passage en douane et le rond-point Porte de France. Je suis favorable à l'augmentation de la largeur de la piste cyclable autant que faire se peut qui va dans le sens d'une circulation plus aisée et plus sécurisée incitant à la pratique du vélo augmentant ainsi la part modal de ce mode de déplacement.

5.2 INCOHERENCES ENTRE PROJET CAPG ET PROJET DEPARTEMENT :

Manque de cohérences entre projet de la ligne de BHNS portée par la CAPG et l'aménagement du carrefour de la Porte de France malgré enquête publique et concertations simultanées (@15,@18, @19) manque de considération pour les usagers des mobilités douces (@8, @9) la FNE encourage les collectivités à collaborer (@16).

Réponse de la CAPG :

Le département de l'Ain et Pays de Gex aggro travailleront bien en étroite collaboration depuis le lancement du projet en 2018, selon leurs compétences respectives. La récente modification du projet du département de l'Ain concernant la l'emplacement de la piste cyclable n'a pu être prise en compte dans le dossier de DUP, qui avait été préparé bien avant la décision du Département de modifier son projet. Néanmoins cela ne change pas le parti d'aménagement du projet, notamment les emprises réservées à chaque mode de déplacement (vélo, piéton, voiture et transport en commun) et par voie de conséquence cela ne modifie pas les emprises foncières prévues dans le dossier d'enquête parcellaire.

La piste cyclable sera décalée côté CERN entre Porte de France et le rond-point de l'Europe pour assurer la continuité avec le passage sous-terrain sous le carrefour Porte de France.

La Communauté d'agglomération a donc souhaité poursuivre la procédure d'enquête d'utilité publique et parcellaire afin de pouvoir achever les acquisitions foncières et s'assurer de la maîtrise foncière au moment du démarrage des travaux.

AVIS du commissaire enquêteur sur ce thème

Je déplore le « saucissonnage » de ce projet (aménagement du rond-point de la Porte de France, P+R, douane) et encourage les collectivités à collaborer pour éviter retard et augmentation des coûts, voire des reports d'aménagement comme peut le constater tout un chacun au carrefour RD35A et Rue de l'église (RD78A) qui est en projet depuis plusieurs années.

5.3 VARIANTES ET LIAISONS ENTRE TRANSPORTS EN COMMUN :

Plusieurs remarques sur les liaisons et des suggestions pour diminuer les changements de moyens de transport en commun, diminuer les temps de trajet. Pourquoi s'arrêter au rond-point Simone Veil et ne pas desservir les autres quartiers, le pont du lion serait-il un obstacle ? (@2) Quels impacts avec les bus lignes 18 et 68, avec la 2 x 2 voies vers Ferney et Bellegarde ? (E4). Le projet doit être pensé comme une ligne de rabattement vers le CEVA ou Blandonnet pour accès au TOSA ligne 23 la ligne 18 ne suffit pas (@6). On pourrait éviter un arrêt supplémentaire au CERN (@7). Le report sur le tram à Meyrin n'est pas un gain de temps suffisant il faut un BHNS en 6 arrêts jusqu'à Cornavin (@10). Erreur du dossier : pas de vrai accès au Léman express à Zimeysa et Meyrin, un trajet direct des bus vers la gare de l'aéroport offrirait un meilleur accès au réseau (@18).

Réponse de la CAPG :

Si l'infrastructure du BHNS est située entre Saint-Genis-Pouilly et Meyrin, les bus continueront leur trajet aux deux extrémités de l'infrastructure afin de desservir un maximum de population côté France, et un maximum d'emplois et de possibilité de correspondance côté Suisse.

Les communes françaises de Saint-Genis-Pouilly, Sergy, Thoiry, Chevry et Crozet seront ainsi desservies par des bus qui utiliseront le site propre du BHNS. Côté Suisse, en plus du CERN où les bus assureront avec chaque tramway toutes les 6 minutes en heures de pointe, l'Hôpital de la Tour, la zone d'emplois de la Zimeysa, la gare Meyrin et le pôle de correspondance de Blandonnet seront directement desservis. La gare de Meyrin donne bien accès à la ligne L5 du Léman Express (pas d'erreur dans le dossier). Enfin, des réflexions sont engagées avec Genève pour prolonger la ligne 19 jusqu'à Porte de France, permettant un accès direct à la gare de Cornavin et à la rive gauche de Genève.

AVIS du commissaire enquêteur sur ce thème

Je prends note des précisions fournies par la CAPG, seule une bonne connaissance et une pratique quasi quotidienne de chaque itinéraire seraient à même de se prononcer valablement sur ce thème notamment pour les correspondances. Je note cependant que le site propre améliorera la desserte d'autres communes puisque les bus utiliseront sur ce tronçon le site propre du BHNS.

5.4 COÛTS (REALISATION, FONCTIONNEMENT) :

Les prix des tickets sont prohibitifs (@1, E4). Le coût pour un passage épisodique de bus est exagéré (@2). Un tramway certes plus cher à la construction serait plus confortable et coûterait moins cher en fonctionnement et éviterait un changement à Cornavin (@7) manque d'attrait pour un BHNS trop cher (@11).

