

Annexe 1 à l'arrêté préfectoral en date du 15 juin 2015

Document exposant les motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique des travaux liés au projet de création d'une ligne de bus à haut niveau de service entre Gex et Ferney-Voltaire et emportant la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes d'Ornex et de Ferney-Voltaire.

1. Objet et situation de l'opération

Le projet de création d'une ligne de bus à haut niveau de service (BHNS) entre Gex et Ferney-Voltaire a pour objet de favoriser le report modal sur le territoire du Pays de Gex en pleine mutation économique et forte croissance urbaine, en améliorant l'offre de transports en commun et en adaptant les infrastructures qu'il est prévu d'emprunter, de manière à lui garantir des conditions d'exploitation favorables.

Il a également vocation à intégrer et accompagner les projets de réalisation de la véloroute et de ses voies de rabattements sur la ligne de BHNS, ainsi que de création de parkings-relais, portés par les collectivités locales compétentes.

Les aménagements envisagés sont localisés sur le territoire des communes de Gex, Cessy, Segny, d'Ornex et Ferney-Voltaire, sur le corridor du Pays de Gex structuré autour de la RD1005.

2. Caractère d'intérêt général de l'opération

La RD 1005 constitue un axe stratégique du réseau routier départemental de l'Ain qui permet de relier le Pays de Gex au territoire suisse pourvoyeur d'emplois. Le trafic qui l'emprunte, dépasse désormais les 25 000 véhicules par jour au droit de la douane de Ferney-Voltaire.

Cet axe constitue la majeure partie de l'itinéraire emprunté par la ligne de bus F qui subit, à défaut de site propre, une congestion routière croissante durant les heures de pointe, sous l'effet conjugué du phénomène de métropolisation et du dynamisme économique que connaît l'agglomération franco-valdo-genevoise.

Parallèlement, le cadre de vie des riverains et les conditions de circulation des usagers de la RD 1005 ne cessent de se dégrader.

Depuis la mise en place d'une fréquence renforcée, de l'utilisation de bus plus capacitaires et de la suppression de la rupture de charge à Ferney-Voltaire, l'offre de la ligne F sur le territoire français a plus que doublé entre 2009 et 2010 (+ 229 %).

Néanmoins, l'augmentation de la fréquentation (+ 17 % sur l'ensemble de la ligne F entre 2010 et 2011), et les perspectives de développement des projets urbains le long de l'axe, ont montré dans le cadre d'un scénario « fil de l'eau 2017 », que sans action forte des collectivités sur des aménagements priorisant clairement les transports collectifs :

- leurs temps de parcours se dégraderaient fortement d'ici 2017, entraînant des dépenses improductives de l'ordre de 300 k€ par an pour maintenir un niveau de service constant,

- la part modale décroîtrait, malgré l'augmentation du nombre de voyageurs.

L'opération répond donc aux objectifs de report modal autour d'une infrastructure de transport attractive et efficiente et de levier de développement territorial, par une action conjuguée en transport et urbanisme.

.../...

3. Adéquation du projet aux objectifs et à l'environnement

Le projet de BHNS est structuré autour d'une offre de transport décomposée en trois branches :

- une offre express qui relie Gex centre à la douane de Ferney-Voltaire par la RD1005, sur 11 km,
- une offre de desserte fine qui assure la desserte de différents pôles générateurs de déplacement et de zones d'habitat de Gex et de Cessy, puis rejoint la ligne express sur la RD 1005 jusqu'à la douane de Ferney-Voltaire sur 13,7 km,
- un renfort de l'offre aux heures de pointe qui répond à la forte demande des usagers entre la mairie et la douane de Ferney-Voltaire.

Ces trois branches se poursuivent en Suisse sur 5 km, jusqu'à la gare de Cornavin. Seule la portion française de la ligne entre Gex et la douane de Ferney-Voltaire fait l'objet d'aménagements.

Le BHNS se caractérise par une forte fréquence avec une amplitude horaire élevée, un parcours rationalisé avec un itinéraire intégralement ou partiellement en sites propres et l'instauration d'un système de priorité aux feux tricolores et aux carrefours giratoires garantie par des aménagements spécifiques.

Il comporte de surcroît un plancher bas pour faciliter l'accès aux personnes à mobilité réduite, un système d'information aux voyageurs performant et la vente de titres de transports effectuée au niveau des stations.

L'exploitation de ce BHNS prévoit, par rapport à l'offre actuelle de la ligne F :

- le maintien de la couverture territoriale avec 15 stations,
- le doublement des fréquences aux heures de pointe,
- une forte réduction et la fiabilité du temps de parcours aux heures de pointe,
- une hausse de 1 million de places - voyageurs par an,
- une hausse de + 20% de la part modale du transport en commun.

