

DEPARTEMENT de l'AIN

ENQUÊTE PUBLIQUE

Du 25 Avril 2025 – 08h00 au 28 Mai 2025 – 18h00

Ayant pour objet

- la demande d'autorisation environnementale (volet « loi sur l'eau ») visée à l'article L.181-1 1° du code de l'environnement relative à la phase 2,
Secteur « Très-La-Grange » de la ZAC Ferney-Genève Innovation,
- la mise à disposition du public de l'étude d'impact du projet d'extension du tramway des Nations au sein de la ZAC Ferney-Genève Innovation et portant actualisation de l'étude d'impact de la ZAC Ferney-Genève Innovation concernant les évolutions de la ZAC secteurs « Douane-jura », « Paimboeuf » et « Très-La-Grange » sur la commune de FERNEY-VOLTAIRE (Ain)

Maître d'Ouvrage

Société Publique Locale TERRINNOV

RAPPORT d'ENQUÊTE PUBLIQUE

Bernard PAVIER

Commissaire Enquêteur



Table des matières

1. Références du Dossier d'Enquête	4
2. Pétitionnaire et Autorité Organisatrice	6
3. Objet de l'enquête publique.....	6
3.1. Contexte.....	6
3.2. Objet de l'enquête publique	8
3.3. Bilan de la procédure d'information et de débat public	11
4. Cadre juridique et réglementaire	14
4.1. Code de l'Environnement	14
4.2. Procédure d'enquête publique.....	16
5. Composition et contenu du dossier d'enquête publique.....	16
5.1. Composition du dossier mis à disposition du public	16
5.1.1 Arrêté préfectoral d'ouverture de l'enquête publique/Avis d'enquête	16
5.1.2 Demande d'autorisation environnementale	16
5.1.3 Avis de l'ARS – Agence Régionale de Santé	16
5.2. Pièces contenues dans le dossier mis à l'enquête publique	17
6. Caractéristiques et localisation du Projet.....	18
6.1. Présentation du Site et du « Projet ».....	18
6.2. Contexte lié au Secteur « Très-La-Grange »	20
7. Etude d'Incidence	25
7.1. Etat Initial	25
7.2. Compatibilité du projet avec les documents réglementaires et d'urbanisme	26
7.3. Analyse des incidences directes ou indirectes, temporaires et permanentes et mesures correctives ou compensatoires.....	27
7.4. Moyen de surveillance, d'entretien et d'intervention	28
7.5. CONCLUSION	29
8. Etude d'Impact - Tramway des Nations.....	29

8.1.	Description du projet de prolongement du Tramway des Nations.....	29
	Bénéfices attendus du projet.....	31
8.2.	Analyse de l'état initial de l'environnement.....	31
8.3.	Comparaison des variantes & justification de la solution retenue.....	36
8.4.	Effets et mesures	37
8.5.	Analyse des effets cumulés.....	42
8.6.	Coûts collectifs des pollutions et nuisances, évaluation des consommations énergétiques, bilan GES	43
8.7.	Méthodes et auteurs	43
9.	Avis de la MRAe Mission Régionale d'Autorité Environnementale – Auvergne- Rhône-Alpes.....	43
10.	Avis de l'ARS - – Agence Régionale de Santé.....	57
11.	Avis des « Autorités Suisses »	60
12.	Organisation et Déroulement de l'enquête publique.....	62
12.1.	Organisation de l'enquête	62
	• Désignation du commissaire enquêteur	62
	• Contact avec la Préfecture de l'Ain	62
	• Contact avec la Société Publique Locale TERRINNOV	62
	• Parutions presse et information du public	63
	• Mise à disposition du public des documents d'enquête publique	63
	• Dépôt des contributions du public	63
	• Déroulement de l'enquête publique.....	64
12.2.	Participation du public	64
12.3.	Plateforme dématérialisée	72
12.4.	Clôture de l'enquête.....	126
12.5.	Procès-verbal de synthèse – Mémoire en réponse	127
13.	Analyse du commissaire enquêteur	127

1. Références du Dossier d'Enquête

RÉFÉRENCES :

- Décision du Tribunal Administratif de Lyon n° E25000007 /69 en date du 27/01/2025 désignant en qualité de Commissaire Enquêteur M. Bernard PAVIER ;

- Arrêté de la Préfecture de l'Ain du 24/03/2025 prescrivant l'ouverture d'une enquête publique « unique » d'une durée de 34 jours du 25/04/2025 à 08h00 au 28/05/2025 à 18h00 dans la Commune de FERNEY-VOLTAIRE ;

Cette enquête publique menée en application des articles L.123-1 et suivants et R.123-1 et suivants du Code de l'environnement porte sur :

- La demande d'autorisation environnementale (volet « loi sur l'eau ») visée à l'article L.181-1 1° du Code de l'environnement relative à la phase 2, secteur « Très-La-Grange » de la ZAC Ferney-Genève Innovation ; considérant que le dossier déposé avant le 22/10/2024 ne rentre pas dans le cadre du Décret n°2024-742 du 06/07/2024, l'enquête publique doit être menée en application des articles L.123-1 et suivants et R.123-1 et suivants du Code de l'environnement ;

- La mise à disposition du public de l'étude d'impact du projet d'extension du tramway des Nations au sein de la ZAC Ferney-Genève Innovation et portant actualisation de l'étude d'impact de la ZAC Ferney-Genève Innovation concernant les évolutions de la ZAC secteurs « Douane-jura », « Paimboeuf » et « Très-La-Grange » sur la commune de FERNEY-VOLTAIRE (Ain).

- Les pièces du dossier présenté à l'appui de la demande d'autorisation comportant :

- Le sous dossier 1 : Dossier loi sur l'Eau (DLE) phase 2.

1.0 résumé non technique du dossier loi sur l'eau phase 2 (RNT),

1.1 Dossier loi sur l'eau avec compléments,

1.1.1 Dossier loi sur l'eau phase 2 avec compléments intégrés,

1.1.2 Demande de compléments Dossier loi sur l'eau phase 2,

1.1.3 Note en réponse à la demande de compléments,

- Le sous dossier 2 : Étude d'impact du prolongement du tramway des Nations au sein de la ZAC Ferney-Genève innovation.

2.1 Dossier d'étude d'impact,

2.1.0 Résumé non technique de l'Étude d'impact,

2.1.1 Étude d'impact du prolongement du tramway des Nations au sein de la ZAC Ferney-Genève innovation valant mise à jour de l'étude d'impact de la ZAC Ferney-Genève innovation sur les secteurs « Douane-Jura », « Paimboeuf » et « Très La Grange » ,

2.2 Avis de la MRAE - Autorité Environnementale n° 2024-ARA-AP-1739 du 21/01/2025 et mémoire en réponse du maître d'ouvrage la SPL TERRINNOV – Territoire d'Innovation,

2.3 Certificat de dépôt des données biodiversité,

2.4 Avis des autorités suisses du 9 janvier 2025,

2.5 Avis de la délégation départementale de l'Ain de l'agence régionale de santé du 22 novembre 2024.

PIÈCES JOINTES :

1- Le rapport d'enquête comprenant 127 pages numérotées + 5 annexes,

2- Les conclusions et avis motivé portant sur l'autorisation environnementale (volet « loi sur l'eau ») visée à l'article L.181-1 1° du Code de l'environnement relative à la phase 2, secteur « Très-La-Grange » de la ZAC Ferney-Genève Innovation, comprenant 10 pages numérotées,

3- Les conclusions et avis motivé portant sur la mise à disposition du public de l'étude d'impact du projet d'extension du tramway des Nations au sein de la ZAC Ferney-Genève Innovation et portant actualisation de l'étude d'impact de la ZAC Ferney-Genève Innovation concernant les évolutions de la ZAC secteurs « Douane-jura », « Paimboeuf » et « Très-La-Grange » sur la commune de FERNEY-VOLTAIRE (Ain) comprenant 9 pages numérotées,

- Le registre d'enquête publique de la Commune de FERNEY-VOLTAIRE,

- L'Extrait récapitulatif du registre numérique d'enquête portant sur les visites, les téléchargements et les contributions du public.

ANNEXES :

- Décision de Mme la 1^{ère} Vice-présidente du Tribunal Administratif de Lyon n° E25000007 /69 du 27/01/202505 désignant en qualité de Commissaire Enquêteur M. Bernard PAVIER ;

- Arrêté de Mme la Préfète de l'Ain du 24/03/2025 prescrivant l'ouverture de l'enquête publique unique d'une durée de 34 jours du 25/04/2025 à 08h00 au 28/05/2025 à 18h00 dans la Commune de FERNEY-VOLTAIRE ; préalable à la délivrance d'un arrêté préfectoral portant sur la demande d'autorisation environnementale relative à la phase 2, secteur « Très-La-Grange » de la ZAC Ferney-Genève Innovation et la mise à disposition du public de l'étude d'impact du projet d'extension du tramway des Nations au sein de la ZAC Ferney-Genève Innovation concernant les évolutions de la ZAC secteurs « Douane-jura », « Paimboeuf » et « Très-La-Grange » sur la commune de FERNEY-VOLTAIRE (Ain)

DESTINATAIRES :

Mme la Préfète de l'Ain – Direction Départementale des Territoires – Service Protection et Gestion de l'Environnement,

Mme la 1^{ère} Vice-présidente du Tribunal Administratif à LYON (69).

2. Pétitionnaire et Autorité Organisatrice

- Pétitionnaire :

Société Publique Locale TERRINNOV - Territoire d'Innovation
13C, Chemin du Levant – Bât. L'Avant-Centre – 01210 FERNEY-VOLTAIRE

- Autorité Organisatrice :

Préfecture de l'Ain - Direction Départementale des Territoires – Service Protection et Gestion de l'Environnement.
45 avenue Alsace-Lorraine – CS 80400 – 01012 Bourg en Bresse cedex

3. Objet de l'enquête publique

3.1. Contexte

- Historique du projet de ZAC Ferney-Genève-Innovation :

Nouveau pôle économique de l'agglomération genevoise, la Zone d'Aménagement Concerté Ferney-Genève Innovation (ZAC FGI) est l'une des polarités du « Cercle de l'innovation », projet économique inscrit au projet d'agglomération franco-valdo-genevois approuvé par les autorités françaises et suisses en juin 2012. La ZAC constituera à terme trois nouveaux quartiers à la lisière de la frontière Franco-Suisse pour Ferney-Voltaire :

- La Poterie : quartier à vocation commerciale et d'activités,
- Paimboeuf et Très-la-Grange, deux nouveaux quartiers à vocation mixte résidentielle et d'activités (Cité des savoirs).

La ZAC, créée en 2013, a fait l'objet, sur l'ensemble de son périmètre, d'une étude d'impact en 2013 mise à jour plusieurs fois depuis. Elle s'étend sur 65 ha, sa réalisation a par conséquent été scindée en deux phases :

- Phase 1 : secteur de Paimboeuf, place du Jura/Lumières et Poterie,
- Phase 2 : secteur de Très la Grange.

Le périmètre de la ZAC est encadré par :

- Au Nord par la rue de Meyrin et le centre-ville de Ferney-Voltaire,
- A l'Est par la rue de Genève et la frontière avec la Suisse marquée par le ruisseau du Gobé,
- Au Sud par la frontière et la route de Meyrin (RD 35) et les Espaces Naturels Sensibles (ENS) du « Bois de Perdriaux Durand » et « Colovrex »,
- A l'Ouest par la route de Meyrin (RD 35) et par des espaces agricoles.

Dans la zone de la Poterie, l'îlot pavillonnaire central et l'emprise bâtie de l'hypermarché Carrefour sont exclus du périmètre de la ZAC.

Plusieurs autorisations environnementales ont été réalisées soit sur l'ensemble de la ZAC soit sur le périmètre des phases d'aménagement (phase 1 ou 2). En octobre 2015, un dossier Loi sur l'Eau (DLE) a été réalisé et approuvé sur le périmètre de la phase 1, nécessitant aujourd'hui la réalisation d'un DLE spécifique à la phase 2 (Très-la-Grange).

Le projet d'extension du tramway des Nations sur la commune de Ferney-Voltaire se situe intégralement dans la ZAC (ce projet est soumis à étude d'impact au titre de la 7ème rubrique de l'article R.122-2 du Code de l'environnement). Le tramway n'étant pas initialement prévu dans la ZAC, son étude d'impact réalise la mise à jour de l'étude d'impact de la ZAC.

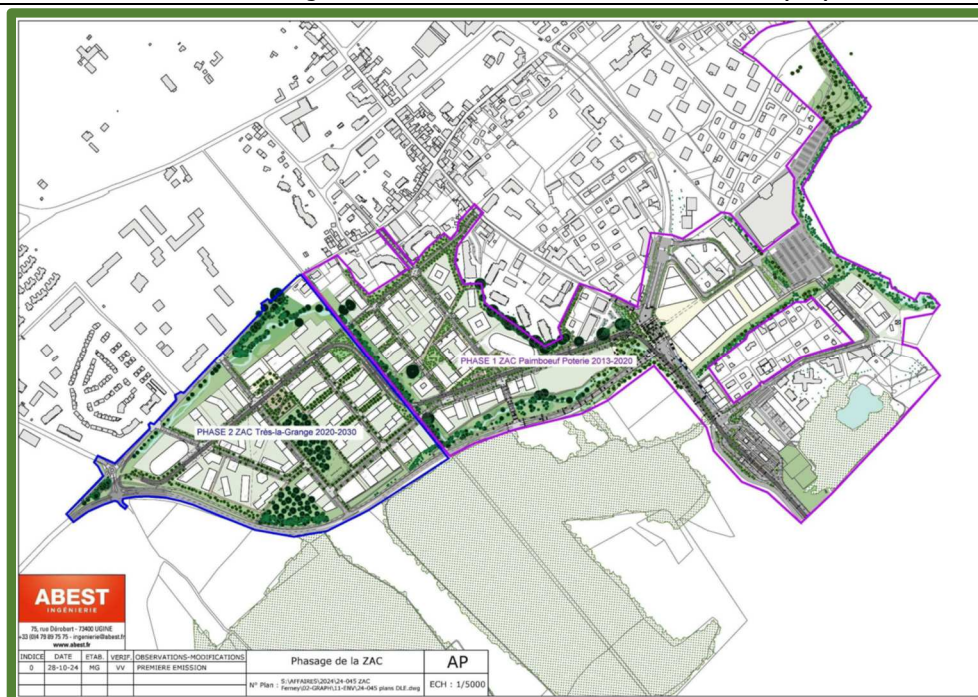
Par conséquent et conformément à l'article R.123-6 du Code de l'Environnement, TERRINNOV souhaite procéder à une enquête publique unique sur la commune de Ferney-Voltaire, concernant :

- La demande d'autorisation environnementale (volet loi sur l'eau) visée à l'article L.181-1 1° du Code de l'environnement relative à la phase 2, secteur « Très-la-Grange », de la ZAC Ferney-Genève-Innovation,
- L'extension du tramway des Nations au sein de la ZAC Ferney-Genève-Innovation et les évolutions induites de la ZAC secteurs « Douane-Jura », « Paimboeuf » et « Très-La-Grange » sur la commune de Ferney-Voltaire (01), actualisant l'étude d'impact de la ZAC Ferney-Genève-Innovation.

- Les Maîtrises d'Ouvrage :

La maîtrise d'ouvrage de l'aménagement de la ZAC Ferney-Genève Innovation, tranche Très-la-Grange, est assurée par la SPL - Société Publique Locale TERRINNOV (Territoire d'Innovation), dans le cadre de la concession d'aménagement de la ZAC Ferney Genève Innovation, confiée par la Communauté d'Agglomération du Pays de Gex et déposée en préfecture en date du 28 mars 2014.

La maîtrise d'ouvrage du prolongement du tramway est assurée par la Société Publique Locale TERRINNOV, agissant au nom et pour le compte de la Communauté d'Agglomération du Pays de Gex en tant que mandataire.



Source : Note de présentation non technique de l'Enquête Publique Unique – Mars 2025.

3.2. Objet de l'enquête publique

LES PROJETS D'AMENAGEMENT

1- Aménagement du Secteur de Très-la-Grange :

Le dossier de demande d'autorisation au titre de la Loi sur l'Eau concerne le secteur Très-la-Grange (TLG) dans la ZAC Ferney-Genève Innovation. Ce secteur occupe une surface d'environ 20 ha.

L'aménagement du secteur de Très-la-Grange se fait dans la continuité du secteur de Paimboeuf et vise à développer un nouveau quartier à vocation mixte résidentielle et d'activités (Cité des savoirs). Il est donc prévu :

- la création d'un quartier mixte résidentiel et d'équipements sur 199 278 m² de surface de plancher (SDP) comprenant :

- 53 476 m² d'activités maximum ;
- 132 950 m² d'habitat soit environ 1 826 logements ;
- 12 852 m² d'équipements publics.

- La renaturation du Nant ;

- La création d'une véloroute au Sud du secteur ;

- Le prolongement du tramway des Nations jusqu'au carrefour du Bisou depuis la frontière suisse.

Le dossier de demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau du secteur de Très-la-Grange porte spécifiquement sur :

- les modes d'assainissement à prévoir dans le cadre du projet d'aménagement de Très-la-Grange pour compenser l'imperméabilisation des sols générée par l'urbanisation et réduire la pollution due au ruissellement,

- le projet de renaturation du ruisseau du Nant sur la partie Très-la-Grange de la ZAC Ferney Genève Innovation (reméandrage, diversification des milieux...),
- la création d'ouvrages de franchissement du Nant.

2- Prolongement du tramway des Nations :

Le prolongement du tramway dans le programme de la ZAC FGI répond au Projet d'Agglomération n°4 du Grand Genève (PA4).

Le projet de tramway de Ferney-Voltaire constitue la prolongation de la ligne entre Nation et Bernex-Vailly. Un premier prolongement sur le territoire suisse sera réalisé de la place des Nations jusqu'au Grand-Saconnex, puis du Grand-Saconnex à la douane de Ferney-Voltaire, et sur le territoire français de la douane jusqu'au carrefour du Bisou.

Ce prolongement s'étend environ sur 5,4 kilomètres, dont environ 1,8 kilomètre en France, sur la commune de Ferney-Voltaire. Cette extension s'accompagne de 9 nouvelles stations dont 3 en France, ainsi qu'un arrêt technique à la douane de Ferney-Voltaire.

La place des Nations à Genève serait ainsi atteinte en moins de 15 minutes et la gare de Genève Cornavin (centre de Genève) en 20 minutes de manière fiable.

L'extension du réseau de tramway s'inscrit entièrement dans la ZAC FGI. Cette évolution du projet de ZAC nécessite l'actualisation de l'étude d'impact de la ZAC et la mise à jour du schéma directeur de Très la Grange.

RAPPEL DES PROCEDURES ENVIRONNEMENTALE :

1- Historique :

Depuis sa création en 2013, la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) Ferney Genève Innovation a fait l'objet de multiples procédures règlementaires et d'autorisations environnementales. L'aménagement de la ZAC a initialement été prévu en 2 phases ; Très-la-Grange constitue la deuxième phase.

La présente enquête publique unique porte sur le DLE de la phase 2 (Très-la-Grange) et sur l'étude d'impact de l'extension du tramway valant mise à jour de l'étude d'impact de la ZAC.

2- Projet vis à vis de la vue de la nomenclature IOTA (Code de l'Environnement Art. R214-1) :

La phase 1 de la ZAC FGI (secteur Paimboeuf et Poterie soit environ 43 ha) a fait l'objet d'un dossier d'autorisation au titre de la loi sur l'eau (Arrêté Préfectoral délivré le 28/10/2016).

Conformément à l'article L181-7 du Code de l'environnement (projet réalisé en plusieurs tranches), le présent dossier porte sur la demande d'autorisation environnementale pour la phase 2, correspondant aux aménagements sur le secteur de « Très-la-Grange ».

La réalisation de l'aménagement de la phase 2 de la ZAC FGI (secteur Très-la-Grange) est donc soumise à autorisation au titre de l'article R214-1 du code de l'environnement.

3- Projet vis-à-vis de la « nomenclature projet » (Annexe de l'Art. R122-2 du Code de l'Environnement) :

En application de l'article R122-2 du Code de l'Environnement, la prolongation du tramway est soumise à étude d'impact (rubrique n°7 de la nomenclature des projets).

Le projet de ZAC était initialement concerné par la rubrique 39b : Travaux, constructions et opérations d'aménagement « opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est supérieur ou égal à 10 ha ». L'étude d'impact du tramway réalise donc l'actualisation de l'étude d'impact de la ZAC Ferney Genève Innovation en y incluant toute évolution connue ou pressentie induite par le projet de tramway.

Un avis a été rendu par l'Autorité Environnementale sur l'étude d'impact en date du 21/01/2025 (avis n°2024-ARA-AP-1739). Un mémoire en réponse a été rédigé par la SPL TERRINNOV.

Ces documents sont joints au dossier d'enquête publique.

Les Autorités Helvétiques et les Collectivités concernées ont été saisies pour avis sur l'étude d'impact au titre de l'article R122-7 du Code de l'environnement.

Les avis communiqués sont joints au dossier d'enquête publique.

4- Autres réglementations auxquelles est soumis le projet :

Le projet de ZAC Ferney Genève Innovation, dans le cadre de la phase 2, est soumis à d'autres procédures :

- L'ensemble du périmètre de ZAC a fait l'objet d'un dossier de dérogation d'atteinte aux espèces protégées approuvé par arrêté préfectoral en date du 28/10/2015. A la suite de l'identification de nouvelles espèces lors des inventaires réalisés en mai 2021 par le bureau d'étude Avis Vert, un porter à connaissance sera réalisé afin d'actualiser les incidences du projet sur l'ensemble des espèces protégées.

- Les lots immobiliers et les aménagements situés dans le périmètre délimité des abords des Monuments Historiques (Plan Départemental d'Aménagement de l'Ain), sont soumis à avis conforme de l'Architecte des Bâtiments de France.

A noter : le projet n'est concerné par aucune rubrique de la nomenclature ICPE (Installation Classée Pour l'Environnement), ni par la procédure du défrichement.

La phase 2 de la ZAC est soumise à des prescriptions d'archéologie préventive (en cours).

Le projet n'est pas concerné par une déclaration d'intérêt général.

5- Enquête publique unique :

Sous réserve des dispositions de l'article L181-10 du Code de l'Environnement, lorsque la réalisation du projet est soumise à la réalisation de plusieurs enquêtes publiques, il peut être procédé à une enquête publique « unique » dans les conditions prévues à l'article L123-6 du Code de l'Environnement.

6- Insertion de l'enquête publique dans la procédure administrative :

Les demandes d'autorisation environnementale formulées en application de l'article L181-1 du Code de l'environnement font l'objet d'une phase d'examen en application des articles R181-19 à R181-32 et d'une enquête publique en application des articles L123-1 et suivants et R123-1 du Code de l'Environnement.

Le préfet saisit le président du tribunal administratif en vue de la désignation d'un commissaire enquêteur au plus tard dans les quinze jours suivant la date d'achèvement de la phase d'examen.

L'enquête publique est organisée selon les modalités des articles R123-1 et suivants du Code de l'environnement et conformément aux dispositions de l'article R181-36 du même Code.

A l'issue de l'enquête publique, le préfet transmet pour information, dans les quinze jours suivant la réception du rapport d'enquête publique, la note de présentation non technique de la demande d'autorisation environnementale et les conclusions motivées du commissaire enquêteur au conseil départemental de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques (CODERST).

Le projet d'arrêté statuant sur la demande d'autorisation environnementale est communiqué par le préfet au pétitionnaire, qui dispose de quinze jours pour présenter ses observations éventuelles par écrit.

Le préfet statue sur la demande d'autorisation environnementale dans les deux mois à compter du jour de réception par le pétitionnaire du rapport d'enquête transmis par le préfet en application de l'article R123-21 du Code de l'Environnement.

3.3. Bilan de la procédure d'information et de débat public

La concertation publique préalable à la création de la ZAC FGI a été organisée courant 2013, celle relative au prolongement du tramway dans le courant de l'année 2020.