Réponse de la CAPG :

Le prix des titres de transport transfrontaliers correspond à l'addition des tarifs de la zone 250 en France (1,40€ pour un adulte) et de la zone 10 à Genève (3 CHF). Le coût à payer par les usagers correspond à 30 % des coûts réels d'exploitation de la ligne. La construction d'un tramway n'a pas été retenue par les autorités suisses. Pays de Gex agglomération a ainsi fait le choix d'avancer et de créer l'infrastructure du BHNS qui sera compatible avec une évolution en tramway lorsque la Confédération Helvétique donnera son accord. À partir de 2030, les bus devraient passer à l'énergie électrique, apportant un gain de confort pour les usagers.

AVIS du commissaire enquêteur sur ce thème

Je prends acte des explications données sur le prix des titres de transport transfrontalier et considère que bien qu'élevé le prix payé par l'utilisateur reste modeste en pourcentage du coût d'exploitation. Des économies semblent être à rechercher pour diminuer le coût d'exploitation. En regrettant le non choix, peut-être provisoire, du tramway présumé moins coûteux en exploitation, j'approuve la décision du choix d'aménagement qui permettra le cas échéant l'installation d'un tramway si un jour ce mode de transport en commun est retenu.

5.5 PARKING-RELAIS :

Manque de vision globale pas de P&R programmé (@2) a-t-on pris en compte le parc de stationnement au rond-point Simone Veil (@3) Parking-relais unique non sécurisé et trop cher (@11). Un P+R avec des critères personnalisés rendrait le BHNS plus attractif (@10). Le projet ne précise pas la nature du parking-relais, un parking vélo sécurisé est indispensable (@19).

Réponse de la CAPG :

Il est précisé dans le dossier de DUP qu'un P+R de 300 places minimum est prévu à proximité du carrefour de Porte de France et du Pôle d'Échanges Multimodal. Il s'agira d'un parking de surface dans un premier temps, permettant de dimensionner le nombre de places nécessaires. Puis il sera transformé en parking silo aérien dont la capacité pourra aller jusqu'à 600/700 places. Un parking vélo sécurisé est également prévu à proximité immédiate de Pôle d'Échanges Multimodal.

AVIS du commissaire enquêteur sur ce thème

Je prends acte et approuve le projet de construction d'un parking relais évoluant vers un parking silo aérien pouvant à terme accueillir 600 à 700 places et comprenant un parking vélo sécurisé à proximité du pôle multimodal à Saint-Genis-Pouilly, tout en déplorant à nouveau le « saucissonnage » tant sur le plan environnemental qu'économique.

5.6 DIVERS :

Une remarque anonyme signale une erreur sur l'état parcellaire concernant la copropriété FORTY FIVE, la désignation du syndic aurait empêché l'information due aux copropriétaires (@5).

Le report modal prévisible des usagers de la voiture vers le vélo n'ont pas été pris en compte (@9, @13).

Une observation rappelle la présence d'une canalisation de gaz en espérant qu'elle ne nécessitera pas une étude complémentaire (@14).

Appel à la vigilance pour la circulation pendant la durée du chantier (@18).

Réponse de la CAPG :

Le syndic de la copropriété Forty Five a bien accusé réception du courrier d'information.

Le report modal du vélo vers la voiture a été pris en compte en permettant à minima un doublement de la circulation cyclistes par rapport à la fréquentation actuelle.

La canalisation de gaz est bien prise en compte dans les futurs travaux.

La circulation pendant la phase chantier sera bien entendu étudiée avec la plus grande attention en coordination avec le Département. Un dossier d'exploitation particulier sera élaboré avec l'objectif de limiter autant que possible l'impact des travaux sur les conditions de circulation.

AVIS du commissaire enquêteur sur ce thème

Je prends acte des précisions apportées sur la prise en compte des différents problèmes soulevés et approuve évidemment l'attention particulière qui sera prise pour la sécurité lors des travaux en y ajoutant la prise en compte pour le cahier des charges des mesures environnementales préconisées vis-à-vis notamment des continuités écologiques, de la saisonnalité des travaux vis-à-vis de la faune et de ses habitats.

5.7 OBSERVATIONS ANNEXEES AU REGISTRE D'ENQUETE PARCELLAIRE :

Remarque de Monsieur le Maire de Saint-Genis Pouilly attirant l'attention sur le dossier d'enquête parcellaire qui considère domaine public la totalité des propriétés communales y compris notamment les emprises sur les parcelles BA 14, BA, 154, AW 115, AT 128 parcelles pour lesquelles la commune n'a pas reçu de notification propriétaire. La parcelle BA 155 impactée par le projet relève du domaine public communal (Rue Simone Veil).

Madame Françoise HASS curatrice de Madame Heidi SCHWAB (et non SCHWAH) Veuve VULLIEZ Charles apporte des informations quant à la propriété et des ayants-droits concernant la parcelle AT 129 dont l'ordonnance de curatelle et l'imprimé dûment rempli intitulé annexe n°1 bis portant sur l'identité du propriétaire ou du titulaire du droit.

6 CLOTURE ET REMISE DU RAPPORT

Le rapport a été clos et signé par le commissaire enquêteur à Culoz, le 9 novembre 2023



Didier ALLAMANNO
Commissaire enquêteur

Le présent rapport est remis ce lundi 13 novembre 2023 à la préfecture de l'Ain avec les documents séparés suivants : conclusion du commissaire enquêteur sur l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique et conclusion du commissaire enquêteur sur l'enquête parcellaire conjointe. Sont restitués simultanément : le dossier d'enquête, les 4 registres d'enquête et les documents qui y sont annexés.

