

Recours gracieux contre l'arrêté en date du 15 juin 2015 du Préfet de l'Ain déclarant d'utilité publique le projet de BHNS de Gex à Ferney-Voltaire.

Ce recours gracieux est interjeté par l'Association « Ferney dans la rue », domiciliée au 15 Av. du Jura à Ferney-Voltaire, habilitée par ses statuts à une telle action et représentée par son président, M. Alex Décotte.

Notre recours porte sur des éléments de droit et de fond. Il se concentre sur notre domaine d'action (la commune de Ferney-Voltaire) mais ne peut ignorer le reste de l'itinéraire Gex-Cornavin dans la mesure où celui-ci a ou aura des conséquences sur la vie des Ferneyiens.

Eléments de droit

1. Défaut d'affichage préalable à l'enquête publique 2014

L'affichage préalable à l'enquête publique a été notoirement insuffisant. Réalisé à notre demande, un constat d'huissier montre qu'une affiche jaune de format A2, telle que préconisée par l'arrêté préfectoral du 16 octobre 2014, n'était présente qu'à 3 (trois) des 34 abris-bus ou arrêts de bus, et qu'aucune n'était présente sur le parcours situé sur la commune de Ferney-Voltaire.

2. Modification du projet après la date de la DUP

Alors que l'Arrêté préfectoral du 15 juin 2015 se base sur un projet validé et publié, des négociations se poursuivent entre la Commune de Ferney-Voltaire, la Communauté de Communes et le Département. Le tracé du BHNS risque d'en être modifié et, dès lors, la DUP est prématurée.

Eléments de fond

En soi, le projet de renforcer, d'accélérer et de fluidifier le transport en commun entre Gex et la gare de Cornavin (Genève) est louable mais les prévisions avancées par le projet sont irréalistes et hors d'atteinte, du fait de l'absence de parkings-relais, de l'interpénétration des trafics TIM (transports individuels motorisés) et TP (transports publics) sur la plupart des communes concernées (hormis Ferney), et des problèmes situés dans la partie suisse de l'itinéraire, où

rien n'est actuellement entrepris pour la traversée du Grand-Saconnex. Enfin, si le BHNS est susceptible d'apporter un hypothétique gain de temps pour les passagers venant de Gex, il constituera au contraire une perte de temps pour la plupart des usagers ferneysiens. La suppression de plusieurs des arrêts actuels les obligera en effet à une marche d'approche beaucoup plus longue.

1. Loyauté de l'enquête publique

Pour permettre aux citoyens de se faire une idée précise des avantages et inconvénients du projet, les initiateurs se devaient de leur offrir une information complète et non faussée. Or, à proximité du cahier sur lequel les citoyens pouvaient porter leurs appréciations se trouvait un grand panneau promettant « Des trajets plus rapides / Gex-Douane en 20 minutes contre 50 minutes aujourd'hui / Gex-Cornavin en 42 minutes contre 90 minutes aujourd'hui. » Une telle affirmation est irréaliste, voire mensongère à plusieurs titres. D'abord parce que la durée actuelle du trajet Gex-Douane n'est pas de 50 minutes. Ensuite parce que, en admettant même que 30 minutes puissent être gagnées entre Gex et la Douane, la promesse d'un Gex-Cornavin en 42 minutes impliquerait un gain de temps de 18 minutes sur le territoire suisse, où rien n'est pourtant projeté en ce sens !

Ceci n'est qu'un exemple parmi d'autres de la mystification dont les citoyens et usagers ont été l'objet avant et pendant l'enquête publique.

2. Utilité publique

- L'utilité publique doit s'appuyer sur une balance positive d'intérêts différents (publics, collectifs, privés) et la réalisation effective des objectifs fixés. Tel n'est et ne sera pas le cas. En effet, un tel projet ne peut apporter de réel avantage à la population gessienne s'il se réalise à proximité d'un seul axe, hors de portée de la majorité des habitants du Pays de Gex, qui ne pourront en bénéficier, faute d'un maillage complet de transports de rabattement et/ou de la création préalable de parkings relais en nombre et capacité suffisants.
- Nous insistons également sur la nécessité de diversification des axes prioritaires, en particulier en direction de la station de tram de Meyrin Gravière, qui dessert mieux et plus rapidement le centre de Genève et nombre des nouvelles zones d'activités du Canton de Genève (Bernex, Plan-les-Ouates, etc.)

3. Conséquences pour Ferney

- Dès maintenant, la largeur de l'Avenue du Jura scinde en deux parties le territoire de la ville. Le BHNS ne fera qu'accentuer le phénomène et la cohérence entre les quartiers s'en trouvera altérée, en particulier pour la traversée des enfants, des personnes âgées, des handicapés. La voie accaparrera l'espace sans pouvoir en restituer une partie à la vie des riverains, pour cause de pollution, de bruit, de dangers.
- La suppression de l'actuelle ligne F en amont de la mairie entraînera la disparition de l'actuel arrêt Marmousets / Château de Voltaire. Aucun arrêt n'est prévu à proximité sur la ligne BHNS. Ce sont ainsi plusieurs quartiers jusque-là desservis, ainsi que deux lieux essentiels de la cité (Ecole St Vincent, Château de Voltaire) qui ne seront plus desservis.
- L'emplacement de l'arrêt Jura / Versoix est mal placé et trop court pour permettre l'arrêt simultané de deux ou trois bus (d'une longueur de 18,5 mètres chacun) circulant dans le même sens (risque d'engorgement et d'accident). De plus, l'enquête elle-même reconnaît que la circulation Ferney/Genève serait ainsi « péjorée » par une rupture de l'alignement des voies. Il vaudrait mieux deux stations distinctes, l'une en amont de l'avenue du Bijou (desserte Lycée, Ecole St Vincent, rue de Gex), l'autre en aval de la rue de Versoix (desserte HLM, nouvelles zones d'habitat). Par ailleurs, dans le sens Genève-Gex, les inévitables embouteillages automobiles à l'entrée d'Ornex (ne disposant pas de site propre) risquent, aux heures de pointe, de se propager jusqu'à Ferney.
- La suppression de tous les ronds-points, que rien ne justifie techniquement, empêchera tout demi-tour sur la route, renvoyant les automobiles sur les voies secondaires et renforçant l'encombrement du centre-ville et de tous les quartiers.
De manière générale, la création du BHNS implique un nouveau plan de circulation dans toute la ville. Aucune solution n'est pourtant proposée ni même envisagée. Le BHNS se défait sur la commune ou la CCPG de nombreux problèmes engendrés par sa création (plan de circulation, rabattement, voie verte, pistes cyclables, parkings-relais). Il y a là les racines de conflits profonds et durables entre le Département, d'une part, la Commune et la CCPG, de l'autre.

