

Département de l'AIN

Communes de GEX – CESSY – SEGNY – ORNEX – FERNEY-VOLTAIRE

Tribunal administratif de LYON

Réf. : E14000161 / 69

OBJET DE L'ENQUÊTE :

**DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE
du projet de création d'un Bus à Haut Niveau de Service
entre GEX et FERNEY-VOLTAIRE**

et

**MISE EN COMPATIBILITE des Plans Locaux d'Urbanisme des communes de
CESSY, FERNEY-VOLTAIRE et ORNEX**

Autorité organisatrice : Préfecture de l'Ain
Date de l'enquête publique du 12/11/2014 au 13/12/2014

RAPPORT D'ENQUETE

Didier Allamanno
commissaire enquêteur

SOMMAIRE

Préambule

I – GENERALITES

- *Objet de l'enquête* page 3
- *Généralités et contexte* page 3
- *Cadre juridique* page 4

II - LES MODALITES DE LA PROCÉDURE

- *Demandeur* page 5
- *Désignation du commissaire enquêteur* page 5
- *Période, lieux et siège de l'enquête, permanences du commissaire enquêteur* page 5
- *Le dossier d'enquête* page 6
- *Avis de l'autorité environnementale mémoire en réponse du conseil général de l'Ain* page 8
- *Information du public* page 9

III - L'ENQUETE

- *Déroulement de l'enquête* page 10
- *Les permanences* page 11
- *Incidents et faits remarquables de l'enquête* page 12
- *clôture de l'enquête* page 13
- *Visite des lieux* page 13
- *Rapport de synthèse* page 14

IV - LES OBSERVATIONS DU PUBLIC

- *Relation comptable des observations* page 14
- *Les observations* page 15

ANNEXES

CONCLUSIONS - AVIS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

Préambule

Art L 123-1 du code de l'environnement : « L'enquête publique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement mentionnées à l'article L 123-2. Les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête sont prises en considération par le maître d'ouvrage et par l'autorité compétente pour prendre la décision ».

Cet article définit le rôle de l'enquête publique, il affirme l'objectif légitime du droit à l'information des citoyens et la participation du public qui peut exprimer son avis lors d'élaborations de projets susceptibles d'affecter l'environnement, en particulier pour la création d'un bus à haut niveau de service. L'autorité compétente pour prendre la décision et le maître d'ouvrage doivent prendre en compte l'intérêt des tiers recueillis au cours de l'enquête publique.

Le commissaire enquêteur indépendant du maître d'ouvrage est désigné par le président du Tribunal Administratif pour conduire l'enquête publique ouverte par le préfet.

Le commissaire enquêteur indépendant a par exemple pour tâches de vérifier que les mesures de publicité ont bien été respectées, d'assurer des permanences pour entendre toute personne qui souhaiterait s'exprimer, d'examiner les observations transcrites sur le registre ou exprimées par écrit ou oralement.

Il peut faire compléter le dossier, visiter les lieux, procéder à toute consultation jugée utile, prolonger la durée de l'enquête, organiser une réunion publique, ...

Après avoir clos l'enquête, il rédige un rapport sur le déroulement de l'enquête et donne son avis personnel sur le projet.

I – GENERALITES

- Objet de l'enquête

La présente enquête publique, préalable à la déclaration d'utilité publique, porte sur le projet de création d'un bus à haut niveau de service (BHNS) entre Gex et Ferney-Voltaire, avec mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Cessy, Ferney-Voltaire et Ornex.

Ce projet est présenté par le Département de l'Ain sur le territoire des communes de Gex, Cessy, Ségny, Ornex et Ferney-Voltaire.

Conformément aux articles L11-2, R11-1 et R11-2 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, l'utilité publique sera déclarée par arrêté préfectoral.

- Généralités et contexte

Genève et son agglomération constituent un pôle urbain de rayonnement international. Cette agglomération franco-valdo-genevoise connaît une croissance démographique parmi les plus fortes d'Europe depuis près de soixante années. Forte d'un dynamisme économique soutenu et d'une forte attractivité, elle poursuit son expansion et atteindra prochainement le million d'habitants. La communauté de communes du Pays de Gex à elle seule comptait 74000 habitants en 2009.

Des liens de coopération se sont tissés depuis les années 1970 entre les différentes entités existantes. La réflexion commune a progressivement conduit les différents acteurs à définir un projet transfrontalier d'agglomération.

Ce projet d'agglomération franco-valdo-genevois (sous l'égide du Comité Régional Franco-Genevois) s'est dessiné à partir d'études menées dans les périmètres d'aménagement coordonné d'agglomération.

Les grands principes d'aménagement du territoire ont pu ainsi être dégagés et ont fait l'objet de chartes.

Parmi celles-ci, le contrat d'axe avait comme double objectif d'améliorer l'accès à l'agglomération genevoise et de favoriser l'urbanisation des secteurs desservis par les transports en commun.

En effet, pour des problèmes de foncier, mais aussi des raisons financières, la construction de logement s'est essentiellement développée côté français et particulièrement dans le Pays de Gex. Il s'ajoute l'inégale répartition des 450 000 emplois offerts par l'agglomération genevoise. Emplois en territoire suisse, logements dans le Pays de Gex, le problème de la mobilité domicile-travail est posé. On constate que les déplacements quotidiens pour se rendre au travail et en revenir se font essentiellement par véhicules individuels. La circulation et le stationnement deviennent, et deviendront, de plus en plus difficiles spécifiquement sur l'axe Gex Genève gare de Cornavin qui emprunte, pour la partie française, la route départementale 1005. Le département de l'Ain, autorité organisatrice des transports pour le Pays de Gex et compétente en matière d'infrastructure routière départementale a porté ce contrat d'axe pour articuler urbanisme et transport, lequel prévoit l'aménagement de la route départementale 1005.

Le scénario retenu est la création d'un bus à haut niveau de service entre Gex et Ferney-Voltaire de 12,3 km et 5,6 km en site propre. Il prévoit la mise en place d'aménagements spécifiques destinés à rendre le BHNS le plus indépendant possible des conditions de circulation. Il prévoit de conjuguer deux lignes complémentaires :

- une ligne express reliant Gex-centre à Genève-Cornavin directement sur la RD 1005*
- une ligne de desserte fine empruntant le même itinéraire de Cessy-Centre et Cornavin avec un détour par Cessy et Vertes Campagnes et un terminus à Gex-ZAD, avec un renfort à partir de Ferney-Mairie, vers la Suisse, qui s'insère entre deux services venant de Gex.*

Il est envisagé l'aménagement d'un espace public de qualité pensé pour favoriser l'utilisation des modes de déplacement doux (marche à pied, vélos) et un traitement architectural soulignant l'identification de la ligne. Il propose une offre de transport en commun avec un niveau de service élevé pour augmenter la part modale (objectif 4,5 %). L'augmentation de l'offre et de la vitesse commerciale accompagné d'un cadencement régulier devraient encourager l'utilisation du BHNS assurant sa fréquentation et ainsi sa rentabilité.

Les principes d'aménagement spécifiques sont la construction de sites propres et de voies d'approche aux carrefours priorisant le BHNS par des feux et plans de circulation adaptés et l'installation d'arrêts en ligne conservant la priorisation du BHNS.

- Cadre juridique

Codes généraux :

Code général des collectivités territoriales

code de l'urbanisme notamment les articles L 130-1 à L 130-5 et R 130-1 à R 130-23 concernant les espaces boisés classés

code de l'environnement notamment les articles L 123-1 à L 123-19 et R 123-1 à R 123-27 relatifs à l'enquête publique ; les articles L 126-1 et R 126-1 relatifs à la déclaration de projet ; les articles L 122-1 et suivants et R 122-1 à R 122-6 relatifs aux études d'impact ; les articles R 122-6 à R 122-8, les articles R 122-6 à R 122-8 relatifs à l'autorité environnementale ; les articles L 211-1 à L 211-6, L 212-1 et L 214-1 à L 214-10 et les articles R 214-1 et suivants relatifs à la protection de l'eau ; les articles L 122-1 et suivants, R 122-1 à R 122-6, L 341-1 à L 341-22, les articles L 411-1 à L 411-7 et R 411-1 à R 411-41, L 412-1 et R 412-1 et R 412-10, L 414-1 à L 414-8 et R 414-1 à 414-24, l'article L 411-5 relatifs à la protection de la nature et du patrimoine ; les articles L 571-1, L 571-9 et L 571-10 et R 125-28, R 122-15, R 125-28 relatifs au bruit des infrastructures routières ; les articles L 220-1 et suivants relatifs à la qualité de l'air ;

code rural et de la pêche maritime

code forestier

code du patrimoine notamment les articles L 510-1 à L 531-19, L 541-1 à L 542-3, les articles L 621-1 à L 622-21, l'article L 630-1, les articles L 642-1 à L 642-7

code de l'expropriation pour cause d'utilité publique notamment les articles L 11-1 à L 11-17 et R 11-1 à R 11-18 relatifs à la déclaration d'utilité publique, R 11-3 à R11-14 relatifs à la procédure d'enquête publique

code de la voirie routière

les articles L 114-4 et L 243-7 du code de l'action sociale et de la famille

les articles L 111-7 et L 111-8 à L 111-8-4 du code de la construction et de l'habitation

L'enquête publique a été ordonnée par arrêté préfectoral pris par Monsieur le Préfet de l'Ain en date du 16 octobre 2014.

II - LES MODALITES DE LA PROCÉDURE

- Demandeur

Monsieur le Préfet de l'Ain a sollicité la désignation d'un commissaire enquêteur auprès du Tribunal Administratif de Lyon pour procéder à une enquête publique relative à la déclaration d'utilité publique du projet de création d'un BHNS entre Gex et Ferney-Voltaire avec mise en compatibilité des PLU des communes de Cessy, Ferney-Voltaire et Ornex (par lettre enregistrée le 8 septembre 2014).

- Désignation du commissaire enquêteur

Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Lyon, par décision référencée E14000190/69 prise le 25 septembre 2014, a désigné :

- M. Didier ALLAMANNO en qualité de commissaire enquêteur titulaire,
 - Monsieur Jean Paul BRON en qualité de commissaire enquêteur suppléant,
- pour conduire l'enquête publique relative à la déclaration d'utilité publique du projet de création d'un BHNS entre Gex et Ferney-Voltaire avec mise en compatibilité des PLU des communes de Cessy, Ferney-Voltaire et Ornex.

La décision précisait que le conseil général de l'Ain devait verser dans le délai de 30 jours la somme de 500 euros au fonds d'indemnisation des commissaires-enquêteurs. Le commissaire enquêteur était autorisé à utiliser son véhicule pour les besoins de l'enquête.

J'ai attesté sur l'honneur, en date du 1er octobre 2014, ne pas avoir été amené à connaître à quelque titre que ce soit le projet du BHNS mis à l'enquête publique.

- Période, lieux et siège de l'enquête, permanences du commissaire enquêteur

Après avoir reçu le 29/09/2014 l'ordonnance de Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Lyon confirmant ma mission et contact pris avec l'autorité organisatrice de l'enquête, en l'occurrence la préfecture de l'Ain, nous convenions d'un rendez-vous en préfecture de l'Ain à Bourg En Bresse pour le mercredi 15 octobre 2014. Lors de cette réunion, Monsieur Philippe Couche me remettait un exemplaire du dossier identique à ceux qui seraient déposés dans chacune des cinq mairies. Lors de cette réunion, j'ai paraphé les dix registres d'enquête et les cinq dossiers d'enquête. La préfecture a souhaité ouvrir deux registres d'enquête par commune, un destiné à recevoir les observations du public relatives à la déclaration d'utilité publique et l'autre à la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes de Cessy, Ferney-Voltaire et Ornex. Nous avons également retenu une permanence de 3 heures par commune en nous efforçant d'offrir un large éventail de possibilités dans les jours et les horaires pour permettre à chacun de rencontrer le commissaire enquêteur. La dernière permanence se tiendrait le dernier jour en mairie de Ferney-Voltaire, celle-ci ayant été retenue comme siège de l'enquête. Nous avons évoqué la possibilité d'ouverture d'un registre d'enquête électronique mais il n'a pas été jugé utile d'en ouvrir un lors de cette enquête.