ANNEXES

Procès-verbal de synthèse

Réponse de la communauté
d'agglomération du Pays de Gex

ENQUÊTE PUBLIQUE

**Sur le projet d'aménagement d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service
(BHNS) entre Saint-Genis-Pouilly et Meyrin**

Enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP)

Autorité organisatrice : Préfecture de l'Ain
Date de l'enquête publique du 18/09/2023 au 9/10/2023

PROCES-VERBAL DE SYNTHESE DES
OBSERVATIONS

Didier Allamanno
Commissaire enquêteur

Conformément à l'arrêté de la préfète de l'Ain en date du 7 juillet 2023 ouvrant une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement de la ligne de bus à haut niveau de service entre St-Genis-Pouilly et Meyrin et présenté par la Communauté d'Agglomération du Pays de Gex (CAPG), l'enquête publique s'est déroulée pendant 22 jours du lundi 18 septembre 2023 à 8h30 au lundi 9 octobre 2023 à 17h00.

Deux lieux d'enquête avaient été retenus :

La Mairie de Saint-Genis-Pouilly, siège de l'enquête.

la mairie de Prévessin-Moëns

En qualité de commissaire enquêteur je me suis tenu à la disposition du public lors de 3 permanences réparties dans les deux lieux d'enquête :

Date	Lieux	Horaire
Jeudi 21 septembre 2023	Mairie de Saint-Genis-Pouilly	17h00 à 20h00
Mercredi 4 octobre 2023	Mairie de Prévessin-Moëns	9h00 à 12h00
Lundi 9 octobre 2023	Mairie de Saint-Genis-Pouilly	15h00 à 17h00

Lors de ces trois demi-journées, j'ai pu m'entretenir avec 5 personnes qui se sont présentés pendant les permanences sans recueillir d'observations orales soit parce qu'elles étaient venus prendre des renseignements ou simplement consulter le dossier ou remettre des documents pour l'enquête parcellaire.

Le 9 octobre à 17h00, heure fixée pour la fin de l'enquête, j'ai procédé à la clôture du registre d'enquête de Saint-Genis-Pouilly et Monsieur le Maire m'a remis dossier d'enquête et registre parcellaire avec ses annexes après l'avoir clos. Je me suis rendu aussitôt à la mairie de Prévessin-Moëns. J'ai récupéré le registre d'enquête publique et rappelé que le registre d'enquête devrait m'être transmis dès que possible après clôture par le Maire de la commune. Lequel registre m'a été transmis par lettre recommandée avec accusé réception le 10 octobre.

Les deux registres de Saint-Genis-Pouilly et de Prévessin-Moëns ne contenaient aucune observation. Aucune lettre n'a été postée à mon intention au siège de l'enquête et aucun document ou lettre ne m'a été remis lors de mes trois permanences. Les seuls documents que j'ai été amené à annexer concernaient l'enquête parcellaire.

Le registre dématérialisé (www.registre-numerique.fr/pays-de-gex-ligne-bus) a été fermé le 9/10/2023 à 17h00 heure de clôture de l'enquête publique, il contenait **19** contributions dont une transmise par courriel.

Je n'ai pas constaté d'incident et aucun fait susceptible de porter atteinte à l'enquête publique ne m'a été signalé.

Toutes les observations émises pendant l'enquête ont été résumées dans le tableau annexé au présent procès-verbal et l'intégralité des contributions ont été transmises à la CAPG y compris leurs annexes.

Ce tableau indique dans l'ordre chronologique de leur arrivée en première colonne l'origine (@ suivi d'un numéro d'ordre contribution provient du registre dématérialisé et E suivi du numéro d'ordre a été transmis par courriel.

La deuxième colonne précise prénom, nom et qualité de l'auteur suivant les indications portées. L'anonymat demandé par 5 contributeurs a été respecté.

La troisième colonne contient le résumé de la contribution.

Synthèse des observations du public:

La lecture attentive et l'analyse des avis émis m'ont conduit à supprimer la remarque @17 qui constituait un doublon (même contributeur, même remarque et même pièce jointe)

Bien qu'il ne soit pas toujours facile de distinguer les avis favorables, des avis défavorables ou des avis qui ne se prononcent pas, j'estime qu'environ un tiers sont favorables au projet même si des divergences et des interrogations subsistent. Projet attendu qui diminuera les embouteillages, réduira le nombre de véhicules dans l'agglomération genevoise, favorisera le report modal vers le vélo(@2), réduira les temps de trajet et devrait diminuer la pollution lumineuse et rétablir des continuités écologiques (@16). Il manque une vision globale : Une politique de mobilité douce plus ambitieuse est nécessaire pour répondre aux besoins de la construction galopante (@1) et aussi 25m de large pour des passages de bus épisodiques notamment weekend et la nuit est exagéré (@2).

Pour effectuer la synthèse des contributions j'ai retenu 5 thématiques principales qui me paraissent regrouper l'essentiel des avis émis.

Thématiques	Nombre d'avis	pourcentage
Tracés des circulations et sécurité des usagers	9	29%
Incohérences entre projet CAPG et projet département	6	19%
Variantes et liaisons entre transports en commun	6	19%
Coûts (réalisation, fonctionnement)	5	16%
Parking-relais	5	16%
Total	31	100%

Tracés des circulations et sécurité des usagers :

Le vélo-route est source de conflits entre les usagers (@1). Quelle sécurité pour les cyclistes avec le changement de position de la piste cyclable, manque de continuité entre France et Suisse, (@8, @9, @15, @16, @18, @19) Proscrire les croisements des passages piétons et des pistes cyclables, chaque croisement supplémentaire est accidentogène (@15) Assurer une circulation fluide et sans interruption (@16). Sécuriser le passage en

douane réclamé de longue date (@19) voire avec une passerelle (@11). Revoir la position des mâts d'éclairage et des bandes d'espaces verts (@15). Largeur insuffisante de la piste cyclable 4 m sont préconisés (@19, @13).