➤ Synthèse de l'historique de la concertation et de l'information publiques établie le 19/05/2025 par la SPL TERRINNOV

1. Phase de concertation préalable à la création de la ZAC

Par délibération en date du 29/11/2012, la Communauté de communes du Pays de Gex (CCPG) a approuvé les objectifs du Projet Stratégique de Développement (PSD) Ferney-Voltaire et les modalités de concertation préalable à la création de la ZAC Ferney-Genève Innovation. Les modalités de concertation suivantes ont été mises en œuvre :

- Le PSD a fait l'objet d'une exposition publique au siège de la CCPG du 04/06/2013 au 31/07/2013 et à la mairie de Ferney-Voltaire du 14/06/2013 au 10/07/2013. Cette exposition a été publiée sur le site de la CCPG ;
 - Pendant toute la durée des deux expositions, un registre d'observations a été déposé aux accueils de la CCPG et de la mairie de Ferney-Voltaire du 04/06/2013 au 31/07/2013.
- Deux réunions publiques présentant le PSD ont été organisées :
 - La 1^{ère} présentant le projet économique transfrontalier du Cercle de l'Innovation et la restructuration du quartier artisanal et commercial de la Poterie le 15/04/2013.
 - La 2^{ème} présentant le programme de construction de logements, les projets d'équipements publics et la prise en compte du développement durable dans l'opération le 17/05/2013.
- Une parution dans le bulletin d'information de la CCPG et celui de Ferney-Voltaire.
 - Le PSD Ferney-Voltaire a fait l'objet de deux articles dans le journal de la CCPG n° 34 d'avril 2013 traitant de la question transfrontalière et du volet économique du projet ; dans le journal municipal de Ferney-Voltaire « Ferney Magazine » n° 24 d'avril-mai 2013 traitant des questions de logements, développement durable, procédure de ZAC...
 - Le PSD a également fait l'objet d'une information sur son état d'avancement dans le bulletin « Territoire » n° 35 et d'une couverture par les journaux locaux durant la phase de concertation : Express (supplément régional du 03/07/2013) ; Voix de l'Ain

(05/04/2013) ; Dauphiné Libéré (02/03/2013, 14 et 17/04/2013 et 19/05/2013) ; Gessien (18 avril 2013) ; Hebdo-01 du 13/05/2013.

- Mise à disposition de l'étude d'impact et autres pièces requises :

- Le public en a été informé par voie d'affiches en mairie de Ferney-Voltaire, à la CCPG, sur le site d'implantation de la ZAC, sur le site internet de la CCPG et par des annonces publiées dans les journaux locaux.

- Suite au déroulement de la procédure de concertation, le conseil communautaire de la CCPG l'a approuvé le 28/11/2013.

- Le bilan de la mise à disposition du dossier, de l'étude d'impact et autres pièces requises ont été mis à disposition du public du 06/01/2014 jusqu'à la fin du mois de mars 2014 en mairie de Ferney-Voltaire ainsi qu'au siège et sur le site internet de la CCPG.

- Enquête publique unique de 2016

- Par délibérations des 30/01/2014, 24/07/2014, 25/06/2015 et 12/11/2015, le Conseil Communautaire de la CCPG a approuvé les dossiers de mise à enquête publique et a autorisé la SPL TERRINNOV à engager la procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique ainsi que les modifications du PLU pour permettre la réalisation de la ZAC. Préalablement, une réunion publique a été organisée le 25/01/2016

- L'acquisition des terrains nécessaires au projet d'aménagement de la ZAC a été déclarée d'utilité publique par Arrêté Préfectoral du 22/07/2016.

- Une nouvelle enquête parcellaire s'est déroulée du 19/06/2017 au 10/07/2017.

- Concertation « post Déclaration d'Utilité Publique » (DUP) en 2016 :

- Des rencontres ont été organisées les 27/09 ; 11/10 ; 16/10 et 18/10/2016 avec les copropriétés des secteurs du Chatelard, du Saint Germain et de l'Orée de France impactées par le projet.

- Deux ateliers de concertation publique concernant l'avancement du projet de la ZAC Ferney-Genève Innovation, suite à la DUP prise par le Préfet, se sont déroulées le 25/10/2016 avec les institutions, les associations et les habitants du secteur de Paimboeuf.

- Deux autres ateliers se sont déroulés le 26/10/2016 avec les commerçants, les habitants de la Poterie et Colovrex. L'atelier avec les habitants du secteur de Colovrex a été reconduit le 16/12/2016.

- Mise à jour de l'étude d'impact en 2018

- L'étude d'impact complétée, le dossier de réalisation et le programme des équipements publics, les indications des autorités et personnes qualifiées sollicitées ont été mis à disposition du public du 22/10/2018 au 09/11/2018.

- Le bilan de cette mise à disposition du public a été rendu public au siège de la CCPG et sur son site internet du 23/11/au 21/12/2018.

- Modification du dossier de réalisation en 2021 :

- Le dossier de réalisation de la ZAC, pour tenir compte des évolutions du programme des équipements publics, a fait l'objet d'une modification, par délibération du conseil communautaire de la CCPG du 17/12/2020 et du 25/03/2021.

- L'acte approuvant le dossier de réalisation et celui approuvant le programme des équipements publics de la ZAC Ferney-Genève Innovation ont été affichés du 01/09 au 30/09/2021 au siège de la CCPG et en Mairie de Ferney-Voltaire.

2. Le tramway

- Le prolongement de la ligne de tramway Nations-P47 vers Ferney-Voltaire a été identifié par le comité de pilotage (COPIL) franco-suisse « Axe Ferney-Genève » en date du 18/12/2018.

- Le conseil communautaire de la CCPG du 19/12/2019 a approuvé les objectifs du projet et décidé d'ouvrir la concertation publique préalable à la réalisation du projet. La concertation préalable avait pour but d'une part, d'informer le public du lancement de l'opération, d'autre part d'enrichir le programme en recueillant les avis, notamment des usagers et riverains, pour une plus grande qualité du projet.

- Modalités de concertation :

- Les modalités de la concertation ont été définies par délibération du 19/12/2019 et précisées par arrêté de M. le Président de la CCPG en date du 13 août 2020.

- Un dossier de présentation du projet et un registre de concertation ont été déposés au siège de Pays de Gex aggro et à la mairie de Ferney-Voltaire du 01/09/2020 au 30/09/2020. Il a pu être consulté en vue de recueillir les observations ou suggestions éventuelles de la population.

- La concertation a été ouverte sur le site internet de Pays de Gex aggro en mettant à la disposition du public un registre électronique.

- Une 1ère réunion publique durant laquelle ont été présentés les objectifs, enjeux et éléments de projet a été organisée le mercredi 09 septembre 2020 à 20h30 à la salle du Levant à Ferney-Voltaire. Le compte rendu de la séance a été inséré dans les dossiers papier et numérique mis à disposition du public. Une 2ème réunion publique (sous forme d'ateliers de réflexion et expression thématiques) a eu lieu le 23/09/2020.

- La publicité de cette concertation a été réalisée par insertion dans Le Pays Gessien et Le Dauphiné Libéré, et par voie d'affichage et sur les sites internet de la ville de Ferney-Voltaire et au siège de la CCPG.

- Par délibération 15/10/2020, pays de Gex Agglomération a arrêté le bilan de la concertation qui a permis d'arrêter le choix du tracé et le lancement des études de maîtrise d'œuvre.

- Dispositifs d'information du public complémentaires :

- Depuis 2017, la SPL TERRINNOV, lors de ses permanences à « la maison du projet », a présenté au public l'opération et les différents aspects de l'aménagement permettant de répondre à l'ensemble des visiteurs.

- les 14/09/2023 ; 15/01/2024 ; 24/02/2025 des réunions d'informations sur la ZAC ont été tenues par la SPL TERRINNOV avec les riverains et les commerçants de la Poterie pendant les phases de travaux ainsi qu'avec les copropriétés voisines de l'opération dans le cadre de la conception et la coordination des espaces publics...

- Le site internet de la SPL TERRINNOV contient une description de l'ensemble du projet, de ses enjeux et des objectifs poursuivis. La SPL publie également activement ses actualités sur les réseaux sociaux.

- Préalablement à l'ouverture des travaux une lettre « info chantier » décrivant les impacts et leur durée est publiée sur l'ensemble des réseaux sociaux et le site internet de la SPL TERRINNOV.

4. Cadre juridique et réglementaire

4.1. Code de l'Environnement

Ce projet est concerné par :

- La Directive Cadre sur l'Eau (DCE) du 23/10/2000 (directive 2000/60/CE) ;
- Le Code de l'Environnement, notamment ses articles L.122-1 et suivants, L.123-1 et suivants, L.211-1, L.211-2, L.211-3, L.181-1 et suivants, L.214-3, R.122-1 et suivants, R.211-1 et suivants, R.181-1 et suivants, R.214-1 et suivants ;
- L'Arrêté Ministériel du 13/02/2002 fixant les prescriptions générales applicables aux installations, ouvrages, travaux ou activités soumis à déclaration en application des articles L.214-1 à L.214-3 du Code de l'environnement et relevant de la rubrique 3.1.3.0 (2°) de la nomenclature annexée au décret n° 93-743 du 29/03/1993 modifié ;
- L'Arrêté Ministériel du 11/09/2003 fixant les prescriptions générales applicables aux sondages, forages, création de puits ou d'ouvrage souterrain soumis à déclaration en application des articles L.214-1 à L.214-3 du code de l'environnement et relevant de la rubrique 1.1.1.0 de la nomenclature visée à l'article R.214-1 du Code de l'environnement ;
- L'Arrêté Ministériel du 11/09/2003 portant application du décret n° 96-102 du 02/02/1996 et fixant les prescriptions générales applicables aux prélèvements soumis à déclaration en application des articles L.214-1 à L.214-3 du Code de l'environnement et relevant des rubriques 1.1.2.0, 1.2.1.0, 1.2.2.0 ou 1.3.1.0 de la nomenclature annexée au décret n° 93-743 du 29/03/1993 modifié ;
- L'Arrêté Ministériel du 30/09/2014 fixant les prescriptions techniques générales applicables aux installations, ouvrages, travaux et activités soumis à autorisation ou à déclaration en application des articles L.214-1 à L.214-3 du Code de l'environnement et relevant de la rubrique 3.1.5.0 de la nomenclature annexée à l'article R.214-1 du code de l'environnement ;
- L'Arrêté Ministériel du 30/06/2020 définissant les travaux de restauration des fonctionnalités naturelles des milieux aquatiques relevant de la rubrique 3.3.5.0 de la nomenclature annexée à l'article R.214-1 du Code de l'environnement ;
- L'Arrêté Ministériel du 09/09/2021 relatif à l'affichage des avis d'enquête publique, de participation du public par voie électronique et de concertation préalable ainsi que des déclarations d'intention prévus par le Code de l'environnement ;
- Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du bassin Rhône-Méditerranée approuvé le 21/03/2022 par le préfet coordonnateur de bassin ;
- Le Plan de Gestion des Risques d'Inondation (PGRI) du bassin Rhône-Méditerranée approuvé le 21/03/2022 par le préfet coordonnateur de bassin ;
- L'Arrêté Préfectoral du 12/09/2008 relatif à la lutte contre les bruits de voisinage ;
- L'Arrêté Préfectoral du 31/05/2013 relatif à l'organisation administrative dans le

domaine de la police de l'eau ;

- L'Arrêté Préfectoral du 25/06/2019 modifié relatif à la lutte contre les espèces d'Ambrosie dans le département de l'Ain ;
- L'Arrêté Préfectoral du 25/06/2019 relatif à la lutte contre les moustiques potentiellement vecteurs de maladies dans le département de l'Ain ;
- L'Arrêté Préfectoral du 05/12/2023 relatif à l'établissement de l'inventaire des frayères et des zones de croissance ou d'alimentation de la faune piscicole dans le département de l'Ain ;
- L'Arrêté Préfectoral du 08/01/2025 portant délégation de signature au directeur départemental des territoires ;
- La décision du directeur départemental des territoires du 13/01/2025 portant subdélégation de signature en matière de compétences générales ;
- Le dossier d'autorisation environnementale au titre des articles L.181-1-1° et suivants et R.181-1 et suivants du Code de l'environnement, relatif à la phase 2, secteur « Très-La-Grange » de la ZAC Ferney-Genève Innovation déposé le 23/07/2024, sous le numéro B-240723-100743-486-001 par la Société Publique Locale Territoire d'innovation et complété le 07/11/2024, accompagné de l'étude d'impact du projet d'extension du tramway des Nations au sein de la ZAC Ferney-Genève Innovation et portant actualisation de l'étude d'impact de la ZAC Ferney-Genève Innovation concernant les évolutions de la ZAC secteurs « Douane-jura », « Paimboeuf » et « Très-La-Grange » sur la commune de FERNEY-VOLTAIRE (Ain) ;
- L'avis de la délégation départementale de l'Ain de l'agence régionale de santé du 22/11/2024 ;
- L'avis des autorités suisses du 09/01/2025 sur le projet d'extension du tramway des Nations au sein de la ZAC Ferney-Genève Innovation, comportant l'étude d'impact susvisée, saisies en application de l'article R.122-7 du Code de l'environnement ;
- L'absence d'avis des collectivités publiques consultées sur l'étude d'impact du projet d'extension du tramway des Nations au sein de la ZAC Ferney-Genève Innovation et portant actualisation de l'étude d'impact de la ZAC Ferney-Genève Innovation concernant les évolutions de la ZAC secteurs « Douane-jura », « Paimboeuf » et « Très-La-Grange » sur la commune de FERNEY-VOLTAIRE, en application des articles L. 122-1 V et R. 122-7 du Code de l'environnement ;
- L'avis de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale (MRAE) n° 2024-ARA-AP-1739 du 21/01/2025 sur l'étude d'impact du projet d'extension du tramway des Nations au sein de la ZAC Ferney-Genève Innovation et portant actualisation de l'étude d'impact de la ZAC Ferney-Genève Innovation concernant les évolutions de la ZAC secteurs « Douane-Jura », « Paimboeuf » et « Très-La-Grange » sur la commune de FERNEY-VOLTAIRE, et le mémoire en réponse de la Sté TERRINNOV ;
- Le certificat de dépôt des données de biodiversités ;

Considérant que le dossier a été déposé avant le 22/10/2024, il ne rentre pas dans le cadre du Décret n°2024-742 du 6 juillet 2024.

4.2. Procédure d'enquête publique

- Le dossier est soumis à enquête publique en application des articles L.123-1 et suivants et R.123-1 et suivants du Code de l'Environnement ;
- Le dossier déposé par la SPL TERRINNOV a été déclaré complet et régulier par les services instructeurs de l'Etat ;
- La liste d'aptitude aux fonctions de commissaire-enquêteur pour le département de l'Ain au titre de l'année 2025 ayant été établie et publiée au recueil des actes administratifs, Mme la Vice-présidente du Tribunal Administratif de LYON en date du 27/01/2025, sous le n° E25000007/69, a désigné Monsieur Bernard PAVIER en qualité de commissaire enquêteur et Madame Marie-Thérèse ANTOINETTE-FONT en qualité de commissaire enquêteur suppléant ;
- L'Arrêté de Mme la Préfète de l'Ain du 24/03/2025 a prescrit l'ouverture d'une enquête publique « unique » d'une durée de 34 jours du 25/04/2025 à 08h00 au 28/05/2025 à 18h00 dans la Commune de FERNEY-VOLTAIRE ;

5. Composition et contenu du dossier d'enquête publique

5.1. Composition du dossier mis à disposition du public

L'ensemble de ces pièces étaient consultables en Mairie de FERNEY-VOLTAIRE, sur la plateforme numérique dédiée à cette enquête : <https://www.registre-dematerialise.fr/6137> et sur le site internet de la préfecture de l'Ain : <http://www.ain.gouv.fr>

5.1.1 Arrêté préfectoral d'ouverture de l'enquête publique/Avis d'enquête

- Arrêté de Mme la Préfète de l'Ain du 24/03/2025 ;
- Avis d'enquête publique adressé par la Préfecture à la SPL TERRINNOV, à la Mairie de FERNEY-VOLTAIRE pour affichage du 25/04/2025 au 28/05/2025 ;

5.1.2 Demande d'autorisation environnementale

- Dossier administratif et technique de présentation du projet portant sur l'extension du Tramway dans la ZAC et la reprise du schéma directeur de la ZAC – secteur « Très-la-Grange », fait suite à l'avis n° 2023-ARA-AP-1476 portant sur le cadrage préalable du prolongement de la ligne de transfrontalière de tramway ;
- Avis de la MRAe – Autorité Environnementale n° 2024-ARA-AP-1739 du 21/01/2025 ;
- Mémoire en réponse de la SPL TERRINNOV à l'avis de la MRAe portant sur l'extension du tramway des Nations au sein de la ZAC Ferney-Genève-Innovation et les évolutions de la ZAC secteurs « Douane-Jura », « Paimboeuf » et « Très-la-Grange ».

5.1.3 Avis de l'ARS – Agence Régionale de Santé

- Avis de l'ARS – Agence Régionale de Santé – Délégation Départementale de l'Ain en date du 22/11/2024.

5.2. Pièces contenues dans le dossier mis à l'enquête publique

Ce chapitre reprend synthétiquement le contenu du dossier soumis à enquête publique développé au sommaire du « résumé non technique » et formulé à l'Art. 2 de l'Arrêté Préfectoral du 24/03/2025.

• Une note de présentation globale de l'ensemble de l'enquête publique unique :

- Sous dossier relatif au dossier Loi sur l'Eau (phase 2) qui comprend :

- Résumé non technique du dossier loi sur l'eau (phase 2) de la ZAC Ferney-Genève Innovation, secteur « Très-La-Grange »,
- Dossier loi sur l'eau avec compléments,
- Dossier loi sur l'eau phase 2 avec compléments intégrés,
- Demande de compléments Dossier loi sur l'eau phase 2,
- Note en réponse à la demande de compléments,
- Les annexes au dossier dont l'étude d'impact de l'extension du tramway actualisant l'étude d'impact de la ZAC Ferney-Genève Innovation en intégrant les évolutions de la ZAC secteurs « Douane-jura », « Paimboeuf » et « Très-La-Grange »,
- Certificat de dépôt des données biodiversité.

- Sous dossier relatif à l'étude d'impact du prolongement du tramway des Nations au sein de la ZAC Ferney-Genève-Innovation valant mise à jour de l'étude d'impact de la ZAC Ferney-Genève- innovation sur les secteurs « Douane-jura », « Paimboeuf » et « Très-La-Grange » qui comprend :

- Le dossier d'étude d'impact du prolongement du tramway des Nations au sein de la ZAC Ferney-Genève-Innovation valant mise à jour de l'étude d'impact de la ZAC Ferney-Genève-Innovation sur les secteurs « Douane-jura », « Paimboeuf » et « Très-La-Grange »,
- Le résumé non technique de l'Étude d'impact,
- L'avis de la MRAE- Autorité Environnementale et le mémoire en réponse,
- L'avis des autorités suisses du 09/01/2025
- L'avis de la délégation départementale de l'Ain de l'agence régionale de santé du 22/11/2024

Appréciation globale du commissaire enquêteur sur l'ensemble des pièces du dossier présenté par la SPL TERRINNOV :

- Le dossier est complet, structuré, clair et bien documenté ; de nombreux tableaux synoptiques, schémas et photographies en facilitent sa lecture ;
- L'étude d'impact est ajustée aux enjeux de développement de la ZAC et de l'extension de la ligne du tramway ;
- L'ensemble des thématiques environnementales sont reprises sous forme de nombreux schémas et tableaux lisibles par tout public.

- Les nombreuses annexes complètent utilement le dossier et permettent en outre à un public averti de trouver des données détaillées sur l'ensemble des sujets traités.

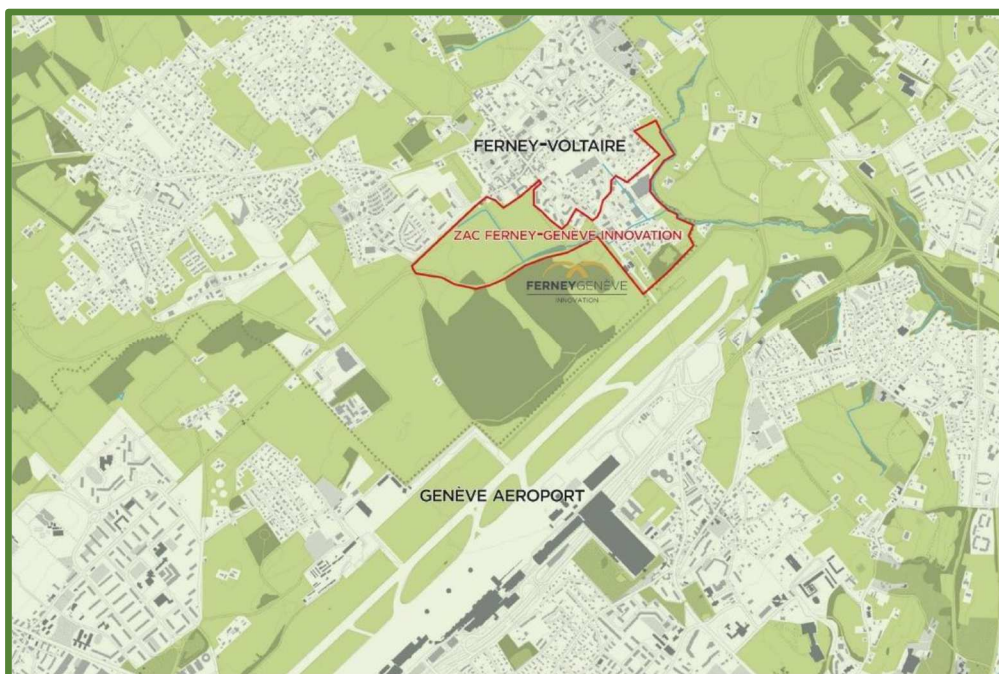
6. Caractéristiques et localisation du Projet

6.1. Présentation du Site et du « Projet »

Le nouveau pôle économique de l'agglomération Genevoise :

La Zone d'Aménagement Concerté – ZAC Ferney-Genève Innovation est l'une des polarités du « Cercle de l'innovation », projet économique ambitieux inscrit au projet d'agglomération franco-valdo-genevois approuvé par les autorités françaises et suisses en juin 2012. Elle est un « objet urbain métropolitain » qui constituera trois nouveaux quartiers à la lisière de la frontière Franco-Suisse pour Ferney-Voltaire : La Poterie, Paimboeuf et Très-la-Grange.

La ZAC Ferney Genève Innovation s'étend sur 65 ha. Son périmètre délimité au Nord par la rue de Meyrin et le centre-ville de Ferney-Voltaire, à l'Est par la rue de Genève et la frontière avec la Suisse marquée par le ruisseau du Gobé, au Sud par la frontière, la route de Meyrin (RD 35) et les Espaces Naturels Sensibles (ENS) du Bois de Perdriaux Durand et Colovrex, à l'Ouest par la route de Meyrin (RD 35) et des espaces agricoles.



• Périmètre de la ZAC Ferney Genève Innovation

Quatre grands principes urbains transversaux ont guidé la conception urbaine de la ZAC :

- Le grand paysage offert par la géographie exceptionnelle est accessible au plus près de chaque nouvel édifice ;

- La hiérarchie des espaces publics distingue clairement les lieux d'intensité urbaine des secteurs à vocation résidentielle (ville active/ville apaisée) ;
- La très large place offerte au paysage des espaces publics se poursuit à l'intérieur de chaque parcelle ;
- Le rapport de la ville avec le grand paysage se traduit aussi par sa matérialité.

Initialement, l'aménagement de la ZAC Ferney-Genève-Innovation a été programmé en deux phases.

- La première de 2015 à 2020 concernait les secteurs de la place du Jura, Paimboeuf et une partie du quartier de la Poterie (Chemin de la Brunette et chemin de la Poterie) ;
- La seconde, prévue de 2020 à 2030, concernait les secteurs de Très la Grange (TLG) et la partie sud du quartier de la Poterie (chemin de Colovrex). Le prolongement du tramway, acté en 2021, a engendré l'actualisation des études urbaines et une modification du planning global de la ZAC. Actuellement la phase 1 d'aménagement est en cours et la phase 2 devrait être lancée courant 2025 avec comme premiers travaux la réalisation du tramway.

La Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) Ferney Genève Innovation a fait l'objet d'un dossier de création de ZAC et d'une étude d'impact en septembre 2013, d'une déclaration d'utilité publique (DUP) en mai 2015 et d'une actualisation de l'étude d'impact dans le cadre du dossier de réalisation en mai 2018. La ZAC approuvée en décembre 2013 par une décision de la Communauté de Communes du Pays de Gex (actuelle communauté d'agglomération), est constitué du renouvellement urbain de la zone de la Poterie et d'une extension urbaine greffée au centre-ville dans l'objectif de conforter la polarité urbaine locale.

Plus récemment, l'intégration du prolongement du tramway dans le programme de la ZAC répond au Projet d'Agglomération n°4 du Grand Genève (PA4). Elle concerne la mesure 32-1-7 qui consiste en un prolongement transfrontalier du tram Nations Grand-Saconnex entre l'interface multimodale P47-P49 et Ferney-Voltaire, et plus précisément au tronçon français de cette dernière.

