

CONSEIL MUNICIPAL DU 7 MAI 2013

**BILAN DE LA CONCERTATION PUBLIQUE RELATIVE AU
PROJET DE CREATION D'UNE LIGNE DE BUS A HAUT NIVEAU
DE SERVICE (BHNS) ENTRE GEX ET FERNEY-VOLTAIRE**

Par délibération du 5 juin 2012, le conseil municipal de la commune de Ferney-Voltaire a approuvé les modalités de la concertation publique relative au projet de création d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre Gex et Ferney-Voltaire.

Le Département de l'Ain, maître d'ouvrage du projet, a approuvé ces mêmes modalités par délibération du 9 juillet 2012.

Conformément à ces délibérations, la phase de concertation publique s'est déroulée du 30 août au 5 octobre 2012. Un bilan doit désormais être établi.

Bilan de la concertation

Une réunion publique a été organisée à Ferney-Voltaire le 14 septembre 2012 à 20 heures, avec la participation d'une cinquantaine de personnes. Des panneaux de présentation du projet et un registre avaient été mis à disposition de la population. Aucune remarque n'a été formulée sur le registre.

Les principales questions et/ou remarques ont porté sur :

- Le nombre et la localisation des stations sur la commune de Ferney-Voltaire.
- L'offre « double » et complémentaire au niveau de Ferney-Voltaire avec la ligne F.
- L'objectif de priorisation des transports en commun avec la mise en œuvre d'un site propre dans la traversée de Ferney-Voltaire.
- La gestion de l'interface entre les aménagements prévus, le fonctionnement de la voirie existante, la suppression des ronds-points et la mise en place de feux tricolores, et les accès des riverains.
- La nécessité de prévoir les emprises pour des surlargeurs éventuelles.
- L'opportunité de créer des parcs relais (P+R), leur positionnement et leur mutualisation.
- La densification dans le fuseau du BHNS.
- L'aménagement de la voie verte, et le rabattement cycle sur les stations du BHNS.
- La congestion routière au poste de douane.

De manière générale, aucune remise en cause du projet n'est apparue au cours de la phase de concertation, aussi bien de la part de la population que des élus locaux. La majorité des remarques formulées vise à soutenir le projet et à souhaiter une concrétisation rapide.

Il est proposé aux membres du conseil municipal :

- de prendre acte du bilan de la concertation publique relative au projet de création d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre Gex et Ferney-Voltaire.
- D'émettre un avis favorable sur ce bilan.

Le bilan de la concertation est joint à la note de synthèse.

Création d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service entre Gex et Ferney- Voltaire

Bilan de la concertation

Vu la délibération du Conseil municipal de Ferney-Voltaire du 5 juin 2012 approuvant les modalités et le lancement de la concertation publique pour la création d'un Bus à Haut Niveau de Service entre Gex et Ferney-Voltaire ;

Vu la décision de la Commission Permanente du Conseil général de l'Ain du 9 juillet 2012, approuvant les modalités et le lancement de la concertation publique pour la création d'un Bus à Haut Niveau de Service entre Gex et Ferney-Voltaire ;

Le projet de Bus à Haut Niveau de Service entre Gex et Ferney-Voltaire ayant des impacts sur des milieux urbanisés, 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 de cette concertation ont été arrêtées par une délibération de la Commission Permanente du Conseil général de l'Ain du 9 juillet 2012, après accord des Communes de Gex, Cessy, Segny, Ornex et Ferney – Voltaire.

Deux réunions publiques ont été organisées :

- à Gex, le 12 septembre 2012 à 20h00. Une soixantaine de personnes y a participé ;
- à Ferney – Voltaire, le 14 septembre 2012 à 20h00. Environ 50 personnes y ont participé.

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 également été possible de formuler des remarques via le site internet du Département de l'Ain.

Au total, plus de 110 avis, remarques ou questions ont été formulés.

Il convient maintenant de dresser un bilan de cette phase de concertation.

De manière générale, aucune remise en cause du projet n'est apparue au cours de la phase de concertation, aussi bien de la part de la population que des élus locaux. La majorité des remarques formulées vise à soutenir le projet, à souhaiter sa concrétisation rapide, à l'adapter pour des intérêts particuliers, localisés ou sectoriels.