Incohérences entre projet CAPG et projet département :

Manque de cohérences entre projet de la ligne de BHNS portée par la CAPG et l'aménagement du carrefour de la Porte de France malgré enquête publique et concertations simultanées (@15, @18, @19) manque de considération pour les usagers des mobilités douces (@8, @9) la FNE encourage les collectivités à collaborer (@16).

Variantes et liaisons entre transports en commun :

Plusieurs remarques sur les liaisons et des suggestions pour diminuer les changements de moyens de transport en commun, diminuer les temps de trajet. Pourquoi s'arrêter au rond-point Simone Veil et ne pas desservir les autres quartiers, le pont du lion serait-il un obstacle ? (@2) Quels impacts avec les bus lignes 18 et 68, avec la 2 x 2 voies vers Ferney et Bellegarde ? (E4). Le projet doit être pensé comme une ligne de rabattement vers le CEVA ou Blandonnet pour accès au TOSA ligne 23 la ligne 18 ne suffit pas (@6). On pourrait éviter un arrêt supplémentaire au CERN (@7). Le report sur le tram à Meyrin n'est pas un gain de temps suffisant il faut un BHNS en 6 arrêts jusqu'à Cornavin (@10). Erreur du dossier : pas de vrai accès au Léman express à Zimeysa et Meyrin, un trajet direct des bus vers la gare de l'aéroport offrirait un meilleur accès au réseau (@18).

Coûts (réalisation, fonctionnement) :

Les prix des tickets sont prohibitifs (@1, E4). Le coût pour un passage épisodique de bus est exagéré (@2). Un tramway certes plus cher à la construction serait plus confortable et coûterait moins cher en fonctionnement et éviterait un changement à Cornavin (@7) manque d'attrait pour un BHNS trop cher (@11).

Parking-relais :

Manque de vision globale pas de P&R programmé (@2) a-t-on pris en compte le parc de stationnement au rond-point Simone Veil (@3) Parking-relais unique non sécurisé et trop cher (@11). Un P+R avec des critères personnalisés rendrait le BHNS plus attractif (@10). Le projet ne précise pas la nature du parking-relais, un parking vélo sécurisé est indispensable (@19).

Divers :

Une remarque anonyme signale une erreur sur l'état parcellaire concernant la copropriété FORTY FIVE, la désignation du syndic aurait empêché l'information due aux copropriétaires (@5).

Le report modal prévisible des usagers de la voiture vers le vélo n'ont pas été pris en compte (@9, @13).

Une observation rappelle la présence d'une canalisation de gaz en espérant qu'elle ne nécessitera pas une étude complémentaire (@14).

Appel à la vigilance pour la circulation pendant la durée du chantier (@18).



Fait à Culoz en deux exemplaires le 16 octobre 2023

Didier ALLAMANNO
Commissaire enquêteur

Le procès-verbal de synthèse des observations et le tableau résumé des observations ont été établis en deux exemplaires. Un procès-verbal et un tableau résumé des observations sont remis le 18 octobre 2023 à la Communauté d'agglomération du Pays de Gex qui dispose d'un délai de 15 jours pour produire ses observations conformément à l'article R123-18 du code de l'environnement,

Accusé réception par M. Poly Xavier le 18/10/23

par la signature du second exemplaire qui sera annexé au rapport d'enquête.



TABLEAU DES CONTRIBUTIONS

Origine	Prénom NOM (qualité) Association/collectif	Résumé de la contribution
@1	Anonyme	La construction galopante nécessite une politique de mobilité douce plus ambitieuse. L'offre de bus est insuffisante notamment le soir et le weekend, les tarifs sont prohibitifs et les chauffeurs manquent. Les pistes cyclables ne sont que des promesses et le vélo-route est source de conflits entre usagers.
@2	Anonyme	25m de large pour un passage épisodique de bus (surtout la nuit et le weekend) est exagéré en terme de besoin et de coût. Manque de vision globale : Pas de P&R programmé avec impact probable sur la nappe phréatique qui remonte- Quelle fréquentation est envisagée et quelles provenances des usagers, destinations, arrêts, horaires... ? Pourquoi s'arrêter à Simone Veil et ne pas desservir les autres quartiers (Hautains- François Mitterrand- Jean Monnet), le nouveau pont du lion est-il un frein au BHNS ? Quels impacts sur les installations entre le rond-point Porte de France (CERN, terrain de rugby)?
@3	Stéphane BARJON	Projet intéressant mais a-t-on pris en compte le parc de stationnement au rond-point Simone Veil, les véhicules privés restant l'unique moyen de transport pour les travailleurs pendulaires pour rejoindre cet arrêt de bus ?
E4	Philippe DASSE	Approuve le projet en particulier la végétalisation des allées. Quels impacts avec les bus 18 et 68 ? Mode de propulsion du BHNS? Impact à prévoir sur la circulation de la 2x2 voies en direction de Bellegarde et Ferney ? Coût global et coût du ticket , quelle date de mise en circulation ?
@5	Anonyme	signale une discordance sur le syndic de la copropriété résidence FORTY FIVE entre l'état parcellaire et les indications du registre des copropriétaires. Ces derniers n'ont pas reçu de fiche synthétique obligatoire.
@6	Julien MICHELOUD	projet vital à penser comme une ligne de rabattement sur la ligne CEVA ou sur Blandonnet pour accès à la ligne 23 (TOSA) car un rabattement uniquement sur ligne 18 est insuffisant pour être assez attractif. Le frein principal à l'attractivité est actuellement le manque de garantie des horaires, les bus étant tributaire des bouchons au même titre que les automobiles en particulier la traversée de la 2x2 voies.