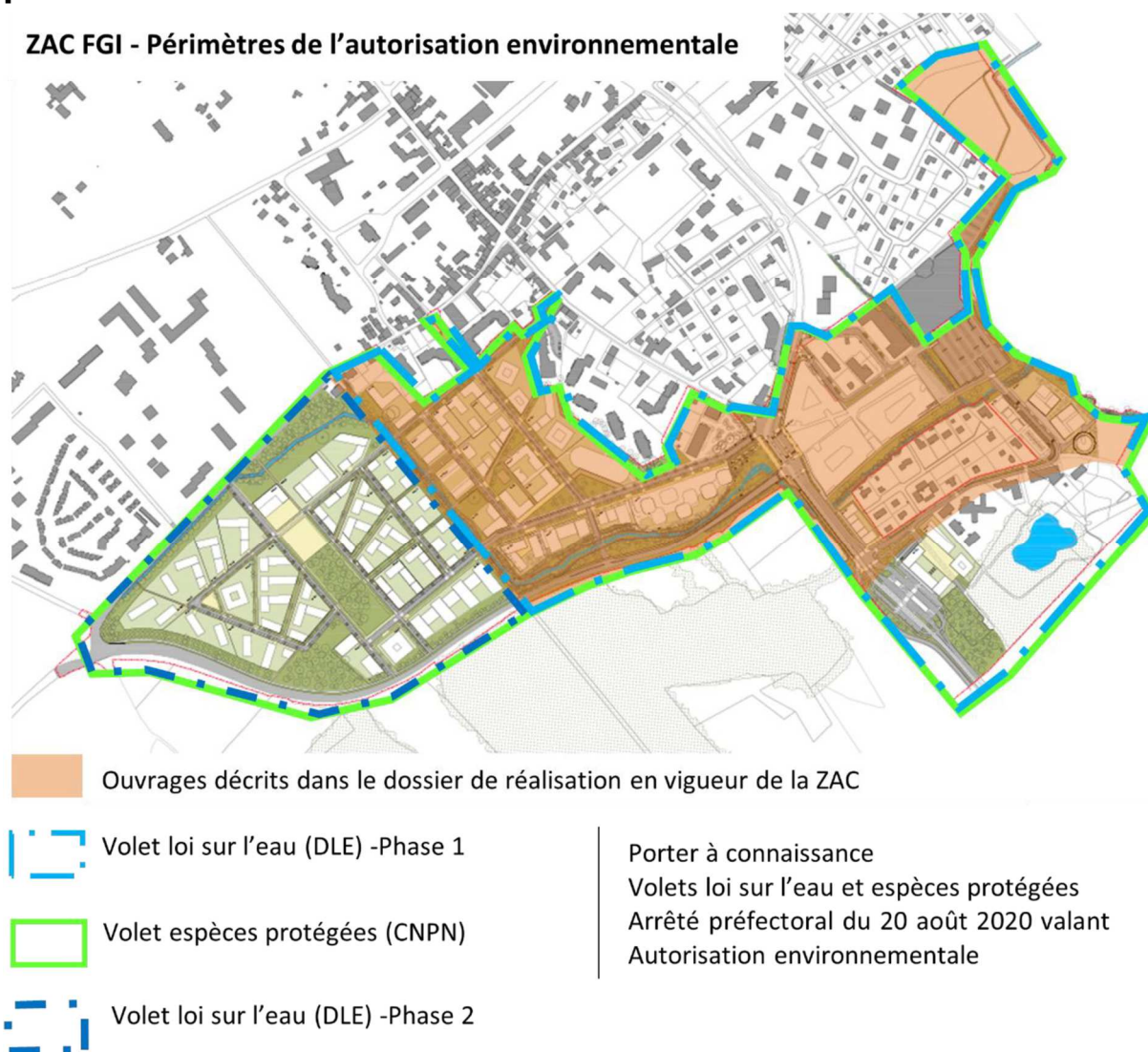
Ce tronçon est **sous maîtrise d'ouvrage de la Société Publique Locale Territoire d'Innovation – SPL TERRINNOV qui a reçu délégation de la Communauté d'Agglomération – Pays de Gex Agglo**. Le tracé a fait l'objet de différentes options évaluées au regard de multiples critères qui ont été soumises à concertation publique en 2020 et qui se traduit par : une extension du réseau de tramway venant compléter le réseau de transports publics (notamment le BHNS Gex Cornavin), desservant le centre régional de Ferney-Voltaire (et des communes alentour), en coordination avec le développement de l'urbanisation. Le présent dossier intègre l'ensemble de l'aménagement du secteur de Très-la-Grange y compris le tramway.

L'étude d'impact du tramway intègre l'ensemble des évolutions de la ZAC sur les secteurs « Très la Grange », « Paimboeuf » et « Jura-douane » et vaut mise à jour de l'Étude d'impact de la ZAC.

Alors que l'aménagement de la ZAC a initialement été prévu en 2 phases, dont « Très-la-Grange » représente la deuxième, plusieurs autorisations environnementales ont été

réalisées soit sur l'ensemble de la ZAC soit sur le périmètre des phases d'aménagement (phase 1 ou phase 2). Aussi, en octobre 2015, un dossier CNPN de demande de dérogation espèces protégées a été réalisé et approuvé pour l'ensemble de la ZAC tandis qu'un **Dossier Loi sur l'Eau (DLE) a été réalisé et approuvé sur le seul périmètre de la phase 1, nécessitant aujourd'hui la réalisation d'un DLE spécifique à la phase 2.**

ZAC FGI - Périmètres de l'autorisation environnementale



• ZAC FGI – Périmètre de l'autorisation environnementale, ALTO STEP – 2024

6.2. Contexte lié au Secteur « Très-La-Grange »

Le projet, objet du présent DLE, concerne l'aménagement du secteur « Très-la-Grange » (phase n°2 d'aménagement de la ZAC) et la renaturation du cours d'eau du Nant.

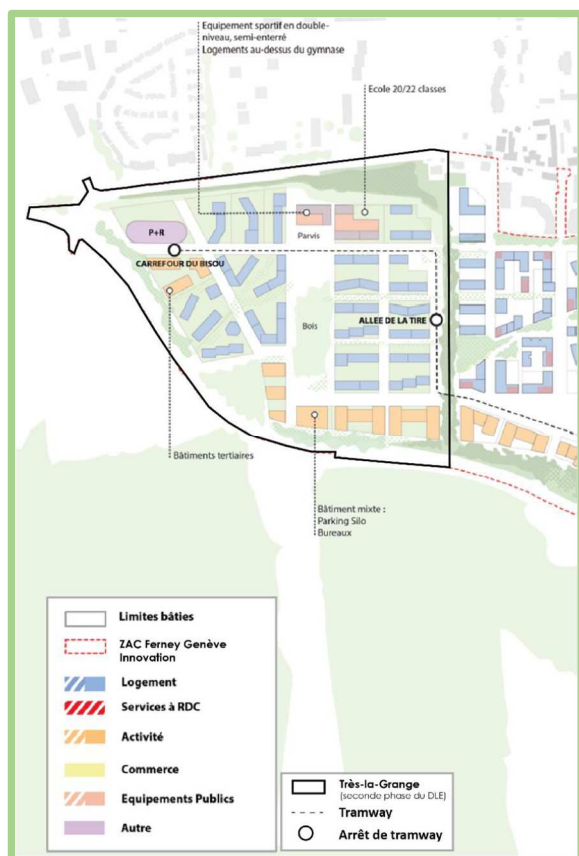
Ce secteur s'étend sur une superficie d'environ 22 hectares à l'Ouest de la ZAC Ferney-Genève-Innovation (65ha).

Le projet d'aménagement contribue à **reconstituer l'entrée de ville au Sud de la Commune de FERNEY-VOLTAIRE**, en limite avec la frontière franco-suisse. Ce quartier sera à **dominante de logements dans sa partie Nord**, s'inscrivant dans la trame viaire du centre-ville en se raccordant à la trame viaire existante, et à **dominante d'activité économique le long de la RD 35** dans la continuité de la Cité Internationale des Savoirs.

Le projet d'aménagement s'appuie sur une forte stratégie environnementale à l'échelle du Plan Stratégique de développement (PSD) Ferney-Voltaire/Grand Saconnex visant à préserver au maximum les ressources naturelles du site, optimiser leur gestion, utiliser les ressources renouvelables locales en prévenant les possibles nuisances. Ainsi le parti pris d'aménagement réserve une **place forte aux éléments naturels du site**. Leur mise en valeur passe notamment par la préservation et la valorisation de ce patrimoine existant. Les espaces naturels, et les habitats qu'ils abritent, seront préservés voire qualifiés dans le cadre du projet urbain. Les lisières, zones de transition écologiques, seront, elles aussi, requalifiées.

En cela, il s'agit **d'amplifier les qualités écologiques de ces espaces, de pérenniser leurs fonctions, et de faire pénétrer le caractère naturel des entités de paysage au sein du futur quartier**. La stratégie de protection des espèces, des espaces remarquables et de la requalification des lisières entend offrir des conditions favorables au déploiement de la biodiversité à l'échelle du secteur de Très-la-Grange.

Programmation : Très-la-Grange :



D'après le dossier de réalisation de la ZAC, la programmation envisagée dans le cadre de la seconde phase d'aménagement est définie comme suit :

La création d'un quartier mixte résidentiel et d'équipements sur **199 278 m² de surface de plancher (SDP)** comprenant :

- 53 476 m² d'activités maximum ;
- 132 950 m² d'habitat soit environ 1 826 logements ;
- 12 852 m² d'équipements publics.

La renaturation du Nant ;

La création d'une **Véloroute au sud** du secteur ;

Le **prolongement du tramway des Nations jusqu'au carrefour du Bisou** depuis le secteur « Paimboeuf » (objet de la Phase 1).

Gestion des Eaux Pluviales :

Le projet de ZAC Ferney-Genève-Innovation au droit du secteur « Très-la-Grange » prévoit **une gestion alternative des eaux pluviales** par la mise en place de solutions compensatoires.

Cela se traduit par la création d'un réseau de noues végétalisées intégré au projet paysager du quartier et à la Véloroute. Ces ouvrages permettent la décantation et l'infiltration partielle des eaux avant le rejet au milieu naturel (Nant). **Leur végétalisation assure la dépollution des eaux de ruissellement avant le rejet dans le Nant.**

Le projet prévoit l'infiltration des pluies courantes, en cohérence avec les obligations du schéma d'assainissement du Pays de Gex.

Concernant les pluies moyennes à fortes, le projet prévoit une gestion à débit régulé via un réseau de noues, un bassin de stockage à ciel ouvert et un bassin enterré.

Le débit de fuite est de 7 L/s/ha pour une pluie trentennale.

Concernant les ilots privés, chaque parcelle cédée devra gérer ses propres eaux tout en se raccordant au réseau de noues avant rejet dans le milieu naturel.

Le secteur concerné par les espaces publics est découpé en **30 sous-bassins versants permettant de gérer environ 2 137 m³**, auquel il faut ajouter **un bassin versant permettant de gérer les EP de la Véloroute**. Ce dernier bassin versant permet de gérer environ **597 m³**.

Description des ouvrages :

ESPACES PUBLICS

Au sein des nouveaux espaces publics, les eaux pluviales **seront collectées par écoulement gravitaire vers les noues situées aux abords des voiries. 28 ouvrages à ciel ouvert** sont prévus pour collecter gravitairement les EP des espaces publics (27 noues et 1 bassin à ciel ouvert commun à la Véloroute). Chaque noue reprend à minima un sous-bassin versant.

La végétalisation des noues assurera la fixation de certains polluants dans les sédiments de surface, ainsi qu'une filtration (récupération par drains) et un prétraitement partiel des polluants, et donc in fine un transfert de ces derniers vers le milieu récepteur, d'une part en moindre quantité, et d'autre part avec des effets de concentration (« relargages ») moindres.

Le rejet des EP des parcelles privées dans la noue se fera par des ouvrages de type tête d'aqueduc en pierre naturelle. De même, pour les rejets des noues dans les exutoires naturels (Nant). L'ouvrage sera totalement intégré au paysage du fait de faibles décaissés et seuls les éléments en pierre naturelle devront être visibles.

Focus Véloroute

Les eaux de ruissellement de la Véloroute et d'une partie de la RD35 transiteront via un système de fossés (noues) avant de rejoindre **un bassin de stockage à ciel ouvert de 1 725 m² avec un volume de rétention de 454 m³**. Une canalisation en béton permettra alors d'assurer le transit des eaux stockées dans le bassin vers l'exutoire, le Nant. Lors du passage dans la noue et le bassin de rétention les EP seront décantées et partiellement filtrées avant rejet dans le Nant. La dépollution des eaux sera notamment favorisée par la présence de végétation. Une partie des eaux gérée par le BV de la Véloroute sera collectée par un caniveau et envoyée dans un ouvrage enterré d'une capacité de stockage de 23 m³.

PARCELLES PRIVEES

La gestion des parcelles privées se fera à la parcelle via des techniques alternatives et intégrées, favorisant une gestion à la source des eaux pluviales.

Ainsi, chaque parcelle cédée devra gérer ses propres eaux pluviales et présenter un débit de fuite de 7l/s/ha pour une pluie trentennale.

Après rétention à la parcelle, les eaux pluviales issues des ilots privés seront rejetés à débit régulé par ajutages et transiteront via les noues des espaces publics, permettant ainsi d'augmenter l'évapotranspiration/infiltration dans les ouvrages et d'accentuer la création d'îlots de fraîcheur urbains. L'abattement des principaux polluants (MES, DCO et DBO5) dans les ouvrages sera doublé du fait d'une double décantation et filtration dans le substrat, favorisant le rejet d'une eau de qualité au milieu naturel (Nant).

En complément des dossiers Loi sur l'Eau, les cahiers des charges de cession des terrains préciseront les règles d'admission des eaux pluviales sur le domaine public.

Gestion des Eaux Usées :

Le projet de ZAC Ferney-Genève-Innovation au droit du secteur « Très-la-Grange » prévoit la création d'un réseau d'assainissement permettant le traitement des eaux usées qui est actuellement inexistant sur le site.

Les eaux usées seront ensuite envoyées vers la STEP d'Aire, en capacité de les traiter, avant rejet dans le milieu naturel.

Renaturation du Nant :

Le projet de la ZAC Ferney-Genève-Innovation prévoit la renaturation de l'ensemble des rivières afin d'améliorer le fonctionnement hydraulique et biologique des cours d'eau.

La renaturation du Nant, qui s'écoule sur le secteur « Très-la-Grange », s'appuie sur un projet de renforcement de la ripisylve, d'accompagnement du cours d'eau et de création d'espaces de divagation permettant le stockage partiel des écoulements dans le lit majeur.

Le projet de renaturation du Nant vise à diversifier les écoulements et habitats du lit mineur et à diversifier les profils en travers.

Le linéaire compris dans cette phase d'aménagement pour restauration du Nant est d'environ 650 m.

Sur le tronçon de renaturation de Très-la-Grange, la biodiversité est favorisée par **l'aménagement d'un méandrage conséquent**. De nombreux bras et de petites plages sont proposés pour l'installation de milieux différents. Les végétaux plantés sont choisis en fonction de la cohérence du milieu rencontré selon que l'on se trouve proche du niveau d'étiage, dans le lit majeur ou bien en haut des rives. On ajoute à cela des espaces où le courant est moindre ce qui **favorisera la création des frayères aux périodes propices**.

Deux ouvrages de franchissements depuis Très-la-Grange vers la rue de Meyrin sont intégrés au projet de renaturation du Nant. Ils permettent la continuité des corridors terrestres pour le passage des espèces sur les banquettes latérales ainsi que la gestion anticipée des débordements par le rehaussement du tablier.

Ouvrages de Franchissement :

L'ensemble de l'aménagement de la ZAC comporte 12 points d'intervention pour des ouvrages hydrauliques sur le Nant, d'ouest en est :

- Franchissement routier de la rue de Meyrin vers « Très-la-Grange » (création),
- Franchissement routier de la rue de Meyrin vers « Très-la-Grange » (création),
- Franchissement agricole de la rue de Meyrin vers « Très-la-Grange » (suppression),
- Busage du Nant sous l'allée de la Tire (modification),
- Franchissement routier entre le secteur de « Très-la-Grange » et le secteur de « Paimboeuf »,
- Passerelle piétonne sur le Nant entre le secteur de « Très-la-Grange » et le secteur de « Paimboeuf »,
- Franchissement du tramway entre le secteur de « Très-la-Grange » et le secteur de « Paimboeuf »,
- Franchissement routier entre le secteur de « Très-la-Grange » et le secteur de « Paimboeuf » (création),
- Franchissement routier du Nant entre le secteur de « Paimboeuf » et la RD35 (création),
- Franchissement routier du Nant en amont de la place des Lumières (création),

- Franchissement routier du Nant entre la place des Lumières et les douanes (reprise),
- Franchissement routier du Nant au niveau de l'accès au supermarché Carrefour (création),

Les différents ouvrages ont été traités soit dans le DLE phase 1 (Paimboeuf) de 2015 et le PAC de 2020. D'autres font partie du secteur « Paimboeuf » mais n'ont pas été intégrés dans le DLE phase 1 (Paimboeuf) de 2015, ni dans le PAC de 2020. Certains sont intégrés au présent DLE phase 2 (Très-la-Grange).

Ces ouvrages sont dimensionnés de façon à permettre l'écoulement des crues jusqu'au débit de crue centennale et d'assurer les continuités écologiques.

7. Etude d'Incidence

7.1. Etat Initial

Le projet de ZAC Ferney Genève Innovation sur le secteur « Très-la-Grange » :

- **Topographie** : Le projet prendra en compte la topographie du site pour la gestion des eaux pluviales en conservant le sens actuel d'écoulement des eaux de pluie orienté sud-est en direction de la RD35 et de la partie Est du Nant. Il s'agira de conserver la pente de 5% en moyenne.
- **Occupation du sol** : l'aménagement du secteur permettra la conservation des espaces naturels d'intérêts écologiques (bosquets, chênes remarquables et ripisylve) participant au bon fonctionnement écologique et biologique du secteur. Le projet prend également en compte la présence du réseau du CERN pour la localisation et lors des travaux de réalisations des ouvrages de gestion des eaux pluviales.
- **Géologie** : Le projet prendra en compte la lithologie pour déterminer les mesures constructives à mettre en œuvre.
- **Hydrogéologie** : Le projet prendra en compte le niveau des plus hautes eaux du toit de la nappe dans les aménagements prévus. Le chantier sera réalisé sur des sols praticables (sols secs) et évitera les périodes suivant les fortes pluies.
- **Aptitude du sol à l'infiltration** : Le projet mettra en place des ouvrages de gestion des eaux pluviales avec rejet à débit régulé pour les pluies fortes. Les connaissances sur la perméabilité du sol seront complétées par une étude en cours afin de prendre en compte l'éventuelle hétérogénéité spatiale des sols en place. Cette étude permettra d'optimiser les débits d'infiltration et les temps de vidanges des ouvrages.
- **Pollution des sols et sous-sols** : Pollution des sols et sous-sols : Pas de pollution du sol identifiée au niveau du secteur de Très-la-Grange. Pas de dépassement effectif des valeurs seuils d'acceptation des matériaux en installation de stockage de déchets inertes (ISDI).
- **Pollution des eaux de ruissellement** : Le projet limitera le ruissellement et mettra en place une gestion à la source et le zéro rejet des EP permettant d'éviter qu'elles se chargent en polluants avant leur rejet dans le milieu naturel.

- **Aléa retrait et gonflement des argiles** : Le site n'est pas concerné par un enjeu relatif à l'aléa retrait et gonflement des argiles.
- **Risque de carrières** : Le site n'est pas concerné par un enjeu relatif au risque de carrières.
- **Périmètre de captage des eaux** : Le site n'est pas concerné par un périmètre de protection de captage.
- **Hydrographie** : La mise en œuvre d'une gestion alternative des eaux pluviales et la renaturation du Nant permettra d'améliorer la qualité aujourd'hui mauvaise des eaux du Nant.
- **Risque inondation** : La zone de débordement du Nant est prise en compte dans l'aménagement du secteur « Très-la-Grange » avec la suppression et/ou modification des ouvrages hydrauliques limitants et avec le maintien d'un espace d'expansion de crues en rive droite avec déversement sur le chemin. Ainsi le projet supprime le risque inondation sur « Très la Grange » et n'aggrave pas le débit du cours d'eau.
- **Réseau d'assainissement existant** : Le projet se raccordera aux réseaux existants en périphérie du secteur.
- **Milieux naturels, zones sensibles et patrimoine** :
 - Le projet de renaturation renforcera les liaisons écologiques entre l'espace naturel sensible « Bois de Perdriaux Durand et Colovrex » par une végétalisation appropriée (corridors écologiques, trame noire).
 - Le projet conservera et valorisera la qualité des habitats et de la flore ainsi que les corridors utilisés par la faune par le respect des mesures ERCA déclinées dans le dossier CNPN.
 - Le site n'est pas concerné par une zone Natura 2000, car le projet n'est pas de nature à avoir des impacts sur les zones Natura 2000 les plus proches (environ 9km).
 - Le site n'est pas concerné par une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique.
 - Le site n'est pas concerné par des zones humides.
 - Le site n'est pas concerné par une protection réglementaire de milieu naturel de type APPB ou RNN.

7.2. **Compatibilité du projet avec les documents réglementaires et d'urbanisme**

Le projet de ZAC Ferney-Genève-Innovation, sur le secteur de « Très-la-Grange », est compatible avec la plupart des documents d'orientation et documents réglementaires. Un PAC – Porter à Connaissance relatif à l'aléa inondation sur la plaine gessienne, approuvé en octobre 2022, a toutefois démontré que l'aménagement du secteur de « Très-la-Grange » se fera sur une zone encore non urbanisée dont une partie en rive droite du Nant est soumise à un aléa faible à moyen. Une récente étude hydraulique réalisée par le bureau d'étude RCI en janvier 2024 a permis de réaliser les modélisations hydrauliques en état projeté sur la ZAC Ferney-Genève-Innovation. Les résultats démontrent que la zone d'expansion pour une crue trentennale et centennale est très

largement réduit au seul lit majeur du Nant. De fait, la protection des biens et des personnes est assurée sur ce secteur une fois le projet de renaturation mené à bien.

Suite à une réunion avec les services de l'Etat en date du 09/11/2023, l'étude hydraulique RCI (2024) est considérée comme suffisante pour mettre à jour le PAC. Aussi, le projet est compatible avec les principes du PGRI – Plan de Gestion des Risques Inondations.

7.3. Analyse des incidences directes ou indirectes, temporaires et permanentes et mesures correctives ou compensatoires

Incidences temporaires durant les travaux et mesures associées :

La tenue même des chantiers avec le passage d'engins et les risques qui y sont liés peuvent avoir des incidences fortes sur les milieux.

Pour chaque chantier des mesures correctrices sont définies. De manière générale s'applique sur le secteur « Très-la-Grange » les mesures de l'autorisation environnementale (volet CNPN) : adaptation des périodes de travaux (E1), mise en défens des chantiers (E2), évitement des bosquets, ripisylves et rosiers de France (E3 et E4), management environnemental de chantier (A1) et suivis durant les phases successives d'aménagement et à l'issue de ces phases-là (S1 et S2).

Dans le cadre de l'aménagement de Très-la-Grange une étude hydrogéologique complète devra également être réalisée pour statuer sur les dispositions à mettre en œuvre vis-à-vis de la proximité de la nappe. Dans le cadre des travaux de renaturation, dont la majeure partie a lieu au sein du lit du ruisseau, les eaux seront pompées et des filtres seront posés pour éviter d'impacter les eaux de surface.

Une charte chantier à faible nuisance sera donnée aux entreprises, et celles-ci devront également sensibiliser leurs employés aux enjeux environnementaux.

L'ensemble des mesures prises permettront que les travaux aient un minimum d'impacts négatifs immédiats et dans le temps.

Incidences permanentes en phase d'exploitation et mesures associées :

L'aménagement du secteur « Très-la-Grange » au sein de la ZAC Ferney-Genève-Innovation pourrait occasionner à terme des incidences sur la ressource en eau et le milieu aquatique du fait de l'urbanisation de la zone au détriment des espaces agricoles et naturels actuels. La gestion de l'eau devra être adaptée pour éviter une surcharge du débit du Nant mais également pour éviter le chargement en polluant des eaux de ruissellement depuis les nouveaux espaces aménagés vers le milieu aquatique.

Afin de réduire les risques de pollution et surcharge du milieu naturel, la gestion des EP se fera de manière alternative par la création de noues végétalisées et bassins à ciel ouvert au sein des aménagements des espaces publics de Très-la-Grange et en accompagnement de la Véloroute. Ces noues auront pour effet de stocker les eaux de pluie, d'assurer leur décantation et leur filtration. **De fait, ces ouvrages permettront de stopper la pollution et de rejeter une eau de qualité au milieu naturel.**

L'aménagement du secteur a une incidence positive vis-à-vis du risque inondation. En effet, le projet de renaturation du Nant sur Très-la-Grange permet de réduire très fortement ce risque grâce à un méandrage conséquent, la création de bras de divagation,

la diminution du courant sur certains tronçons, l'épaississement de la ripisylve ou encore la création d'un gradient de milieux naturels permettant d'absorber les débordements. La création de noues végétalisées au sein des espaces publics de Très-la-Grange permettra de réguler les débits rejetés dans le Nant via la rétention des EP. Le surdimensionnement des ouvrages de franchissement visera également à anticiper les débordements du Nant. Pour limiter l'exposition des nouvelles populations les aménagements (bâtiments) bénéficieront d'un recul de 15 à 20 m par rapport au ruisseau.