Elles peuvent être regroupées selon les 9 thèmes suivants. Pour chacun de ces thèmes, une synthèse des remarques met en exergue les principaux points de débats. S'en suivent un rappel des éléments de projet soumis à la concertation et une présentation des réflexions issues de cette concertation et retenues pour la suite des études.

1. Le tracé, les stations et la couverture territoriale

a. Expression des participants

De nombreuses remarques et avis notent la pertinence d'un accès express à Genève pour les 35 000 habitants directement concernés par le projet et desservis par la future ligne de BHNS. Une remarque insiste sur l'intérêt d'une station à l'intersection RD 1005 / rue de la mairie à Cessy et une autre, sur une desserte des Vertes Campagnes connectée à la ligne express vers Genève via le centre de Gex. Aussi, quelques questions interrogent la relation entre cette connexion efficace au centre de l'agglomération et la répartition de l'habitat sur le corridor structuré autour de la RD 1005.

Ces questions concernent :

- la chaîne de déplacement entre les Vertes Campagnes, Gex centre et Genève Cornavin,
- la chaîne de déplacement entre le bourg de Cessy, la RD 1005 sur Cessy et Genève Cornavin,
- l'opportunité d'une station sur un quartier périphérique d'Ornex comportant 150 habitants.

De manière plus générale et conceptuelle, deux sujets suscitent des interrogations :

- les raisons qui justifient de ne pas multiplier des arrêts sur demande tout au long du parcours,
- la pertinence d'une offre express sur un habitat pavillonnaire diffus.

b. Présentation du projet et suite des études

A l'issue des études préliminaires, le Département de l'Ain propose et soumet à la concertation une offre de transport résultant de deux logiques d'exploitation conjuguées avec :

- une offre express sur la RD 1005 de Gex Centre à la gare de Cornavin par la douane de Ferney – Voltaire pour les déplacements transfrontaliers dont le volume croît deux fois plus vite que la population,
- et une offre de desserte fine de Gex Les Aiglettes, passant par Gex centre, les Vertes Campagnes, le bourg de Cessy avant de reprendre l'itinéraire express jusqu'à la douane et le centre de Genève, offre adaptée aux déplacements internes au Pays de Gex qui représentent 75% des déplacements observés le long de la RD 1005.

Cette offre « double » permet, pour 2017, le maintien de l'offre actuelle là où « économiquement cela se justifie », et le doublement des capacités actuellement offertes par la ligne F et déjà insuffisantes aujourd'hui.

La présentation de ce tracé « double » en remplacement de la ligne F actuelle a été assurée de différentes manières lors de cette concertation :

- sur les panneaux d'exposition et les dossiers de concertation dans les 5 mairies et à l'Hôtel du Département,
- oralement lors des réunions publiques,

- lors des échanges avec les participants sur l'articulation entre ces deux offres complémentaires et correspondant à la couverture territoriale de la ligne F en 2012.

La localisation des arrêts se définit selon l'urbanisation actuelle, le volume de population en 2017, leur accessibilité par la voirie et les espaces publics existants et le temps d'exploitation en jeu (perte de temps à chaque arrêt).

Aussi, face aux demandes d'arrêts supplémentaires, le Département propose, pour tout développement urbain futur permettant d'atteindre un seuil de population suffisant, une étude d'opportunité territoriale et économique permettant de juger de la pertinence d'une station.

2. Exploitation, temps de parcours et fiabilité

a. Expression des participants

Plusieurs remarques valident l'objectif d'une priorisation des transports en commun et questionnent sur l'articulation entre deux échelles de territoires et de déplacement :

- l'agglomération genevoise et les déplacements transfrontaliers,
- le corridor gessien de la RD 1005 et les échanges internes au pays de Gex.

Le temps de parcours, dont un partenaire a rappelé la dimension essentielle pour la qualité de l'offre de transports en commun, suscite des questions sur la méthode de calcul, sa fiabilité et le scénario dans lequel il s'inscrit.

b. Présentation du projet et suite des études

Le temps de parcours est estimé à partir des distances parcourues à une vitesse d'exploitation des transports en commun qui ne subissent pas la congestion routière. L'interdépendance entre les déplacements par bus et les déplacements individuels a été rappelée. L'idée est de développer une configuration territoriale multimodale réaliste et crédible où l'offre quantitative et qualitative de transports en commun permet des échanges rapides et fiables en interne au pays de Gex et en échange avec le centre de l'agglomération genevoise.