Monsieur le Préfet de l'Ain a ordonné, par arrêté du 16 octobre 2014, l'ouverture d'une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de création d'un bus à haut niveau de service entre Gex et Ferney-Voltaire (communes de Gex, Cessy, Ségny, Ornex et Ferney-Voltaire) portant également sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Cessy, Ferney-Voltaire et Ornex.

Cet arrêté précisait :

- que cette enquête se déroulerait du 12 novembre 2014 au 13 décembre 2014.
- que les pièces du dossier, qui comprenait notamment une étude d'impact, seraient consultables en mairies de Gex, Cessy, Ségny, Ornex et Ferney-Voltaire aux jours et heures habituels d'ouverture ainsi que sur le site internet à l'adresse suivante : www.ain.fr/bhns. L'avis de l'autorité environnementale et le mémoire en réponse figureront également sur le site. Que les observations pourraient être portées sur les registres d'enquête également déposés dans chacune des cinq mairies ou adressées par écrit au commissaire-enquêteur à la mairie de Ferney-Voltaire, siège de l'enquête. Le rapport et les conclusions du commissaire-enquêteur seront consultables pendant un an à la préfecture de l'Ain, en sous-préfecture de Gex ainsi que dans les mairies de Gex Cessy, Ségny, Ornex, et Ferney-Voltaire et sur le site internet de la préfecture de l'Ain.
- que M. Didier ALLAMANNO était désigné par le Tribunal Administratif en qualité de commissaire enquêteur titulaire, et M. Jean Paul BRON en qualité de commissaire enquêteur suppléant,
- qu'un avis d'enquête serait affiché quinze jours au moins avant l'enquête et pendant toute la durée de l'enquête à la porte principale de chacune des mairies et publié par tout autre procédé en usage dans ces communes. Cet avis sera également affiché au voisinage des travaux projetés par l'expropriant. La préfecture insérera quinze jours au moins avant le début de l'enquête, avec un rappel dans les huit premiers jours de celle-ci, cet avis dans deux journaux diffusés dans le département. Ces journaux seront annexés au dossier d'enquête de Ferney-Voltaire.
- Au terme de l'enquête, le préfet de l'Ain, autorité compétente, prendra la décision déclarant l'utilité publique du projet emportant la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Cessy, Ferney-Voltaire et Ornex
- Des informations pourraient être demandées auprès de M. Didier Dubourgnon au Conseil Général de l'Ain
- que le commissaire enquêteur recevrait le public :
 - en mairie de Gex : le mercredi 12 novembre 2014 de 9h à 12h
 - en mairie de Segny : le jeudi 27 novembre 2014 de 15h à 18h
 - en marie d'Ornex : le mercredi 3 décembre 2014 de 16h à 19h
 - en mairie de Cessy : le vendredi 12 décembre 2014 de 14h à 17h
 - en mairie de Ferney-Voltaire : le samedi 13 décembre 2014 de 9h à 12h
- que le dossier d'enquête publique serait transmis à la république et Canton de Genève

Après avoir récupéré le dossier d'enquête en préfecture, je me suis rendu au bureau de M. Dubourgnon chargé de ce dossier au Conseil Général de l'Ain. Il m'a exposé les grandes lignes du dossier que je venais de recevoir. J'ai, à plusieurs reprises durant l'enquête et après l'analyse des observations, obtenu par lui et sur ma demande des précisions concernant le projet de BHNS.

- Le dossier d'enquête

Le dossier d'enquête mentionne que la maîtrise d'ouvrage du projet est le département de l'Ain et que l'élaboration et la rédaction de l'étude d'impact ont été réalisées par le bureau d'études INGEROP conseil et ingénierie à Meylan, Valérie COISSARD chef de projet et Mélanie BARTHE chargée d'études en environnement.

Le dossier a nécessité la participation d'autres bureaux d'études cités dans le dossier, comme le groupement de maîtrise d'œuvre (INGEROP, FOLIA, CITEC & TRANSITEC).

Le dossier mis à l'enquête comprenait principalement cinq volumes d'inégale importance.

Le premier volume (542 pages au format A3) contenait, après un glossaire :

- ◆ le chapitre A : **objet de l'enquête - informations juridiques et réglementaires** : objet et condition

de l'enquête – insertion de l'enquête dans la procédure administrative - textes régissant l'enquête publique

- ◆ le chapitre B : **plan de situation**
- ◆ le chapitre C : **notice explicative** : notice explicative – caractéristique des ouvrages les plus importants – appréciation sommaire des dépenses
- ◆ le chapitre D : **plan général des travaux**
- ◆ le chapitre E : **étude d'impact** : Résumé non technique – présentation et raisons du choix du projet retenu – présentation générale du contexte – appréciation des impacts du programme – état initial de l'environnement – analyse des incidences sur l'environnement et des mesures de suppression de réduction et de compensation y compris les effets cumulés avec d'autres projets et la présentation des principales modalités de suivi – dossier des incidences sur les sites Natura 2000 – éléments permettant d'apprécier la compatibilité du projet avec l'affectation des sols – coûts des mesures prises en faveur de l'environnement – méthodologies d'évaluation des impacts du projet et difficultés rencontrées – auteurs des études
- ◆ le chapitre F : **Annexes** : bilan de la concertation publique – statut réglementaire et/ou de protection – liste et statut des espèces contactées – étude acoustique : hypothèses de trafics

Le deuxième volume (20 pages) contenait :

- ◆ le chapitre G : **Dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de Cessy**

Le troisième volume (26 pages) contenait :

- ◆ le chapitre H : **Dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune d'Ornex**

Le troisième volume (31 pages) contenait :

- ◆ le chapitre I : **Dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de Ferney-Voltaire**

D'autres documents complétaient le dossier mis à l'enquête et consultable dans chaque mairie concernée :

- Délibération du 9 juillet 2012 par laquelle la commission permanente du conseil général approuve les modalités de la concertation et lance la concertation publique pour la création d'un Bus à Haut Niveau de Service sur la route départementale 1005, entre Gex et Ferney-Voltaire
- Délibération du 10 juin 2013 par laquelle la commission permanente du conseil général approuve le bilan de la concertation établi dans le cadre du projet de création d'une ligne de bus à haut niveau de service entre Gex et Ferney-Voltaire pour renforcer la ligne Gex-Cornavin sur sa partie française ;
- Délibération en date du 25 juin 2013 par laquelle l'assemblée départementale prend notamment en considération les projets d'une ligne de bus à haut niveau de service sur la RD 1005 entre Gex et Ferney-Voltaire et de prolongement du tramway Genève-Cornavin-Meyrin-CERN jusqu'à Saint-Genis-Pouilly ;
- Délibération en date du 21 octobre 2013 par laquelle la commission permanente approuve les dossiers préalables au lancement des procédures d'enquêtes préalable à la déclaration d'utilité publique relevant du code de l'environnement et de mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Cessy, Ornex et Ferney-Voltaire ;
- Bilan de la concertation inter-administrative engagée par le préfet de l'Ain ;
- Modifications apportées par le département de l'Ain à la suite de cette concertation aux fins d'amender le dossier ;
- Avis du préfet de la région Rhône-Alpes, autorité environnementale, émis le 17 juin 2014 , sur le projet comprenant une étude d'impact ;

- *Mémoire en réponse aux remarques formulées par l'autorité environnementale le 17 juin 2014, présenté par le département de l'Ain ;*
- *Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint du 26 septembre 2014 concernant la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Cessy, Ferney-Voltaire et Ornex ;*
- *Arrêté préfectoral portant ouverture d'une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique relative au projet de création d'un bus à haut niveau de service (BHNS) entre Gex et Ferney-Voltaire (communes de Gex, Cessy, Ségny, Ornex et Ferney-Voltaire), présenté par le département de l'Ain, avec mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Cessy, Ferney-Voltaire et Ornex ;*
- *Avis d'enquête publique destiné à être affiché sur les panneaux municipaux de chaque commune.*
- *Dans chaque commune, 1 registre d'enquête publique destiné à recueillir les observations du public pour le projet de création de la ligne de bus à haut niveau de service et 1 registre pour les dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme ;*

Avant la transmission, j'ai demandé à la préfecture de l'Ain que soit ajouté un sommaire des différentes pièces composant le dossier et décrit ci-dessus, ce qui a été fait. Le travail de contrôle de l'intégrité du dossier par le personnel des mairies et aussi par moi lors de mes permanences en a ainsi été facilité. Le dossier a été complété par la photocopie des 4 journaux comportant l'avis d'enquête.

- Avis de l'autorité environnementale – mémoire en réponse du conseil général de l'Ain

L'avis de l'autorité environnementale, en l'occurrence Monsieur le préfet de la région Rhône-Alpes, ne porte pas sur l'opportunité ou non du projet mais sur la qualité de l'étude d'impact et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet présenté.

La direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Rhône-Alpes a préparé l'avis pour Monsieur le préfet de région.

L'autorité environnementale estime complète l'étude d'impact qui présente un niveau d'approfondissement très satisfaisant sauf en ce qui concerne les parkings relais dont le positionnement reste à préciser. L'état initial est d'un très bon niveau mais reste insuffisant pour les dispositifs d'assainissement existants et pour l'impact sur des secteurs à enjeux. L'évaluation de l'impact sur la qualité de l'air aurait pu apporter l'information sur la qualité de l'air le long de cet axe. L'estimation du coût des mesures en faveur de l'environnement intègre à juste titre les dépenses de suivi, mais n'aurait pas dû prendre en compte les éléments forts du projet (plantations et mobilier urbain) surestimant ainsi les mesures d'intégration. Des clarifications seraient nécessaires en matière de consommation énergétique. Le dispositif de suivi apparaît cohérent mais aurait mérité quelques compléments.

Le projet aurait été conforté par la présentation de la mise en compétition avec d'autres solutions plus lourdes pour le développement de l'offre de transport en commun sur l'axe. Les impacts du projet sont globalement positifs sauf pour le réseau cyclable dont les effets néfastes devraient être compensés par la mise en service de voies vertes. L'avis de l'autorité environnementale mentionne quelques pistes d'amélioration à explorer opportunément : la prévention de la pollution des eaux, l'amélioration des continuités biologiques, en particulier au niveau du franchissement des cours d'eau (l'Oudar), et la résorption des points noirs du bruit.

Le mémoire en réponse produit par le département de l'Ain précisait :

- ◆ *Le caractère des parkings renforçant l'attractivité de la ligne est jugé accessoire (400 places pour 20 000 véhicules/jour et 9000 voyages pour la ligne F). La maîtrise d'ouvrage des parkings-relais n'étant pas assuré par le département et l'état d'avancement des projets par les nouvelles équipes municipales n'ont pas permis de les localiser avec plus de précision.*
- ◆ *Le projet s'inscrivant dans une emprise existante et ne modifiant que marginalement les surfaces imperméabilisées, les dispositifs mis en œuvre consistent à des déplacements raccordés sur des*

canalisations principales ou des fossés en zone périurbaine. L'étude détaillée des plans des réseaux n'interviendra qu'après l'enquête publique.

- ◆ Les impacts du projet sur le puits de la Chenaz (périmètre éloigné) et la rivière du Grand Journans sont insignifiants et ne nécessitent pas d'approfondissement particulier. L'impact du projet sur les cours du Lion et de l'Ouye ou de la zone humide des Esserpes est nul puisque les caractéristiques hydrauliques ne sont pas atteintes par l'aménagement.
- ◆ L'impact sur la qualité de l'air n'est pas aisé mais le report modal vers le transport en commun contribuera à la réduction de la pollution de l'air.
- ◆ Le dispositif de suivi environnemental ne relève pas de l'avant-projet mais du projet, voire des documents d'exécution.
- ◆ Le choix du mode de transport a été retenu car les études d'opportunité ont permis d'évacuer les solutions plus lourdes pour deux motifs principaux :
 - La RD 1005, route à grande circulation doit conserver ses fonctions actuelles
 - les emprises du projet qui compte-tenu de la cherté du foncier, doivent rester à l'intérieur des façades existantes.
- ◆ Les travaux de confortement de l'Oudar réalisés en 2012 épargnaient le radier et préservaient le lit mineur du cours d'eau et les crédits dévolus n'avaient pas pour fonction de financer la restauration de la continuité écologique de l'Oudar.
- ◆ Le département de l'Ain est déjà engagé dans une démarche de préservation des espaces nécessaires aux déplacements de la faune et de la dissémination de la flore au travers des contrats corridors (52 mesures mises en œuvre).
- ◆ Il n'apparaît pas envisageable de compromettre l'équilibre financier de l'opération par la mise à niveau du réseau hydrographique. L'augmentation des surfaces imperméabilisées supplémentaires apparaît comme insignifiante.
- ◆ En l'absence de contraintes particulières, la réduction des niveaux sonores est prévue par l'utilisation d'enrobés phoniques qui permettent de réduire les niveaux sonores, le jour de 4-5 dB(A), la nuit de 6-7 dB(A).
- ◆ Le département de l'Ain lutte quotidiennement en faveur de la pollution des eaux, de l'amélioration des continuités biologiques et de la résorption des points noirs du bruit à travers différents outils, il rappelle les effets positifs du projet de la première ligne de BHNS du département en faveur du bien-être et du bien-vivre de ses habitants.

