

COMMISSION DEPLACEMENTS DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU PAYS DE GEX

mardi 20 octobre 2020 – 19h

Membre de la commission Déplacements présents :

M. Hubert BERTRAND (St-Genis-Pouilly), M. Emmanuel GAVAGGIO (Cessy), M. Lionel PERREAL (Collonges), Mme Isabelle GROSFILLEY (Divonne-les-Bains), M. Loïc VAN VAEREMBERG (Gex), Mme Peggy WILLIAMS (Grilly), Mme Emelyne ETIENNE (Léaz), M. Patrick LEVRIER (Lélex), Mme Martine VIALLET (Mijoux), Mme Cathy MACIA (Pougny), M. Pierrick ALLAIN (Prévessin-Moëns), M. Philippe THEVENON (St-Genis-Pouilly), M. Nicolas PIDOUX (St Jean de Gonville), M. Michel GAUDE (Sauverny), M. François ROCHE (Sergy), M. Xavier JOURDA (Thoiry), M. Jacques DUBOUT (Versonnex)

Membre du Conseil Communautaire présents :

M. Patrice DUNAND (Gex), M. Daniel RAPHOZ (Ferney-Voltaire), M. Vincent SCATTOLIN (Divonne-les-Bains), M. Ivan RACLE (Divonne-les-Bains), M. Gaëtan COME (St-Genis-Pouilly), M. Gilles CATHERIN (St-Genis-Pouilly), M. Chun-Jy LY (Ferney-Voltaire), Mme Annie MARCELOT (Pougny), Mme Martine JOUANNET (Crozet), Mme Isabelle HENNIQUAU (Sauverny), M. Jean-Pierre FOUILLOUX (Segny), M. Michel BRULHART (St Jean de Gonville), M. Guy JUILLARD (Gex), M. Denis LINGLIN (Sergy), Mme Christine BLANC (Léaz), Mme BENIER Muriel (Thoiry), Mme Monique GRAZIOTTI (Farges),

Membre de la commission Déplacements excusés : Mme Khadija UNAL (Ferney-Voltaire), Mme Agathe BOUSSER (Ornex)

Membre de la commission Déplacements absents : M. Philippe NOUVELLE (Crozet), M. Jean-Pierre RIVIERE (Segny), M. Mark BÜTTNER (Vesancy), Mme Leïla SMITH (Echenevex)

Techniciens présents :

M. Pascal RIGAUD (Pays de Gex agglo), M. Xavier Poly (Pays de Gex agglo), Mme Ayélé CLOCUH (Pays de Gex agglo), M. Gilles BOUVARD (SPL Terrinov), M. Marc PEREZ (Cabinet TTK-Komodite-PICA), M. François DARTIGUES (Groupement BERIM), Mme Selena CHESNEAU (Groupement BERIM)

M. DUNAND ouvre la séance, à 19h05, en rappelant l'objet de la présente Commission Déplacements, qui est de faire un point sur les différents projets entamés au mandat précédent et d'avancer sur ceux-ci.

M. BERTRAND rappelle que les sujets qui seront abordés à ce jour sont d'une grande importance au regard de l'impact au niveau budgétaire, mais aussi sur la mobilité dans le Pays de Gex. M. BERTRAND poursuit en présentant l'ordre du jour, qui pourra ensuite évoluer en fonction des propositions des membres de la commission. Est également présenté M. POLY, chargé de mission au service mobilités.

En ce qui concerne le déroulé de la séance, M. BERTRAND propose que tous les projets soient présentés, avant de procéder à la phase de questions-réponses. Cette proposition est acceptée par les élus présents.



1. Tramway des Nations : bilan de la concertation et choix de la variante de tracé

M. BOUVARD, directeur de la SPL Terrinov, récapitule les résultats de la concertation publique qui a eu lieu du 1er au 30 septembre 2020 au sujet du prolongement du tramway à Ferney-Voltaire, en expliquant au préalable l'historique du projet. En effet, ce projet rassemble des partenaires Français comme Suisses pour mettre en œuvre le prolongement de la ligne de tram qui s'arrête actuellement à Nations, vers la commune de Grand-Saconnex dans un premier temps, puis vers la commune de Ferney-Voltaire.

La concertation publique, qui a d'abord commencé via une phase d'information en ligne de la population, fut constituée de conférence en ligne, de réunions publiques et d'ateliers. Ces différentes approches de recueil de l'avis de la population a permis de dégager deux tracés préférentiels. En effet, le groupe travail franco-suisse du 9 juillet 2019 avait validé le choix de la Variante « Ouest », le tramway arrivant de la douane de Grand-Saconnex, puis bifurquant à l'ouest au carrefour Place du Jura. De cette variante découle ensuite 3 tracés rejoignant un P+R au Carrefour du Bisous :

- Tracé 1 par le Cours,
- Tracé 2 par l'allée des champs,
- Tracé 3 par l'allée de la Tire.

La concertation publique démontre que, pour la population ayant participé à la concertation publique, le tracé 2 est le plus clivant. Les tracés 1 et 3 sont les plus favorisés par les habitants, sans préférence claire des participants. Aussi, il est proposé de valider le tracé 3, qui présente un impact environnemental et foncier réduit par rapport au tracé 1.