Les aménagements nécessaires à cet objectif correspondent d'une part à ce que le territoire peut absorber en termes de congestion routière pour les automobilistes, et d'autre part à ce que le projet peut supporter financièrement. Aussi, le projet ne développera pas un objectif de péjoration des conditions de circulation pour les déplacements individuels ; il favorisera le report modal par la qualité de l'offre de transports en commun et des aménagements optimisés.

3. Insertion des infrastructures

a. Expression des participants

Quelques questions concernent l'interface entre les aménagements prévus, le fonctionnement de la voirie existante et les accès des riverains. Des commerçants, suite au travail de la CCPG

sur le schéma de secteur, attendent également des précisions sur les infrastructures prévues sur la zone d'activités du Journans.

b. Présentation du projet et suite des études

La fluidité de l'exploitation du BHNS est assurée selon deux modes d'intervention :

- Les voies bus en approche de carrefours et la régulation des trafics aux intersections permettent de prioriser le BHNS sans aggraver le niveau de congestion pour les déplacements individuels.
- Lorsque l'intensité urbaine empêche cet apaisement de la voirie, des surlargeurs seront prévues pour des sites propres dédiés exclusivement au BHNS. La Déclaration d'Utilité Publique intégrera la nécessité de ces surlargeurs et les objectifs du projet.

Pour anticiper l'avenir et limiter les coûts d'aménagements, il est nécessaire de prévoir maintenant, dans les documents d'urbanisme, les emprises nécessaires pour d'éventuelles surlargeurs futures.

Pour l'interface avec les riverains, le projet s'inscrit dans une mutation des usages déjà à l'œuvre et que certains appellent de leurs vœux. Les aménagements adaptés et la régulation des vitesses et du trafic créent les conditions d'une sécurisation et d'une appropriation du domaine et des espaces publics par les piétons et les cycles et favorisent l'accès des riverains à la RD 1005.

Pour la zone du Journans, le projet de BHNS peut s'inscrire dans une stratégie de développement portée par les collectivités locales compétentes en aménagement et urbanisme. La phase « avant projet » des études de BHNS permettra de consolider cette co-construction BHNS / zone d'activités du Journans avec les Communes de Cessy, de Segny et la CCPG qui sont en relation avec les propriétaires concernés.

4. Mesures connexes : P+R, rabattement et réseau de transports en commun

a. Expression des participants

Des demandes ont été exprimées sur l'opportunité de certains parcs relais (P+R), sur leur mode de gestion, sur un rabattement vers les transports en commun pour les habitants d'Echenevex, et sur une autre pénétrante en transports en commun à l'agglomération de Genève depuis le bassin de Divonne-les-Bains.

b. Présentation du projet et suite des études

Pour élargir le rayon d'influence du BHNS au delà des communes directement desservies, il est prévu, en cohérence avec ces demandes, d'envisager l'organisation optimale des rabattements.

L'association du Groupement local de coopération transfrontalière (GLCT) et de la CCPG aux études du BHNS portées par le Département de l'Ain, les relations régulières avec la

Direction Générale de la Mobilité de l'Etat de Genève permettent d'accompagner ce projet par une réflexion sur la localisation et la gestion des P+R et sur le réseau de transports en commun à l'échelle de la rive droite de Genève.

Les P+R renforcent l'attractivité du BHNS mais ne sont pas indispensables à la viabilité économique du projet. Le déploiement de ces mesures de rabattement est ainsi à penser dans le temps, selon l'émergence de projets connexes au BHNS et portés localement.

Le coût économique et foncier des P+R incite tous les acteurs concernés à prévoir leur mutualisation avec des usages domestiques et urbains et la mutabilité des infrastructures ou superstructures prévues.

Cette réflexion actuelle débouche sur l'opportunité de localiser les P+R en amont des zones de congestion et sur les stations à fort potentiel de rabattement comme les terminus et les nœuds routiers.

Sur les rabattements transports en commun pour les habitants d'Echenevex, les débats ont porté sur l'impossibilité économique « d'aller chercher les gens à leur porte ». Aussi, il est proposé une couverture territoriale optimale, sans pouvoir atteindre son exhaustivité.

Sur une nouvelle pénétrante à l'agglomération genevoise, la correspondance entre la ligne Gex – Divonne – Coppet permet d'ores et déjà une offre de transport adaptée.