- Information du public

La publicité de l'enquête publique a été réalisée selon les prescriptions de l'arrêté d'ouverture d'enquête préalable à la déclaration d'enquête publique pris le 16 octobre 2014 par Monsieur le préfet de l'Ain.

Par affichage au format A2 sur fond jaune :

A la porte principale des mairies de Gex, Cessy, Segny, Ornex et Ferney-Voltaire.

Au voisinage des travaux projetés, soit sur les abris bus des arrêts de :

Gex La poste

Cessy Centre

Segny Centre

Ornex Centre

Ferney-Voltaire Jura

Cet affichage, visible du domaine public, a été constaté par un constat d'huissier établi le 24 octobre 2014 par Me Julie Alexandre Huissier de Justice à Gex.

Je me suis rendu le 27 octobre 2014 à la mairie de Gex où je me suis aperçu que, si le format et la couleur étaient bien respectés, le titre de l'avis (avis d'enquête publique) n'était pas en caractères de 2 cm de hauteur. Je faisais ce même constat pour les affiches apposées à Cessy et à Ornex. J'en ai aussitôt averti par téléphone M.Dubourgnon pour qu'il puisse procéder sans délai à la rectification nécessaire. Les dix affiches apposées sur les portes des cinq mairies et des cinq arrêts de bus ont été aussitôt complétées par un bandeau avec titre avec des caractères de 2 cm de hauteur recouvrant le titre antérieur.

Par voie de presse (voir en annexe) :

- *premier avis :*
 - *le quotidien Le Dauphiné Libéré du vendredi 24 octobre 2014*
 - *l'hebdomadaire Le Pays Gessien du jeudi 23 octobre 2014*
- *deuxième avis :*
 - *le quotidien Le Dauphiné Libéré du vendredi 14 novembre 2014*
 - *l'hebdomadaire Le Pays Gessien du jeudi 13 novembre 2014*

J'avais insisté lors de mon entretien avec M.Dubourgnon du 15 octobre 2014 pour que des mesures complémentaires soient mises en œuvre. Ainsi toutes les mairies des communes concernées ont accepté de faire figurer l'information sur leur site internet (voir en annexe les captures d'écran). Seules les communes de Segny et d'Ornex publiaient l'information sur le site internet de leur commune respective le 11/11/2014, veille de l'ouverture de l'enquête. J'ai à nouveau insisté auprès de M.Dubourgnon pour qu'il sollicite à nouveau les communes de Gex, Cessy et Ferney-Voltaire. Le 14 novembre j'ai pu constater que les cinq communes concernées relayaient l'information sur leur site internet. Le site du conseil général de l'Ain a publié le dossier de déclaration d'utilité publique à compter de l'ouverture de l'enquête, le dossier fut complété, à ma demande par l'arrêté d'ouverture de l'enquête à compter du 14/11/2014.

Parmi les vecteurs utilisés, j'ai pu remarquer aussi l'annonce de l'enquête sur le journal lumineux de Gex et de Cessy.

*J'ai également eu connaissance des articles de la presse locale concernant l'enquête publique (cf annexes).
Le Pays Gessien du 13 novembre 2014
Le Dauphiné Libéré du 27 novembre 2014
Le Progrès de l'Ain (postérieur au 3/12/2014)*

J'ai pu vérifier la présence de l'affichage durant l'enquête en effectuant des sondages en plusieurs endroits, en particulier lors de mes permanences. En outre j'ai effectué un contrôle de l'affichage le 20 novembre 2014, j'ai pu ainsi constater que l'affichage était en place à la porte principale de chacune des mairies et j'ai pu également remarquer que l'affichage était toujours présent sur les deux abris bus contrôlés (Cessy centre et Ornex).

III - L'ENQUETE

- Déroulement de l'enquête

L'enquête s'est déroulée du 12 novembre 2014 au 13 décembre 2014 suivant les prescriptions de l'arrêté de Monsieur le préfet de l'Ain en date du 16 octobre 2014.

Le public pouvait consulter la totalité du dossier dans chacune des cinq mairies aux jours et heures d'ouverture habituels :

GEX : *du lundi au jeudi de 8h à 12h et les vendredis de 8h à 12h et de 14h à 17h*

CESSY : *les lundis de 9h à 12h et de 14h à 18h, les mardis, mercredis, jeudis de 8h30 à 12h et de 14h à 18h et les vendredis de 8h30 à 12h et de 14h à 17h.*

SEGNY : *du lundi au mercredi de 8h30 à 12h00 et de 13h30 à 18h00 les jeudis de 13h30 à 18h00 et les vendredis de 8h30 à 12h00*

ORNEX : *Les lundis, mercredis, jeudis, vendredis de 8h30 à 12h et de 14h à 18h et les mardis de 14h à 19h*

FERNEY-VOLTAIRE : *Du lundi au jeudi de 8h à 12h et de 14h à 18h et les vendredis de 8h à 12h et de 14h à 17h*

Cette consultation des pièces du dossier était également possible sur le site internet www.ain.fr/bhns.

Le public pouvait consigner ses observations sur deux registres déposés dans chacune des mairies à cet effet. L'un était destiné à recevoir les observations du public relatives à la déclaration d'utilité publique et l'autre à la mise en compatibilité des plan locaux d'urbanisme des communes de Cessy, Ferney-Voltaire et Ornex.

J'avais estimé qu'un registre unique était plus judicieux mais la préfecture a préféré maintenir deux registres distincts.

Ainsi que l'annonçait l'arrêté préfectoral, des lettres pouvaient être adressées au commissaire enquêteur par courrier au siège de l'enquête (mairie de Ferney-Voltaire).

Il n'était pas offert au public la possibilité d'utiliser un registre électronique pour formuler ses observations.

Le jeudi 20 novembre après-midi, je me suis rendu à la mairie de Ferney-Voltaire, puis à celle d'Ornex, puis à celle de Segny et enfin à celle de Segny. J'y ai vérifié l'accessibilité des dossiers et des registres après avoir contrôlé l'existence de l'affichage à la porte principale des mairies.

Des panneaux d'exposition ayant servi lors des phases de concertation sur le projet du BHNS étaient installés à l'accueil dans chaque mairie (ou dans le bureau urbanisme à Gex).

Je n'ai relevé aucune difficulté pour consulter les dossiers et les registres, ce qui pouvait se faire partout dans de bonnes conditions.

Après avoir décliné mon identité j'ai donné dans chacune des mairies mon numéro de téléphone portable afin qu'on puisse me prévenir en cas de difficulté ou d'incident.

J'ai précisé qu'il n'était pas nécessaire de décliner son identité pour porter des observations sur le registre et que celles-ci pouvaient rester anonymes.

A Ferney-Voltaire, il n'y avait qu'une seule observation portée sur le registre mais aucune lettre n'avait encore été reçue à mon intention. J'ai demandé qu'on veuille bien me prévenir à l'arrivée de courrier adressé au commissaire-enquêteur. L'accueil estimait à une vingtaine le nombre de personnes venues prendre connaissance du dossier.

A Ornex, aucune difficulté signalée, aucune remarque portée sur le registre, d'après le secrétariat deux consultations au 20 novembre.

A Segny, deux lettres avaient été agrafées au registre d'enquête. J'ai rappelé que les registres étaient destinés à recevoir des écrits et que les courriers devaient être adressés au commissaire-enquêteur au siège de l'enquête, à la mairie de Ferney-Voltaire ou m'être remis lors de mes permanences. A la question posée de savoir comment ne pas se tromper dans l'utilisation de l'un ou l'autre des registres, j'ai rappelé le but de chaque registre. J'ai également précisé que l'erreur de transcription n'entraînerait aucune conséquence sur la prise en compte de la remarque mal consignée.

A Cessy, le hall de la mairie accueillait une exposition sur la guerre de 1914-1918 à laquelle se mêlait les panneaux d'exposition sur le BHNS. Aucune remarque portée sur le registre et peu de consultations du dossier signalées.

La mairie de Gex ne recevant pas le public le jeudi je me suis limité à constater l'existence de l'affichage sur la porte principale d'entrée de la mairie. Cette visite était moins importante puisque j'avais effectué une première permanence le premier jour de l'enquête à Gex.

- Les permanences

Première permanence :

*Elle s'est tenue le **mercredi 12 novembre 2014 de 9h à 12h en mairie de Gex**, une salle de réunion spacieuse et lumineuse avait été mise à ma disposition dans la mairie annexe où se déroulent désormais les enquêtes publiques. Situé à une vingtaine de mètres de la mairie principale, ce bâtiment abrite les services de l'urbanisme. Je me suis assuré que le public souhaitant me rencontrer serait dirigé efficacement vers la salle qui m'avait été réservée.*

J'ai été accueilli par Mme Sandrine Vanel-Normandin Maire Adjoint à l'urbanisme et aux transports et M. Vigué responsable de l'urbanisme.

J'ai reçu quatre personnes durant ma permanence.

Ont été abordés : les difficultés de circulation à prévoir pour les artisans, le transport des vélos dans les bus, les « queues de poisson » aux ronds-points lors de l'arrêt des bus, les bouchons probables attendus à l'étranglement de Segny, la desserte des Vertes Campagnes et de Tougin.

Deuxième permanence :

*Elle s'est tenue le **jeudi 27 novembre 2014 de 15h à 18h en mairie de Segny.***

Un bureau a été mis à ma disposition pendant toute la permanence me permettant de recevoir en toute confidentialité les personnes qui le souhaitaient avec la possibilité d'utiliser le couloir d'accès comme salle d'attente.

J'ai été accueilli par Monsieur Jean Pierre Fouilloux Maire de la commune.

J'ai reçu huit personnes durant cette permanence.

Ont été abordés : le problème des accès des propriétés riveraines après les aménagements, les gênes aux riverains par la création de voies de bus en site propre à Ferney-Voltaire, le problème des feux de croisement (6 sur la seule traversée de Segny), le maintien du passage souterrain pour piéton, la participation européenne dans le financement.

Troisième permanence :

*Elle s'est tenue le **mercredi 3 décembre 2014 de 16h à 19h en mairie d'Ornex.***

La grande salle du conseil a été tenue à ma disposition pendant cette permanence pour recevoir le public qui voulait me rencontrer. Le secrétariat recevait le public et dirigeait les intéressés vers la salle à l'étage.

J'ai été accueilli par Monsieur Jean François Obez Maire de la commune.

J'ai reçu deux personnes durant cette permanence.

Ont été abordés : l'impact sur les propriétés voisines, la création de tranchées couvertes pour la RD 1005

Quatrième permanence :

*Elle s'est tenue le **vendredi 12 décembre 2014 de 14h à 17h en mairie de Cessy***

Une grande salle de réunion au premier étage m'a été affectée pour me permettre de recevoir le public dans des conditions satisfaisantes.

J'ai été accueilli par Monsieur Christophe Bouvier Maire de la commune

J'ai reçu cinq personnes durant cette permanence.

Ont été abordés : les accès pour les immeubles en copropriété à Ferney-Voltaire présentant une dénivellée importante, les modes de déplacement doux en particulier les vélos et les pistes cyclables, les accès aux terrains agricoles, le registre électronique.