TABLEAU DES CONTRIBUTIONS

Origine	Prénom NOM (qualité) Association/collectif	Résumé de la contribution
@7	Anonyme	Un tramway offrirait plus d'avantage qu'un BHNS (confort, pas de changement pour Cornavin, coûts d'exploitation inférieurs) si ce n'est la réduction des coûts de construction. Un changement supplémentaire au CERN pourrait être évité.
@8	Geoffroy LARDE	Manque désolant de considération pour les usagers des mobilités douces, comment un tel manque de concertation entre département et communauté d'agglomération est-il possible ? Enquête publique côté CAPG et consultation publique côté Ain - Piste cyclable côté Nord pour la CAPG et côté Sud pour l'Ain, puis à nouveau côté Sud pour la CAPG après le carrefour, quelle sécurité pour les cyclistes ?
@9	Marco CATTANEO	Les reports d'usagers voiture vers vélo ne sont pas pris en compte. Désolant de constater le manque de concertation département CAPG (discordances des tracés de la voie cyclable). Il serait plus logique de laisser la piste cyclable côté CERN après le rond-point de la Porte de France.
@10	Anonyme	Le BHNS devrait être poursuivi en 6 arrêts jusqu'à Cornavin sans report tram à Meyrin pour un réel gain de temps. Plus de logique et de critères personnalisés pour le P+R rendrait le BHNS plus attractif
@11	François Gaël JABOULAY	Après constat détaillé de la situation actuelle (types de véhicules, d'usagers, de variation du trafic selon jours et heures), il conclut au manque d'attrait d'un BHNS qui serait trop cher avec un parking relais unique non sécurisé et trop cher et suggère : La mise en place d'un échangeur au rond point de St Genis avec mise en place d'un dispositif de raccordement en "fermeture éclair" pour éviter la formation de bouchons et l'aménagement des feux à la douane du CERN pour le passage piéton voire l'installation d'une passerelle surélevée. Il suggère également de consulter les entreprises spécialisées sur la circulation et les bouchons.

TABEAU DES CONTRIBUTIONS

Origine	Prénom NOM (qualité) Association/collectif	Résumé de la contribution
@12	Conseil Local de Développement du Pays de Gex	Avis favorable du conseil local de développement du Pays de Gex composé d'usagers de la route de Meyrin. Ce réaménagement de la route diminuera les embouteillages avec l'arrivée du BHNS et la création d'une voie cyclable sécurisée propre à encourager le report modal vers le vélo de 2% actuellement vers l'objectif national de 9% diminuant ainsi la part des TIM dans la ville de Genève.
@13	Victor KOHLER APICY association des Piétons et Cyclistes du Pays de Gex	L'APiCy souligne l'énorme travail accompli et le juge globalement positif rappelant qu'il est encore plus écologique que décrit car le report modal n'a même pas été pris en compte. Elle soutient ce projet si le projet est connecté à la piste cyclable qui sera réalisée au carrefour de la Porte de France et que sa largeur soit portée à 4m en accord avec les recommandations du CEREMA et comme l'axe fort Genève - Ferney-Voltaire projeté.
@14	Henri MASSEBOEUF	Estime que la maîtrise foncière est quasiment acquise, signale qu'il y a une canalisation de gaz à déplacer en espérant qu'une autre étude ne retardera pas encore ce chantier
@15	Jérémy BLANC	Enquête publique et concertation simultanées et manque pourtant de cohérence entre CAPG et département. (bassin de rétention et future route, piste cyclable d'un côté et de l'autre), ne pourrait-on travailler ensemble ? Pourquoi un trottoir de chaque côté, ne serait-ce pas plus cohérent de placer les trottoirs et pistes cyclables d'un même côté ou trottoir et piste cyclable à sens unique de part et d'autres de la voie routière comme la continuité sur le secteur suisse et de les prolonger jusqu'au carrefour de la Porte de France? Les croisements des passages piétons et des pistes cyclables sont à proscrire. Ne serait-il pas plus judicieux de prévoir les voies du BHNS entre les voies des VL et éviter un nouveau feu de croisement à la douane ? Chaque croisement supplémentaire est accidentogène et facteur de bouchon. Peut-être faut-il revoir la position des bandes d'espaces verts et des mâts d'éclairage au milieu des trottoirs sur les insertions paysagères notamment pour leur entretien. Un schéma de principe est joint.