Les infrastructures et aménagements routiers qui s'étirent sur 10 km dont 8 km sur la RD1005, et qui permettent cette qualité de l'offre, sont de trois natures différentes :

- la priorisation des bus sur une vingtaine de carrefours,
- des voies dédiées en approche de 14 carrefours pour permettre aux bus de remonter les files d'attente,
- un site propre intégral pour isoler le bus de la congestion routière sur Ferney- Voltaire.

Le parti d'aménagement prend en compte les principaux enjeux environnementaux, et en particulier :

- la réduction de la congestion, des pollutions et gaz à effet de serre, en minorant les nuisances liées à un recours exclusif à l'automobile,
- l'optimisation de la consommation foncière,
- l'organisation de l'urbanisation en cohérence avec la valeur environnementale et paysagère des coupures vertes,
- la garantie d'accès au centre des agglomérations pour le plus grand nombre,
- la réduction des nuisances acoustiques,
- l'amélioration des cheminements dédiés aux modes doux et aux personnes à mobilité réduite.

Le projet est donc en adéquation avec l'environnement local et les principaux outils de planification en vigueur en matière d'environnement.

.../...

4. Conclusions de l'enquête publique et poursuite de l'opération

Par délibération du 21 octobre 2013, la commission permanente a autorisé le président du Conseil général à demander à monsieur le préfet la mise à l'enquête du projet de création d'une ligne de BHNS entre Gex et Ferney-Voltaire.

Conformément au décret n°2009-496 du 30 avril 2009, le dossier d'étude d'impact a été soumis, par la préfecture de l'Ain, à l'autorité environnementale qui a rendu son avis le 17 juin 2014. Un mémoire en réponse a été élaboré et joint au dossier d'enquête publique pour apporter des précisions sur les points évoqués dans cet avis.

Conformément à l'arrêté préfectoral du 16 octobre 2014 prescrivant l'ouverture de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de création d'une ligne de BHNS avec mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes de Cessy, d'Ornex et de Ferney-Voltaire, l'enquête s'est déroulée du 12 novembre au 13 décembre 2014.

Le commissaire enquêteur désigné par le tribunal administratif le 29 septembre 2014 a tenu cinq permanences :

- 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 mairie d'Ornex : le mercredi 3 décembre 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.

L'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique a permis de recueillir 105 observations écrites, présentées et analysées par le commissaire enquêteur dans son rapport, annexé au présent document.

A l'issue de l'enquête publique, la préfecture, par courrier du 26 février 2015, a adressé copies des rapports et des conclusions du commissaire enquêteur. Celui-ci formule un avis favorable sur le projet tel qu'il résulte du dossier soumis à l'enquête et sur la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme de Cessy, d'Ornex et de Ferney-Voltaire.

Sur ce dernier point, la préfecture indique que la communauté de communes du Pays de Gex, compétente en matière de de plan local d'urbanisme, a approuvé par délibération du 16 octobre 2014, la révision du plan local d'urbanisme de Cessy qui prend en compte le BHNS. Sa mise en compatibilité est donc devenue sans objet.

Par ailleurs, il est à signaler que l'avis favorable du commissaire-enquêteur est nuancé par diverses remarques et recommandations qui concernent essentiellement la nécessité de :

- rechercher à minorer l'impact du projet sur les propriétés riveraines en privilégiant notamment le soutènement au talutage et la suppression d'espaces plantés collectifs aux dimensions excessives,
- poursuivre et approfondir la convergence entre les projets de BHNS et de voie verte, en coopération avec les collectivités compétentes et les associations dédiées au mode doux, pour améliorer la circulation des cycles et leur complémentarité avec les transports en commun.

Le département se propose de faire droit à cette demande, pour autant que cela ne renchérisse pas le coût de l'opération.

Au regard de l'ensemble des éléments précédents, il n'est pas envisagé d'apporter d'autres modifications au projet au vu de l'enquête publique, hormis celles induites par la mise en œuvre des recommandations du commissaire-enquêteur.

.../...

Par ailleurs, l'étude d'impact figurant dans le dossier soumis à l'enquête publique, ainsi que le mémoire en réponse à l'avis formulé par l'autorité environnementale sur celui-ci, présentent les mesures destinées à éviter, réduire ou compenser les effets négatifs notables, temporaires ou permanents, directs ou indirects, tant en phase travaux, qu'en phase d'exploitation, du projet sur l'environnement. Elles sont détaillées dans le tableau ci-annexé.

Le département, maître d'ouvrage, s'engage donc à appliquer ces mesures dont le coût est estimé à 4 705 000 euros hors taxe aux conditions économiques du mois de mars 2013 et à 25 000 € en sus annuellement, au titre des coûts de suivi desdites mesures.

Le coût total de l'opération (compris le coût des mesures précitées), tel qu'estimé dans le dossier d'enquête, s'élève à 43 600 000 euros hors taxe, aux conditions économiques de mars 2013.

Au vu de ces motifs et considérations, l'utilité publique du projet est justifiée.

Bourg en Bresse, le 15 juin 2015

Le préfet,

Signé : Laurent TOUVET