Cinquième et dernière permanence :

*Elle s'est tenue le **samedi 13 décembre 2014 de 9h à 12h en mairie de Ferney-Voltaire** (avec prolongation jusqu'à 13h)*

La mairie fermée habituellement le samedi avait mis à ma disposition le hall d'entrée servant de salle d'attente. Au fond, un bureau me permettait d'accueillir avec une confidentialité correcte les personnes souhaitant me rencontrer.

J'ai été accueilli par Monsieur Daniel Raphoz Maire de la commune qui a assuré le service d'ordre et est resté jusqu'à la fin de ma permanence pour aider à faire patienter le public et maintenir une certaine discipline. L'affluence fut importante et afin de satisfaire les demandes, je suis resté jusqu'à 13h pour recevoir et entendre la dernière personne. Je précise qu'à midi, les portes de la mairie ont été fermées.

J'ai compté dix neuf personnes reçues entre 9h et 13h.

Ont été abordés : le rond point et les problèmes de l'école Saint-Vincent, la suppression d'arrêts en particulier Jargilières, l'absence de pistes cyclables voire leur suppression à Ferney-Voltaire, la différence entre une piste cyclable et un vélo route, la circulation dans Ferney-Voltaire et les feux tricolores, les tarifs des bus, le financement de ces travaux, l'accès aux immeubles et la sécurité des habitants, les propriétés riveraines impactées et leurs accès.

- Incidents et faits remarquables de l'enquête

Le jour de ma première permanence, premier jour de l'enquête, la mairie de Gex recevait un appel provenant de la mairie de Ferney-Voltaire pour signaler un incident à propos de l'enquête. La mairie de

Ferney-Voltaire me communiquait alors le numéro de téléphone d'une personne qui tenait à me signaler que les affiches étaient arrachées et qu'alors les Ferneysiens ne seraient pas informés du déroulement de l'enquête. J'ai averti aussitôt M.Dubourgnon pour qu'il prenne les dispositions pour le remplacement et le cas échéant la surveillance de l'affichage sur Ferney-Voltaire. Vérification faite par l'agence routière du Pays de Gex, aucune affiche officielle ne manquait.

J'ai appris ultérieurement qu'un tract était diffusé par l'association « Ferney-dans-la-rue » annonçant une réunion publique sur le BHNS le 3 décembre 2014 (voir en annexe). On notera la couleur jaune du tract et l'annonce de réunion publique sur le BHNS pouvant porter à confusion avec l'annonce d'une réunion publique « officielle ». Je n'ai pas été invité à cette réunion dont j'ai eu connaissance par hasard très tardivement.

Il est possible que l'affiche dont l'arrachage avait été signalé concernait une affichette de ce type.

L'arrêté préfectoral d'ouverture de l'enquête publique stipulait que des informations relatives au projet pouvaient être demandées auprès de M.Dubourgnon au conseil général de l'Ain. Il m'a signalé avoir reçu trois demandes auxquelles il a répondu dans les meilleurs délais.

On remarquera qu'une erreur s'est glissée dans l'avis d'enquête publique.

L'arrêté préfectoral du 16 octobre 2014 portant ouverture d'une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique relative au projet de création d'un bus à haut niveau de service entre Gex et Ferney-Voltaire prévoyait que les pièces du dossier et les registres d'enquête étaient déposés en mairies de Gex, Cessy, Ségny, Ornex et Ferney-Voltaire du 12 novembre 2014 au **13 décembre 2014 inclus**.

L'avis d'enquête indiquait lui que le dossier et les registres d'enquête étaient déposés en mairies de Cessy, Ferney-Voltaire, Gex, Ornex et Ségny du 12 novembre 2014 au **12 décembre 2014 inclus**.

Considérant :

- que cet avis informait de la tenue d'une permanence à Ferney-Voltaire le samedi 13 décembre 2014 de 9h à 12h,
- que seule la Mairie de Ferney-Voltaire serait ouverte le samedi 13 décembre 2014 puisque s'y tiendrait ma dernière permanence,

j'ai considéré que cette erreur typographique n'avait aucune incidence sur les possibilités offertes au public pour s'informer ou formuler ses observations.

Aucun autre incident ou problème particulier dont j'aurai pu avoir connaissance ou qui aurait pu m'être rapporté ne me semble devoir être rapporté concernant l'enquête.

- Clôture de l'enquête

A 13 heures, le samedi 13 décembre 2014, après avoir reçu la dernière personne ayant souhaité s'entretenir avec moi et s'étant présentée en mairie de Ferney-Voltaire avant 12h, j'ai clos les registres d'enquête après y avoir annexé les derniers courriers reçus ou remis.

Les registres d'enquête des communes de Cessy et d'Ornex m'ayant été transmis en mairie de Ferney-Voltaire j'ai procédé de même.

Les registres ne m'étant pas parvenus le lundi matin, je me suis rendu en mairie de Ségny pour récupérer les registres de Ségny et Gex où ils avaient été centralisés sur ma demande. J'ai clos les registres le même jour.

- Visite des lieux

La route départementale n°1005 de la douane de Ferney-Voltaire à Gex est l'un des deux axes routiers principaux d'accès du Pays de Gex à Genève. J'ai eu à l'emprunter assez souvent, ne serait-ce que lorsque j'ai dû me rendre à l'une ou l'autre de mes permanences ou à l'une ou l'autre des mairies des cinq communes.

Cette connaissance fractionnée de l'itinéraire choisi pour le BHNS ne m'a pas paru suffisante, aussi il m'a paru utile de parcourir cet itinéraire en utilisant le bus actuel de la ligne F de Gex à Genève Cornavin.

Le mardi 27 janvier 2015, je suis monté dans le bus à l'arrêt « Gex-poste » à 14h15.

Un distributeur automatique de titres de transport est situé à l'avant dans chaque véhicule. Heureusement à

cette heure creuse, il n'y a pas beaucoup de passagers, car le système est compliqué. Il comporte plusieurs choix et sans l'aide d'utilisateurs habitués il m'eût été difficile de m'en sortir. Le système de billetterie ne rend pas la monnaie, n'accepte ni les cartes bancaires ni les billets. Le coût du trajet de Gex à Cornavin s'élève à 4,80 euros. Evidemment je n'avais pas la monnaie suffisante et personne à l'intérieur du bus n'a pu m'aider. Je suis donc descendu au dernier arrêt avant la douane arrêt « chemin de Colovrex » pour me procurer de la monnaie. J'ai pu constater que ce jour-là, trois autres personnes se sont heurtées aux mêmes difficultés de paiement.

J'ai comptabilisé treize arrêts entre Gex-poste et « Chemin de Colovrex », dernier arrêt avant la douane. Il m'a fallu 28 minutes pour faire ce trajet en bus, j'ai noté que les arrêts sont annoncés et la quasi totalité se font uniquement sur demande.

J'ai repris le bus au même arrêt. Le bus franchit la douane sans marquer l'arrêt et quatorze arrêts plus loin et vingt minutes plus tard je descendais devant la gare de Cornavin à Genève.

L'espace de temps que j'ai constaté entre les arrêts est de une à deux minutes de Gex-poste à Cessy-centre, puis s'allonge (moins de cinq minutes) entre Cessy-centre et Château de Ferney, il reprend une fréquence d'arrêt toutes les une à deux minutes jusqu'à son terminus.

Le terminus de la ligne F gare de Cornavin à Genève constitue la plateforme multimodale centrale de Genève (trains grandes lignes et régionaux, tramway et plusieurs lignes de bus).

En territoire suisse, l'essentiel du parcours de la ligne F se fait en couloir réservé pour bus taxi et parfois cycles. Le bus n'est pas prioritaire aux feux.

Malgré la saison la circulation en vélo est importante, non seulement en zone urbaine comme en atteste les nombreux vélos cadencés un peu partout autour de la gare, mais aussi en zone plus rurale où les risques dus à la circulation automobile dense sont nombreux et pas ou peu de pistes cyclables sur le parcours en territoire français entre Gex et Ferney-Voltaire.

J'ai effectué le retour entre 16h28 et 17h24 gare de Cornavin à Gex-poste à une heure un peu moins creuse car sans être complet le bus était très utilisé par une population scolaire majoritairement. Le bus s'est arrêté à la plupart des arrêts.

L'usage de « l'arrêt en ligne » est déjà en vigueur quand la circulation devient dense. Aux heures pleines et à certaines stations, pour ne pas se retrouver coincés à l'arrêt par la circulation ininterrompue, les bus n'utilisent pas les arrêts aménagés. Ils s'arrêtent en pleine voie pour pouvoir démarrer plus rapidement, quitte à bloquer la circulation quelques secondes.

Aussi bien à l'aller qu'au retour, il s'agissait d'un bus articulé offrant 45 places assises, 107 places debout et une place pour personne en fauteuil, soit 153 places.

- Rapport de synthèse

Le 24 décembre 2014, j'ai remis le procès-verbal de synthèse des observations au Conseil Général de l'Ain. En l'absence de M. Dubourgnon qui m'avait prévenu de ses congés à cette date, j'ai remis le rapport et en ai reçu aussitôt accusé réception par la signature d'un exemplaire de la lettre d'accompagnement figurant en annexe du présent rapport. Cette lettre d'accompagnement rappelait les dispositions de l'article R 123-18 du Code de l'urbanisme.

Un courriel du 5 janvier de M.Dubourgnon me précisait qu'il lui serait impossible de tenir les délais et me demandait de patienter.

J'ai reçu par courrier le 12 février 2015 le mémoire en réponse du département de l'Ain, précédemment transmis par courriel le 2 février 2015.

IV - LES OBSERVATIONS DU PUBLIC

- Relation comptable des observations

Après clôture de tous les registres d'enquête le nombre brut total des observations s'élève à CENT CINQ. Certains avis ont été déposés à plusieurs reprises, probablement par erreur quand cela s'est produit au même endroit, mais volontairement quand cela a été fait dans plusieurs mairies.

Les registres destinés à la compatibilité des PLU ne contenaient aucune observation sauf celui déposé en mairie Ferney-Voltaire qui a servi de registre complémentaire. J'avais autorisé par téléphone cette pratique. J'ai jugé intéressant de regrouper sous forme de tableau le résultat quantitatif des observations.

communes	Registre	Lettres	Orales	total
GEX	13	0	0	13
CESSY	6	4	0	10
SEGNY	4	0	0	4
ORNEX	6	2	0	8
FERNEY-VOLTAIRE	34	30	6	70
total	63	36	6	105

Nonobstant la qualité de son auteur, je n'ai pu retenir la lettre adressée à mon intention par Monsieur Luc Barthassat Conseiller d'Etat, République et Canton de Genève, Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture. Datée du 17 décembre 2014, postée le 17 et reçue en mairie de Ferney-Voltaire le 19, cette lettre n'a pu être prise en considération dans le présent rapport puisque parvenue hors délai. Elle sera remise avec les registres sans y être annexée.

- Les observations

On trouvera en annexe du procès verbal de synthèse le résumé des remarques présenté sous forme de tableau.

La première colonne de ce tableau précise la forme et l'origine de la remarque.

- Première lettre, la forme de l'observation : R comme registre, L comme lettre ou Ora comme orale.
- Deuxième lettre, indique la commune où l'on a déposé l'observation.
- En troisième caractère, un numéro d'ordre permet de situer et retrouver le commentaire, chaque observation ayant été numérotée au crayon de papier.

Ainsi : RFV11 est une observation portée sur le registre (R) à Ferney-Voltaire (FV) numérotée 11.

La seconde colonne précise les prénom et nom de l'auteur, ou des auteurs, de l'observation, leur qualité, quand ceux-ci sont précisés et lisibles.

La troisième colonne résume l'objet et l'argumentaire.

Le nombre important d'observations émises sur les registres ou sous forme orale, les lettres parfois prolixes, et les inévitables répétitions, m'ont incité à regrouper par thème les avis émis lors de l'enquête.

Ce travail subjectif permet de mettre en évidence les opinions ou les interrogations les plus souvent exprimées lors de cette enquête. Je me suis efforcé d'être le plus exhaustif possible bien que certains avis abordent plusieurs thèmes.

Pour une meilleure compréhension, j'ai indiqué à la suite de chaque thème, en utilisant une police de

caractère différente, l'extrait issu du mémoire en réponse du département de l'Ain.

D'une manière analogue j'ai exprimé à la suite mon avis sur le thème.

On pourra utilement se reporter au tableau du résumé des observations, les références des remarques exprimant ce thème sont indiquées.