TABLEAU DES CONTRIBUTIONS

Origine	Prénom NOM (qualité) Association/collectif	Résumé de la contribution
@16	Fanny LEFORT pour France Nature Environnement Ain	Encourage les deux collectivités (CAPG et Ain) à collaborer pour ces aménagements facilitant la circulation des transport en commun en assurant une circulation fluide sans interruption de St Genis-Pouilly à Meyrin. Note que le projet respectera les continuités écologiques, limitera la pollution lumineuse tout en évitant la propagation des plantes invasives. L'association veillera au respect de ces engagements notamment à la trame paysagère globale avec des espèces locales et une gestion raisonnée.
@17	Fanny LEFORT FNE Ain	Encourage les deux collectivités (CAPG et Ain) à collaborer pour ces aménagements facilitant la circulation des transport en commun en assurant une circulation fluide sans interruption de St Genis-Pouilly à Meyrin. Note que le projet respectera les continuités écologiques, limitera la pollution lumineuse tout en évitant la propagation des plantes invasives. L'association veillera au respect de ces engagements notamment à la trame paysagère globale avec des espèces locales et une gestion raisonnée.
@18	Benoît GEHANT	Déploire l'incohérence entre les deux projets présentés simultanément (CAPG et Ain). OUI à une infrastructure performante pour les transports publics et les modes doux et à une végétalisation de la "voie verte", sans répéter les erreurs actuelles (traversées dangereuses pour cycles et piétons, manque de continuité entre Suisse et France). Attention aux erreurs du dossier : pas de vrai accès au Léman express à Zimeysa et Meyrin (uniquement aux lignes 5 et 6 qui terminent à Cornavin ou en secteur français ligne 7 ou 8. Un trajet plus direct des bus vers la gare de l'aéroport offrirait un bien meilleur accès au réseau CFF longue distance. Attention aussi aux conditions de circulation pendant le chantier.

TABLEAU DES CONTRIBUTIONS

Origine	Prénom NOM (qualité) Association/collectif	Résumé de la contribution
@19	Association Vélorution Pays de Gex	<p>Incohérence entre projet département et projet CAPG.</p> <p>Largeur de piste cyclable de 3 m jugée insuffisante le Cerema conseille 4m en tenant compte de l'augmentation prévisible du trafic.</p> <p>Un parking vélo sécurisé est indispensable, le dossier ne précise pas la nature du parking-relais.</p> <p>Des discontinuités du cheminement cyclable sont identifiables rien n'est prévu pour la sécurisation des traversées cyclistes et piétons, le déplacement de l'actuelle piste longeant le CERN dégrade la sécurisation des déplacements cyclables au giratoire de la route de l'Europe. Le projet doit prendre en compte la sécurisation réclamée depuis longtemps du passage de la douane.</p>

ENQUÊTE PUBLIQUE

**Sur le projet d'aménagement d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service
(BHNS) entre Saint-Genis-Pouilly et Meyrin**

Enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP)

Autorité organisatrice : Préfecture de l'Ain
Date de l'enquête publique du 18/09/2023 au 9/10/2023

**PROCES-VERBAL DE SYNTHESE DES
OBSERVATIONS**

Didier Allamanno
Commissaire enquêteur

Conformément à l'arrêté de la préfète de l'Ain en date du 7 juillet 2023 ouvrant une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement de la ligne de bus à haut niveau de service entre St-Genis-Pouilly et Meyrin et présenté par la Communauté d'Agglomération du Pays de Gex (CAPG), l'enquête publique s'est déroulée pendant 22 jours du lundi 18 septembre 2023 à 8h30 au lundi 9 octobre 2023 à 17h00.

Deux lieux d'enquête avaient été retenus :

La Mairie de Saint-Genis-Pouilly, siège de l'enquête.

la mairie de Prévessin-Moëns

En qualité de commissaire enquêteur je me suis tenu à la disposition du public lors de 3 permanences réparties dans les deux lieux d'enquête :

Date	Lieux	Horaire
Jeudi 21 septembre 2023	Mairie de Saint-Genis-Pouilly	17h00 à 20h00
Mercredi 4 octobre 2023	Mairie de Prévessin-Moëns	9h00 à 12h00
Lundi 9 octobre 2023	Mairie de Saint-Genis-Pouilly	15h00 à 17h00

Lors de ces trois demi-journées, j'ai pu m'entretenir avec 5 personnes qui se sont présentés pendant les permanences sans recueillir d'observations orales soit parce qu'elles étaient venues prendre des renseignements ou simplement consulter le dossier ou remettre des documents pour l'enquête parcellaire.

Le 9 octobre à 17h00, heure fixée pour la fin de l'enquête, j'ai procédé à la clôture du registre d'enquête de Saint-Genis-Pouilly et Monsieur le Maire m'a remis dossier d'enquête et registre parcellaire avec ses annexes après l'avoir clos. Je me suis rendu aussitôt à la mairie de Prévessin-Moëns. J'ai récupéré le registre d'enquête publique et rappelé que le registre d'enquête devrait m'être transmis dès que possible après clôture par le Maire de la commune. Lequel registre m'a été transmis par lettre recommandée avec accusé réception le 10 octobre.

Les deux registres de Saint-Genis-Pouilly et de Prévessin-Moëns ne contenaient aucune observation. Aucune lettre n'a été postée à mon intention au siège de l'enquête et aucun document ou lettre ne m'a été remis lors de mes trois permanences. Les seuls documents que j'ai été amené à annexer concernaient l'enquête parcellaire.

Le registre dématérialisé (www.registre-numerique.fr/pays-de-gex-ligne-bus) a été fermé le 9/10/2023 à 17h00 heure de clôture de l'enquête publique, il contenait **19** contributions dont une transmise par courriel.

Je n'ai pas constaté d'incident et aucun fait susceptible de porter atteinte à l'enquête publique ne m'a été signalé.