Il faut noter également que l'identité du territoire de la RD 1005 ne justifie pas, ni par son volume de population, ni par la présence de séquences vertes, rurales et agricoles, la mise en œuvre d'une ligne de tramway en prolongement de ce qui se dessine côté suisse sur le Grand Saconnex. Le champ de pertinence du tramway s'applique aux espaces urbains denses et continus.

5. Financement du projet

a. Expression des participants

Au stade des études préliminaires, le volume des investissements n'est pas encore précisément défini. Le montant annoncé lors de la concertation et les co-financements suscitent des interrogations.

b. Présentation du projet et suite des études

Inscrit à l'appel à projet « Transport urbains » de l'Etat français, au projet du Grand Genève de la Confédération Helvétique et aux fonds structurels de l'Etat de Genève, la viabilité du projet de BHNS entre Gex et Ferney – Voltaire est intrinsèquement liée à ces financements. De plus, la ventilation du « reste à charge » traduit financièrement les coopérations techniques décidées au début des études et formalisées dans le contrat d'axe.

Le contrat d'axe fixe les principes de financement suivants entre le Département de l'Ain et les collectivités locales.

Le Département prend en charge :

- les études d'insertion de l'infrastructure du BHNS de façade à façade,

- la réalisation de la plateforme technique BHNS et de la chaussée,
- la réalisation des aménagements fonctionnels contigus à la plateforme,
- la restitution fonctionnelle d'espaces publics concernés par les travaux de l'infrastructure.

Les Communes et la CCPG prennent en charge tous les aménagements qualitatifs des espaces publics.

6. Mesures d'accompagnement, contrat d'axe et mutation des pratiques de déplacement

a. Expression des participants

Les coopérations avec les acteurs de l'aménagement et de l'urbanisme du pays de Gex et les autorités genevoises de transports permettent d'inscrire le projet de BHNS dans une dimension plus large que le simple projet de transport. L'ambition territoriale auquel il se rattache est promue par certaines remarques qui invitent le Département à porter une mutation des pratiques de déplacement et interrogent la cohérence des différentes politiques territoriales.

b. Présentation du projet et suite des études

Le développement urbain et économique est puissant et pérenne. Aussi, les mesures d'accompagnement inscrites au contrat d'axe sont nécessaires à la mise en œuvre de politiques territoriales cohérentes, pour un territoire structuré et durable.

La densification et la compacité urbaines promeuvent l'usage des transports en commun par la proximité de l'habitat aux stations. La limitation des places de stationnement agit sur le parc automobile et donc sur le recours systématique à l'usage individuel de l'automobile et le niveau de congestion routière.

Le rôle de la CCPG et des Communes réside ainsi en la transcription dans les documents d'urbanisme de ces orientations nécessaires à la performance et l'attractivité du BHNS, au fonctionnement du territoire et à la mutation des pratiques de déplacements dans un contexte de métropolisation rapide et massive.

7. Financement de l'exploitation et tarifs

a. Expression des participants

De nombreuses interventions ont alimenté les débats et confirment l'opportunité des études en cours sur la tarification au sein de la communauté tarifaire Unireso à laquelle adhère le GLCT et participe Département de l'Ain.

b. Présentation du projet et suite des études

La difficulté inhérente aux communautés tarifaires est renforcée par la dimension transfrontalière de l'agglomération genevoise et la tarification par zones qui pénalise les déplacements en périphérie d'agglomération.

Dans la mesure où le Département de l'Ain, maître d'ouvrage des études de BHNS, n'est pas décisionnaire en matière tarifaire, le modèle économique des études repose sur le dispositif actuel.

Les partenariats transfrontaliers permettent d'anticiper les évolutions futures actuellement en phase d'études. Le Département de l'Ain et le GLCT relayent par ces partenariats, et avec la CCPG, les demandes exprimées. Les études du BHNS permettront néanmoins de mettre en place une billettique simplifiée et une transparence des tarifs.

8. Mode doux et insertion cycle

a. Expression des participants

La Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE, décembre 1996) définit : "... à l'occasion des réalisations ou des rénovations de voies urbaines (...) doivent être mis au point des itinéraires cyclables...". De nombreuses interventions précisent cette exigence et la dépassent par une demande de continuité cycle de Gex à la frontière sur la RD 1005.

b. Présentation du projet et suite des études

Le projet ne prévoit pas des aménagements sur tout le linéaire de la RD 1005 entre le centre de Gex et la frontière. Ainsi, les études ne prennent pas en charge une continuité cycle sur la totalité du tracé du BHNS sur la RD 1005.