La renaturation du Nant aura également une incidence positive sur le milieu naturel aquatique et associé. En effet, les corridors naturels aquatiques et végétalisés, la trame verte et bleue, seront reconstitués et diversifiés permettant aux espèces d'y trouver des zones de transit, chasse et reproduction. Les ouvrages de franchissement seront dimensionnés de façon à conserver les corridors latéraux pour le passage de la petite faune. Outre la renaturation du Nant, le projet global d'aménagement des espaces publics de Très-la-Grange permettra de réduire les impacts sur le milieu naturel en intégrant une gestion alternative des EP bénéfique au biotope et à la biocénose. La trame brune sera mise en avant au même titre que la trame verte et bleue. Pour éviter ou réduire la pollution des sols ou des ressources en eau à la suite de possibles transports de matières dangereuses, des dispositifs seront intégrés dans les aménagements de gestion de l'eau.

La mise en œuvre des mesures de la séquence ERC-A définit dans le cadre de l'arrêté du 28/10/2015 relatif au dossier CNPN permettra également d'éviter, réduire, compenser et accompagner les impacts du projet d'aménagement de Très-la-Grange sur les différents milieux naturels.

Le projet n'aura pas d'impact sur les eaux souterraines. Le projet n'aura pas d'impact sur le Nant puisqu'aucun usage n'est prévu.

Incidences Natura 2000 :

Le projet d'aménagement sur le secteur Très-la-Grange de la ZAC Ferney-Genève-Innovation n'aura pas d'impact sur les zones Natura 2000 situées à une dizaine de kilomètres du site.

7.4. Moyen de surveillance, d'entretien et d'intervention

Réseau d'Eaux Pluviales :

Sur le secteur de Très-la-Grange, le projet d'aménagement prévoit l'entretien du réseau d'eau pluviale. Celui-ci est en partie assuré par la Communauté d'Agglomération du Pays de Gex et les propriétaires riverains du Nant. Cet entretien consiste à surveiller le réseau en visant à maintenir l'efficacité et la pérennité de la protection et à assurer les éventuelles réparations/modifications.

Cours d'Eau :

Sur le secteur de Très-la-Grange, l'entretien du cours d'eau revient au propriétaire riverain (Art. L.215-2 et L.215-14 du Code de l'environnement), soit la SPL TERRINNOV dans un premier temps et, après rétrocession des terrains au Pays de Gex, cela échoira à la ville de Ferney-Voltaire dans un second temps. Cependant, dans le cadre du Schéma Directeur GeMAPI (Gestion des Milieux Aquatiques et Prévention des Inondations) la partie aval du

tronçon du Nant sur le secteur de Très-la-Grange est entretenue par la Communauté d'Agglomération du Pays de Gex.

La gestion du Nant revient quant à elle à Pays de Gex Agglomération dans le cadre de sa prise de compétence GeMAPI. C'est une approche globale qui vise autant à assurer la bonne fonctionnalité de cours d'eau, la préservation des corridors aquatiques que la réduction du risque inondation et la réduction de l'exposition des populations et biens à ce risque.

Ainsi la Communauté d'Agglomération du Pays de Gex assurera la surveillance du débit du Nant et la qualité des eaux et milieux rivulaires.

Le projet d'aménagement de Très-la-Grange prévoit le suivi de la qualité de l'eau du Nant grâce au respect des mesures de suivi S1 et S2 (suivi pendant et à l'issue des aménagements) du dossier CNPN (Conseil National de la Protection de la Nature) auquel est soumis la ZAC Ferney-Genève-Innovation.

Un suivi est également réalisé par la Communauté d'Agglomération du Pays de Gex au titre du contrat de rivière.

7.5. CONCLUSION

Le projet d'aménagement de la ZAC Ferney-Genève Innovation (tranche 2) Très-la-Grange et du prolongement du tramway assuré par la SPL - Société Publique Locale TERRINNOV (Territoire d'Innovation), agissant au nom et pour le compte de la Communauté d'Agglomération du Pays de Gex en tant que mandataire aura des effets cumulés faibles en matière d'impact environnemental.

8. Etude d'Impact - Tramway des Nations

8.1. Description du projet de prolongement du Tramway des Nations

Le projet de prolongement du tramway des Nations-Voltaire, porté par Pays de Gex aggro (CAPG, Pays de Gex aggro), situé entre la Haute-Chaîne du Jura et la Suisse, et en particulier sur l'axe reliant Ferney-Voltaire à Genève grâce à l'extension d'une ligne de tramway transfrontalière concerne plus de 100 300 habitants (INSEE 2020).

Le canton de Genève constitue un pôle d'emploi majeur, du fait de la présence de grands équipements (aéroport et gare de Genève, sièges d'entreprises et organisations internationales).

En 2016, 60% des frontaliers de la région Auvergne Rhône-Alpes travaillent à Genève. Le nombre de frontaliers depuis Ferney-Voltaire est d'au moins 1/4 des actifs ; ils quittent la commune pour se rendre dans le canton de Genève. Actuellement, 87% des déplacements entre le Pays de Gex et la Suisse sont effectués en voiture ce qui entraîne ainsi la saturation des axes routiers et une pollution importante.

Le prolongement du tramway Nations-Grand-Saconnex à Ferney-Voltaire permettra d'offrir une alternative à la voiture individuelle tout en créant des conditions favorables à l'utilisation des transports en commun.

Pour atteindre l'objectif de doubler la part modale des transports collectifs au passage de la frontière franco-suisse à horizon 2030, la Communauté d'Agglomération du Pays de

Gex, la SPL Territoire d'Innovation et la ville de Ferney-Voltaire proposent un projet d'extension à l'horizon fin 2027 de la ligne de tramway Nations-Grand-Saconnex du réseau de Transports Publics Genevois (TPG) vers la ville de Ferney-Voltaire.

Le projet s'inscrit dans le cadre du projet d'agglomération du Grand Genève.

Le projet d'extension du tramway Nations-Grand-Saconnex (TNGS) s'inscrit dans un projet de développement urbain à Ferney-Voltaire. La ZAC Ferney-Genève-Innovation verra l'arrivée de 5 500 habitants supplémentaires, 4 500 emplois, une zone d'activités et des équipements publics.

Le projet de tramway de Ferney sera la prolongation de la ligne entre Nation et Bernex-Vailly. Un premier prolongement sur le territoire suisse sera réalisé de Nations jusqu'au Grand-Saconnex, puis du Grand-Saconnex à la douane de Ferney-Voltaire, et sur le territoire français de la douane jusqu'au carrefour du Bisou.

Ce prolongement s'étend sur environ 1,8 km en France, sur la Commune de Ferney-Voltaire. **Cette extension s'accompagne de neuf nouvelles stations implantées le long du parcours du tramway, dont 3 en France.** La place des Nations à Genève serait ainsi atteinte en moins de 15 minutes et la gare de Genève Cornavin (centre de Genève) en 20 minutes de manière fiable.

Cette extension de ligne sera exploitée avec une fréquence de 6 min. en heure de pointe, de 12 min. en heure creuse et de 24 min. en début et fin de service pour une amplitude de 06h00 à 00h00.

La ligne ainsi prolongée fera partie intégrante du réseau de Transports Publics Genevois – TPG et sera conçue afin de répondre à tous les standards de ce réseau en ce qui concerne l'exploitation, l'information voyageurs et la charte d'aménagement.

Le tramway sera connecté au Léman Express (réseau ferroviaire desservant Genève et son agglomération transfrontalière) et au réseau de Transports Publics Genevois (5 lignes de tramway + lignes de bus) en complémentarité avec les lignes existantes sur le secteur pour maximiser l'effet réseau (connexions lignes 64 et 66 au terminus ; connexion BHNS Gex-Ferney- Genève à Place du Jura). Il s'inscrit en complémentarité avec la ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) reliant Gex-Ferney-Voltaire Genève. Les deux sites propres se retrouvent mutualisés au niveau de la RD1005 entre la Place des lumières et la frontière franco-suisse en vue de traverser la douane de Ferney-Voltaire puis le tunnel sous l'aéroport de Genève côté suisse. Entre la Place du Jura et le terminus de la ligne, le tramway empruntera les futurs axes de la ZAC Ferney-Genève-Innovation en site propre dédié.

Pour inciter au report modal de la voiture vers le tramway, la réalisation d'un parking-relais est prévue au terminus de la ligne. Ce parking d'une capacité de 500 places, permet d'offrir aux navetteurs un stationnement sécurisé et une solution d'intermodalité fiable et capacitaire. Il fait partie intégrante du projet de tramway en prévoyant un report modal supplémentaire de 300 véhicules/h en heure de pointe du matin.

La concertation préalable a été menée durant l'année 2020 et les études de maître d'œuvre ont été lancées début 2021. Le lancement prévisionnel des travaux est prévu en 2025. La mise en service escomptée de l'extension est à l'horizon fin 2027.

Le montant des investissements pour cette extension sur la Commune de Ferney-Voltaire est estimé à 41 M€ HT pour l'infrastructure tramway et les espaces publics connexes, ainsi que 9 M€ HT pour le parking relais (P+R).

Bénéfices attendus du projet

Le projet s'intègre dans un cadre large de programmation de la mobilité dans le Grand Genève. Les bénéfices attendus sont les suivants :

- Contenir l'augmentation du trafic routier liée au développement urbain du secteur grâce à la mise en service d'un mode de transport performant ;
- Atténuer les émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) et améliorer la qualité de l'air, grâce au report modal de la voiture individuelle vers les transports collectifs et plus particulièrement le tramway ;
- Accompagner le développement urbain de Ferney-Voltaire et en particulier la ZAC Ferney-Genève-Innovation ;
- Offrir à tous un moyen de déplacement accessible et à prix avantageux par rapport aux autres modes motorisés ;

Le report modal estimé par le Modèle Multimodal Transfrontalier (MMT réalisé en 2021) est de 1610 personnes passant de la voiture particulière au transport en commun, pour prolongement du tramway côté français, soit environ 1300 véhicules par jour en moins sur la route. Cela se traduit par une économie d'émissions de GES d'environ 2 tonnes équivalent CO² par jour, soit environ 612 tonnes équivalent CO² par an ; représentant une diminution de 4% des émissions de GES liées aux transports de Ferney-Voltaire.

Le bilan socio-économique de 2021 a pris en compte un taux d'actualisation de 4,5 % des coûts d'investissement de 48,4M€ (estimation 2021) et un ratio de 19,5 €/tram.km, couvrant les coûts d'exploitation et la maintenance.

Le bilan socio-économique affiche des résultats pour chaque acteur :

- Nul pour l'exploitant ;
- Positif pour les usagers du transport en commun (7,1M€), pour les riverains (2,6M€) et pour la puissance publique (7M€) ;
- Négatif : pour les investissements (55,8M€) ;

Il ressort du bilan socio-économique une Valeur Actualisée Nette (VAN) de 39M€. La Van/euro investi est de -0,8, ce qui veut dire que chaque euro investi consomme 0,8 €. Le taux de rentabilité interne est de 1%.

8.2. Analyse de l'état initial de l'environnement

Localisation

La zone d'étude correspond globalement à la Zone d'Aménagement Concerté Ferney-Genève-Innovation (ZAC FGI), sur la Commune de Ferney-Voltaire. Le fuseau d'étude restreint correspond au tracé du tramway et à l'emprise du parking silo à côté du carrefour du Bisou.

La ZAC ayant déjà fait l'objet d'une étude d'impact mise à jour en 2019 et son aménagement étant en cours, les analyses menées dans le cadre de la présente étude d'impact s'inscrivent dans trois temporalités différentes qui correspondent aux différents scénarios de l'étude d'impact :

- L'état actuel EO, qui correspond à l'état actuel du site, c'est à dire un secteur en chantier puisque les travaux de la ZAC sont en cours (partie Paimboeuf notamment) ;
- L'état initial E1, qui correspond à l'état de référence à l'horizon 2035 avec la ZAC FGI aménagée et habitée mais sans le tramway. C'est un scénario fictif nécessaire pour certaines études techniques (ex : trafic, vibration, évolution de la ZAC...) ;

- L'état futur E2, qui correspond à l'état projeté de la ZAC construite et du tramway réalisé (horizon 2035).

Les états E1 et E2 permettent la comparaison des scénarios de référence « avec » et « sans » projet de tramway. Cela permet d'identifier clairement les impacts du tramway et d'intégrer l'ensemble des évolutions de la ZAC sur les secteurs Douane-Jura, Paimboeuf et Très-La-Grange.

Le milieu physique

Climat :

Le climat de Ferney-Voltaire est continental, mais avec influence océanique du Lac Léman : les températures sont adoucies par l'inertie thermique du lac. La température moyenne est autour de 11°C et les pluies sont réparties tout au long de l'année.

De décembre à mars, il gèle plus de 70 jours mais ce nombre est en forte baisse à cause du changement climatique. Les vents dominants viennent du Nord-Est.

La géologie et le relief :

Le relief de la zone d'étude est plan sans relief contraignant. Le sous-sol du périmètre d'étude est formé de limons argileux qui sont plus sableux en profondeur et dont les caractéristiques géotechniques sont hétérogènes et humides.

Aucune pollution des sols n'a été repérée au droit du tracé du tramway.

Les eaux souterraines :

La zone d'étude se trouve au-dessus de deux nappes d'eaux souterraines :

- Une nappe affleurante, vulnérable aux pollutions de surface ;
- Une nappe profonde en limite ouest de la ZAC, la nappe de Montfleury, protégée par 40 m de formations argileuses.

Suite à des épisodes pluvieux longs, la nappe affleurante déborde et vient créer des zones humides en surface.

Les eaux de surface :

La zone d'étude est traversée par trois cours d'eau : le Nant, l'Ouye et le Gobé.

La qualité des eaux superficielles de ces ruisseaux est dégradée sur la ZAC Ferney-Genève-Innovation. Ces cours d'eau font l'objet de nombreuses mesures visant à améliorer la qualité des eaux : bassins de rétention des eaux pluviales, travaux de renaturation. Une première partie des travaux de renaturation a été réalisée dans la ZAC FGI pour le Nant.

Les risques naturels et technologiques :

La commune de Ferney-Voltaire est soumise aux risques naturels suivants : inondation, séisme (modéré), retrait gonflement d'argiles (faible), radon (faible). Un plan de Prévention des Risques Naturels prévisibles sur l'aléa « inondation » (PPRI) du Gobé et de ses affluents est prescrit sur la commune de Ferney-Voltaire.

Au droit du secteur Très-la-Grange, les études du PPRI mettaient en évidence une zone inondable. Les travaux de renaturation du Nant, qui sont inclus dans la ZAC FGI, ont permis d'augmenter le gabarit du lit majeur du Nant et de ses méandres). Ces travaux ont abouti à la modification de la zone inondable en cas de fortes crues : le tracé du tramway et de Très-la-Grange sont désormais hors zones inondables.

L'aléa inondation par remontée de nappe demeure sur la totalité du périmètre de ZAC.

Le réseau LHC sur le secteur Paimboeuf Sud, nécessite d'avoir une interface avec le CERN pour la réalisation des travaux.

Enfin, les routes (RD1005 et RD35) comme l'aéroport de Genève proche présentent un risque pour le transport des matières dangereuses.

Le milieu naturel :

La ZAC FGI n'intercepte aucun espace protégé, sauf l'espace naturel sensible (ENS) « Bois Durand » et « Perdriaux », « étang de Colovrex » au niveau du secteur « Douane ».

Les espaces naturels d'intérêt patrimonial les plus proches sont sur la commune suisse de Meyrin, à 3km en amont.

A l'échelle du territoire, des corridors écologiques sont présents : les linéaires boisés des cours d'eau, les espaces agricoles, les boisements « Durand » et « Perdriaux ».

Toutefois, cette trame verte et bleue est fragmentée par les franchissements routiers (RD1005 et RD35).

Avec l'urbanisation à venir de la ZAC FGI, le site est majoritairement composé de surfaces artificielles (voirie/bâti). Il intègre cependant de petites surfaces d'habitats naturels : des friches herbacées, des ronciers et une mégaphorbiaie eutrophile « La Poterie », des alignements de feuillus, des cordons rivulaires et zones humides « Paimboeuf » et des bosquets de feuillus et fossés méso-hygrophiles « Très-la-Grange ».

Aucune espèce végétale patrimoniale n'a été constatée au droit du périmètre de projet du tramway. La station de Rosier de France (Rosa Gallica) recensée en 2014 en limite de site (bord de la RD35, contre le bosquet sud) n'a pas été retrouvé du fait de la densification de la végétalisation. Par contre, de nombreuses espèces invasives ont été répertoriées dans le périmètre de projet et à proximité.

Concernant la faune, la richesse en espèce est dans les moyennes habituellement observées. La présence du « Bois Durand, de « l'étang de Colovrex », des milieux ouverts de l'aéroport, ainsi que les nombreuses zones de fourrés et de vieux arbres sont des facteurs favorables à une bonne diversité de l'avifaune, des chauves-souris et des insectes. En outre, l'absence de pollution lumineuse du fait des terrains non urbanisés et la présence de cordons boisés et lisières forestières est favorable aux chauves-souris.

On compte de nombreuses espèces animales rares et protégées à enjeu de conservation fort : neuf espèces d'oiseaux, sept espèces de chauves-souris, un mammifère, trois insectes

Dans la ZAC FGI, les haies et linéaires boisés qui bordent les cours d'eau concentrent la biodiversité et jouent le rôle de corridors écologiques. Leur préservation et l'amélioration de leur état écologique est un des objectifs de l'aménagement de la ZAC.

Le tracé du tramway intercepte et longe l'allée de la Tire qui est un corridor écologique fonctionnel abritant des espèces à enjeu.

Le milieu humain :

• *Les documents d'urbanisme* : le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) du Pays de Gex a été approuvé le 19/12/2019 et rendu exécutoire le 24/02/2020. Il prévoit l'urbanisation de la ZAC FGI et le renforcement des transports collectifs, dont le tramway à Ferney-Voltaire.

Le Plan local d'Urbanisme intercommunal et de l'Habitat (PLUI-H) du Pays de Gex, a été approuvé en février 2020 et est exécutoire depuis le 18/07/2020. Il reprend les objectifs de renforcement des transports collectifs à l'échelle de l'agglomération du Pays de Gex.

Ceux-ci sont déclinés dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD), le règlement, les orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) particulièrement vis-à-vis de la thématique mobilité.

Le tracé du tramway rencontre plusieurs prescriptions surfaciques sur ses différents tronçons (emplacements réservés, éléments du paysage, zone non aedificandi) qui imposent la protection de la ripisylve du Nant et des bosquets de Très-la-Grange, ainsi que la création de voies dédiées notamment au BHNS.

- *Repères socio-économiques* : Ferney-Voltaire est une commune en croissance démographique, à dominante d'actifs qui attire de nombreux suisses et frontaliers pour la qualité de vie et le prix des logements.

Cette forte attractivité induit une tension immobilière sur la commune.

Le parc immobilier est à dominante de résidences principales constituées en majorité d'appartements de taille moyenne à grande (T3 et plus).

A l'horizon 2030, les 1ères tranches de la ZAC FGI seront livrées offrant ainsi 1800 logements nouveaux et permettant l'accueil de 3730 nouveaux habitants sur le secteur « Paimboeuf ». A l'échelle de Ferney-Voltaire, le parc immobilier aura progressé de 2680 logements et la population atteindra 11 000 habitants.

Le renforcement des transports collectifs et des mobilités douces pour garantir la mobilité des habitants est un enjeu fort.

- *L'activité économique* : l'agglomération de Genève concentre les emplois, entraînant une répartition des emplois en Suisse et des logements en France, et donc des mouvements pendulaires matin et soir importants.

Malgré la forte attractivité économique de Genève, la volonté de rééquilibrer l'emploi en le localisant en France se fait à travers le développement de la ZAC FGI avec le renouvellement de la zone commerciale de la « Poterie » et le développement d'un secteur dédié à l'activité économique (Cité des Savoirs) le long du Nant.

A terme, il est attendu 4500 emplois sur l'ensemble de la ZAC FGI.

Ce développement entraîne des nouveaux besoins de mobilité et donc la nécessité de renforcer les transports collectifs.

- *Le trafic et les déplacements* : la zone d'étude est bordée de deux axes majeurs en direction de la Suisse : la RD1005 et la RD35. La place des Lumières (ex-place du Jura), intersection de ces RD, constitue un carrefour verrou qui détermine la capacité d'écoulement sur la zone. Compte-tenu de la structure économique du territoire, les flux majoritaires sont transfrontaliers.

En l'état actuel, on compte, le matin, environ 2 100 pers/h à la frontière dans le sens France > Suisse avec une prédominance de la voiture comme mode de transport (83%) devant les transports publics (13%) et le vélo (4%). Il a été calculé que le taux d'occupation des voitures est de 1,2. Ces données induisent un flux d'environ 1 400 véh/heure en heure de pointe du matin dans le sens France > Suisse soit environ 13 650 véh/jour.

- *Les transports collectifs* : La ville de Ferney-Voltaire dispose de quatre lignes de bus du réseau des Transports Publics Genevois (TPG) ; trois de ces lignes n° 60 – 61 et 66 desservent la ZAC FGI. Les travaux sont en cours pour transformer la ligne 60/61 en ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) sur la RD 1005.

• *L'offre de modes actifs* : plusieurs axes piétons et cycles existent dans la ville de Ferney-Voltaire et certains sont structurants à l'échelle du territoire. La piste cyclable aménagée côté suisse le long de la route de Ferney et passant sous l'aéroport de Genève constitue l'axe le plus fréquenté et permet une liaison sûre avec Genève.

La véloroute Gex-Ferney-Voltaire, en cours de travaux, arrivant à l'Est de la ZAC FGI constituera une voie sécurisée de 10 km pour les modes de déplacement doux. A l'Ouest de la ZAC elle permettra de relier le secteur de Prévessin au tramway et au BHNS puis à la frontière en passant le long de la RD35 par le secteur de « Très-la-Grange ». La véloroute permettra également le rabattement des cyclistes vers les arrêts du Bus à Haut Niveau de Service.

Les nuisances

• *L'ambiance sonore* : l'ambiance acoustique constatée sur la Commune de Ferney-Voltaire est influencée par la RD1005, RD35 depuis le carrefour du Bisou jusqu'à la frontière avec le Suisse, et par l'aéroport de Genève.

Le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aéroport de Genève s'applique sur une grande partie de la ville de Ferney-Voltaire et contraint l'urbanisation sur la frange sud de « Paimboeuf », le secteur de la « Douane » et de la « Poterie ».

A l'horizon 20235, la majorité des bâtiments de la ZAC seront construits en zone d'ambiance sonore modérée.

• *Les vibrations* : à l'état initial, il n'existe pas des sources de vibration dans le périmètre de la ZAC FGI, hormis les abords routiers (RD1005, RD35).

Les mesures vibratoires indiquent un sol moyennement à hautement atténuant.

• *La qualité de l'air* : est plutôt bonne à Ferney-Voltaire ; toutefois, avec le durcissement des lignes directrices de l'OMS, les valeurs seuils sont dépassées. A l'horizon 2030, avec la ZAC FGI livrée partiellement, la croissance démographique et le nombre d'emplois induiront une augmentation conséquente du trafic routier.

L'amélioration du parc automobile permet de limiter certains polluants (NOx, CO, COV, benzène) mais est insuffisante pour les métaux et particules.

• *Le patrimoine culturel* : le périmètre de la ZAC FGI intercepte le périmètre de protection des abords des monuments historiques (classés et inscrits) de la Commune de Ferney - Voltaire. L'allée de la Tire n'est pas protégée mais elle est incluse dans le périmètre de protection des abords. Le tracé du tramway longe l'allée de la Tire et sera donc soumis à l'avis conforme de l'Architecte des Bâtiments de France (ABF).

D'autre part, le diagnostic archéologique ayant mis en évidence un intérêt patrimonial sur le secteur de « Très-la-Grange », des fouilles archéologiques sont prescrites.

• *Le paysage* : le site de projet se situe au cœur de l'unité paysagère « Terrasses du Rhône », en bas des pentes du piémont, offrant des horizons grandioses sur les Alpes et le Jura. A l'échelle de la commune, le tracé du tramway côtoie principalement une ambiance urbaine et routière, dans un secteur en pleine mutation : la ZAC FGI en cours de construction.

Le tracé du tramway s'inscrit comme un lien entre deux entrées de ville : de la frontière franco-suisse au carrefour du Bisou, nouvelle entrée ouest de Ferney-Voltaire.

• *Interrelations des thèmes environnementaux* : la forte croissance démographique de la population de Ferney-Voltaire entraîne des tensions sur le marché immobilier et des flux

automobiles importants d'où une saturation du réseau aux heures de pointe du matin et du soir à la frontière avec la Suisse.

Le trafic routier induit des nuisances sonores et une pollution atmosphérique.

Le développement urbain a entraîné une imperméabilisation des sols et l'augmentation des flux polluants vers les cours d'eau.

Dans ce contexte, la biodiversité se réfugie dans les derniers milieux naturels que sont les bosquets et linéaires boisés le long des cours d'eau.

En conséquence, de nombreuses espèces protégées sont avérées dans ces milieux. Leur protection et le maintien des fonctionnalités écologiques est un des objectifs à atteindre via l'aménagement de la ZAC FGI.