L'information du public

La concertation est estimée discrète, à sens unique et sans véritable échange.

(se reporter par exemple aux remarques : LC2 – RO5 – RFV19 – LfV9 – LfV17 – LfV 20 – LfV22) .

La communication sur le BHNS est jugée insuffisante, la publicité trop restreinte, l'affichage inexistant, la durée de l'enquête insuffisante, il manque des permanences en particulier à Ferney, un registre électronique aurait dû être ouvert. Un référendum est réclamé.

(se reporter par exemple aux remarques : LC4 – RFV11 – RO5 – RFV19 – RFV20 – LfV1 – LfV2 – LfV4 – LfV6 -LfV9 – LfV14 – LfV16 – LfV20 – LfV22 - LfV25) .

Avis du département de l'Ain :

Une concertation publique, réalisée en application de l'article L.300-2 du Code de l'urbanisme, a été menée entre le 30 août et 5 octobre 2012. Les modalités retenues par le Département de l'Ain ont consisté à recevoir le public au cours de deux réunions tenues le 12 et 14 septembre 2012 à Gex et Ferney-Voltaire. 110 personnes s'y sont rendues.

Des panneaux de présentation du projet et des registres ont été mis à la disposition de la population au siège du Département à Bourg-en-Bresse, ainsi que dans les cinq communes concernées par le tracé du projet : Gex, Cessy, Segny, Ornex et Ferney – Voltaire.

Il a été également possible de formuler des remarques via le site internet du Département de l'Ain. Le bilan de cette concertation préalable a permis de traiter près de 110 remarques, dont les plus pertinentes ont été ou seront prises en compte au fur et à mesure de l'avancement des études.

Par ailleurs, la concertation a vocation à perdurer au-delà de l'enquête, à travers des réunions de présentation et d'échanges, afin de continuer d'associer la société civile et ses représentants à la poursuite du projet, y compris dans sa phase de construction.

S'agissant de la soi-disant publicité défailante de l'enquête, les éléments factuels (affiches réglementaires en mairie et in situ, dossiers de DUP accessibles sur le site internet du CG01, nombreux articles de presse, affichages sur les panneaux d'information des villes, etc.) démontrant qu'elle avait été réalisée bien au-delà des exigences réglementaires, ont été portés à la connaissance du commissaire-enquêteur. Il est d'ailleurs contradictoire d'évoquer un défaut de publicité sur un registre d'enquête, alors qu'à travers cette observation, son auteur démontre que l'information relative à l'enquête lui est bien parvenue.

Avis du commissaire enquêteur :

Le bilan de la concertation tirée le 10 juin 2013 par la commission permanente du conseil général du département de l'Ain figure en annexe F du dossier d'enquête. Les modalités et le lancement de la concertation avaient été décidés lors de la réunion de la commission permanente du conseil général du département de l'Ain du 9 juillet 2012 avec accord des cinq communes concernées. Elle s'est déroulée du 30/08 au 5/10/2012 . Des panneaux de présentation et des registres ont été mis à disposition du public au siège du département et dans chaque mairie. Deux réunions publiques en soirée ont été organisées et ont rassemblé le 12/09/2012 à Gex une soixantaine de personnes, le 14/09/2012 à Ferney-Voltaire une cinquantaine de personnes. 110 avis ont été formulés sur un large éventail de 9 thèmes qu'on retrouve durant l'enquête. Il me paraît que la concertation a bien été réalisée de façon satisfaisante. Je ne peux

que regretter qu'un délai de deux ans se soit écoulé avant l'enquête publique mais qu'on ne peut imputer au maître d'ouvrage. Il s'ajoute à ce délai le changement de plusieurs équipes municipales à la suite des élections de 2014 qui n'a pas facilité la communication. J'approuve et encourage l'engagement du département à poursuivre tout au long du projet y compris pendant les travaux la concertation avec les communes et les associations.

Concernant l'annonce de l'enquête publique, j'ai dès la première réunion insisté pour que la publicité de l'enquête soit maximum et s'étende au-delà du minimum fixé par la loi. Elle l'a été effectivement mais sans plus et on aurait pu probablement faire davantage.

Avec le recul, je reconnais qu'une permanence supplémentaire à Ferney-Voltaire et placée plus en cours d'enquête n'aurait pas été inutile. Mais il n'était pas interdit aux Ferneysiens de se déplacer pour me rencontrer à l'une ou l'autre des permanences où je n'ai reçu qu'une moyenne de 5 personnes.

Le projet de BHNS a fait l'objet de décision de principe par le département depuis juin 2012. Il fait partie des mesures inscrites dans le projet d'agglomération franco-valdo-genevois n°2. Prolonger la durée de l'enquête ne m'a pas paru nécessaire.

L'utilisation du registre électronique de plus en plus demandée, en particulier pour les enquêtes dans le Pays de Gex, peut poser des difficultés et sa mise en œuvre n'a pas été retenue par l'administration.

Le dossier

Plusieurs remarques portent sur le dossier. On le trouve rebutant (lourdeur, format, utilisation de jargon ou sigles incompréhensibles) il manque de résumé synthétique. On signale aussi des erreurs ou des incohérences. On estime trompeuse la représentation graphique qui laisse croire à des aménagements sans impact foncier ou qui les réduit.

(se reporter par exemple aux remarques : RG12 – LO2 – RFV3 – RO5 – RFV19 – LfV4 – LfV6 – LfV16 – LfV17 – LfV21 – LfV22 – LfV23 – LfV25)

Avis du département de l'Ain :

Le dossier est conforme aux exigences réglementaires et aux attentes des différents services de l'Etat qui l'ont instruit, en dépit de la présence de coquilles insignifiantes.

Un résumé non technique, synthétique et illustré de 40 pages, est présent dans le dossier.

La représentation graphique des aménagements résulte des études d'avant-projet qui n'ont pas vocation à fournir un degré de précision tel que semblent le réclamer certains riverains impactés. Les entrées en terre et les limites du domaine public ne seront déterminées avec précision qu'au terme des études de détail qui succèdent à l'enquête. C'est d'ailleurs tout le fondement d'une enquête publique : recueillir l'avis du public, décliner sous forme de prescriptions les observations les plus pertinentes dans l'arrêté préfectoral de déclaration d'utilité publique et amender le projet en conséquence.

Avis du commissaire enquêteur :

Je ne partage pas complètement la satisfaction exprimée par le département sur le dossier d'enquête. Oui, j'ai trouvé le dossier réglementairement conforme. J'ajouterai que j'ai lu avec intérêt et même un certain plaisir la partie étude d'impact, et spécialement sur les milieux physiques et naturels. La qualité et l'approfondissement de l'étude environnementale ont été soulignés par l'autorité environnementale dans son avis. Je suis un peu plus réservé sur l'analyse de l'impact du projet sur la circulation routière après travaux.

Le dossier globalement est assez indigeste et oublie parfois à quel public il s'adresse. Malgré un glossaire incomplet (je n'ai pas trouvé : EPR, MOE, QMNA, SAEIV,...) en début de dossier, l'emploi de sigles rend la lecture difficile pour ne pas dire décourageante. L'usage de jargon trop professionnel considéré comme acquis par le lecteur rebute et n'apporte pas la justification attendue. Des schémas sans légende,

probablement issus de logiciel très professionnels, sont abscons et alors qu'ils sont censés éclairer la réflexion, sont difficiles à interpréter (exemple : les schémas page C15/96 autre exemple : le croquis page E13/22 et qu'on retrouve à plusieurs endroits est dépourvu de légende). Il en est de même pour les plans généraux des travaux. Ils sont surchargés car il s'y juxtapose l'état actuel et le tracé du projet sans distinction de couleur ou de trait. Les noms des voies y sont absents, erronés ou écrits trop petits. Pour faciliter la comparaison le découpage en planche aurait pu être identique aux photos séquences.

Le résumé non technique reste à mon avis insuffisamment concis et aurait mérité, pour remplir pleinement son rôle, de figurer et d'apparaître en meilleure place.

Les parkings relais (P+R)

Le nombre, la localisation, la taille, la forme (parking silo ?) des parkings relais est un sujet jugé primordial pour beaucoup. Mais le parc des Cèdres ne doit pas être affecté par un P+R. Un P+R ne doit pas être construit en centre-ville. Le BHNS, les P+R, la voie verte et la densification urbaine font partie d'un ensemble dont l'étude et la réalisation ne peuvent être dissociées.

(se reporter par exemple aux remarques : RG3 - RG4 - RG5 - RG10 - RG11 - RG12 - LC1 - LC2 - RS2 - RS3 - RO1 - RO6 - LO1 - RFV14 - RFV22 - RFV27 - LfV6 - LfV8 - LfV10 - LfV14 - LfV16 - LfV23 - LfV25 - LfV26 - LfV27 - LfV29 - LfV30)

Avis du département de l'Ain :

Pour rappel, les projets de P+R, de voie verte et de densification urbaine, ne sont pas portés par le Département. Toutefois, leur réalisation est prise en compte dans le cadre du projet de BHNS, en concertation avec la CCPG et les communes.

Seules les préconisations d'implantations des P+R étaient incluses dans le cadre des études du BHNS. La définition précise de chaque P+R est de la responsabilité des communes et de la CCPG.

Par ailleurs, le projet de réaménagement du centre-ville de Gex relève de l'initiative communale.

A noter que la CCPG conduit actuellement les études d'avant-projet relatives à la voie verte pour une livraison prévue à la fin juin 2015, ainsi que sur les P+R, pour le compte des communes concernées.

Avis du commissaire enquêteur :

L'ambiguïté sur les parkings relais est trop évidente dans le dossier. Le choix du département de ne pas favoriser la création de parkings relais aurait dû ressortir plus nettement dans le dossier malgré son impopularité. L'aménagement de parkings relais est consommateur de foncier mais surtout il est de nature à augmenter la zone d'attractivité du BHNS. L'un des buts du contrat d'axe dans lequel s'inscrit le BHNS est de prévoir à plus ou moins long terme l'urbanisation dense autour de cet axe Gex - Ferney-Voltaire et non pas de poursuivre et faciliter le déplacement pendulaire actuel énergivore, consommateur d'espaces agricoles et naturels. Il n'est pas possible de faciliter, voire d'étendre, cette dichotomie domicile-travail.

La circulation des cycles

Les déplacements en vélos vont être aggravés par la suppression de pistes cyclables. L'absence de pistes cyclables, contrairement aux préconisations de la loi LAURE, est dénoncée. Peu ou pas de précisions sont apportées sur la voie verte, le tracé n'est même pas indiqué. Aucun paragraphe sur le détail des aménagements destinés au stationnement des cycles ne figure au dossier d'enquête.

(se reporter par exemple aux remarques : RG9 - RG11 - LC1 - LC2 - RO1 - RO2 - RO5 - RFV 16 - RFV19 - RO6 - LO1 - LO2 - RFV1 - RFV 17 - RFV20 - RFV31 - LfV9 - LfV17 - LfV29 - Ora2 - Ora5)

Avis du département de l'Ain :

A noter que la CCPG conduit actuellement les études d'avant-projet relatives à la voie verte pour une livraison prévue à la fin juin 2015, ainsi que sur les P+R, pour le compte des communes concernées.

Le projet du BHNS consistant essentiellement en une succession d'aménagements ponctuels et non en un réaménagement complet de la voirie sur l'ensemble de l'itinéraire (hormis dans Ferney-Voltaire), l'aménagement continu de pistes cyclables sur la RD 1005 entre Gex et Ferney-Voltaire n'a pu être retenu. Les jonctions entre les stations du BHNS et la voie verte sont de la compétence des communes. Toutefois le projet du BHNS identifie les amorces des raccordements cyclables au niveau des stations.

Le détail des aménagements destinés au stationnement cycles est présent dans le dossier d'avant-projet. Il est prévu d'installer des arceaux cycles au niveau de chaque station du BHNS. Des éléments de détails seront complétés lors des phases d'étude ultérieure (phase projet).