Toutes les observations émises pendant l'enquête ont été résumées dans le tableau annexé au présent procès-verbal et l'intégralité des contributions ont été transmises à la CAPG y compris leurs annexes.

Ce tableau indique dans l'ordre chronologique de leur arrivée en première colonne l'origine (@ suivi d'un numéro d'ordre contribution provient du registre dématérialisé et E suivi du numéro d'ordre a été transmis par courriel.

La deuxième colonne précise prénom, nom et qualité de l'auteur suivant les indications portées. L'anonymat demandé par 5 contributeurs a été respecté.

La troisième colonne contient le résumé de la contribution.

Synthèse des observations du public:

La lecture attentive et l'analyse des avis émis m'ont conduit à supprimer la remarque @17 qui constituait un doublon (même contributeur, même remarque et même pièce jointe)

Bien qu'il ne soit pas toujours facile de distinguer les avis favorables, des avis défavorables ou des avis qui ne se prononcent pas, j'estime qu'environ un tiers sont favorables au projet même si des divergences et des interrogations subsistent. Projet attendu qui diminuera les embouteillages, réduira le nombre de véhicules dans l'agglomération genevoise, favorisera le report modal vers le vélo(@2), réduira les temps de trajet et devrait diminuer la pollution lumineuse et rétablir des continuités écologiques (@16). Il manque une vision globale : Une politique de mobilité douce plus ambitieuse est nécessaire pour répondre aux besoins de la construction galopante (@1) et aussi 25m de large pour des passages de bus épisodiques notamment weekend et la nuit est exagéré (@2).

Pour effectuer la synthèse des contributions j'ai retenu 5 thématiques principales qui me paraissent regrouper l'essentiel des avis émis.

Thématiques	Nombre d'avis	pourcentage
Tracés des circulations et sécurité des usagers	9	29%
Incohérences entre projet CAPG et projet département	6	19%
Variantes et liaisons entre transports en commun	6	19%
Coûts (réalisation, fonctionnement)	5	16%
Parking-relais	5	16%
Total	31	100%

Tracés des circulations et sécurité des usagers :

Le vélo-route est source de conflits entre les usagers (@1). Quelle sécurité pour les cyclistes avec le changement de position de la piste cyclable, manque de continuité entre France et Suisse, (@8, @9, @15, @16, @18, @19) Proscrire les croisements des passages piétons et des pistes cyclables, chaque croisement supplémentaire est accidentogène (@15) Assurer une circulation fluide et sans interruption (@16). Sécuriser le passage en

douane réclamé de longue date (@19) voire avec une passerelle (@11). Revoir la position des mâts d'éclairage et des bandes d'espaces verts (@15). Largeur insuffisante de la piste cyclable 4 m sont préconisés (@19, @13).

Réponse : La piste cyclable sera faite pour limiter les conflits entre les différents usagers. Les traversées dangereuses existantes aujourd'hui seront supprimées (Porte de France et à proximité de la douane). Une traversée vélo/voiture est cependant inévitable à proximité du rond-point de l'Europe pour assurer la continuité avec l'aménagement cyclable côté suisse. Cette traversée est située sur une portion où la vitesse des véhicules est faible, et sera sécurisée par un passage piéton. Elle permettra enfin de relier le futur aménagement à la piste cyclable existante le long de la route de l'Europe.

Les mats d'éclairage seront bien en dehors des espaces de circulation, contrairement à ce que laisse penser l'image de synthèse. Enfin, la piste cyclable a été prévue avec un gabarit minimal de 3 mètres, conforme aux recommandations du CEREMA jusqu'à un doublement du nombre actuel d'usagers journaliers. Néanmoins, il sera étudié la possibilité de l'élargir à 3,5 ou 4 mètres.

Incohérences entre projet CAPG et projet département :

Manque de cohérences entre projet de la ligne de BHNS portée par la CAPG et l'aménagement du carrefour de la Porte de France malgré enquête publique et concertations simultanées (@15,@18, @19) manque de considération pour les usagers des mobilités douces (@8, @9) la FNE encourage les collectivités à collaborer (@16).

Réponse : Le département de l'Ain et Pays de Gex aggro travailleront bien en étroite collaboration depuis le lancement du projet en 2018, selon leurs compétences respectives. La récente modification du projet du département de l'Ain concernant la l'emplacement de la piste cyclable n'a pu être prise en compte dans le dossier de DUP, qui avait été préparé bien avant la décision du Département de modifier son projet. Néanmoins cela ne change pas le parti d'aménagement du projet, notamment les emprises réservées à chaque mode de déplacement (vélo, piéton, voiture et transport en commun) et par voie de conséquence cela ne modifie pas les emprises foncières prévues dans le dossier d'enquête parcellaire.

La piste cyclable sera décalée côté CERN entre Porte de France et le rond-point de l'Europe pour assurer la continuité avec le passage sous-terrain sous le carrefour Porte de France.

La Communauté d'agglomération a donc souhaité poursuivre la procédure d'enquête d'utilité publique et parcellaire afin de pouvoir achever les acquisitions foncières et s'assurer de la maîtrise foncière au moment du démarrage des travaux.