• *Evolution du site en l'absence de projet de tramway* : l'aménagement de la ZAC Ferney-Genève-Innovation est en cours. Elle va accueillir de nouveaux résidents et de nouveaux emplois. Cela induit de nouveaux besoins de mobilité. En l'absence d'extension du tramway, l'offre de mobilité va se répartir sur le véhicule particulier, les transports collectifs, vélo et autres modes actifs, sur les pistes cyclables existantes et à venir. Les transports collectifs étant limités, c'est le transport individuel qui va croître, et avec lui, la saturation du réseau routier. Les heures de pointe cumulées sur une journée atteindront 11h00 entre la place du Jura (place des Lumières) et la frontière !

Les temps de transport deviennent alors inacceptables, occasionnant des tensions sociales et des adaptations des modes de vie (départ ou retour en dehors des périodes de pointe, télétravail, évitement de déplacement). Il s'agit de l'impact le plus important qui occasionne surtout des effets sur la santé des usagers et habitants.

Les conséquences environnementales sont : nuisances sonores et pollution atmosphérique.

8.3. Comparaison des variantes & justification de la solution retenue

• *Choix du tracé au-delà de la place du Jura* : dans un premier temps, trois variantes de tracé ont été étudiées :

- La variante « Est » est faisable mais elle emprunte le même itinéraire que le BHNS et la ligne de bus 60 ; elle est un doublon dans l'offre de transports collectifs ; ce tracé n'est donc pas pertinent.

- La variante « Centre » n'est pas faisable car elle traverse le centre-ville historique et impliquerait la destruction de bâtiments classés.

- Le tracé « Ouest », en direction du carrefour du Bisou, est apparu comme étant la variante la plus favorable à l'atteinte d'une part modale de transports collectifs (TC) qui limiterait la croissance du transport individuel motorisé (TIM), notamment grâce aux développements urbains prévus et à la complémentarité avec le BHNS Gex-Ferney-Genève. **La variante Ouest, via la ZAC FGI, est retenue.**

• *Choix du tracé dans la ZAC FGI* : il a fait l'objet de trois options de desserte :

- Option 1 : « le cours » (Avenue d'Alembert),

- Option 2 : « l'allée des champs » (rue Emile du Chatelet),

- Option 3 : « l'allée de la Tire ».

Les trois options de tracé ont été présentées lors de la concertation préalable publique (du 01/09/2020 au 30/09/2020). A l'issue de l'analyse multicritère, mais aussi en considérant les enseignements de la concertation publique, les aspects financiers, le

souhait de la ville de Ferney-Voltaire de retenir l'option permettant de renforcer la desserte du centre-ville, **c'est l'option 3 « allée de la Tire » qui a été retenue.**

8.4. Effets et mesures

- *Modification du plan masse de la ZAC FGI* : par rapport au projet initial de la ZAC Ferney-Genève innovation, le tramway est construit à l'emplacement d'espaces publics, et vient se substituer à des voiries publiques et à des espaces verts.

L'ajout du tramway a entraîné une évolution du plan masse de la ZAC, particulièrement sur le secteur de « Très-la-Grange ». Cela nécessite la substitution d'une voirie, une modification de la répartition des lots immobiliers et économiques ce qui engendre également une modification des parcours cycles et la création d'une véloroute.

Alors que les aménagements du tramway (plateforme + stations) représentent environ 20 000 m², cette modification du schéma directeur cause une imperméabilisation supplémentaire de seulement 9 750 m² par rapport au projet de ZAC initiale.

Au final, le tramway et le parking relais au terminus du Bisou entraînent la mobilisation de 23 600 m² de foncier des lots cessibles.

Cette diminution du foncier cessible a conduit à la modification des formes urbaines des lots côté « Très-la-Grange » afin de récupérer de la surface de plancher et ainsi rester dans les objectifs de construction de la ZAC. En outre, les incidences acoustiques et vibratoires de l'arrivée du tramway ont nécessité un ajustement des bâtiments en contact avec la ligne de tramway.

Une modification du schéma directeur a encore été apportée afin d'élargir le corridor écologique entre les deux bois du secteur de « Très-la-Grange » en translatant le lot dit « A08 » vers le sud et en réduisant les distances entre les bâtiments.

- *Effet en phase chantier* : le chantier sera la période générant le plus d'impacts environnementaux. L'impact le plus fort est le dérangement de la circulation routière du fait de l'emprise du chantier sur la RD1005. Sur le reste du tracé, les secteurs de « Paimboeuf » et « Très-la-Grange » étant encore en phase chantier, les impacts sont moindres et confondus avec le chantier général de viabilisation et d'aménagement de la zone. Cependant le tracé du tramway sur la RD1005 étant mutualisé avec le BHNS cet impact était déjà attendu avec l'aménagement du BHNS.

L'ajout du tramway en plus du BHNS sur cette emprise a toutefois pour effet un allongement probable de la durée des travaux sur ce secteur, estimée à environ 6 mois. Le phasage des travaux a été établi en prenant en compte le fait que le trafic transfrontalier à la douane ne peut pas être interrompu pendant les travaux du tramway. De plus, il sera nécessaire de permettre aux bus de circuler afin d'offrir un rabattement possible aux usagers qui souhaiteraient ne pas utiliser leur véhicule pendant la phase travaux. Les pistes cyclables et piétonnes sont également maintenues.

Ainsi, la douane n'est jamais fermée et il est toujours conservé deux sens de circulation sur deux voies.

Les travaux du tramway en Suisse et en France seront coordonnés pour que les deux voies de circulation routière soient toujours offertes.

Malgré le maintien de voies de circulation, le trafic s'écoulera dans des conditions dégradées sur la RD1005 entre la place des Lumières et la frontière suisse. Les conséquences seront une saturation des axes routiers avec un étalement des heures de pointe du matin et du soir, et la recherche d'itinéraires bis avec report du trafic sur les postes douaniers les plus proches.

L'information des travaux dans ce secteur sera largement diffusée afin d'encourager les automobilistes à éviter ce secteur. Elle sera diffusée sur l'autoroute, dans la presse et sur des panneaux d'information routiers indiquant la période de travaux du tramway Ferney-Voltaire et incitant les usagers à ne pas passer par la douane.

Les autres mesures prises en phase chantier sont classiques à tout type de chantier : mise en place d'une charte « chantier propre », évitement des secteurs à enjeux naturels, maintien de nombreux arbres existants, terrassements, évacuation des déblais, arrosage du chantier pour éviter la poussière, nettoyage des engins avant toute sortie du chantier, récupération des eaux souillées et traitement avant rejet...

• *Effet sur le milieu physique :*

• *Impact sur le climat et mesure de réduction prise :* le projet de tramway n'est pas de nature à modifier les caractéristiques climatiques générales du site.

En revanche, au niveau local, l'artificialisation des sols induite par l'aménagement de la plateforme du tramway vient supprimer les capacités de rétention des eaux pluviales et peut augmenter l'effet « îlot de chaleur urbain ».

La mesure principale de réduction est l'enherbement de la plateforme du tramway : 50% du linéaire du tramway est enherbé. L'enherbement a de très nombreux avantages outre la lutte contre le réchauffement climatique : esthétisme, absorption des vibrations et donc limitation des nuisances sonores et vibratoires, dépollution des eaux et stockage provisoire en cas de fortes pluies, gain sécuritaire.

• *Impact sur le sol et mesure d'évitement prise :* le projet de tramway est implanté à la place de voies de la ZAC FGI. L'ajout du projet au sein de la ZAC entraîne 9 500 m² d'artificialisation nouvelle dont environ 7 500 m² végétalisés en surface pour une plateforme tramway et arrêts de 15 500 m².

Prévoir un tracé au plus près des voiries de la ZAC FGI permet donc d'éviter une artificialisation nouvelle supplémentaire de 5 750 m².

• *Impact sur les eaux et mesures prises :* le tracé du tramway franchit le Nant. Le pont franchissant le Nant est dimensionné pour laisser passer une crue centennale et prévoit également un passage pour la faune.

Le tramway, du fait de ses fondations superficielles, n'a pas d'impact sur les eaux souterraines.

Quelques m² de zones humides sont interceptées par le tracé du tramway. Cet impact sera compensé dans le cadre des mesures de compensation « zones humides » prévue pour la ZAC FGI.

La plateforme du tramway induit une imperméabilisation nouvelle. Les eaux pluviales sont recueillies dans un réseau pluvial sous les rails et rejetées dans le réseau de noues de la ZAC FGI, dimensionné pour recevoir des pluies jusqu'à l'événement de retour 30 ans.

Le rejet final après régulation se fait directement au milieu naturel (Nant).

• *Effet sur le milieu naturel :*

L'impact notable du tramway sur le milieu naturel concerne la traversée du Nant et sa ripisylve au niveau de l'allée de la « Tire » : effet de coupure du corridor sans interruption de la fonction de continuité écologique et suppression d'habitats d'espèces (oiseaux, chauves-souris, insectes).

• *Mesures Prises* : la ZAC FGI prévoit déjà de nombreuses mesures d'évitement, de réduction, de compensation et d'accompagnement des impacts sur le milieu naturel. Ne sont reprises ici que les mesures spécifiques au tramway.

La conception du tracé a permis d'éviter au mieux plusieurs secteurs à enjeu : cordons boisés, zones humides. Le tracé du tramway est éloigné le plus possible de l'allée de la « Tire » pour éviter les impacts.

Il n'a toutefois pas été possible d'éviter le franchissement du Nant, d'où la nécessité de mesures de réduction des impacts :

- Traversée du Nant en 2 ouvrages : un pont pour le tramway, un autre pour l'avenue d'Alembert : deux traversées séparées permettent de maintenir la continuité arborée au-dessus de l'ouvrage (canopée des arbres jointive), et l'éclairage naturel en-dessous, et donc la préservation de l'écosystème aquatique,
- Suppression d'une passerelle piétonne pour enlever un effet de coupure dans l'allée de la « Tire »,
- Préservation de la trame noire : le long de l'allée de la « Tire », la ligne de tramway ne sera pas éclairée, sauf les poteaux qui seront équipés d'un balisage lumineux orangé pour moins perturber la faune.

• *Impact sur les sites Natura 2000* : les impacts du projet du tramway sur les sites Natura 2000 les plus proches (>10km) sont jugés non significatifs. Aucun impact n'est à relever ni sur les habitats, ni sur les espèces d'intérêt communautaire.

• *Effet sur le milieu humain* : le projet de tramway permet de répondre au besoin de mobilité nouvelle induite par l'aménagement de la ZAC FGI. Il répond parfaitement aux politiques publiques actées dans les documents de planification (Scot et PLU). Il est la mesure la plus forte d'accompagnement de la croissance démographique et donc d'urbanisation nouvelle prévue à Ferney-Voltaire.

D'autre part, l'installation de nouveaux habitants dans un quartier bien desservi dès le départ en transport collectif est la manière la plus efficace d'inciter les habitants vers le report modal.

Enfin, en améliorant la desserte localement, le tramway favorise toutes les activités humaines, à commencer par l'activité économique de la « Poterie » et de la « Cite des Savoirs ».

• *Effet sur le trafic et les déplacements* : aujourd'hui le réseau routier est saturé plus de 2h matin et soir du fait de la concentration des flux routiers au niveau de la douane et de l'absence de transports collectifs efficaces.

Les développements urbains sur l'ensemble du Pays de Gex en général, et la réalisation de la ZAC Ferney-Genève-Innovation, vont entraîner une demande nouvelle de mobilité notamment sur les flux transfrontaliers.

Pour évaluer l'impact du tramway, la situation « ZAC FGI aménagée sans tramway » a été comparée à la situation « ZAC FGI aménagée avec tramway », par modélisation des flux de trafic.

En l'absence d'aménagement du tramway, le BHNS du Pays de Gex et les vélo-routes permettent de proposer une offre modale supplémentaire aux usagers et de compenser en partie les réductions capacitaires au niveau de la place des Lumières, mais également l'inadéquation croissante entre l'offre viaire et la demande automobile. Cette alternative modale n'est toutefois pas suffisante, notamment parce qu'elle ne dessert que mal les nouveaux quartiers de « Très-la-Grange » et « Paimboeuf », mais également parce qu'elle ne permet pas de répondre aux besoins des automobilistes circulant sur la RD35. Ainsi, les périodes de saturation du réseau viaire sont amenées à s'accroître très fortement, avec des plages de 4h au moins de saturation du réseau.

Le tramway apparaît alors comme une solution complémentaire particulièrement intéressante puisqu'elle permet le report modal des nouveaux usagers (en lien avec la ZAC et l'augmentation démographique locale). Ainsi, et ce malgré une réduction supplémentaire de capacité automobile, la réalisation du tramway permet de contenir l'étalement des périodes de saturation puisqu'une partie des usagers pourra se reporter sur le tramway. Cela se traduit alors par un réseau viaire saturé pendant 2h le matin et 2h le soir, une situation assez proche de la situation actuelle : dont malgré l'augmentation conséquente de la population localement, le tramway permet de maintenir les conditions d'écoulement du reste du trafic.

Le parking relais du terminus du Bisou est prévu pour 500 places de stationnement, ce qui facilite le report modal des habitants des communes voisines.

A la mise en service du tramway, le réseau de bus sera réorganisé afin d'être complémentaire du tramway.

• *Effets sur les nuisances sonores :*

• *Cadre réglementaire et objectif acoustique spécifique :* quatre types d'impact acoustique ont été vérifiés sur la base de la réglementation en matière de nuisances sonores : bruit des infrastructures ferroviaires, création ou modification des infrastructures routières, résorption des points noirs du bruit.

Il est à noter que l'application réglementaire de ces textes ne porte que sur des bâtiments existants.

Toutefois, dans une démarche volontariste, l'aménageur TERRINNOV a décidé d'étendre l'application de ces textes aux futurs bâtiments de la ZAC FGI.

• *Conclusion de l'étude d'impact acoustique :* l'étude d'impact a démontré le respect des critères réglementaires des niveaux sonores en façade des bâtiments existants. Dans une démarche de qualité, la maîtrise d'ouvrage a souhaité étendre l'application de ces seuils aux futurs bâtiments liés au développement de la ZAC Ferney-Genève- Innovation.

Dans le cas spécifique de ces futurs bâtiments, il est observé globalement un respect des objectifs fixés, à l'exception d'un dépassement pour le bruit du tramway. Il est de l'ordre de 0,5 à 2 dB(A), en période jour, pour six bâtiments en raison de leur proximité de la voie (6 à 7 mètres) et de la vitesse soutenue du tram dans ce secteur.

Pour limiter l'impact acoustique sur ces 6 bâtiments, le plan de masse de la ZAC FGI a été modifié en éloignant ces bâtiments de l'axe de la voie du tram.

Au final, aucun bâtiment n'est soumis à des nuisances sonores nécessitant une protection phonique.

• *Effet sur les vibrations :*

• *Cadre réglementaire et objectif vibratoire spécifique :* il n'existe actuellement aucune réglementation française définissant des seuils et des indicateurs d'évaluation des vibrations générées par les infrastructures de transport ferroviaire.

Dans le cadre de ce projet, des seuils de vibration et de bruit solidien ont été définis en s'appuyant sur les recommandations des normes et documents de référence.

• *Conclusion de l'étude vibratoire :* l'étude d'impact a démontré que pour une conception classique de voie de tramway, le risque d'impact vibratoire serait fort : 87% du tracé présenterait un risque de dépassement des seuils vibratoires retenus. Ce risque est principalement expliqué par la spécificité du matériel roulant exploité par le réseau Transports publics genevois (TPG). Les 6 bâtiments situés au Sud de la ligne du tramway bénéficient d'un éloignement pour diminuer les nuisances sonores : cette mesure sera également favorable à l'atténuation vibratoire.

Par ailleurs, le risque d'impact peut être maîtrisé sur la totalité du tracé en prévoyant la mise en place de systèmes de pose de voie anti-vibratile adaptés : mise en œuvre des semelles souples sous rail pour une performance anti vibratile intermédiaire et création d'une dalle flottante pour les tronçons à fort enjeu vibratoire.

Au final, les mesures prises (éloignement du front bâti et pose de rail à performance élevée d'atténuation vibratoire) permettent d'éviter une gêne vibratoire pour les bâtiments le long de la ligne de tramway.

• *Effet sur la qualité de l'air :* à l'horizon 2035, la diminution des distances parcourues en véhicule individuel liée à la mise en service du tramway est à l'origine d'une baisse des émissions des polluants par rapport au scénario sans projet au même horizon : -19,5 % en moyenne. Pour les trois polluants (NO₂, PM₁₀ et PM_{2,5}), la réalisation du projet engendrera un impact prévisionnel positif sur les concentrations permettant de respecter les valeurs réglementaires françaises de la qualité de l'air. Toutefois, les valeurs guides OMS 2021 sont dépassées malgré la réalisation du projet, en lien avec le bruit de fond sur la zone. D'après le calcul de l'indice pollution-population, la diminution de la pollution globale est trop faible (- 2,6%) pour être considérée comme ayant une incidence suffisante sur la situation sanitaire globale de la zone d'étude. Cela est dû à la pollution de fond préexistante.

En conclusion, le projet entraîne une amélioration de la qualité de l'air sur la zone, insuffisante toutefois pour avoir un impact sanitaire positif.

La qualité de l'air sur l'emprise du projet est comparable avec sa réalisation au regard du respect des valeurs repères françaises et européennes en vigueur.

• *Effet le patrimoine :* le projet de tramway intercepte le périmètre unique de protection des abords des monuments historiques de Ferney-Voltaire le long de l'allée de la « Tire » dont le caractère champêtre est maintenu par l'enherbement de la plateforme du tramway et par les plantations de part et d'autre de l'allée et du cours d'eau.

Des fouilles archéologiques préventives seront réalisées sur 8 ha au niveau du secteur de « Très-la-Grange ».

• *Effets sur le paysage :* les principaux impacts du tramway sont :

- L'élargissement de l'avenue d'Alembert et de la rue Emile Chatelet laissant davantage d'espace entre les lots et davantage de végétation grâce à la plateforme végétalisée,

- L'éloignement des bâtiments situés le long de l'allée de la « Tire »,
- L'ajout de stations en pierre et d'abris de voyageurs,
- L'ajout de poteaux et lignes aériennes de contact nécessaire au fonctionnement du tramway dans l'espace public.

La forte végétalisation des abords (plantation d'arbres et enherbement de la plateforme du tramway) sont les principales mesures de réduction des impacts.

• *Vulnérabilité du projet vis-à-vis du changement climatique* : le projet de tramway favorise le report du transport individuel motorisé vers le transport collectif et contribue ainsi très efficacement à la lutte contre le réchauffement climatique en promouvant une mobilité décarbonée (sans émission de gaz à effet de serre). L'enherbement de 50 % de la plateforme du tramway et la forte végétalisation des abords permettent de limiter les effets des fortes précipitations et canicules.

• *Effet sur la santé* : la diminution de la pollution atmosphérique n'est pas suffisante pour avoir un effet sur la santé humaine. Les nuisances sonores et vibratoires générées par le projet de tramway sont traitées pour ne pas être source de gêne pour les riverains et usagers du site.

• **Coût des mesures prises : le coût des mesures prises en faveur de l'environnement est estimé à 764 000 € HT.**

8.5. Analyse des effets cumulés

Les projets autorisés ou en cours d'étude pouvant avoir des effets cumulés avec le projet de tramway ont été analysés au regard des effets cumulés.

Ces projets sont de différents types (construction de logements, de zones commerciales, création de véloroutes, modification des voiries) et peuvent avoir des effets cumulés avec le projet de tramway. Ainsi, les projets d'aménagement urbains, programmes immobiliers majoritairement résidentiels (à Saint-Genis-Pouilly, Ornex, Divonne-les-Bains) et programmes commerciaux (Val Thoiry à Thoiry et projet OPEN à Saint Genis-Pouilly), ont une incidence forte sur la génération de nouveau trafic routier. L'accroissement de population induit par ces projets et/ou l'attractivité des nouvelles zones commerciales entraîne une augmentation de la demande de mobilité.

L'extension du tramway jusqu'à Ferney-Voltaire permet d'offrir une possibilité de report modal pour éviter le recours au véhicule individuel et les effets négatifs du trafic automobile (saturation du réseau, pollution atmosphérique et nuisances acoustiques).

Le projet d'extension du tramway jusqu'au carrefour du Bisou a donc un effet cumulé très positif vis-à-vis des projets d'aménagement urbain prévus à Ferney-Voltaire et sur les communes voisines.

Les projets routiers (aménagements de la Porte de France et de la RD35a à St Genis-Pouilly, BHNS Saint-Genis-Pouilly-Meyrin, vélo-routes) visent soit à fluidifier les conditions de circulation localement, soit à aménager des axes en faveur des transports collectifs ou modes doux. Les aménagements en faveur du report modal sont complémentaires de l'extension du tramway et participent au changement des habitudes de mobilité. **Les effets cumulés sont donc positifs.**

La phase chantier du tramway est prévue entre 2025 et 2027. Seule la partie sur la RD1005 (environ 6 mois) dégradera fortement les conditions de circulation. Les chantiers des autres projets ne devraient pas empiéter sur cette période, à l'exception des deux

projets suffisamment éloignés pour ne pas avoir d'effets cumulés avec le chantier du tramway.

8.6. Coûts collectifs des pollutions et nuisances, évaluation des consommations énergétiques, bilan GES

Le bilan des émissions de gaz à effet de serre (GES) du fait de la construction puis de l'exploitation du tramway est largement positif du fait qu'il permet d'éviter l'émission de gaz à effet de serre. Les consommations énergétiques évitées du fait du non usage de la voiture sont évaluées à près de 823 tCO₂e/an à l'échelle de la ZAC. Il s'agit du poste principal d'économie d'émission de gaz à effet de serre du projet. Quand on regarde à une échelle plus large (jusqu'à Genève puisque la majorité des déplacements sont à destination de Genève), le gain est encore plus important : - 4 374 tCO₂e/an !

Au total, les émissions relatives au projet sont évaluées à - 5 915 tCO₂e/an, incluant toutes les émissions émises lors de la construction, l'entretien, le démantèlement du tramway et les non émissions de GES du fait du non-usage de la voiture.

Au vu des enjeux énergétiques, une comparaison énergétique entre le fonctionnement du tramway et le carburant évité est pertinent 1 690 455 kWh par an.

L'extension du tramway induit une diminution des coûts collectifs liés à la pollution atmosphérique d'environ 20%.

8.7. Méthodes et auteurs

L'étude d'impact a été élaborée à partir de la bibliographie disponible, de visites du site et avec l'aide des bureaux d'études techniques spécialisés du trafic, de l'acoustique et des vibrations, de l'air et santé, des milieux naturels...

La liste complète des participants ainsi que les dates du suivi des modifications et notamment les compléments apportés suite à l'avis de la MRAe – Autorité Environnementale le 13/02/2025) sont présentes en début de l'étude d'impact.

Aucun problème n'a entravé la rédaction de l'étude d'impact.

9. Avis de la MRAe Mission Régionale d'Autorité Environnementale – Auvergne-Rhône-Alpes

Avis n° 2024-ARA—AP-1739 du 21/01/2025

La Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe) Auvergne-Rhône-Alpes a formulé différentes recommandations sur le projet d'extension du tramway des Nations au sein de la ZAC Ferney-Genève-Innovation ; les évolutions de la ZAC secteurs « Douane-jura », « Paimboeuf » et « Très-La-Grange » sur la commune de Ferney-Voltaire (01) lors de son avis de synthèse et de ses avis détaillés et nous avons pris note des réponses apportées par le Maître d'Ouvrage la SPL TERRINNOV.

• *Synthèse de l'Avis*

La Communauté d'Agglomération du Pays de Gex porte l'extension de la ligne de tramway transfrontalière, dite tramway des Nations, ligne T15 du réseau genevois, au sein de la zone d'aménagement concerté (Zac) Ferney Genève Innovation, sur la commune frontalière de Ferney-Voltaire (01).

La Zac, dont l'aménagement est confié à la SPL Terrinnov, a fait l'objet d'une mise à jour de son étude d'impact en 2019. Le présent avis concerne l'extension du tramway dans la Zac et la reprise du schéma directeur de la Zac principalement sur le secteur Très-la-Grange ; il fait suite à l'avis pour le cadrage préalable du prolongement de la ligne transfrontalière de tramway n°2023-ARA-AP-1476. Les enjeux environnementaux majeurs du projet et du territoire sont le climat, le bruit et les vibrations, le patrimoine architectural, la biodiversité, le risque d'inondation, la consommation d'espaces naturels et agricoles par l'urbanisation pouvant être induite par le tramway.

L'étude d'impact est claire et de qualité. Dans l'ensemble les impacts sont évalués, et des mesures d'évitement de réduction et de compensation sont prises.