M. BOUVARD expose également les thèmes ressortant des remarques de la population ayant participé à la concertation publique et qui pourront faire l'objet de réflexions approfondies :

- L'inscription du projet de tramway sur le territoire
- Les modalités d'organisation des rabattements et liaisons multimodales
- La tarification et adaptation du réseau de transports collectifs
- La prise en compte de l'art et de la culture dans le projet
- La mise en valeur des espaces verts et naturels
- La qualité architecturale des équipements de mobilité

Ces pistes de réflexion ne sont pas l'objet de la validation actuelle mais pourront être intégrées à la suite du projet afin que celui-ci puisse demeurer en adéquation avec les attentes et les besoins de la population.

Lors de la partie questions-réponses, M. BERTRAND, ainsi M. DUNAND, rappellent qu'il est indispensable de pouvoir avancer sur le projet du tramway des Nations, du fait de l'enjeu financier qui y est lié. Le projet est à un stade d'avancement suffisant pour être déposé en juin 2021 au PA4, en vue d'un cofinancement avec la Confédération Helvétique. Ainsi, il est indispensable et important que le tracé final du prolongement du tramway sur la commune de Ferney-Voltaire soit validée par la présente commission, puis statuée lors du Conseil Communautaire du 22 octobre.

À l'issue des échanges sur le projet de Tramway des Nations, l'avis de la commission sur le bilan de la concertation et le choix du tracé 3 de la variante est favorable.

2. Présentation de l'étude d'opportunité et de faisabilité pour la réouverture de la ligne ferroviaire du Pied du Jura

M. PEREZ présente l'historique de la ligne ferroviaire qui n'est plus en service depuis 2014 pour le transport de déchets et 1972 pour le transport de passagers.

La présentation de l'étude commence par le volet Fret. Selon l'étude menée, le cabinet estime qu'il serait intéressant de considérer la faisabilité d'une réouverture de la ligne pour du fret, car le projet serait compatible avec le SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale), à l'échelle du Pays de Gex et le PCAET (Plan Climat-Air-Énergie Territorial), à l'échelle nationale. Le projet d'une réouverture de la ligne pour le fret requerrait un investissement initial de 15 millions d'€ pour une remise à niveau minimum. Le coût de fonctionnement est évalué à 140 à 150 000€ par an, pour une économie de 100 000€ par an sur les coûts externes. Le cabinet d'études préconise de céder la gestion du domaine ferroviaire à un opérateur privé, qui serait mieux équipé qu'une régie par exemple.



M. PEREZ poursuit ensuite la présentation sur le volet Voyageurs. Il explique que selon les prévisions du cabinet, les enjeux de desserte de voyageurs seraient surtout tournés vers Genève (estimation de trafic à l'horizon 2030). Plusieurs scénarios ont été étudiés pour la réouverture de la ligne du Pied du Jura pour du transport de personnes :

- Un scénario TER qui remet en service la ligne ferroviaire existante. La charge journalière de ce scénario est estimée de l'ordre de 2 500 voyageurs par jour, ce qui est très faible pour une ligne de train. Ce faible trafic voyageur est expliqué par l'éloignement de la ligne ferroviaire avec les principales zones d'habitations et d'emplois du Pays de Gex, qui font que la ligne ne serait pas concurrentielle par rapport à la voiture individuelle, même en prenant en compte la saturation des routes.
- Un scénario Bus à Haut Niveau de Service, qui reprend l'infrastructure ferroviaire de Divonne à Saint-Genis-Pouilly, puis sors de l'emprise ferroviaire pour relier le CERN. Ce scénario estime la charge journalière à 5000 voyageurs/jour, mais implique de lourde dépense pour élargir l'emprise de la voie ferroviaire, et la ligne est considéré comme trop éloigné des habitations pour justifier l'intérêt de déplacements des usagers vers des arrêts de bus.

M. PEREZ explique les offres TER et BHNS sont les moins-disantes parmi celles explorées en raison du rapport bénéfices/coûts.

- Tram express, dont les coûts de remise à niveau sur l'ensemble de la ligne sont évalués à environ 400M€. Les coûts de fonctionnement présenterait un déficit de 3M€.
- Offre régionale RER à l'horizon 2040. Les coûts de remise à niveau sont estimés à 965M€.
- Un prolongement de la ligne 18 sur la commune de St Genis, voire Thoiry.

Le choix du scénario du tram express serait intéressant sur le moyen terme en fonction des orientations de développement de l'offre de mobilités sur le territoire. Dans ce cas, le tram express pourrait relier Genève à Gex, en passant par Saint-Genis-Pouilly. L'extension de l'offre jusqu'à Divonne-les-Bains nécessiterait un investissement supplémentaire de 100M€, soit un total de 400M€.

Face à son coût conséquent de presque 1 milliard d'euros, l'offre RER serait ne envisageable que sur du très long terme, en fonction de l'urbanisation des communes desservies par la ligne.