Variantes et liaisons entre transports en commun :

Plusieurs remarques sur les liaisons et des suggestions pour diminuer les changements de moyens de transport en commun, diminuer les temps de trajet. Pourquoi s'arrêter au rond-point Simone Veil et ne pas desservir les autres quartiers, le pont du lion serait-il un obstacle ? (@2) Quels impacts avec les bus lignes 18 et 68, avec la 2 x 2 voies vers Ferney et Bellegarde ? (E4). Le projet doit être pensé comme une ligne de rabattement vers le CEVA ou Blandonnet pour accès au TOSA ligne 23 la ligne 18 ne suffit pas (@6). On pourrait éviter un arrêt supplémentaire au CERN (@7). Le report sur le tram à Meyrin n'est pas un gain de temps suffisant il faut un BHNS en 6 arrêts jusqu'à Cornavin (@10). Erreur du dossier : pas de vrai accès au Léman express à Zimeysa et Meyrin, un trajet direct des bus vers la gare de l'aéroport offrirait un meilleur accès au réseau (@18).

Réponse : Si l'infrastructure du BHNS est située entre Saint-Genis-Pouilly et Meyrin, les bus continueront leur trajet aux deux extrémités de l'infrastructure afin de desservir un maximum de population côté France, et un maximum d'emplois et de possibilité de correspondance côté Suisse.

Les communes françaises de Saint-Genis-Pouilly, Sergy, Thoiry, Chevry et Crozet seront ainsi desservies par des bus qui utiliseront le site propre du BHNS. Côté Suisse, en plus du CERN où les bus assureront avec chaque tramway toutes les 6 minutes en heures de pointe, l'Hôpital de la Tour, la zone d'emplois de la Zimeysa, la gare Meyrin et le pôle de correspondance de Blandonnet seront directement desservis. La gare de Meyrin donne bien accès à la ligne L5 du Léman Express (pas d'erreur dans le dossier).

Enfin, des réflexions sont engagés avec Genève pour prolonger la ligne 19 jusqu'à Porte de France, permettant un accès direct à la gare de Cornavin et à la rive gauche de Genève.

Coûts (réalisation, fonctionnement) :

Les prix des tickets sont prohibitifs (@1, E4). Le coût pour un passage épisodique de bus est exagéré (@2). Un tramway certes plus cher à la construction serait plus confortable et coûterait moins cher en fonctionnement et éviterait un changement à Cornavin (@7) manque d'attrait pour un BHNS trop cher (@11).

Réponse : le prix des titres de transport transfrontaliers correspond à l'addition des tarifs de la zone 250 en France (1,40€ pour un adulte) et de la zone 10 à Genève (3 CHF). Le coût à payer par les usagers correspond à 30 % des coûts réels d'exploitation de la ligne. La construction d'un tramway n'a pas été retenue par les autorités suisses. Pays de Gex agglomération a ainsi fait le choix d'avancer et de créer l'infrastructure du BHNS qui sera compatible avec une évolution en tramway lorsque la Confédération Helvétique donnera son accord. À partir de 2030, les bus devraient passer à l'énergie électrique, apportant un gain de confort pour les usagers.

Parking-relais :

Manque de vision globale pas de P&R programmé (@2) a-t-on pris en compte le parc de stationnement au rond-point Simone Veil (@3) Parking-relais unique non sécurisé et trop cher (@11). Un P+R avec des critères personnalisés rendrait le BHNS plus attractif (@10). Le projet ne précise pas la nature du parking-relais, un parking vélo sécurisé est indispensable (@19).

Réponse : Il est précisé dans le dossier de DUP qu'un P+R de 300 places minimum est prévu à proximité du carrefour de Porte de France et du Pôle d'Échanges Multimodal. Il s'agira d'un parking de surface dans un premier temps, permettant de dimensionner le nombre de places nécessaires. Puis il sera transformé en parking silo aérien dont la capacité pourra aller jusqu'à 600/700 places. Un parking vélo sécurisé est également prévu à proximité immédiate de Pôle d'Échanges Multimodal.

Divers :

Une remarque anonyme signale une erreur sur l'état parcellaire concernant la copropriété FORTY FIVE, la désignation du syndic aurait empêché l'information due aux copropriétaires (@5).

Le report modal prévisible des usagers de la voiture vers le vélo n'ont pas été pris en compte (@9, @13).

Une observation rappelle la présence d'une canalisation de gaz en espérant qu'elle ne nécessitera pas une étude complémentaire (@14).

Appel à la vigilance pour la circulation pendant la durée du chantier (@18).

Réponse : le syndic de la copropriété Forty Five a bien accusé réception du courrier d'information.

Le report modal du vélo vers la voiture a été pris en compte en permettant à minima un doublement de la circulation cyclistes par rapport à la fréquentation actuelle.

La canalisation de gaz est bien prise en compte dans les futurs travaux.

La circulation pendant la phase chantier sera bien entendu étudiée avec la plus grande attention en coordination avec le Département. Un dossier d'exploitation particulier sera élaboré avec l'objectif de limiter autant que possible l'impact des travaux sur les conditions de circulation.

Fait à Culoz en deux exemplaires le 16 octobre 2023

Didier ALLAMANNO
Commissaire enquêteur

Le procès-verbal de synthèse des observations et le tableau résumé des observations ont été établis en deux exemplaires. Un procès-verbal et un tableau résumé des observations sont remis le 18 octobre 2023 à la Communauté d'agglomération du Pays de Gex qui dispose d'un délai de 15 jours pour produire ses observations conformément à l'article R123-18 du code de l'environnement,

Accusé réception par M.....le.....

par la signature du second exemplaire qui sera annexé au rapport d'enquête.