Pour autant, les principales recommandations de l'Autorité environnementale sont :

- d'arrêter le type de mesures de réduction des vibrations en précisant le niveau atteint après application de ces mesures et d'étudier la possibilité d'éloigner les bâtiments du tracé ;
- d'évaluer l'impact paysager et patrimonial, en toute saison, de la rehausse des hauteurs maximales de bâtiments et de mettre en place, si nécessaire, des mesures ERC ;
- de réaliser une étude hydrogéologique complète afin d'évaluer les impacts liés à la circulation des eaux souterraines sub-affleurantes ;
- de réaliser un diagnostic complet de pollution des sols, et de définir les modes de traitement permettant la compatibilité des usages projetés avec les sols ;
- de s'assurer de la préservation de la couverture argilo-limoneuse protectrice de la nappe de Montfleury ;
- d'envisager une alternative à la réduction de la connexion entre les deux massifs boisés ; s'assurer du retour du papillon protégé Cuivré des marais à terme ; réaliser les mesures non encore mises en œuvre, dont la mesure de connexion du corridor, ou sa mesure de substitution ; de définir et mettre en œuvre des mesures complémentaires de compensation des zones humides, hors Zac et hors zone humide préexistante ;
- d'anticiper la protection de l'espace naturel sensible et de parcelles agricoles sur le long terme ;
- de s'assurer de la compatibilité du projet avec le risque d'inondation par remontée de nappe ;
- de justifier que la continuité des écoulements naturels sera assurée, même en cas d'événement extrême, et ce en prenant en compte les effets du changement climatique ;
- de compléter les cahiers des charges de cession des lots par l'ensemble des mesures ERC les concernant et les dispositifs de suivi associés.

Les mesures de compensation de la phase 1 n'ont pas toutes été mises en place alors qu'elles auraient dû l'être avant qu'il ne soit porté atteinte aux espèces protégées et à leurs habitats. L'Autorité environnementale rappelle que les mesures de compensation doivent être mises en œuvre avant toute atteinte aux espèces et habitats qui en sont l'objet.

• Synthèse des avis détaillés

➤ Analyse de l'étude d'impact de l'extension du tramway et des évolutions de la Zac Ferney Genève Innovation :

- Biodiversité et zones humides

L'Autorité environnementale recommande, comme suite à la renaturation de la prairie d'Ausset, de présenter les mesures de suivi mises en œuvre qui permettront de détecter le retour du Cuivré des marais.

- Eaux

L'Autorité environnementale recommande de s'assurer de la préservation de la couverture de la nappe phréatique profonde dite de Montfleury.

- Pollution des sols

L'Autorité environnementale recommande de réaliser, dès ce stade du dossier, un diagnostic complet des pollutions des sols, de définir puis de retenir les modes de traitement appropriés afin de s'assurer de la compatibilité des usages projetés avec les sols et à défaut de revoir la programmation de la Zac.

➤ ***Alternatives examinées et justification des choix retenus au regard des objectifs de protection de l'environnement***

- Aménagement du secteur Très-la-Grange

L'Autorité environnementale recommande d'évaluer les incidences environnementales, notamment sur la biodiversité, de la réduction de l'espace naturel de connexion entre les deux boisements situés au sud-ouest du tènement, du fait de l'allongement de l'îlot A8, et d'étudier une solution alternative pour rétablir le niveau de connexion entre les deux massifs boisés.

➤ ***Incidences du projet sur l'environnement et mesures prévues pour les éviter, les réduire ou les compenser***

- Vibrations

L'Autorité environnementale recommande d'arrêter dès à présent le type de mesures de réduction des vibrations, après vérification des contraintes d'insertion du tramway en précisant le niveau atteint après application de ces mesures et d'étudier l'option d'éloignement des bâtiments du tracé.

- Polluants atmosphériques

L'Autorité environnementale recommande de revoir la comparaison des polluants atmosphériques avec la réglementation sur la qualité de l'air en vigueur en 2024 et présenter, si nécessaire, les mesures d'évitement, de réduction et de compensation prises pour assurer la non-dégradation de la santé des habitants.

- Paysage et patrimoine

L'Autorité environnementale recommande d'évaluer et de caractériser l'impact paysager et patrimonial induit par la rehausse des hauteurs maximales de bâtiments de R+7 à R+10, en toutes saisons et de mettre en place, si nécessaire, des mesures ERC.

- Biodiversité et zones humides

L'Autorité environnementale recommande de réaliser la mesure de connexion du corridor MC4, ou le cas échéant de prévoir la mesure de substitution, avant tout aménagement du secteur Très-la-Grange.

L'Autorité environnementale recommande la définition et la mise en œuvre des mesures de compensation complémentaires des zones humides hors Zac, avant tout aménagement, hors zone humide préexistante, et à défaut de reprendre la démarche ERC et reconsidérer les caractéristiques du projet.

- Préservation de la trame noire et des corridors

L'Autorité environnementale recommande de fournir les données précises demandées par l'office cantonal de l'environnement relative à la trame noire pour la conservation des milieux naturels environnants intacts et du maintien du passage de la petite et moyenne faune par la D1005 (avifaune et chiroptères) et de la petite et moyenne faune (mammifères) sur une bande étroite en terrain naturel entre la D1005 et le tunnel de Ferney sur le territoire suisse.

L'Autorité environnementale recommande d'anticiper, en définissant des mesures supplémentaires, la protection de l'ENS et des parcelles agricoles à l'ouest de celui-ci, sur le long terme, et de moduler si nécessaire les modalités d'accueil du public.

- Gestion des déblais

L'Autorité environnementale recommande d'évaluer les impacts de la gestion des déblais et de prévoir les mesures d'évitement et de réduction afférentes.

- Étang de Colovrex

L'Autorité environnementale recommande d'évaluer les conséquences du taux d'empoisonnement élevé sur la qualité de l'eau de l'étang de Colovrex et de prendre les mesures pour améliorer la qualité de l'eau de l'étang de Colovrex.

- Remontées des nappes

L'Autorité environnementale recommande de s'assurer de la compatibilité du projet avec le risque d'inondation par remontée de nappe et le cas échéant de définir les conditions pour que le projet soit compatible avec le risque.

- Circulation des eaux souterraines

L'Autorité environnementale recommande la réalisation d'une étude hydrogéologique complète, afin d'évaluer les impacts liés à la circulation des eaux souterraines sub-affleurantes, et les impacts des éventuelles mesures de gestion qui seraient associées.

- Gestion des eaux pluviales de la plateforme de tramway

L'Autorité environnementale recommande de démontrer en le documentant que la continuité des écoulements naturels est assurée même en cas d'événement climatique extrême, et ce en prenant en compte les effets du changement climatique.

- Articulation avec les installations du CERN

L'Autorité environnementale recommande de développer dans le dossier la façon dont sont prises en considération les opérations et les prescriptions relatives aux forages.

- Santé humaine (hors bruit et qualité de l'air et vibration)

L'Autorité environnementale recommande de procéder à la recherche d'amiante dans les enrobés, notamment sur la RD1005.

- Hypothèses de trafic, conditions de circulation

L'Autorité environnementale recommande l'anticipation et la coordination de la phase chantier avec celle de Porte de France à Saint-Genis-Pouilly.

- Effets cumulés

L'Autorité environnementale recommande de présenter le détail du modèle multimodal de déplacements, pour apprécier les conditions de circulation multimodale à une échelle territoriale adaptée.

L'Autorité environnementale recommande d'intégrer dans l'évaluation des effets cumulés le projet d'aménagement urbain sur Veudagne et les Fins.

➤ **Dispositif de suivi proposé**

L'Autorité environnementale recommande de compléter les cahiers des charges de cession des lots par l'ensemble des mesures ERC les concernant et les dispositifs de suivi associés.

➤ **Résumé non technique de l'étude d'impact**

Le résumé non technique est proportionné et clair. L'Autorité environnementale recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les recommandations du présent avis.

Réponse de la SPL TERRINNOV

La SPL TERRINNOV dans son « Mémoire en réponse » en date du 10/04/2025 a répondu aux différents avis détaillés de la MRAe - Mission Régionale d'Autorité environnementale.

• **Contexte**

✓ *Dates des différentes étapes procédurales :*

- Approbation du dossier de création de ZAC : 28/11/2013
- Approbation du dossier de réalisation de la ZAC : 22/01/2015
- DUP : 22/07/2016
- Autorisation environnementale pour déroger au titre des espèces protégées : 28/10/2015 et porter-à-connaissance 2020 et 2023.
- Autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau, phase 1 de la ZAC : 28/10/2016

- Prise en compte des évolutions de la ZAC : modifications du dossier de réalisation les 28/02/2019, 17/12/2020, 25/03/2021 (PEP uniquement)

L'étude d'impact de la ZAC réalisée et approuvée en 2013 puis mise à jour en 2015, 2017 et 2019 en accompagnement des procédures listées ci-dessus. Enfin, elle est mise à jour en 2025 en accompagnement de la présente procédure pour intégrer le tramway.

✓ *Demande de permis d'aménager déposée en 2023 :*

Une partie des aménagements tout comme une partie du tracé du tramway sont effectivement concernées par le périmètre délimité des abords des monuments historiques. Par conséquent, un permis d'aménager sur ce secteur a été déposé le 02/03/2023 et délivré le 29/06/2023, avec accord de l'Architecte des Bâtiments de France (complément apporté en p194 de l'EI).

Les autorisations environnementales aux titres de la loi sur l'eau et des espèces protégées précédemment obtenues (cf. 1.1) sont mises à jour afin d'intégrer les évolutions liées au tramway, l'instruction des porter à connaissance est en cours.

L'autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau du secteur Très-la-Grange est en cours (enquête publique conjointe au présent dossier) et intègre d'office l'ensemble des caractéristiques du tramway et son impact sur les eaux.

✓ *Convention d'Espoo :*

Le Maître d'ouvrage se rapproche de l'État français afin qu'il saisisse le Canton de Genève.

✓ *Application de la convention d'Aarhus :*

La ZAC et l'extension de l'ensemble de la ligne côté suisse sont intégrés aux états de références. Leurs incidences sont donc prises en compte. Lors de la concertation

publique, la publicité a été faite de manière transfrontalière. Il en est de même pour l'enquête publique.

• **Analyse de l'étude d'impact de l'extension du tramway et des évolutions de la ZAC Ferney Genève Innovation**

✓ *Aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement et de son évolution :*

- *Sur l'ancienneté des données de l'état initial*

Concernant le trafic, « l'état initial E0 se base sur les données de comptage de 2019. Malgré des comptages plus récents, c'est l'année 2019 qui est conservée comme année de référence. En effet, les comptages ultérieurs sont impactés par la crise du covid (très forte réduction) puis par les travaux sur le secteur d'étude (stratégie d'évitement des travaux) ; ces comptages montrent un flux des véhicules légers (VL) plus faible. L'année 2019 [représente donc l'hypothèse la plus défavorable], c'est donc celle conservée comme référence. La modélisation à E0 représente l'état actuel, avant la réalisation des projets d'urbanisation et d'infrastructures (BHNS et tramway) à Ferney-Voltaire ». (Extrait de la p118 de l'étude d'impact).

Concernant la démographie, il y a peu d'écarts entre les données INSEE 2019 et celles de 2021 disponibles. Surtout, les tendances évolutives constatées restent les mêmes : le territoire reste attractif pour les actifs.

Les derniers relevés faune-flore utilisés datent de 2021. De nouveaux relevés « 4 saisons » ont été réalisés en 2024, non disponibles au moment de la rédaction de l'étude d'impact. Les conclusions sont similaires à celles de 2021.

✓ *Bruit, vibrations et qualité de l'air*

- *Sur l'aspect méthodologique de la modélisation de la qualité de l'air*

La modélisation de la qualité de l'air a bien été réalisée (cf. résultats de l'étude à partir de la page 188 de l'étude d'impact). Les hypothèses prises figurent dans la partie méthodologique (à partir de la page 241 de l'étude d'impact).

Le parc automobile utilisé donne la distribution par type de voie (urbain, route et autoroute) des différentes catégories de véhicules (VP, VUL, PL), par combustible (essence ou diesel), par motorisation et par norme (EURO).

Les versions de parcs automobiles proviennent de la modélisation de l'Institut Gustave Eiffel IFSTTAR (UGE-IFSTTAR) sur la période 1970-2050 (mise à jour en 2022). Les scénarios 2022 et hypothèses prospectives sont dérivés des travaux sur la Stratégie nationale bas-carbone (SNBC). Ce parc présente ainsi deux scénarios d'évolution du parc jusqu'à l'horizon 2050 : AME (avec mesures existantes) et AMS (avec mesures supplémentaires).

Dans cette étude, la version AME 2026 du parc automobile français modélisé par l'UGE-IFSTTAR est utilisée pour l'état actuel et la version AME 2035 a été utilisée pour les calculs prospectifs dans une démarche majorante.

✓ *Paysage et patrimoine*

- *Sur l'avis conforme de l'Architecte des Bâtiments de France*

cf. réponse à la question dans la partie : Demande de permis d'aménager déposée en 2023 :

✓ *Biodiversité et zones humides*

- *L'Autorité environnementale recommande, comme suite à la renaturation de la prairie d'Ausset, de présenter les mesures de suivi mises en œuvre qui permettront de détecter le retour du Cuivré des marais.*

Le tramway et les modifications qu'il engendre au sein de la ZAC sont en dehors du périmètre du cuivré des marais et n'ont pas d'impact résiduel complémentaire sur cette espèce, le sujet ne s'applique donc pas au présent dossier d'étude d'impact. Il est cependant précisé pour information que le suivi du cuivré des marais est effectivement effectué via des recherches spécifiques à l'espèce lors des inventaires réguliers. (Compléments apportés dans l'Etude d'Impact en p93)

✓ *Eaux*

- *L'Autorité environnementale recommande de s'assurer de la préservation de la couverture de la nappe phréatique profonde dite de Montfleury.*

La nappe de Montfleury a fait l'objet d'une analyse détaillée au droit de la ZAC (Ginger Burgeap, 2024) garantissant que l'ensemble des aménagements de la ZAC (y compris l'ajout du tramway objet du présent dossier) n'impactent pas la nappe de Montfleury et que cette dernière reste bien protégée.

Cette analyse montre que la nappe contenue dans les alluvions fluvioglaciales du sillon de Montfleury est libre à l'ouest de la ZAC, et sans relation avec le projet de ZAC. La nappe de Montfleury n'est pas présente au droit du tramway. Elle est présente plus à l'ouest et est protégée par environ 40m de formations à dominante argileuse.

✓ *Risque d'inondation, gestion des eaux souterraines, et autres risques*

- *Contexte hydrogéologique*

L'étude fine du contexte hydrogéologique est en cours.

Il est précisé par l'hydrogéologue GINGER BURGEAP que le dossier traite de deux nappes d'eaux souterraines différentes. La première, la nappe de Montfleury se trouve très en profondeur, n'est pas présente sous le site et est largement protégée par les argiles qui la surplombent et qui ne sont pas impactés ; cette nappe n'est aucunement influencée par le projet (confer supra).

Les écoulements de la nappe superficielle sont à assimiler à des circulations de faibles profondeurs voire à du ruissellement quand les argiles sont saturées. Dans tous les cas, les cours d'eau sont en position de drainage, il n'y a donc pas d'écoulement souterrain qui sera dévié au-delà du site de l'opération. (Compléments apportés dans l'EI en p174).

- *Risque technologique et servitudes*

Une servitude s'applique, mais uniquement au droit de l'accélérateur de particules et ses abords directs (cf. p 75 de l'étude d'impact).

Plan des servitudes CERN <https://www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr/declarations-de-sondage-dans-le-contexte-a10477.html>.

Une demande de dérogation est systématiquement envoyée en cas de nécessité de forer au-delà de 10 mètres dans cette zone.

✓ *Pollution des sols*

- *L'Autorité environnementale recommande de réaliser, dès ce stade du dossier, un diagnostic complet des pollutions des sols, de définir puis de retenir les modes de traitement appropriés afin de s'assurer de la compatibilité des usages projetés avec les sols et à défaut de revoir la programmation de la Zac.*

Le diagnostic des sols a été réalisé par le bureau d'étude GINGER BURGEAP. Rendu le 19/08/2024, les conclusions n'avaient pas pu être intégrées à l'étude d'impact ; elles sont fournies ici :

« **Synthèse** : 29 sondages réalisés sur l'ensemble du secteur de Très-la-Grange / 18 analyses de type ISDI+8 métaux / un dépassement ponctuel des valeurs seuils d'acceptation en ISDI pour l'antimoine, présence de teneurs en chrome et nickel supérieures au bruit de fond.

Sources potentielles de pollution définies au droit du secteur Très-la-Grange dans le cadre de l'EHD : aucune

Investigations complémentaires nécessaires : aucune.

Les teneurs ponctuelles identifiées lors de ces investigations en COT sur brut et en antimoine sur lixiviat ne peuvent en aucun cas être considérées comme significatives d'une pollution, d'autant plus qu'il est montré qu'aucun dépassement effectif n'est constaté dans les faits. Les seuils d'acceptation en Installation de Stockage de Déchets Inertes (ISDI) ne correspondent en aucun cas à des seuils de pollution et ne peuvent être utilisés pour caractériser une pollution. Ces seuils permettent de définir la présence de futurs déblais non inertes afin d'anticiper un surcoût de gestion des déblais en phase de travaux.

Aucun complément n'est actuellement nécessaire sur le secteur Très-la-Grange en termes de pollution étant donné qu'aucune pollution n'est mise en évidence par les résultats des analyses chimiques réalisées. Par conséquent aucun sujet de dépollution n'est à traiter actuellement sur le secteur de Très-la-Grange. Les inquiétudes émises sur une éventuelle pollution de gaz de sol ne sont pas pertinentes dans la mesure où aucun impact en composé volatil n'est mis en évidence. »

Les sols sont donc compatibles avec les usages projetés.

(Compléments apportés dans l'EI en p61).

- Alternatives examinées et justification des choix retenus au regard des objectifs de protection de l'environnement

Il n'existe pas de scénario d'extension du tramway des Nations jusqu'à la frontière, mais uniquement jusqu'à l'arrêt dit « P47 ». Dans un tel scénario (extension du tramway jusqu'au P47), les automobilistes en provenance de Ferney-Voltaire devraient continuer de traverser la frontière et le tunnel sous l'aéroport pour rejoindre le tramway. Or le tunnel est déjà saturé comme présenté dans l'étude d'impact.

- L'Autorité environnementale recommande d'évaluer les incidences environnementales, notamment sur la biodiversité, de la réduction de l'espace naturel de connexion entre les deux boisements situés au sud-ouest du tènement, du fait de l'allongement de l'îlot A8, et d'étudier une solution alternative pour rétablir le niveau de connexion entre les deux massifs boisés.

Suite à cette remarque, le lot A08 a été modifié afin de rétablir une plus grande continuité écologique entre les deux boisements. En mesure d'évitement, les trois bâtiments sont décalés vers le sud-est et rapprochés les uns des autres, tout en maintenant des inter-distances entre bâtiments acceptables pour des programmes de tertiaire. In fine, les 10m dans le schéma directeur sont alors augmentés à 18m (entièrement dédiée à assurer cette continuité écologique). La fonctionnalité de connexion entre les deux massifs boisés est renforcée par une mesure de réduction : plantation du corridor avec diversification des strates arborée, arbustive et herbacée. Ainsi aucun impact résiduel ne subsiste.

✓ *Incidences du projet sur l'environnement et mesures prévues pour les éviter, les réduire ou les compenser*

- Sur les mesures de compensation

Les mesures de compensations aux autorisations de dérogation à l'interdiction d'atteinte aux espèces protégées et à leurs habitats (dossiers CNPN/DDEP) sont réalisées avant d'impacter les habitats et espèces en question. Elles seront par la suite largement renforcées par le parti pris d'aménagement paysagé biologiquement riche et fonctionnel de la ZAC, notamment par la plantation de très nombreux arbres et espèces buissonnantes.

La situation « avec tramway » n'apporte pas d'impact supplémentaire sur les habitats et espèces protégées par rapport à la solution « sans tramway (E1) » puisque le tramway occupe des surfaces préalablement prévues pour l'aménagement de la voirie et des espaces publics. Un impact résiduel du tramway résidait dans la traversée du Nant par le tramway, nécessitant la coupe de quelques arbres. Cet impact résiduel est compensé par les plantations déjà réalisées dans le cadre des renaturations.

La MRAE dans son avis a soulevé la nécessité de prendre en compte un impact supplémentaire sur la fonctionnalité de la continuité entre les boisements de Très la Grange. Ce sujet a été intégré et traité cf. paragraphe 2.2. ci-avant.

Les impacts résiduels liés à l'ajout du tramway dans la ZAC sont nuls.

Un rapport des mesures de suivi ERC ainsi qu'un diagnostic Faune Flore sont établis régulièrement afin de suivre la réalisation et la pérennité des mesures de compensation mises en place. Des échanges réguliers se tiennent également avec les services de l'État.

✓ *Climat et émissions de gaz à effet de serre*

- Gaz à effet de serre

L'étude d'impact sur le bilan carbone du tramway a été calculé sur l'ensemble des modifications associées à l'ajout du tramway dans la ZAC, c'est-à-dire les travaux du tramway et le P+R au terminus.

En dehors du P+R, le nombre de m² aménagés reste inchangé par rapport à l'étude d'impact initiale.

✓ *Bruit, vibrations et qualité de l'air*

- Nuisances sonores et vibrations :

L'Autorité environnementale recommande d'arrêter dès à présent le type de mesures de réduction des vibrations, après vérification des contraintes d'insertion du tramway en précisant le niveau atteint après application de ces mesures et d'étudier l'option d'éloignement des bâtiments du tracé.

Dans une démarche de qualité, la maîtrise d'ouvrage a étendu l'application des seuils acoustiques et vibratoires aux futurs bâtiments liés au développement de la ZAC Ferney-Genève Innovation.

Suite à l'étude d'impact acoustique et vibratoire, l'ensemble des mesures d'évitement et de réduction préconisées ont été retenues. Ainsi, l'implantation de six ilots a été modifiée afin de les éloigner du tracé du tramway et des mesures de réduction à la source par la pose de voies sur semelles souples et dalles flottantes ont été retenues.

L'étude d'impact acoustique et vibratoire a donc démontré le respect des critères réglementaires de niveaux sonores en façade des bâtiments liés aux bruits ferroviaires

(construction de l'extension de la ligne de tramway) ainsi qu'aux bruits routiers (construction de voies nouvelles et modification de voie existante).

In fine, aucun bâtiment n'est donc soumis à des nuisances sonores nécessitant une protection phonique (cf pages 185 et 186 de l'EI). Ces mesures permettent également à l'ensemble des bâtiments, y compris les bâtiments futurs, d'être conformes aux seuils vibratoires en vigueur (p188 de l'EI), ce qui va au-delà de la réglementation existante.

✓ *Polluants atmosphériques*

- *L'Autorité environnementale recommande de revoir la comparaison des polluants atmosphériques avec la réglementation sur la qualité de l'air en vigueur en 2024 et présenter, si nécessaire, les mesures d'évitement, de réduction et de compensation prises pour assurer la non-dégradation de la santé des habitants.*

Du fait de la mise en place du tramway, la qualité de l'air est améliorée avec une réduction de 19% des polluants. Aucune mesure d'évitement, de réduction ou de compensation n'est donc nécessaire à ce sujet.

Complément : Au moment de la rédaction de l'étude, la révision de la « directive (UE) 2024/2881 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2024 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe » n'était pas encore adoptée. Cette dernière a été publiée au journal officiel en novembre 2024. De nouveaux seuils, à respecter d'ici à 2030, entreront donc en vigueur à savoir : 20 µg/m³ pour le NO₂, 20 µg/m³ pour les PM₁₀ et 10 µg/m³ pour les PM_{2,5}.

D'après les résultats des modélisations réalisées, ces valeurs seraient respectées au droit des récepteurs à l'horizon futur 2035 avec et sans projet.

(Compléments apportés dans l'EI en p190, 191, 192).

✓ *Paysage et patrimoine*

- *L'Autorité environnementale recommande d'évaluer et de caractériser l'impact paysager et patrimonial induit par la rehausse des hauteurs maximales de bâtiments de R+7 à R+10, en toutes saisons et de mettre en place, si nécessaire, des mesures ERC.*

Les hauteurs maximales des bâtiments autorisées par le PLUiH (32m) n'a pas été modifiée avec l'arrivée du tramway au sein du projet. De plus, l'étude de l'épannelage des bâtiments a été réalisée en concertation avec l'architecte des bâtiments de France (ABF) afin de préserver le paysage.

L'ABF sera également sollicité pour avis conforme lors des dépôts de permis de construire des bâtiments présents dans le périmètre délimité des abords.

(Compléments apportés dans l'EI en p194)

✓ *Biodiversité et zones humides*

- *L'Autorité environnementale recommande la définition et la mise en œuvre des mesures de compensation complémentaires des zones humides hors Zac, avant tout aménagement, hors zone humide préexistante, et à défaut de reprendre la démarche ERC et reconsidérer les caractéristiques du projet.*

Le tramway implique un impact complémentaire mineur sur les zones humides. Afin d'intégrer l'évolution des pratiques (augmentation des exigences) en termes de compensations, un porter à connaissance (PAC) est réalisé avec les services de la DDT afin de modifier la séquence ERC. De nombreuses mesures de compensation permettant un gain conséquent de la fonctionnalité « zone humide » sont alors ajoutées sans remise en cause de l'aménagement du secteur.