Dans le cadre du projet, il n'est pas prévu de supprimer d'itinéraire cycle. De plus, sur les zones où des pistes cycles sont présentes, il est prévu de les réaménager. Nous pouvons prendre pour exemple l'avenue de Gex et la liaison entre la douane et le giratoire d'entrée dans Ferney-Voltaire. L'aménagement prévu au titre de la loi Laure est porté par la CCPG et les communes dans le cadre d'un projet parallèle à celui du BHNS. Les aménagements et travaux seront portés par les communes traversées, les études seront quant à elles menées et coordonnées par la CCPG. Un marché de maîtrise d'œuvre a été attribué récemment à cette fin. Lorsque l'avant-projet de la voie verte sera livré à l'été 2015, le Département étudiera ses interfaces avec le projet de BHNS et les possibilités d'insertion des liaisons douces que l'emprise publique permet.

Il est prévu au niveau des carrefours à feux de mettre en place des marquages de sas vélo. Ce point sera détaillé dans les études ultérieures (RO5 et RFV19).

Il est précisé que, sur la section entre Segny et Maconnex, le projet de BHNS conserve les voiries existantes en l'état (*LO1, LO2, RO6*). Les communes qui pointent la faiblesse du dossier sous l'angle des déplacements des cycles, sont invitées à relire les clauses du contrat d'axe signé en 2012, par lequel elles se sont engagées à prendre en charge la réalisation des P+R et de la voie verte, en partenariat avec la CCPG.

Les aménagements qualitatifs ont été présentés aux élus en 2013, afin d'illustrer une manière possible d'améliorer l'aspect esthétique de leur traverse. Ceux-là n'ont donc aucun caractère obligatoire. Il est donc loisible aux collectivités concernées de ne garantir aucun embellissement, même si la solution de base est intégralement financé par le Département et ses partenaires financiers.

Quoi qu'il en soit, la réalisation des études de détail conduiront à faire valider par les communes associées, tous les éléments qualitatifs qu'elles seront disposées à financer.

Avis du commissaire enquêteur :

Il semble que l'écart entre le projet de BHNS et la voie verte se soit réduit et que sous peu la communauté de communes du Pays de Gex sera en mesure de présenter son projet finalisé. Néanmoins, je partage l'avis selon lequel les finalités d'une voie verte et d'une piste cyclable ne sont pas rigoureusement identiques. La voie verte a un but davantage tourné vers le loisir où l'environnement et le paysage, vont l'emporter sur la longueur ou la rapidité du trajet. Alors que la piste cyclable doit permettre un déplacement sécurisé et rapide en vélo de route sur un itinéraire. Je pense qu'au niveau du projet le département de l'Ain et la communauté de communes du Pays de

Gex devront confronter leurs projets, s'aider des associations concernées, pour offrir des pistes cyclables sécurisées satisfaisantes aux cyclistes de plus en plus nombreux pour se rendre de Gex à la douane, ou au-delà.

La fréquence des bus

Beaucoup d'interrogations portent sur les fréquences des bus. La fréquence des bus est jugée insuffisante en soirée et les week-ends. On doit pouvoir utiliser le bus pour travailler le soir, pour se rendre aux spectacles à Genève en soirée. L'utilisation par les scolaires doit aussi être prise en considération. (se reporter par exemple aux remarques : RG1 – RG2 – RG5 – RG8 – RG9 – RC4 - RC6 – LC2 – RFV1 – RFV4 – RFV23 – RFV31 – LfV16)

Avis du département de l'Ain :

Les fréquences présentées sont conformes au programme défini et aux déficits d'exploitation admis, par le maître d'ouvrage.

Les scolaires pourront bien évidemment emprunter la ligne de BHNS en s'acquittant de la tarification commerciale en vigueur. La fréquence élevée et le temps de parcours réduit de la ligne de BHNS permettra de compléter l'offre de transport scolaire spécialisé qui assure une desserte fine du territoire uniquement aux horaires d'ouverture et de fermeture des établissements et qui sera maintenue.

Enfin, les établissements scolaires constituent des générateurs de déplacements importants dont le fonctionnement sera étudié dans la construction des horaires de la ligne de BHNS tout en veillant à la complémentarité avec le réseau de transport scolaire spécialisé.

Avis du commissaire enquêteur :

Il est bien évidemment souhaitable que les bus soient les plus nombreux possible y compris les soirs et week-ends mais la rentabilité commerciale ne peut être négligée, au risque de voir la ligne de bus péricliter. La fréquence pourra être améliorée ultérieurement en fonction des demandes sans compromettre le projet actuel.

Le nombre et emplacement des arrêts de bus

Les arrêts ou stations ne sont pas assez nombreux ou mal situés, des quartiers sont mal desservis. On se demande comment seront organisés les rabattements pour les plus éloignés ainsi que les raccordements ? Un « business plan » est proposé. La suppression de certains arrêts est mal acceptée comme Jargilières ou l'arrêt central de la Mairie ou celui de Ecole St Vincent (se reporter par exemple aux remarques : RG1 – RG2 – RG6 – RG7 – RG9 - RG11 – LC1 - LC4 - RS2 – RO6 – RFV12 – RFV13 – RFV16 – RFV 17 – RFV22 – RFV23 - RFV28 – RFV29 – RFV33 – LfV7 – LfV8 – LfV10 – LfV13 – LfV16 – LfV25 – Ora1 – Ora4 - Ora6)

Avis du département de l'Ain :

Lors des études préliminaires, une étude complète des implantations des arrêts a été réalisée en tenant compte du tracé de la ligne existante, des poids de populations, du développement des zones à urbaniser, des implantations des P+R, des liens avec les lignes existantes, des statistiques de montées et descentes. De plus, ces éléments ont été pondérés par le choix de réaliser une ligne avec une vitesse commerciale élevée. Le tracé ainsi proposé a été validé par l'ensemble des communes, la CCPG, l'exploitant du réseau actuel et le Conseil général de l'Ain.

Le tracé ainsi proposé allie à la fois un maillage du bassin de population via la ligne de cabotage, une ligne efficace et rapide en direction du centre de Genève pour les utilisateurs de la partie amont (Gex, Cessy) et le maintien de la desserte actuelle du centre de Ferney-Voltaire.

Avis du commissaire enquêteur :

Le choix du BHNS implique une vitesse commerciale élevée qui entraîne une certaine distance minimum entre deux arrêts. Il ne faudrait pas que ce but nuise au service et à l'attractivité de la ligne, l'équilibre entre les deux est délicat. Les études évoquées par le département dans son mémoire en réponse qui ont conduit au choix du nombre et de l'emplacement des arrêts, semblent avoir recueilli un consensus. Néanmoins, dans le cadre des études de détail, je recommande que cet examen soit revu à la lumière des avis émis.

La circulation dans Ferney-Voltaire

La crainte d'embouteillages et de blocages de la circulation, y compris pour les rues avoisinantes, est mise en avant, les conséquences sur l'impact de la circulation dans Ferney ne sont pas étudiées.

(se reporter par exemple aux remarques : RG5 – RC1 – RC3 – RS1 – RS3 - RO4 – LfV2 – LfV4 – LfV6 – LfV8 – LfV16 – LfV22)

Avis du département de l'Ain :

Une étude de circulation a été menée sur l'ensemble de la ligne et les calculs de capacités de chaque carrefour ont été réalisés.

RS3 : La commune a été associée tout au long des études et ces souhaits ont été pris en compte dans la mesure du possible.

Le plan de circulation dans la commune de Ferney-Voltaire qui ne fait pas partie du programme de l'opération, reste de la responsabilité de la commune.

Avis du commissaire enquêteur :

Les études de circulation ont évalué et cherché à optimiser les capacités de chaque carrefour, il est vraisemblable que les habitudes de circulation dans Ferney-Voltaire vont en être perturbées et qu'un nouveau plan de circulation soit nécessaire pour la ville.

Les aménagements à la douane et en territoire suisse

Aucun aménagement n'est prévu à la douane, ni en territoire suisse en particulier au niveau du tunnel, ce qui fait perdre tout son sens au projet.

(se reporter par exemple aux remarques : RG5 – RG12 – RC2 – RO6 – RFV17 – RFV22 – RFV34 – LFV1 – LFV8 – LFV10 - LFV14 – LFV17 - LFV25 - Ora6)

Avis du département de l'Ain :

Le périmètre du programme s'arrête à la douane. Le Département n'a pas compétence pour intervenir sur le territoire suisse. Néanmoins, la direction générale des transports du canton de Genève avec laquelle le Département de l'Ain entretient des contacts réguliers, fait valoir que la métropole genevoise s'emploie à favoriser le report modal au profit des transports en commun, en péjorant les conditions de circulation des transports individuels motorisés (voies dédiées, priorité des TC aux feux, création de P+R, durcissement de la politique de stationnement des VL, etc.). La future ligne du BHNS bénéficiera *ipso facto* de la politique de mobilité conduite par le canton genevois, même en l'absence d'aménagement particulier sur son itinéraire suisse.

Les aménagements sont prévus sur le carrefour à proximité immédiate de la douane. Celle-ci a néanmoins refusé de modifier son fonctionnement existant de ses contraintes de sécurité.

Avis du commissaire enquêteur :

Sur son territoire, la Suisse a déjà favorisé la circulation des bus sur la ligne F qui roulent sur la quasi totalité du parcours en couloir dédié. Il est vraisemblable qu'elle

sera amenée à y ajouter la priorisation aux feux après réalisation du BHNS. De plus, devant les difficultés de stationnement et de circulation croissantes, la ville de Genève prendra des mesures dissuasives pour limiter l'accès des véhicules particuliers individuels au centre-ville. Comme toutes les villes d'une certaine importance Genève ne peut qu'inciter le report modal vers les transports en commun ce qui ne peut que la conduire à initier ou encourager les aménagements genevois destinés à améliorer la circulation du BHNS.

L'aménagement du franchissement douanier sera évidemment contraint de s'adapter.

Gain de temps, coût et financement

Un gain de temps minime pour un coût exorbitant. Le financement reste encore incertain et une augmentation d'impôts locaux est à craindre.

(se reporter par exemple aux remarques : RG8 – RG12 – RS2 - RFV5 – RFV6 – RFV7 – RFV9 – RFV12 – RFV25 RFV27 – LfV1 – LfV4 – LfV6 – LfV13 – LfV15 – LfV17 – LfV26)

Avis du département de l'Ain :

Le dynamisme exceptionnel de la métropole genevoise, dont la croissance attendue en 2015 s'approche de 3% pour un taux de chômage réduit à 5%, va continuer d'attirer toujours davantage de population sur le secteur gessien. Les conséquences sont connues : dégradation inexorable des conditions de circulation aux heures de pointe, allongement des temps de parcours, bus englués dans la congestion routière, baisse de la fréquentation, etc.

Aussi, plutôt que d'accroître à l'infini le réseau viaire jusqu'à la disparition complète des espaces agricoles ou naturels, il est désormais jugé préférable de mailler les zones à forte densité par des lignes de transport en commun performantes. Ce principe appliqué de nos jours sur l'ensemble du territoire national, donne à cet égard d'excellents résultats en matière de mobilité.

Avis du commissaire enquêteur :

Depuis au moins la loi SRU (Solidarité et Renouvellement Urbain) du 13 décembre 2000, la prise de conscience de la nécessité de réduire la consommation d'espace est entrée dans la loi française. La démographie croissante, en particulier dans le Pays de Gex, oblige des changements dans nos modes de vie et la densification de l'espace urbain. Pour prévenir les difficultés de transport, le passage au transport en commun devient impératif et le projet de BHNS s'inscrit dans l'avenir du futur axe urbain.

Bien que toutes les décisions budgétaires ne soient encore qu'à l'état d'engagement et que le changement de parité récent entre le franc suisse et l'euro soit advenu, je remarque que le coût est assuré en grande partie par la Suisse, l'état français et le département de l'Ain, l'impact sur les impôts locaux sera donc faible.

La tarification

D'aucuns voient venir une augmentation des tarifs du bus pour payer ces travaux, on trouve déjà la tarification élevée et on remarque des disparités injustifiées de part de d'autre de la frontière.

(se reporter par exemple aux remarques : LC2 – LO1 – RFV14 - RFV17 – RFV20 - RFV31 – LfV10 – LfV15 - LfV16 – LfV27 – Ora6)

Avis du département de l'Ain :

L'investissement consenti par le Département pour réaliser l'infrastructure destinée à accueillir la future ligne de BHNS doit être dissocié du financement des déficits d'exploitation à prendre en charge par le Groupement Local de Coopération Transfrontalière (GLCT) des transports publics transfrontaliers d'une part et de la fixation des tarifs qui incombe à la Communauté tarifaire unireso d'autre part.