4. Sécurité

Tel que présenté, le projet comporte des risques importants en matière de sécurité pour les passagers, les usagers, les enfants, les personnes âgées ou handicapées et l'ensemble des riverains. C'est en particulier le cas aux abords de l'école St Vincent où la suppression d'une aire existante de dépose-minute, au contact direct de l'école, ne trouvera pas son équivalent par la création d'une nouvelle zone située de l'autre côté d'une voie automobile très fréquentée (rue de Gex). Les enfants seront en danger lors de la traversée de cette voie.

5. Incohérences

- Impact foncier et financier : L'enquête prévoit, sur l'ensemble de l'itinéraire, 14.600m² d'acquisition de terrains alors que, seulement sur Ferney, 27.280 m² d'emplacements réservés, pour le seul BHNS, figurent dans le PLU (page 25 de E6). Quel crédit accorder, dès lors, à l'évaluation de l'acquisition des emprises foncières ? Et comment penser que le bilan financier global n'en sera pas gravement affecté ?
- Projections graphiques : Portant sur les mêmes zones, différents plans et dessins comportent des informations clairement différentes. Ainsi, les dessins de vue aérienne, qui semblent laisser un espace suffisant entre le BHNS et les immeubles, ne sont pas corroborés par les relevés de géomètres venus piqueter les terrains de propriétaires riverains.

6. Déséquilibre

- Tel qu'actuellement prévu, le BHNS fait peser sur Ferney de très nombreux inconvénients sans lui apporter de réels avantages. Il doit être revu avant toute décision définitive, en particulier en matière d'utilité publique.
- L'implantation de parkings relais en amont de Ferney est un préalable à toute réalisation. Outre que leur absence empêcherait nombre de Gessiens de bénéficier du BHNS, elle entraînerait aussi pour Ferney une « double peine » puisque le passage des bus en site propre ne désengorgerait pas le trafic automobile des frontaliers gessiens mis dans l'impossibilité de laisser leur véhicule en amont de Ferney.

- Le maintien de ce trafic automobile entraînera de facto des embouteillages en amont de Ferney, où l'absence de tout site propre ne pourra être compensée par la seule implantation de feux prioritaires. Le gain de temps espéré sera fortement compromis.
- Les autorités françaises doivent entreprendre des négociations avec Genève avant toute décision. Des solutions doivent être trouvées pour améliorer le franchissement du tunnel et, surtout, le franchissement de l'autoroute. Le projet ne sera cohérent et efficace que s'il vaut sur l'ensemble du trajet, de Gex à Cornavin. Même dans ce cas, il restera insuffisant.
- En effet, l'actuelle desserte entre Genève et sa conurbation, regroupant les plupart des emplois actuels et futurs, ne passe pas par la gare de Cornavin mais par un réseau de trams rapides dont l'un des terminus se trouve à 800 mètres de la frontière française, à Meyrin-Gravière. C'est dans cette direction que devrait être orientée une partie significative des transports publics gessiens, via une voie nouvelle pour laquelle le département devrait au plus vite définir un axe et imposer une déclaration d'utilité publique.

7. Elements d'actualité

- Toute l'étude du BHNS se base sur des projections impliquant une augmentation démographique et une augmentation des déplacements en direction de Genève. Avant toute décision, nos autorités devraient tenir compte de la nouvelle situation politique en Suisse, où un référendum contre la surpopulation étrangère a été voté le 9 février 2014, englobant le phénomène frontalier et exigeant des quotas. La Confédération suisse disposait de deux ans pour publier les lois d'application. C'est donc dans quelques mois seulement que nous saurons si le phénomène frontalier est appelé à croître encore, à se maintenir ou à diminuer.
- La nouvelle pression fiscale imposée par la France aux résidents étrangers, ainsi que les nouvelles clauses de l'assurance-maladie, atténuent encore l'attrait du Pays de Gex au point que certains résidents

actuels envisagent de déménager en Suisse ou d'y retourner. Les projections démographiques contenues dans le dossier du BHNS sont donc sujettes à forte caution. La sagesse consisterait à surseoir jusque-là à toute décision.

Conclusion

Pour les raisons qui précèdent, l'association Ferney dans la Rue vous demande de retirer l'arrêté en date du 15 juin 2015 par lequel vous avez déclaré d'utilité publique, au profit du département de l'Ain, la réalisation du BHNS de Gex à Ferney. Ce retrait doit de facto annuler la mise en conformité des documents d'urbanisme qui y est liée.

Fait pour ce que de droit, à Ferney-Voltaire, le 12 août 2015.

Alex Décotte, président de l'association « Ferney dans la Rue »