Ce PAC intègre donc les évolutions à la marge dues au tramway.

✓ *Préservation de la trame noire et des corridors*

- *L'Autorité environnementale recommande de fournir les données précises demandées par l'office cantonal de l'environnement relative à la trame noire pour la conservation des milieux naturels environnants intacts et du maintien du passage de la petite et moyenne faune par la D1005 (avifaune et chiroptères) et de la petite et moyenne faune (mammifères) sur une bande étroite en terrain naturel entre la D1005 et le tunnel de Ferney sur le territoire suisse.*

Le projet initial intègre la préservation du corridor de la RD1005 et n'est pas modifié par l'arrivée du tramway sur ce secteur. Précisément, la trame noire est préservée entre la douane et le tunnel. Sur cette portion, aucun éclairage ne sera installé, afin de permettre la traversée de la RD1005 par la petite et moyenne faune (avifaune, chiroptères, mammifères). La bande de terrain servant de corridor terrestre sur la casquette du tunnel (dont la fonctionnalité a été démontrée par pièges photographiques lors des suivis FFH) est maintenue.

- *L'Autorité environnementale recommande d'anticiper, en définissant des mesures supplémentaires, la protection de l'ENS et des parcelles agricoles à l'ouest de celui-ci, sur le long terme, et de moduler si nécessaire les modalités d'accueil du public.*

Le tramway n'apporte pas de risque d'urbanisation sur les parcelles sensibles de l'ENS car elles ont déjà fait l'objet de mesures de protections.

Les parcelles de l'Espace naturel sensible «Bois de Durand, Perdriaux et étang de Colovrex » sont protégées de l'urbanisation potentielle dans le PLUi :

- classée en zone Np (naturelle protégée) : zone de protection stricte qui vise à conserver le caractère naturel des lieux, pour des raisons d'exposition aux risques, d'enjeu de paysage ou de préservation de la biodiversité. Elle comprend les réservoirs de biodiversité, les zones boisées et bocagères d'intérêt majeur ainsi que les corridors écologiques,

- zones humides identifiées dans le règlement graphique du PLUi,

- boisements en Espaces Boisés Classés (EBC).

En tant qu'ENS, les parcelles bénéficient d'un classement en zone de préemption au titre des Espaces Naturels Sensibles instaurée par le Département de l'Ain.

Les parcelles à l'ouest de l'ENS quant à elles sont protégées par un classement en tant que parcelles agricoles protégées. À l'exception d'un secteur au nord-ouest classé en 2AUE, qui est donc amené à être urbanisé indépendamment de l'arrivée du tramway dans le secteur.

✓ *Gestion des déblais*

- *L'Autorité environnementale recommande d'évaluer les impacts de la gestion des déblais et de prévoir les mesures d'évitement et de réduction afférentes.*

L'ajout du tramway dans la ZAC n'implique pas d'augmentation significative des déblais/remblais, il n'y a donc pas d'impacts résiduels liés au projet sur ce sujet.

✓ *Étang de Colovrex*

- *L'Autorité environnementale recommande d'évaluer les conséquences du taux d'empoissonnement élevé sur la qualité de l'eau de l'étang de Colovrex et de prendre les mesures pour améliorer la qualité de l'eau de l'étang de Colovrex.*

L'étang de Colovrex est en dehors de la zone d'effet du tramway et de son intégration dans la ZAC. Les travaux du tramway n'ont aucun impact sur l'étang.

✓ *Évaluation des incidences Natura 2000*

- Le formulaire est joint au dossier au titre de la mise à jour de l'étude d'impact de la ZAC.

✓ *Risque d'inondation - Remontées de nappes*

- *L'Autorité environnementale recommande de s'assurer de la compatibilité du projet avec le risque d'inondation par remontée de nappe et le cas échéant de définir les conditions pour que le projet soit compatible avec le risque.*

Les chantiers de terrassement du tramway et du P+R se dérouleront préférentiellement hors période de hautes eaux de la nappe superficielle afin de réduire les impacts sur le chantier. En tout temps, des mesures de protection contre les pollutions accidentelles des engins sont prises pour protéger les cours d'eaux, ces mesures permettent également la protection de la nappe.

Des études géotechniques sont également en cours afin de déterminer si les fondations de la plateforme du tramway devront inclure des dispositions spéciales afin de s'adapter à la présence de la nappe superficielle. (Compléments apportés dans l'EI en p165).

✓ *Risque d'inondation - Circulation des eaux souterraines*

- *L'Autorité environnementale recommande la réalisation d'une étude hydrogéologique complète, afin d'évaluer les impacts liés à la circulation des eaux souterraines sub-affleurantes, et les impacts des éventuelles mesures de gestion qui seraient associées.*

Le tramway, du fait de ses fondations superficielles, tout comme son intégration dans la ZAC, n'a pas d'impact sur les eaux souterraines.

Une étude hydrogéologique est en cours afin d'identifier les impacts liés aux eaux souterraines à prendre en compte dans les projets. En fonction des conclusions de l'étude sur le niveau des plus hautes eaux, des dispositifs de transparence hydraulique de la plateforme tramway pourront être mis en place en amont de la plateforme tramway si nécessaire.

Hors sujet tramway : Enfin, en cas de nécessité d'abattement de nappe en phase chantier, chaque chantier est traité spécifiquement par un dossier loi sur l'eau le cas échéant. (Compléments apportés dans l'EI en 171).

✓ *Risque d'inondation - Gestion des eaux pluviales de la plateforme de tramway*

- *L'Autorité environnementale recommande de démontrer en le documentant que la continuité des écoulements naturels est assurée même en cas d'événement climatique extrême, et ce en prenant en compte les effets du changement climatique.*

Le dossier de demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau précise le niveau de protection en cas de pluies exceptionnelles :

ESPACES PUBLICS (dont la plateforme du tramway)

Pour les événements pluvieux dépassant la pluie trentennale dimensionnante, des trop-pleins permettront d'évacuer directement les eaux de ruissellement excédentaires vers le réseau d'eaux pluviales et le milieu récepteur.

L'ouvrage de franchissement du tramway (tout comme les autres ouvrages) est dimensionné afin de garantir des écoulements de la crue centennale tout en conservant un espace entre le niveau maximal de l'eau et le tablier.

L'écoulement est donc garanti, même en cas d'évènement extrême, les espaces d'expansion de crues sont cantonnés à des espaces naturels et aucun site aménagé ne fait l'objet d'aléa inondation pour une crue centennale (en dehors d'un risque déjà existant, identifié grâce aux modélisations hydrauliques de la ZAC et que le projet vise à réduire).

(Compléments apportés dans l'EI en 175).

Une étude hydraulique a également été réalisée afin d'évaluer l'aléa inondation à l'état projet, lors d'un évènement d'occurrence centennale. Elle indique que l'écoulement des eaux est assuré sans impacter d'espace construit.

Enfin, en phase chantier, les mesures de protection contre les pollutions nécessaires sont prises sur les chantiers (huiles végétales biodégradables, pas de stockages de produits pouvant être polluants à proximité de zones sensibles, décantation des eaux de ruissellement...)

✓ *Articulation avec les installations du CERN*

- *L'Autorité environnementale recommande de développer dans le dossier la façon dont sont prises en considération les opérations et les prescriptions relatives aux forages.*

Au-dessus du LHC (Large Hadron Collider : LHC), les forages d'une profondeur supérieure à 10m sont réglementés (interdits ou soumis à autorisation). Le tramway n'est pas concerné par ce type de travaux : aucune réglementation spécifique au LHC n'est à retenir. (page 174 de l'étude d'impact).

Pour rappel, la servitude s'applique uniquement au droit de l'accélérateur à particules (cf. p 75 de l'étude d'impact) et ses abords directs. Tout maître d'ouvrage concerné est tenu de respecter cette servitude.

Les constructions immobilières du secteur Très la Grange sont en dehors du sujet de l'étude d'impact tramway car les modifications apportées par ce dernier n'impactent pas ce sujet. Pour information toutefois, ce sujet est bien pris en compte dans le projet.

✓ *Santé humaine (hors bruit et qualité de l'air et vibration)*

- *L'Autorité environnementale recommande de procéder à la recherche d'amiante dans les enrobés, notamment sur la RD1005.*

La recherche d'amiante et d'HAP (Hydrocarbure Aromatiques Polycycliques-Polluant de l'air) a été réalisée sur toutes les voiries existantes amenées à être impactées en phase travaux.

Conclusions de l'étude GINGER CEBTP dans le périmètre du tramway : aucune trace d'amiante n'a été observée sur l'ensemble des sondages.

Aucune trace de HAP n'est présente dans le périmètre du tramway et des espaces publics connexes. Compléments apportés dans l'EI en 200

✓ *Autres spécificités des infrastructures de transport - Hypothèses de trafic, conditions de circulation.*

- *L'Autorité environnementale recommande l'anticipation et la coordination de la phase chantier avec celle de Porte de France à Saint-Genis-Pouilly.*

La SPL Terrinnov met en place plusieurs outils de coordination des études et des travaux de la ZAC Ferney Genève Innovation et du tramway avec toutes les opérations pouvant avoir impact ou être impactées. Le maître d'ouvrage pourra se rapprocher du maître d'ouvrage de la Porte de France pour collecter toutes les informations nécessaires pour anticiper et coordonner les phases chantier.

Ainsi, la SPL Terrinnov a mandaté :

- une OPC pour les travaux des espaces publics et du tramway,
- une OPC Interchantier pour coordonner les opérations dans la ZAC,
- et un OPCU pour l'ensemble de la coordination études, travaux et avec le CD01 hors ZAC.

Le calendrier des travaux du tramway n'étant pas figé à ce jour, il est impossible de préciser davantage la gestion de la concomitance des travaux pour le moment.

✓ *Effets cumulés.*

- *L'Autorité environnementale recommande de présenter le détail du modèle multimodal de déplacements, pour apprécier les conditions de circulation multimodale à une échelle territoriale adaptée.*

Lors du montage du projet de tramway, une évaluation du report modal permise par l'extension du tramway à Ferney-Voltaire a été réalisée grâce au Modèle Multimodal Transfrontalier (MMT).

Ce modèle transfrontalier permet des simulations à l'échelle de l'ensemble de la métropole et a permis de comparer les scénarios d'extension jusqu'à Ferney-Voltaire ou non.

Les conclusions de cette modélisation étaient les suivantes : Le report modal lié au projet d'extension du tramway est ainsi estimé à 1 640 personnes par jour (soit environ 1 300 véhicules selon le taux de remplissage de 1.25 issu du modèle).

- *L'Autorité environnementale recommande d'intégrer dans l'évaluation des effets cumulés le projet d'aménagement urbain sur Veudagne et les Fins.*

Ce projet d'aménagement n'a fait l'objet d'aucune évaluation environnementale ni de document d'incidences au titre de l'article R.214-6 : il ne figure donc pas dans la liste des projets à prendre en compte ; leurs caractéristiques ne sont pas connues du MOA à ce stade.

✓ *Dispositif de suivi proposé.*

- *L'Autorité environnementale recommande de compléter les cahiers des charges de cession des lots par l'ensemble des mesures ERC les concernant et les dispositifs de suivi associés.*

Concernant les travaux du tramway et des espaces publics connexes, un cahier des charges environnemental est fourni aux entreprises travaux et un écologue est chargé de la sensibilisation et du suivi des travaux en phase chantier afin de garantir le bon respect des mesures.

La présente étude d'impact ne concerne pas la cession des lots, cependant pour information : Les autorisations environnementales réunissant les mesures ERC s'appliquant aux lots et les dispositifs de suivi associés sont intégrés aux cahiers des charges de cession des lots. (Compléments apportés dans l'EI en 204).

✓ *Suivi en cours.*

Les mesures ERC de la dérogation à la protection stricte des espèces sont mises en place avant la réalisation des travaux associés.

✓ *Résumé non technique de l'étude d'impact.*

- *L'Autorité environnementale recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les recommandations du présent avis.*

Les compléments apportés au présent avis de l'AE et intégrés à l'étude d'impact et au résumé non technique sont précisés dans le présent mémoire.

Analyse du commissaire enquêteur

Après étude du dossier soumis à enquête publique, des avis de synthèse détaillés de la MRAe portant sur le projet d'extension du tramway des Nations au sein de la ZAC Ferney-Genève-Innovation et les évolutions de la ZAC secteurs « Douane-jura », « Paimboeuf » et « Très-La-Grange » et après examen des réponses détaillées et des compléments apportés par la SPL TERRINNOV dans sa réponse du 10/04/2025 :

- **Nous avons pris note que la MRAe a précisé que l'étude d'impact est claire et de qualité.**

- Nous observons que la SPL TERRINNOV, dans son mémoire du 10/04/2025, répond point par point à la MRAE.

- Nous avons relevé que, certaines recommandations, considérées comme hors cadre, n'ont pas fait l'objet de commentaires par la SPL TERRINNOV,

- Nous notons qu'aussi bien les recommandations et avis émis par la MRAe que les réponses et compléments apportés par la SPL TERRINNOV sont compréhensibles du grand public.

A ce titre, je considère que les recommandations et avis de la MRAe ont été pris en considération.

10. Avis de l'ARS - – Agence Régionale de Santé

L'ARS – Délégation Départementale de l'Ain, dans son courrier du 22/11/2024 rappelle que, dans le cadre de l'instruction du dossier de demande d'autorisation environnementale (volet « loi sur l'eau ») déposé par TERRINNOV pour la ZAC Ferney-Genève-Innovation, elle a donné son avis le 14 août 2024.

Suite aux demandes de compléments, le porteur de projet a déposé un nouveau dossier complété où des réponses aux remarques formulées par l'ARS ont été apportées :

- Sur la nappe de MONTFLEURY, le courrier de Ginger BURGEAP du 04/10/2024 a permis de donner des éléments de réponse. Cette nappe ne serait pas présente au droit du projet. Les rernontées de nappes évoquées précédemment proviendraient de nappes appartenant aux formations glaciaires supérieures sans relation avec la nappe de MONTFLEURY.

- Sur la qualité des sols, le complément apporté dans le courrier de Ginger BURGEAP du 01/10/2024 recadre le contexte des analyses et précise qu'il n'y a aucune source potentielle de pollution au droit du secteur.

Les autres remarques émises par l'ARS dans son avis du 14 août 2024 restent d'actualité :

➤ Gestion des eaux pluviales

✓ Les zones de ruissellement, de stockage et d'infiltration devront être aménagées et conçues de manière à faciliter les écoulements afin de ne pas favoriser le développement de gîtes larvaires et d'odeurs liés à leur stagnation.

✓ La problématique du moustique tigre dont le développement et la propagation sont entretenus par les stockages domestiques d'eau pluviale devrait être approfondie. Les maîtres d'ouvrages, les maîtres d'œuvre, les entrepreneurs de travaux publics et privés devront pour la conception des ouvrages, la conduite et la finition des chantiers, prendre toutes les mesures pour éviter la création de gîtes larvaires de moustiques vecteurs et pour les supprimer le cas échéant.

✓ Le stockage et la réutilisation des eaux pluviales répondent aux préoccupations engendrées par le dérèglement climatique. Il est rappelé, dans le cas de dispositifs de réutilisation d'eaux de pluie, que l'arrêté du 12 juillet 2024 relatif aux conditions sanitaires d'utilisation d'eaux impropres à la consommation humaine pour des usages domestiques pris en application de l'article R. 1322-94 du Code de la santé publique est à prendre en considération. La protection des réseaux d'eau potable sera assurée par la mise en place de systèmes de disconnexion totale réglementaires et adaptés.

➤ Gestion des eaux usées

✓ La capacité des canalisations de transfert des eaux usées vers la STEP Suisse d'Aire devra être vérifiée pour limiter les déversements des D.O. (déversoir d'orage).

✓ La capacité de traitement de la STEP Suisse d'Aire devra être mise à jour car le territoire raccordé est le siège de nombreux projets d'urbanisme qui doivent s'y rejeter.

➤ Gestion des nuisances sonores

✓ La thématique des nuisances sonores est peu abordée dans le dossier loi sur l'eau pour l'aménagement de la ZAC notamment par rapport à la phase chantier qui doit durer plusieurs années. Ces impacts produits durant la réalisation des travaux pourront être limités par la mise en place de mesures destinées à protéger l'environnement, les riverains et les personnes travaillant sur le chantier.

✓ L'étude d'impact du tramway a intégré la nuisance sonore que ce soit en phase travaux ou en phase d'exploitation. Il en ressort que 6 bâtiments en raison de leur proximité avec la voie seraient exposés à des dépassements de niveau sonore en période diurne. Dans le même secteur, des bâtiments seraient soumis à un enjeu vibratoire.

Il est recommandé au-delà des mesures, techniques et de construction, envisagées d'éloigner les bâtiments de la ligne de tramway afin d'atténuer voire supprimer les effets acoustiques et vibratoires.

Les travaux du tramway sont prévus de 2025 à 2027. Des impacts ponctuels seront engendrés lors de la réalisation des travaux.

En phase de chantier, les nuisances doivent être compatibles avec le respect du voisinage, conformément au Code de la santé publique (R 1336-4 à 16) et à l'Art. 16 de l'arrêté du préfet de l'Ain en date du 12/09/2008. Tous les travaux susceptibles d'être source de nuisances sonores pour le voisinage sont interdits :

- tous les jours de la semaine de 20 heures à 7 heures,
- toute la journée les dimanches et jours fériés, exceptées les interventions d'utilité publique en urgence.

➤ Gestion des espèces nuisibles à la santé humaine

Ces problématiques sont évoquées dans le dossier avec des mesures de réduction à mettre à en œuvre pour l'ambrosie (p163/201) et la lutte contre le moustique tigre est abordée avec « la surveillance et mise en place de mesures (larvicides et protocole spécialisé) avec les services techniques de l'aéroport gestionnaires des réseaux EP en cas de découverte du moustique tigre. »

Réponse de la SPL TERRINNOV

La SPL TERRINNOV dans son « Mémoire en réponse » en date du 16/06/2025 a répondu et pris en compte les différents avis et recommandations de l'ARS :

➤ La gestion des eaux pluviales à ciel ouvert permet de tamponner les volumes d'eau avant rejet à un débit limité. Les noues ont un temps de vidange gravitaire moyen de 8h et la végétalisation des noues permet d'assurer une infiltration et évapotranspiration des eaux efficaces. Le moustique tigre nécessite de l'eau stagnante pendant environ 5 à 6 jours pour que ses œufs se transforment en larves, puis en adultes. La gestion des eaux pluviales à ciel ouvert sur la ZAC n'entraînera donc pas de risque de développement du moustique tigre.

➤ La gestion des eaux usées est hors périmètre de la présente enquête publique.
Pour information : les réseaux d'eaux usées de la ZAC sont dimensionnés conformément au nombre d'habitants et aux activités attendus et le système est intégralement séparatif. Le pétitionnaire complète sa réponse en mentionnant que les « régularisation du système de collecte de l'Est gessien et réalisation d'un bassin de stockage-restitution sur le secteur Poterie de la ZAC Ferney-Genève Innovation » ont fait l'objet d'une enquête publique du 10/06/2024 au 12/07/2024.

➤ Les nuisances sonores ne font pas partie des rubriques traitées dans un dossier loi sur l'eau.

Les nuisances sonores liées au tramway ont bien été prises en compte. Dans une démarche de qualité, l'application des textes a été étendue aux futurs bâtiments de la ZAC. Des mesures d'évitement et réduction ont alors été mises en place, « aucun bâtiment n'est donc soumis à des nuisances sonores nécessitant une protection phonique », « Grâce à la mise en place de système d'atténuation vibratoires au moment de la pose des voies, plus aucun bâtiment n'est soumis à des impacts vibratoires dépassant les seuils ».

Le détail se trouve pages 182 à 188 de l'étude d'impact (pièce 2.1.1) Les nuisances sonores en phase chantier sont traitées page 166 de l'étude d'impact et respecteront la réglementation.

Analyse du commissaire enquêteur

Nous notons que la gestion des eaux pluviales à ciel ouvert n'entraînera pas de risque de développement du moustique tigre. Nous actons que la gestion des eaux usées ne concerne pas la présente enquête publique. Toutefois, la SPL TERRINNOV précise que la MRAe a repris différents éléments émis par l'ARS dans son avis. La réponse de TERRINNOV ci-dessus, à l'ARS est donc complémentaire aux réponses apportées à la MRAe. **A ce titre, je considère que les avis, recommandations et demandes complémentaires de l'ARS ont été pris en considération.**

11. Avis des « Autorités Suisses »

La République et Canton de Genève – Département de la santé et des mobilités, « Le Conseil d'Etat » par courrier du 31/01/2025, en tant qu'entité organisatrice des services de transports pour le Canton de Genève, confirme que le Canton ne souhaite pas participer à l'enquête publique et adresse le préavis des services cantonaux portant sur l'autorisation environnementale.

Se référant au document daté de juillet 2024 intitulé : « Étude d'impact du prolongement du tramway des Nations au sein de la ZAC Ferney-Genève Innovation valant mise à jour de l'étude d'impact de la ZAC Ferney-Genève-Innovation sur les secteurs douane-Jura, Paimboeuf et Très la Grange concernant l'Étude d'Impact du tramway et la mise à jour de l'Étude d'Impact de la ZAC » qui considère l'état futur de la ZAC avec ou sans tramway, **le Canton de Genève, par l'intermédiaire de l'Office Cantonal de l'Environnement, Service de l'Environnement et des Risques Majeurs (OCEV-SERMA) a bien pris note du projet et souhaite apporter quelques éléments à considérer pour les étapes ultérieures qu'il demande de transmettre au porteur de projet.**

➤ Mobilités

Le projet permet d'opérer un transfert modal de masse avant le goulet d'étranglement que représente le Tunnel de Ferney. Les efforts doivent porter sur l'organisation du transfert de manière à ce que les usagers favorisent les mobilités actives ou les transports collectifs. Une attention toute particulière devra être portée sur la régulation de trafic place du Jura à Ferney de manière à prévenir ou éviter toute remontée de files sur le secteur de la Jonction Autoroutière du Grand-Saconnex. La garantie de la sécurité des usagers circulant sur la Route Nationale (Autoroute A1) est primordiale.

L'aménagement de la partie douane devra faire l'objet d'une coordination étroite avec les acteurs concernés (phase étude, chantier et mise en service).

➤ Bruits

Le tracé concernant ce projet de prolongement du tramway des Nations se trouve sur le territoire français et est éloigné de tout récepteur sensible au bruit sur le territoire suisse. Les impacts « bruit » du projet sur le canton de Genève seront essentiellement liés aux modifications des charges de trafic induites par la mise en service de ce prolongement de la ligne de tram.

Lors de la phase de réalisation du projet, une coordination avec les services du canton de Genève devrait être établie afin d'évaluer les impacts du projet sur les charges de trafic des axes routiers suisses voisins du tracé. Une analyse au sens de l'Art. 9 de l'Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) devrait par ailleurs être faite.

Les futurs projets d'assainissement du bruit routier des axes voisins de ce projet devront par ailleurs tenir compte de son impact sur la redistribution des charges de trafic

➤ Eaux

Concernant la qualité des eaux et la protection de la faune et flore aquatique du Gobé, l'OCEAU (Office Cantonal de l'Eau) partage l'analyse de l'étude d'impact (Et) qui dit que le projet aura un impact positif (restauration du Gobé + noues + enherbement).

Durant la phase de chantier, les mesures de protection pour éviter la pollution du cours d'eau décrites dans l'EI sont adéquates. Concernant les raccordements l'OCEAU constate que les eaux arrivent directement dans le Nant et ne passent pas par des infrastructures d'assainissement suisses. Aucune remarque n'est donc à formuler sur ce point.

L'OCEAU rend attentif que le projet d'aménagement urbain porté par la Commune de Ferney-Voltaire sur Veudagne et les Fins n'est pas dans la liste des projets (chapitre 7, effets cumulés), alors que ce dernier urbanise un peu plus le bassin versant du Nant et semble donc avoir un impact qui doit encore être défini.

➤ **Nature**

L'écologie des milieux humides, notamment du cours d'eau Le Nant et sa ripisylve sera impactée par la traversée du tram au sein de la ZAC, ce qui aura des répercussions sur le corridor écologique, notamment en ce qui concerne l'avifaune et les chiroptères.

La trame noire doit ainsi être préservée sur le secteur afin de conserver les milieux naturels environnants intacts et de s'assurer du maintien du passage de la petite et moyenne faune par la D1005 (avifaune et chiroptères) et de la petite et moyenne faune (mammifères) sur une bande étroite en terrain naturel entre la D1005 et le tunnel de Ferney sur le territoire suisse. Il ne nous semble pas que des données précises à ce sujet nous aient été fournies.

Réponse de la SPL TERRINNOV

La SPL TERRINNOV dans son « Mémoire en réponse » en date du 16/06/2025 a répondu sur les points suivants :

➤ **Mobilités** : Ce projet, en développant l'offre de transports en commun en site propre et en créant des axes modes doux structurants, permettra d'absorber l'augmentation des flux tout en conservant une capacité automobile similaire à l'état initial. Ainsi, sans augmenter les infrastructures routières, la capacité de traversée de la frontière en heure de pointe sera de 3900 personnes par heure contre 2100 personnes à l'état initial (informations page 179 de l'Étude d'impact (pièce 2.1.1)).