Cette communauté tarifaire, qui regroupe les autorités organisatrices et les exploitants de l'agglomération transfrontalière, fixe les tarifs pour l'ensemble des offres de transport présentes sur ce secteur. La gamme tarifaire de la ligne de BHNS sera donc identique à celle des autres lignes de bus du réseau genevois.

Une étude relative à la tarification des transports publics est actuellement en cours, dans la perspective de la mise en service du RER franco-valdo-genevois fin 2017. Parmi les objectifs de cette étude figurent notamment la mise en place de gammes tarifaires attractives et l'interopérabilité entre les titres de transport des différents réseaux.

Avis du commissaire enquêteur :

J'ai pu, lors de ma visite des lieux décrite plus haut avoir un aperçu de la complexité et de la cherté des tarifs mais qu'il faut comparer avec le niveau de revenus et de prix en Suisse. Le GLCT devra sans doute réexaminer ce problème et j'espère que la tarification et le système qui sera mis en place par le BHNS sera simplifié et n'aura pas un effet dissuasif pour la ligne du BHNS.

Les ronds-points et les feux tricolores

La suppression des ronds-points onéreux, souvent récemment construits et appréciés pour la fluidité du trafic, est incomprise et le rajout de feux tricolores perçu comme source d'embouteillage. Il s'ajoute un sentiment d'insécurité routière.

(se reporter par exemple aux remarques : RS2 – RS3 – RO4 – RS4 – RFV6 - RFV22 – RFV33 - RFV28 – LRV3 – LRV6 – LRV25 - Ora1)

Avis du département de l'Ain :

Par définition, un BHNS a pour fonction de garantir une vitesse commerciale élevée et le respect strict de ses horaires. Pour y parvenir, il doit pouvoir progresser sans entrave. En zone urbaine dense, le seul dispositif permettant de créer une « onde verte » en faveur du bus, reste le carrefour à feux piloté par automate. Ainsi, en cas de conservation d'un giratoire, celui-ci nécessite des adaptations importantes (perçement de l'îlot central pour y intégrer les voies de bus, pose de feux tricolores pour donner la priorité aux bus, etc.), telles qu'il figure sur le plan d'insertion concernant le dernier giratoire de Ferney-Voltaire avant la douane. En revanche, lorsque le trafic écoulé est peu dense et la création d'une voie bus prioritaire est envisageable, les giratoires sont conservés.

Concernant la fluidité, les carrefours à feux présentent, contrairement aux idées reçues, une capacité d'écoulement du trafic supérieur aux giratoires. Outre cet aspect, ceux-là facilitent la gestion des mouvements de cisaillement et permettent aux flux de circulation secondaires de s'insérer sur la voie dominante. S'agissant des modes doux, leurs déplacements se voient grandement facilités par les feux.

S'agissant du sentiment d'insécurité routière, les carrefours à feux sont des aménagements urbains courants qui n'ont pas lieu de susciter de craintes particulières. Au contraire, il est notoirement plus facile pour un piéton ou un cycle de traverser un carrefour à feux qu'un giratoire. De surcroît, la mise en place de carrefour à feux permet d'insérer des sas vélos sécurisant leurs manœuvres de tourne-à-gauche.

Avis du commissaire enquêteur :

Le dossier ne met pas en lumière de façon très probante l'analyse sur l'optimisation de la capacité des différents types de carrefour et se limite à donner le résultat fourni par les logiciels utilisés pour retenir le carrefour le plus approprié. L'incompréhension qui s'en suit est naturelle et les idées reçues prennent le pas. Les retours d'expériences réalisés dans plusieurs villes sont venus enrichir les études et ont permis d'améliorer les études de circulation et augmenter leur fiabilité. Je partage l'avis du département sur ce point.

La gêne à la circulation individuelle

Le projet est jugé trop pénalisant pour la circulation automobile, en particulier pour les artisans, dépanneurs, agriculteurs, voire pour la sécurité (ambulance, pompiers,...) et préjudiciable aux commerçants. (se reporter par exemple aux remarques : RC1 – RS3 – RO2 - RO3 – RFV22 – LfV5 - LfV6)

Avis du département de l'Ain :

La mise en œuvre de sites propres dédiés aux transports en commun a nécessairement pour effet de dégrader les conditions de circulation des transports individuels motorisés. Pour autant, le Département de l'Ain a tâché de préserver tous les usages de la RD 1005 (convois agricoles et exceptionnels compris), en raison du rôle économique majeur joué par cette route à grande circulation. Mais, à défaut de la prise de mesures radicales pour améliorer la part modale des TC dans un environnement à forte croissance démographique, la congestion routière aurait fini par gagner tout le territoire, sur des plages horaires de plus en plus étendues. En foi de quoi, artisans, dépanneurs, agriculteurs, commerçants, ont tout à perdre d'un statu quo.

A noter que les services de secours, qui ne sont pas tenus de respecter la signalisation routière en cas d'urgence, pourront intervenir plus rapidement en profitant des voies réservées au bus.

Avis du commissaire enquêteur :

A l'évidence, le projet sera un frein à la circulation automobile individuelle mais le système actuel est condamné à brève échéance et l'aménagement envisagé maintient, grâce à la priorité mise sur le transport en commun par BHNS, un niveau de transport globalement amélioré en quantité de personnes transportées et en temps de parcours. La circulation des agriculteurs, camions de livraison, artisans, dépanneurs sera maintenue mais les temps de parcours augmenteront par rapport à la situation d'aujourd'hui. Le dossier a montré que le scénario « au fil de l'eau » c'est-à-dire de ne rien changer, aboutirait à une situation de blocage encore plus pénalisante.

La création de voies de dégagement ou de sites propres pour le BHNS, dont le parcours pourra être utilisé par les véhicules prioritaires (pompiers, police), serait plutôt de nature à améliorer la circulation des secours.

L'emprise du projet

L'emprise du projet est floue, jugée trop importante, trop impactante pour les riverains en particulier pour les copropriétés riveraines de la ligne du BHNS à Ferney. On dénonce des difficultés techniques qui n'ont pas été prises en considération (dénivelées, accès des riverains,...)

(se reporter par exemple aux remarques : RC5 – LC2 – RFV5 - RFV26 – RFV31 – LfV4 – LfV5 – LfV8 – LfV9 - LfV19 – LfV22 - LfV25 - LfV30 – Ora6)

Avis du département de l'Ain :

Lors des phases ultérieures, les plans de définition des entrées en terre permettront de caler finement les limites de l'aménagement. De plus, dans le cadre du projet, un linéaire important de murs et murets a été intégré afin de limiter les impacts sur les propriétés riveraines de l'aménagement.

Avis du commissaire enquêteur :

A ce stade, il est encore difficile d'évaluer l'importance de l'emprise sur les propriétés riveraines. Les plans séquences et les plans généraux des travaux ne sont pas à considérer comme des plans parcellaires. Comme on peut le voir sur les profils en travers-type, par exemple celui faisant apparaître une emprise de 32,20 m, des espaces non fonctionnels pour le BHNS et les différentes circulations, sont

représentés : par exemple des espaces plantés ou des talus plus ou moins larges. Lors de l'étude du projet, je suggère que ces espaces, ne compromettant pas le fonctionnement, soient réduits. Des murs de soutènement, moins consommateurs de foncier, pourront remplacer les talus pour épargner les propriétés riveraines. La poursuite de la concertation annoncée dans le mémoire en réponse prendra tout son sens.

Les nuisances et pollutions

Diverses pollutions et nuisances diverses sont dénoncées (air, bruit,...)

(se reporter par exemple aux remarques : RC3 – RFV8 - RFV9 – RFV10 – RFV11 – RFV12 – RFV13 – RFV14 – RFV15 – RFV17 – RFV21 – RFV22 – RFV23 – RFV25 – RFV26 – LfV19 – LfV22)

Avis du département de l'Ain :

Le projet a pour objectif de favoriser un report modal de la voiture particulière vers le bus. Cette solution permet de proposer une alternative à la voiture afin de limiter les pollutions générées par l'augmentation du trafic consécutive au développement urbain de cette aire géographique.

LfV17 : Pollution acoustique et atmosphérique, RFV21 : pollutions diverses, RFV12 rapprochement des nuisances :

Pour rappel, le projet a fait l'objet d'une étude acoustique qui a consisté à modéliser la situation, sans et avec projet, à un horizon 2020. Cette modélisation a montré que les évolutions de bruit n'excèdent pas 2 dB(A) et ne constituent pas un cas de transformation significative d'infrastructures existantes au sens de l'article R.571-45 du Code de l'environnement. Il est rappelé que l'oreille humaine ne perçoit une différence de bruit qu'au-delà de 2 dB(A).

Concernant la pollution atmosphérique, globalement le projet entraîne à l'horizon 2025, une diminution des émissions de polluants atmosphériques et des gaz à effet de serre.

Avis du commissaire enquêteur :

L'autorité environnementale, en conclusion de son avis, estime que les effets du projet sont « très majoritairement positifs » et que son « potentiel d'effets négatifs est vraisemblablement modéré et les mesures évoquées au dossier devraient permettre de les maîtriser ». Je partage cet avis.

Sur le plan acoustique, les variations évaluées par l'étude d'impact sont faibles et ne nécessitent pas de mesure de réduction réglementaire. Toutefois le maître d'ouvrage s'est engagé à mettre en œuvre des enrobés acoustiques qui devraient améliorer la situation, en particulier pour les points noirs identifiés.

Sur le plan de la qualité de l'air, le projet aura un effet positif qui sera encore amélioré lors du renouvellement du matériel roulant plus performant et peut-être des bus électriques.

Variantes et alternatives

Des alternatives ou des variantes à ce projet sont proposées :

pourquoi ne pas avoir envisagé un tram ? RFV1 – RFV5

ou un transport aérien par câble ? LfV20

ou rejoindre la voie du tram ? RS3

ou un itinéraire différent ? RFV10 – LfV15 – LfV16 – LfV17 - LfV25

ou une tranchée couverte ? LfV14

ou une troisième voie pour le bus à Ornex et une voie latérale à Segny ? RC1

Pour diminuer le coût et l'impact foncier pourquoi ne pas retenir uniquement une seule voie descendante en site propre dans Ferney ? LfV25

Avis du département de l'Ain :

La volonté de maintenir les usages actuels de la RD 1005 conjugué au caractère péri-urbain de l'itinéraire aménagé (12 km) disqualifient le recours au tramway ou au transport aérien par câble, tous deux jugés hors domaine de pertinence. La fréquentation modélisée par l'autorité organisatrice des transports oriente a contrario vers le bus articulé.

Variante « tramway » : la ligne existante de tramway s'arrête au niveau de la gare des Nations et il n'est pas prévu côté suisse de la prolonger à l'heure actuelle. De plus, des difficultés techniques importantes sont présentes sur le tracé (tunnel sous l'aéroport). Côté français, le coût du projet actuel ne permettrait de financer que 2 km de tramway, soit à peine le centre de Ferney-Voltaire.

Variante « téléphérique » : ce type d'aménagement n'est pas pertinent pour ce projet (pas de difficultés géographiques et projet non rectiligne). Cette solution dont l'insertion dans le bâti existant serait délicate, entraînerait de surcroît plusieurs ruptures de charge (à l'entrée de Ferney-Voltaire et à la douane) très préjudiciables pour le service.

Itinéraire différent : cette éventualité a été explorée dans le cadre des études préliminaires et réfutée, en raison de son manque de pertinence avec l'emplacement des pôles générateurs de trafic et le niveau de service recherché.

Variante « tranchée couverte » : Cette solution est irréaliste en regard de son coût et de la nécessité de réaliser une entrée de tunnel avant la douane, dans un secteur confiné et congestionné.

Variante « site propre avec une seule voie descendante » : cette solution n'est pas compatible avec les embouteillages du soir. Pour y remédier, il pourrait être mis en place une voie propre descendante le matin et montante le soir (alternat). Cependant, outre la dégradation du niveau de service des bus induite, cette solution hypothéquerait définitivement la possibilité d'évoluer vers un système guidé type tramway dans le centre-ville de Ferney-Voltaire, pendant que le parti d'aménagement retenu avec deux voies propres bidirectionnelles en garantirait sa faisabilité.