En revanche, le projet de BHNS prévoit deux niveaux d'intervention liés aux compétences exercées par le Département de l'Ain, la CCPG et les Communes.

La CCPG, en relation avec les Communes, travaille sur un Plan de Mobilité Durable et l'aménagement d'une voie verte de Gex à la frontière dont les Communes assument la maîtrise d'ouvrage des travaux. Le Département de l'Ain intervient techniquement sur ce dossier lorsque le projet est en interface avec le domaine routier départemental.

Dans le cadre des études pour la mise en œuvre du BHNS, le Département de l'Ain prévoit un schéma de voies dédiées aux cycles permettant la connexion entre les stations du BHNS et cette voie verte, et entre les stations du BHNS et les quartiers d'habitat. Le contrat d'axe en précise les responsabilités. Le Département participe aux études et aménage le stationnement cycle aux stations. Les collectivités locales assurent la mise en œuvre des itinéraires de connexions.

Une attention sera portée sur l'articulation des plannings pour permettre la réalisation du réseau cycle en concomitance avec celle du BHNS, pour une intermodalité transports en commun / modes doux effective fin 2016.

9. Méthodes et études

a. Expression des participants

Des interventions diverses interrogent la maîtrise d'ouvrage du BHNS sur les données d'entrées et les méthodes d'investigation et de calcul qui ont permis de définir ce niveau d'offre :

- l'observation des déplacements internes au pays de Gex et transfrontaliers,
- l'adaptation de l'offre à cette demande de déplacement,
- les capacités financières pour porter les investissements et assurer l'exploitation.

Une autre famille de questions concerne l'offre routière de contournement de bourgs et de délestage de routes actuellement congestionnées.

b. Présentation du projet et suite des études

Le territoire de la RD 1005 est animé par une dynamique qui comporte plusieurs caractéristiques majeures :

- la métropolisation de Genève est un processus fort et durable de développement économique (les emplois) et urbain (les habitants),
- ce développement réparti de manière asymétrique les emplois et les habitants respectivement sur le centre et la périphérie de l'agglomération, créant des déplacements pendulaires massifs,
- la frontière concentre ces déplacements sur quelques points (les douanes) et renforce, côté France, la congestion routière sur le réseau départemental par ces effets d'entonnoir.

Ce processus est observé, décrit, fait l'objet de prospectives multiples. Ces différentes études conduites par la DGM de l'Etat de Genève, par la CCPG, ou par le Département de l'Ain sont en cours de finalisation et seront diffusées aux citoyens. Elles convergent sur certains points de vigilance :

- la croissance du Pays de Gex est alimentée par celle de Genève et encadrée par le SCoT du Pays de Gex qui en définit les volumes et la localisation,
- les déplacements sont majoritairement dans un sens périphérie – centre de Genève, et présentent donc un fort potentiel de report modal sur un axe de transport en commun radial,
- la mutation rapide de l'espace du Grand Genève et l'urbanisation massive induisent une nouvelle identité du territoire et nécessitent de nouvelles politiques territoriales.

Aussi, le Département de l'Ain soutient un projet de territoire structuré par une politique des déplacements favorisant une alternative crédible à l'automobile (projet de BHNS) et accompagne les collectivités locales sur les mesures propres à l'aménagement et l'urbanisme (contrat d'axe).

Le contexte territorial et cette ambition politique justifient le BHNS comme solution aux problèmes des déplacements, et reportent le mode tramway pour le territoire de la RD 1005 à une configuration urbaine plus dense. Ils disqualifient les projets routiers qui suscitent mécaniquement le trafic automobile individuel, restent limitées en capacité d'évolution et reportent la résorption de la congestion à plus tard.

Les options retenues dans le projet de BHNS permettent en revanche :

- un apaisement de la voirie urbaine,
- une augmentation des capacités de déplacements en transports en commun pour des échanges internes ou transfrontaliers, rapides, fiables et sécurisés,
- d'anticiper l'avenir par une capacité d'évolution et d'adaptation aux besoins.