Sur le court/moyen terme, le cabinet préconiserait le choix du scénario du prolongement de la ligne 18 à Saint-Genis-Pouilly, qui pourrait évoluer vers le tram express, voire le RER.

Les détails de cette étude sont inclus dans les documents de présentation mis à disposition des élus.

Partie Questions-Réponses :

M. DUNAND s'étonne des conclusions de l'étude sur la faisabilité de réouverture de la ligne ferroviaire entre Collonges et Divonne-les-Bains, la possibilité d'une conversion en voie cyclable par exemple n'a pas été abordée.

Mme MARCELOT soulève la question de la priorisation du projet de réouverture de la ligne Pied du Jura. Il faut protéger l'emprise de la ligne par une réouverture étape par étape, notamment par le fret. La question du versement transport est également envisagée.

M. BERTRAND abonde dans le sens de l'importance de préserver cette ligne, donc il n'est pas envisagé de céder la gestion de l'emprise à une entité privée. Pour ce qui est du versement transports, M. BERTRAND fait remarquer que cette taxe ne concernerait pas un nombre suffisant d'entreprises, donc les recettes réalisées ne seraient pas conséquentes.

M. BRUHLART demande si le coût d'une conversion en liaison piétons-cycles a été fait. M. LINGLIN, quant à lui, suggère un double usage de l'emprise pour les transports collectifs et voie verte.

Mme BENIER interpelle la communauté d'agglomération pour savoir s'il est possible d'avoir un soutien de la part de Pays de Gex agglo dans les relations avec la SNCF, car la commune rencontre des difficultés pour aller dans le sens d'une transformation des voies ferrées en voies vertes.

M. BERTRAND confirme que Pays de Gex agglo soutiendra les communes qui souhaitent porter des projets dans ce sens.

M. POLY présente également un coût estimé pour la transformation de la ligne Pied du Jura en voie verte à environ 5M€, sur la base du projet de liaison piétons-cycles entre Gex et Ferney-Voltaire.

Il est demandé si cette étude a été présentée à SNCF Réseaux (ex RFF, Réseau Ferré de France) et quel a été leur retour. M. POLY confirme qu'ils ont été associés et qu'une réunion de restitution de l'étude est prévue courant novembre. Les élus seront ensuite tenus informés de l'avis de la SNCF Réseaux.



3. Présentation de l'AVP de l'axe de mobilité entre Meyrin et Saint-Genis-Pouilly

M. DARTIGUES présente les schémas de l'AVP finalisé du projet d'aménagement de l'axe de mobilité entre Meyrin et Saint-Genis-Pouilly. Il explique que Pays de Gex agglo prend en charge l'aménagement du BHNS en site propre, d'un pôle d'échange multimodal et d'une voie modes doux. Quant à la trémie faisant partie de l'axe de mobilité, c'est le Conseil Départemental de l'Ain qui en est maître d'ouvrage. Il précise qu'un calendrier des travaux n'est pas présentable à ce jour car ceux-ci vont dépendre des travaux de la trémie.

Les détails de cette étude sont inclus dans les documents de présentation mis à disposition des élus.

4. Points divers

M. ALLAIN questionne sur la taille et l'emplacement des P+R, à la fois sur Ferney-Voltaire, comme sur Saint-Genis-Pouilly. En effet, il s'agirait de prévoir des dimensionnements suffisants, car il n'y a plus suffisamment de stationnements dans les communes. De même, il s'agit de prévoir un emplacement approprié afin de ne pas créer des zones de congestion.

Il est suggéré de réfléchir à un système de rabattement aux P+R via des navettes, afin d'éviter la congestion à l'entrée des P+R.

M. DUNAND rappelle, pour les P+R, que le financement serait entièrement à la charge de Pays de Gex agglo, puisqu'ils ne font plus l'objet de financement par les partenaires suisses. Il faut donc recentrer le débat car la question du financement doit orienter les décisions. Il est donc nécessaire d'arriver à des consensus et donc de faire avancer les projets en gestation depuis 20 ans déjà pour certains.

Mme MACIA signale qu'il faut réfléchir au développement d'un réseau structurant intra-Pays de Gex et non plus seulement vers la Suisse.

M. BERTRAND continue en insistant sur la nécessité d'être réaliste et que le temps n'est plus aux tergiversations.

Mme ETIENNE intervient sur l'importance des enjeux de mobilités des communes du sud du Pays de Gex telles que Léaz.

M. BERTRAND donne son assentiment sur le point soulevé et confirme que les communes du sud du Pays de Gex ne sont pas oubliées, que tous les besoins sont pris en considération. Il s'agit de pouvoir prioriser les projets en fonction des dossiers qui sont déjà en cours et qui ont des sources de financement.

M. DUPENLOUP soulève l'idée de songer à renforcer les pratiques de mobilités alternatives, telles que RézoPouce ou l'autopartage.

Suite à un questionnement d'une élue de Pougny, M. BERTRAND confirme qu'il est possible aux membres de la commission de proposer des ordres du jour pour les prochaines rencontres.

La séance est ensuite levée à 21h30.