Avis du commissaire enquêteur :

Je regrette que les informations apportées par le département de l'Ain n'aient pas figuré dans le dossier. De même, les variantes dans le choix du mode de transport retenu ne sont pas suffisamment probantes puisque le choix se limite en réalité entre ne rien faire (solution au fil de l'eau) et le choix retenu. Comme le remarque dans son avis l'autorité environnementale, l'analyse de solutions plus lourdes (tronçons en site propre plus important, tramway, tronçon en tranchées couvertes,...) ou plus réduites (voie centrale alternative,...) aurait conforté le choix de la solution retenue.

Les réseaux

Des informations et des interrogations sont posées sur les réseaux plus spécifiquement les réseaux eaux pluviales (EP)

(se reporter par exemple aux remarques : RS3 – RO2 – RFV5 – Lfv8)

Avis du département de l'Ain :

Les réseaux d'eaux pluviales sont de la responsabilité des communes. Le BHNS s'insère sans modifier de manière notable les surfaces imperméabilisées. L'augmentation de surface imperméabilisée est inférieure à 1 ha ; il est donc prévu que les dispositifs de recueille des eaux de ruissellement nécessaire au projet soient reliés aux réseaux existants par simple piquage. Quelques situations favorables (Cessy centre, ZA du Journans, etc.) permettront

ponctuellement de mettre en place un système d'infiltration (avaloirs reliés à un puits perdu).

RFV5 : un détail de l'aménagement est indiqué dans le dossier d'avant-projet.

Avis du commissaire enquêteur :

L'augmentation de la surface imperméabilisée reste faible, de l'ordre d'un hectare et n'est pas de nature à entraîner un accroissement des eaux pluviales susceptible de perturber les réseaux existants. Cependant l'étude du projet devra prendre en compte la qualité des eaux rejetées dans le milieu naturel et le cas échéant prévoir des dispositifs pour diminuer la charge polluante.

Etudes complémentaires

Des études complémentaires ou des simulations sont réclamées pour ne pas dire exigées.

(se reporter par exemple aux remarques : RG12 – RS3 – RO4 – RFV17 – RO5 – RFV19 – RFV27 – RFV33 – RFV34 – LfV2 - LfV20 – LfV25 – Ora3)

Avis du département de l'Ain :

D'une manière générale, le procès d'intention fait à l'encontre du dossier, soi-disant défaillant sur le plan des études préalables, n'a aucun fondement. En l'espèce, il convient de rappeler au public que l'autorité environnementale veille à la complétude des études sans lesquelles l'enquête publique ne serait pas lancée.

RG12 : Une étude socio-économique a été réalisée, mais n'a pas été incluse dans l'enquête pour limiter la lourdeur du dossier.

RS3 – RFV33 : Les études de circulations ont été menées pour chaque carrefour de la ligne. Les plans de circulations restent de la responsabilité des communes.

RFV27 et Ora3 : les études de circulation sont complètes et incluent les heures de pointe du matin (sens Gex Genève en particulier) et du soir (sens Genève Gex en particulier).

RFV34 : Une étude approfondie a été réalisée sur les différentes solutions d'insertion (latérale, centrale).

Avis du commissaire enquêteur :

Je ne partage pas l'avis du département sur l'avis de l'autorité environnementale qui n'a pas à se prononcer sur l'opportunité de l'opération, mais uniquement sur la qualité de l'étude d'impact et la prise en compte de l'environnement sur l'opération, comme elle le rappelle elle-même en préambule de son avis.

Je réitère ma remarque précédente sur le manque dans le dossier d'informations sur les études « complètes ou approfondies » dont le département fait état dans son mémoire en réponse.

Environnement et espaces publics

Des mesures environnementales ou concernant le paysage ou l'aménagement des espaces publics ont été préconisées.

(se reporter par exemple aux remarques : LC2 – RS2 (maintien du passage inférieur) – RFV14 – RFV17 - RFV28 (patrimoine historique) - LfV22 – LfV26 (espace naturel sensible étang de Colovrex) – LfV27 – LfV29)

Avis du département de l'Ain :

LC2 : Concernant la limitation de la pollution lumineuse, le projet se contente de restituer les points d'éclairage existants. S'agissant de la largeur de la chaussée jugée excessive dans Ferney-Voltaire (jusqu'à 32 m), le Département partage ce constat et s'évertuera à minorer

autant que possible l'emprise publique au cours des études de détail, dans la limite de ce que les règles de l'art imposent.

RS2 : Le Département a écrit à maintes reprises à la commune de Segny pour lui signifier qu'il ne voyait pas d'inconvénient majeur à conserver le passage inférieur auquel il est fait référence. Pour le reste, les études de détail à établir en concertation avec l'équipe municipale, donneront l'occasion de débattre des modifications à apporter aux partis d'aménagement initiaux, si tant est qu'elles ne remettent pas en cause le fonctionnement du BHNS.

RFV14 :

Zone de bruit : il est rappelé que le BHNS a vocation à capter une partie des utilisateurs de véhicules particuliers qui ne cessent de croître et sont à l'origine de nuisances sonores et de pollution atmosphérique.

RFV17 :

1 arbre coupé / 2 arbres plantés : il est rappelé que le bilan abattage / plantation sera d'une quarantaine d'arbres supplémentaires, même si la proportion demandée ici n'est pas respectée.

Amélioration des niveaux sonores des véhicules de la ligne : lors du renouvellement du matériel roulant, les nouveaux véhicules seront moins polluants et moins sonores.

Préservation du patrimoine (château de Voltaire): il est rappelé que le projet n'est pas de nature à modifier les co-visibilités avec ce monument. Le projet sera par ailleurs soumis pour avis à l'Architecte des Bâtiments de France.

LFV22 : les récriminations de cette personne, bien que prévisibles, ne reflètent pas le traitement qui lui a été réservé en matière d'informations. En effet, elle a été reçue bien avant enquête par le chef de projet, pour bénéficier d'un éclairage personnalisé sur les incidences du projet sur sa propriété. Par ailleurs, une lettre portant notamment sur le déroulement des négociations foncières et l'optimisation des emprises lui a été transmise en novembre 2013 sous le timbre du vice-président chargé des transports.

LFV26 :

Manque d'attention sur l'étang de Colovrex : le dossier d'autorisation au titre de la loi sur l'eau est porté par la société publique locale chargée de réaliser la ZAC Ferney – Genève Innovation dont le périmètre englobe la section « Poterie – Colovrex » du projet de BHNS. Ce principe de subsidiarité est exposé dans le dossier de DUP au chapitre des « projets connus ». La FRAPNA aura donc l'occasion de formuler un avis circonstancié sur les mesures compensatoires prises par l'aménageur.

Rappel : le BHNS ne sera pas à l'origine d'une augmentation du trafic, au contraire. Celle-ci est liée au développement des projets urbains (avec ou sans BHNS). Le BHNS a vocation à capter le report modal issu des véhicules particuliers.

LFV29 :

Corridor au niveau de la douane et de l'espace naturel sensible de l'étang de Colovrex non pris en compte : ✱ le projet d'aménagement s'arrête au droit de la douane et n'impactera pas le corridor présent le long de la frontière.

Pas de modification de la situation actuelle en termes d'échanges.

Avis du commissaire enquêteur :

L'identité paysagère de la ligne est un objectif affiché du projet, il prévoit le traitement architectural identique des stations et de souligner les entrées de bourg et

l'intégration de la ligne de bus par des bandes plantées. Ceci devrait améliorer la végétalisation de la RD 1005 dans sa partie urbaine, l'aménagement de la place Jura-Versoix jugée trop minéral pourra être revu lors de l'étude de détails qui débute. Le département prévoit le maintien sans augmentation ni diminution non plus des points lumineux existants. Le projet se situe actuellement en zone périurbaine mais qui, comme le prévoit le contrat d'axe, s'urbanisera de plus en plus. Les liens entre éclairage et sécurité obligent au maintien d'un niveau minimum.

A Segny, les avis sont semble-t-il partagés pour le maintien ou la suppression du passage inférieur. Je pense qu'il est prématuré de prévoir sa suppression au niveau du projet. Il sera toujours possible de le condamner ou de le boucher ultérieurement à moindre frais s'il s'avère, comme j'ai pu l'entendre, que son usage est dangereux ou qu'il n'est pas sûr ou que son entretien est difficile. Mais il sera quasi impossible car trop onéreux de le rétablir si on regrette sa disparition !

Le recueil de l'avis de l'architecte des bâtiments de France sur le projet paysager et architectural aux abords du château de Voltaire me semble une suggestion propre à donner satisfaction, surtout si son avis est suivi.

Comme le rappelle le département dans son mémoire en réponse, le projet de ZAC Ferney-Genève Innovation figure comme projet connu sur le site de la direction régionale de l'aménagement et du logement Rhône-Alpes. Il sera d'évidence beaucoup plus impactant pour le site de l'étang de Colovrex et pour le corridor situé au niveau de la douane. Le projet d'aménagement entraînera probablement des mesures de compensation et l'étude d'impact du BHNS sur ces sites deviendrait alors obsolète.

Les accès pour les propriétés riveraines

Deux questions sont posées concernant les accès à la route départementale pour les propriétés riveraines (se reporter aux remarques : LC3 – LfV18)

Avis du département de l'Ain :

Les accès agricoles seront maintenus.

La desserte de la parcelle AD33 à Segny sera étudiée à réception des éléments fournis par le demandeur.

Avis du commissaire enquêteur :

La qualité de riverain d'une voie publique confère à celui-ci le droit d'accès à cette voie, les accès des propriétés riveraines de la RD1005 devront être maintenus, le projet d'aménagement prévu doit accepter les aisances de voirie.

Les aménagements ponctuels

Plusieurs observations, émanant le plus souvent des communes, portent sur des tronçons ou des séquences spécifiques

(se reporter par exemple aux remarques : LC1 – RS2 – LO1 – LO2 – RFV5 – RO5 – RFV19 – LfV3 – LfV8 – LfV12 – LfV19)

En complément est joint au procès-verbal les descriptions de séquences ou tronçons dont il est proposé ou souhaité des modifications (extrait lettre Apicy et Mairie Ornex)

Avis du département de l'Ain :

Les communes ont été associées tout au long des études et nombre de remarques ont déjà été prises en compte dans l'intérêt du projet. Les échanges portant sur l'acceptabilité du projet ont néanmoins vocation à se poursuivre entre les différentes collectivités signataires du contrat d'axe, au cours des études de détail qui débutent.

Avis du commissaire enquêteur :

Les études de détail qui débutent ont déjà pris en compte certaines remarques. Je prends acte que le département, au fur et à mesure de l'avancement du projet, poursuivra la concertation avec les collectivités et associations concernées.

Mise en compatibilité des PLU

remarque sur la mise en compatibilité du PLU de Cessy : LC1

Avis du département de l'Ain :

Conformément au procès-verbal d'examen conjoint des dossiers de mise en compatibilité des PLU de Cessy, d'Ornex et de Ferney-Voltaire dressé par les services de la préfecture, il a été convenu de corriger les erreurs constatées après enquête.

Avis du commissaire enquêteur :

Le plan local d'urbanisme de la commune de Cessy a fait l'objet d'une révision générale, approuvée par la communauté de communes du Pays de Gex en date du 16 octobre 2014, postérieurement à la réunion d'examen conjoint qui s'est tenue le 26 septembre 2014. L'emplacement réservé a été maintenu mais a changé de numéro, il porte désormais le numéro 11, il conviendra de procéder à la rectification nécessaire.

En application de l'article R 123-19 du code de l'environnement j'ai sollicité un délai supplémentaire pour la remise de mon rapport et de mes conclusions. J'ai justifié cette requête par la «trêve des confiseurs de fin d'année», la remise tardive des registres, le volume d'observations et la réponse non encore parvenue le 3 février du département de l'Ain sur les avis exprimés au cours de l'enquête. Par courrier daté du 5 février, Monsieur le préfet de l'Ain m'accordait le report sollicité jusqu'au 16 février pour la remise du rapport et de mes conclusions. La lettre figure en annexe.

Fait à Culoz, le 14 février 2015

Signé Didier ALLAMANNO

Commissaire enquêteur