La coordination entre la partie française et suisse tant en phase étude qu'en phase chantier est assurée par la consultation des services suisses en phase clé des études, des réunions de comité technique transfrontalier, un OPCU (prestataire en charge de l'ordonnancement, du pilotage et de la coordination urbaine) et un OPCIC (prestataire en charge de l'ordonnancement, du pilotage et de la coordination interchantier).

➤ **Bruit** : En phase chantier, la coordination avec les services du canton de Genève sera assurée.

➤ **Eaux** : L'article R122-5 II 5° du code de l'environnement précise que les projets à intégrer dans l'analyse sont les projets existants ou approuvés à la date de dépôt qui ont fait l'objet d'une étude d'incidence environnementale au titre de l'article R. 181-14 et d'une consultation du public ou qui ont fait l'objet d'une évaluation environnementale au titre du présent code et pour lesquels un avis de l'autorité environnementale a été rendu public. Par conséquent, les impacts cumulés sont étudiés en intégrant les projets qui répondent à l'une de ces conditions. Le projet de Fins-Veudagne n'en fait pas partie.

➤ **Nature** : Les mesures d'évitement de réduction et de compensation du projet concernant la trame noire et les corridors permettent d'assurer la fonctionnalité des

continuités écologiques à l'état projet. Cette continuité sera améliorée au niveau de la traversée de la RD1005 entre la douane et le tunnel grâce à la renaturation d'un secteur anciennement bâti, réduisant ainsi les obstacles à l'Avifaune.

Analyse du commissaire enquêteur

Après rapprochement entre les recommandations et les requêtes des Autorités Suisses, le dossier soumis à enquête publique et les réponses du pétitionnaire, nous notons la prise en compte des différents éléments soulevés et les réponses globalement apportées. Nous prenons acte des requêtes des autorités suisses et de l'Agglomération du Pays de Gex portant sur l'orientation vers l'Ouest du tracé du tramway.

A ce titre, nous considérons que les avis des Autorités Suisses sont intégrés.

12. Organisation et Déroulement de l'enquête publique

12.1. Organisation de l'enquête

• Désignation du commissaire enquêteur

- Par décision n° E25000007 /69 du 27/01/2025 du Tribunal Administratif de Lyon, Monsieur Bernard PAVIER a été désigné en qualité de commissaire enquêteur et Mme Marie-Thérèse ANTOINETTE-FONT de commissaire enquêteur suppléante.

• Contact avec la Préfecture de l'Ain

- Les dates de l'enquête publique et des permanences ont été arrêtées d'un commun accord avec la Préfecture de l'Ain - Bureau de l'aménagement, de l'urbanisme et des installations classées et la Mairie de FERNEY-VOLTAIRE.

- La Préfecture de l'Ain m'a rendu destinataire d'une copie de l'arrêté préfectoral du 24/03/2025 ordonnant l'ouverture de l'enquête publique.

- Le Bureau de l'aménagement, de l'urbanisme et des installations classées m'a remis le 04/04/2025 les deux exemplaires destinés à la Mairie de FERNEY-VOLTAIRE ainsi qu'au commissaire enquêteur. Les deux exemplaires ont été paraphés et signés.

- Un exemplaire a été remis à la Mairie de FERNEY-VOLTAIRE le 09/04/2025.

• Contact avec la Société Publique Locale TERRINNOV

Après contact téléphonique, une séance de travail a été organisée au siège de la SPL TERRINNOV le 09/04/2025. Etaient présents :

- Monsieur Arnaud TOURNADRE – Responsable Pôle Aménagement & Construction,
- Madame Tatiana CHARIE – Chargée d'opération,
- Monsieur Bernard PAVIER commissaire enquêteur.

Objet de la réunion :

Présentation du projet d'évolutions (Phase 2) de la ZAC secteurs « Douane-jura », « Paimboeuf » et « Très-La-Grange » et d'extension du tramway des Nations au sein de la ZAC Ferney-Genève-Innovation par la SPL TERRINNOV

- La séance de travail a été suivie d'une visite du site de la future ZAC (Phase 2) des secteurs « Douane-jura », « Paimboeuf » et « Très-La-Grange » et du tracé de l'extension

du tramway des Nations au sein de la ZAC Ferney-Genève-Innovation par la SPL TERRINNOV.

• Parutions presse et information du public

Publications d'annonces légales

- Les premières publications sont parues le 11/04/2025 dans la Voix de l'Ain et Le Progrès pour le département de l'Ain ainsi que la FAO – Feuille Officielle d'Avis de la République du Canton de Genève pour la Suisse ; respectant ainsi le délai de parution d'au moins 15 jours avant l'ouverture de l'enquête fixée au 25/04/2025.

- les deuxièmes publications de début d'enquête sont parues le 02/05/2025 dans la Voix de l'Ain et Le Progrès pour le département de l'Ain. La FAO – Feuille Officielle d'Avis de la République du Canton de Genève pour la Suisse a été maintenue en ligne depuis le 10/04/2025 ; respectant ainsi le délai de parution fixé dans les 8 premiers jours après le début de l'enquête.

Affichage légal

Un avis au public annonçant l'ouverture de l'enquête a été affiché sur le panneau officiel de la Mairie ainsi que sur les panneaux lumineux de la Ville de Ferney-Voltaire et différents panneaux d'information ont été implantés sur le site de la ZAC et à la Douane de Ferney-Voltaire côté français.

Plateforme dématérialisée

L'arrêté préfectoral d'ouverture et l'avis d'enquête étaient consultables sur la plateforme électronique « PUBLILEGAL » mise en place spécifiquement par la SPL TERRINNOV en concertation avec le Bureau de l'Aménagement, de l'Urbanisme et des Installations Classées : <https://www.registre-dematerialise.fr/6137>.

Préfecture de l'Ain

L'avis d'enquête était consultable sur le site internet de la préfecture de l'Ain :

<http://www.ain.gouv.fr> (rubrique « publications - enquêtes publiques – loi sur l'eau »).

Des informations complémentaires pouvaient être demandées auprès du Bureau de l'Aménagement, de l'Urbanisme et des Installations Classées.

• Mise à disposition du public des documents d'enquête publique

Mairie de FERNEY-VOLTAIRE

- Dossier version papier consultable à la Mairie de FERNEY-VOLTAIRE aux jours et heures d'ouverture de la Mairie : lundi au jeudi de 08h00 à 12h00 et de 14h00 à 18h00, vendredi de 08h00 à 12h00 et de 14h00 à 17h00.

Plateforme dématérialisée

Dossier numérique consultable depuis un poste informatique mis à la disposition du public par la mairie à l'adresse : <https://www.registre-dematerialise.fr/6137>

Cette plateforme contient tous les documents réglementaires liés à la procédure et l'ensemble des éléments du dossier mis à l'enquête.

• Dépôt des contributions du public

Registre d'enquête publique (version papier)

A la Mairie de FERNEY-VOLTAIRE le registre est resté à la disposition du public du 25/04/2025 à partir de 08h00 au 28/05/2025 à 18h00, aux jours et heures habituels d'ouverture de la mairie.

Registre d'enquête publique (version dématérialisée)

La plateforme dématérialisée : <https://www.registre-dematerialise.fr/6137> et l'adresse mail : enquete-publique-6137@registre-dematerialise.fr permettaient de déposer en continu pendant toute la durée de l'enquête et avant sa clôture le 28/05/2025 à 18h00, des contributions et d'en prendre connaissance en permanence.

Par correspondance

Les contributions pouvaient également être transmises au Commissaire Enquêteur à la Mairie de FERNEY-VOLTAIRE pendant toute la durée de l'enquête et avant sa clôture, soit le : 28/05/2025 à 18h00.

Les contributions du public provenant du registre papier ainsi que du registre dématérialisé ou d'un envoi postal adressé au commissaire Enquêteur en Mairie de SAINT-VULBAS, pouvaient toutes être consultées à la fois sur le registre dématérialisé et sur le registre papier.

- Les délais légaux d'information dans la presse et d'affichage en Mairie de FERNEY-VOLTAIRE ont été respectés ;
- Les moyens nécessaires à l'information, à la communication et à l'expression du public ont été mis en place avec notamment la tenue d'une plateforme dématérialisée ;
- Les 4 permanences se sont tenues conformément aux dates et heures fixées dans l'arrêté préfectoral d'ouverture de l'enquête, en Mairie de FERNEY-VOLTAIRE ;
- Le commissaire enquêteur a pu vérifier à chacune de ses permanences que le dossier soumis à enquête était complet.

• Déroulement de l'enquête publique

Quatre permanences ont été organisées et tenues en Mairie de FERNEY-VOLTAIRE par le commissaire-enquêteur qui était à la disposition du public pour recevoir les observations et les propositions du public :

- Vendredi 25 avril 2025, de 14h00 à 17h00,
- Mercredi 07 mai 2025, de 15h00 à 18h00,
- Jeudi 15 mai 2025, de 09h00 à 12h00,
- Mercredi 28 mai 2025, de 15h00 à 18h00.

Lors des 4 permanences aucun problème d'organisation n'est apparu à la Mairie de FERNEY-VOLTAIRE. Je tiens à remercier le personnel du Secrétariat d'Accueil et du Service Technique de la Mairie, que j'ai sollicité lors de la tenue des permanences, pour leur disponibilité et pour avoir mis à ma disposition un lieu ayant permis le bon déroulement de l'enquête publique.

12.2. Participation du public

- **Mairie de FERNEY-VOLTAIRE** : il y a eu sept visites lors des quatre permanences.

↳ Contributions non consignées sur le « Registre papier » :

- **M. X (habitant de MOËNS)** : a sollicité des renseignements portant sur le début et la fin des travaux ainsi que sur le tracé de la ligne du Tramway. A demandé les éléments pour la consultation du dossier et du registre dématérialisé sur Internet

➔ **Contributions écrites ou orales consignées sur le « Registre papier » :**

- N° 1 – Mme BOFILL Marie-Josée – 3 Avenue du Jura 01210 FERNEY-VOLTAIRE – 07.72.10.44.24 ; a demandé différents renseignements et précisions sur le dossier relatif à la phase 2, secteur « Très-La-Grange » de la ZAC Ferney-Genève Innovation. Mme BOFILL nous indique qu'elle précisera et confirmera par écrit ses observations sur le registre dématérialisé à savoir :

1- Franchissement du Nant – Chemin de la Tire : Une renaturation a été réalisée début 2025. Ces aménagements ne permettent plus le franchissement du Nant par les piétons (photo à l'appui : buses enlevées d'où chemin piétons coupé). Un courrier a été envoyé à la SPL Terrinnov qui a répondu qu'il manque une convention entre la commune de Ferney-Voltaire et la SPL TERRINNOV. Mme BOFILL demande où dans le dossier elle peut trouver les aménagements permettant le passage des piétons dans les deux sens Nord/Sud. Concernant les aménagements de la ZAC elle soulève le manque de concertation avec les habitants.

2- Tramway : Mme BOFILL pose la question de l'éclairage qui sera interrompu pour la protection des chiroptères. Qu'en est-il de la sécurité des habitants ? Elle demande combien il y a de ce type de tramway en France avec électrification en aérien et en pleine nature en France. A-t-on des références ?

3- Place des Lumières : Mme BOFILL exprime son inquiétude concernant la gare du tramway qui se trouve à l'opposé de la gare des BHNS ; soulevant le nombre important de piétons amenés à traverser la place dans les deux sens.

Réponse de la SPL TERRINNOV :

1-Le franchissement provisoire du Nant en phase travaux et l'aménagement de la ZAC sont hors périmètre de la présente enquête publique.

2-Réponse éclairage. La majorité des tramways en France sont réalisés avec une ligne aérienne de contact. Le tramway d'Annemasse étant la référence la plus proche, sa configuration est identique car les spécificités du matériel roulant suisse s'appliquent également.

3-L'aménagement présenté du carrefour des Lumières intègre des traversées sécurisées pour les piétons et les cycles.

Notre commentaire : nous avons pris acte des réponses du Maître d'Ouvrage portant sur l'éclairage de la ligne du tramway, la sécurisation des piétons et cycles au niveau de la place des Lumières ainsi que sur le franchissement « provisoire » du Nant (hors objet de la présente enquête publique).

- N° 2 – M. et Mme MONTAGNAT Michel et Martine 3, Chemin de Colovrex / 4, Chemin du Nant 01210 FERNEY-VOLTAIRE ; ont formulé diverses observations sur la phase 1 de la ZAC Ferney-Genève Innovation. Ces éléments ne concernent pas la présente enquête publique.

Réponse de la SPL TERRINNOV : sans objet.

Notre commentaire : la phase 1 de la ZAC Ferney-Genève Innovation n'est pas concernée par la présente enquête publique.

- N° 3 – Mme REYMOND Valérie – Responsable du Service Urbanisme – Mairie de FERNEY-VOLTAIRE ; a remis la liste des observations de la Ville de FERNEY-VOLTAIRE datée du 27/05/2025, signée par M. le Maire – M. Daniel RAPHOZ

(Document de 4 pages) :

« FERNEY-VOLTAIRE : DAE volet "loi sur l'eau" relative à la phase 2 secteur "Très-La-Grange" de la ZAC Ferney-Genève Innovation et MAD du public de l'étude d'impact du projet d'extension du tramway des Nations au sein de la ZAC Ferney-Genève Innovation ».

Observations de la ville de Ferney-Voltaire

Dossier loi sur l'eau de la phase 2 (secteur Très-la-Grange)

1 Programmation dans le secteur de Très-La-Grange

La ville relève que **les surfaces de plancher (SDP) ne correspondent pas au dossier de réalisation de la ZAC FERNEY-GENEVE INNOVATION** approuvé par la communauté d'agglomération du Pays de Gex (CAPG) le 21 mars 2021, à savoir :

Très-la-Grange	Dossier de réalisation 21.03.2021	Dossier d'autorisation loi sur l'eau objet de l'enquête	Augmentation
SDP Totale	182'000 m ²	199'278 m ²	+ 17'278 m ²
SDP Activités	47'000 m ²	53'476 m ²	+ 6'476 m ²
SDP Habitat	130'000 m ²	132'950 m ²	+ 2'950 m ²
Nombre de logements	1'700 log	1'826 log	+ 126 log
SDP Equipements publics	5'000 m ²	12'852 m ²	+ 7'852

La totalité du projet de ZAC portera donc avec le secteur PAIMBOEUF (118'000 m² de SDP dont 41'000 m² d'activités, 72'000 m² d'habitat (850 logements) et 5'000 m² d'équipements publics (groupe scolaire et crèche)) et le secteur POTERIE (112'000 m² de SDP dont 107'000 m² d'activités et 5'000 m² d'équipements publics) la surface de plancher à 429'278 m² au lieu de 412'000 m² prévu dans le dernier dossier de réalisation.

Il est à noter que **l'option tramway avait bien été prévue dans le dossier de réalisation de la ZAC approuvé le 22 janvier 2015** par la CAPG (cf. extrait ci-dessous). Par conséquent, les surfaces de plancher des constructions proposées et validées dans ce dossier ont été calculées en fonction de cette option.

Dans le dossier loi sur l'eau mis à l'enquête, l'arrivée du tramway ne justifie donc pas l'augmentation d'un tissu urbain déjà dense (passage de R+7 à R+10) et par conséquent

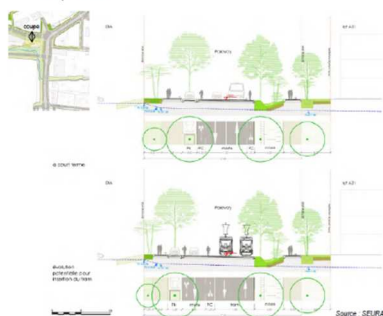
l'augmentation de la surface de plancher supplémentaire en habitation (+ 2'950 m²) entre autres.

Par ailleurs, l'Autorité environnementale recommande d'évaluer et de caractériser l'impact paysager et patrimonial induit par la rehausse des hauteurs maximales de bâtiments de R+7 à R+10, en toutes saisons et de mettre en place, si nécessaire, des mesures ERC.

DOSSIER DE REALISATION PROGRAMME DES EQUIPEMENTS PUBLICS

2.2.4 Parkway

Le Parkway est une voie nouvelle créée pour desservir le futur quartier de Paimboeuf. Axe majeur, il dessert au sud le campus et au nord le quartier de logements de Paimboeuf. Il longe le nord de la Place du Jura et le sud de la Place de Paimboeuf. Il traverse le Nant. Il sera support d'une ligne de transport en commun.



Cette voie sera réalisée en deux temps, suivant les phases du projet :

1. A court terme, le parkway dessert par une voie bidirectionnelle à 2 x 1 voie, accompagnée de chemins piétons et bandes cyclables, depuis la place du Jura, le campus et les premiers lots bâtis de Paimboeuf.
2. A plus long terme, il est prévu que le parkway accueille une ligne de transport collectif en site propre (BRTS ou tramway). Pour rester sur la même emprise foncière, une voie circulaire par les véhicules particuliers sera supprimée (section comprise entre la place du Jura et la rue Condorcet) au profit des transports collectifs. La voie sera alors en sens unique dans le sens Place du Jura vers rue Condorcet.

Les scénarios d'aménagement du tramway proposent de poursuivre cette ligne de TC vers la mairie de Ferney-Voltaire via le secteur de Très-la-Grange. Les études sont encore en cours pour cette échéance lointaine.

16 ZAC Ferney-Genève Innovation MÉDIATERRÉE CONSULT

En réponse, la SPL indique que « la hauteur maximale des bâtiments autorisée par le PLUiH (32m) n'a pas été modifiée avec l'arrivée du tramway au sein du projet. De plus, l'étude de l'épannelage des bâtiments a été réalisée en concertation avec l'architecte des bâtiments de France (ABF) afin de préserver le paysage. »

La ville remarque que la SPL ne présente aucun avis officiel de l'ABF sur cette étude d'épannelage.

L'enquête publique n'a pas pour objet de modifier la programmation de la ZAC. Les chiffres annoncés ne correspondent à la programmation validée par la CAPG. Les objectifs de constructions sont changés contrairement à ce qui est indiqué page 29 dans le document « chapitre 2 – résumé non technique de l'étude d'impact ».

2 Gestion des eaux pluviales :

Un réseau de noues végétalisées intégré au projet paysager du quartier et à la véloroute permet la décantation et l'infiltration partielle des eaux avant le rejet au milieu naturel. Leur végétalisation assure la dépollution des eaux de ruissellement avant le rejet dans le Nant.

La ville s'interroge sur la qualité de dépollution des eaux souillées, l'entretien spécifique de ses noues et leur efficacité à moyen et long terme.

Il a été relevé une incohérence dans le volume des noues entre le plan des bassins versant hydrauliques (pièce 1-2-A4.1a) et le carnet de profils des noues (pièce 1-2-A4.1i) :

SECTEUR TRES-LA-GRANGE

Repérage NOUE	Plan (1-2-A4.1a) Novembre 2024 Volume en m ³	Calcul des profils des noues (1-2-A4.1i) 26/04/2022 Volume en m ³
A	320	301,27
B	340	414,19
BV2	79	Non répertoriée
C	81	93,93
D	41	197,41
D1	141	Non répertoriée
E	121	125,78
F	90	94,85
H	89	88,49
I	107	115,00
J	138	153,55
K	84	94,79
L	20	20,33
L1	111	107,64
L2	226	172,69
M	50	72,62
N	53	72,62
O	60	76,29
P	106	122,32
Q	113	126,13
R	147	142,70
S	123	137,45
T	65	77,54
U	51	68,68
V	230	Non répertoriée
W	44	50,08
X	35	33,31
Y	45	40,47
Z	55	Non répertoriée

Les noues BV2-D1-V-Z ne sont pas répertoriées dans le carnet de profils des noues. Est-ce un oubli ?

Par ailleurs, le volume des noues A-L1-L2-R-X-Y mentionné sur le plan des bassins versant hydrauliques étant supérieur à celui calculé par le profil des noues, il en est conclu que ces noues ne pourront pas absorber la quantité d'eau prévue. A moins que les documents présentés dans le dossier n'aient pas été mis à jour.

3 Ouvrages de franchissement :

L'ouvrage hydraulique existant (ouvrage ④) permettant le passage du Nant sous l'allée de la Tire, au moyen de 2 buses, a été modifié. Le Nant est à ciel ouvert avec une légère modification de son tracé par la réalisation de berges et fond en enrochement. L'allée de la Tire est interrompue et le maintien du cheminement n'est pas assuré.

Cette mise à ciel ouvert du Nant, temporaire de 2 ans (2024-2026) située dans le périmètre délimité des abords des monuments historiques, n'a pas été présentée dans le permis d'aménager (PA00116023J0001) déposé le 02/03/2023 et délivré le 29/06/2023 avec l'accord de l'Architecte des Bâtiments de France (ABF). Par ailleurs, d'autres modifications présentées dans les plans de l'enquête publique ne correspondent pas au projet du permis d'aménager octroyé (suppression d'une passerelle piétonne, des plantations prévues en bordure des lots A04-B41-B42-43-B44,...).

Les prescriptions de l'ABF émises dans le PA n'ont pas été reprises dans le dossier soumis à enquête :

« Aucun enrochement pour les parties de talus générés par les remblais et notamment au droit de l'allée de la Tire et des arbres existants. D'autres solutions doivent être proposées, murets pierres locales, talus végétalisés, bastings bois en soutènement ou autre ; »

Le dossier ne présente pas les contraintes justifiant de la nécessité de réaliser en 2 étapes la modification de l'ouvrage hydraulique sous l'allée de la Tire (ouvrage ④).

4 Dossier étude d'impact tramway :

La ville prend note que le tracé du tramway longeant l'allée de la Tire sera soumis à l'avis conforme de l'ABF (p. 27 - Chapitre 2 - résumé non technique).

La modification du schéma directeur apportée ne semble pas correspondre à l'objectif poursuivi, un élargissement du corridor écologique entre les deux bois du secteur de Très-la-Grange. Contrairement à ce qui est indiqué, il semblerait que le corridor écologique ait été réduit pour augmenter la surface du lot A08.

Par ailleurs, la ville alerte sur l'empiètement dans le bois à préserver pour des motifs écologiques et paysagers du lot A08 et de la véloroute longeant la RD35.



Extrait du plan de zonage du PLUiH en vigueur indiquant les éléments du paysage à préserver.



Extrait du plan soumis à enquête montrant l'impact du lot A08 et de la véloroute sur le bois à préserver pour des motifs écologiques et paysagers.

Réponse de la SPL TERRINNOV :

1-Programmation dans le secteur de Très-La-Grange : Les surfaces de plancher indiquées dans le DLE sont effectivement erronées. Le projet respecte le dossier de réalisation de la ZAC qui fixe la constructibilité, les répartitions prévisionnelles de la programmation et par secteur.

L'intégration du tramway n'impacte pas la constructibilité de la ZAC mais le tracé retenu et l'implantation d'un P+R ont nécessité de modifier le découpage des lots de Très La Grange et la répartition de la constructibilité, comme il est précisé P.158-159 de l'étude d'impact (pièce 2.1.1).

Des perspectives sont présentées en p194 et 197 de l'étude d'impact 2.2.1 pour se rendre compte des modifications apportées dans le paysage par les bâtiments.

L'épannelage comprend une diversification des hauteurs de bâtiments de R+4 à R+10 qui restent inférieures au plafond autorisé par le PLUi. Ces hauteurs sont aussi le fruit d'un compromis pour ménager des prospects confortables entre les bâtiments (demande formulée par les élus de la commune de Ferney-Voltaire lors d'ateliers en 2021), des vues, préserver un maximum d'espaces paysagers en pleine terre, etc.

Les études relatives au schéma directeur de Très La Grange et à L'épannelage ont fait l'objet de plusieurs réunions de travail avec l'ABF ainsi que les services techniques et des élus de la commune de Ferney-Voltaire en 2021. Le schéma directeur ainsi modifié a été adressé à la commune de Ferney-Voltaire le 8 septembre 2021 et n'a pas fait l'objet d'observations.

2-Gestion des eaux pluviales :

L'abattement des pollutions par les ouvrages de gestion des eaux pluviales de la ZAC est décrit p.180-181 du DLE (pièce 1.1.1).

Incohérence entre le volume des Noues du plan et du profil des noues : Le calcul du volume des noues a été mis à jour avec les études PRO et la correspondance avec le plan est confirmée.

La représentation des noues BV2 et D1 est ajoutée au document des profils de noues et remis au commissaire enquêteur. Les V et Z ne sont pas des noues mais des bassins, ils ne sont pas modélisés à ce stade mais leur volume projeté correspond aux calculs de novembre 2024 (PRO des espaces publics)

3-Ouvrages de franchissement : la mise à ciel ouvert du Nant a été une première étape nécessaire à la suppression du risque inondation.

4-Dossier d'étude d'impact tramway : La largeur du corridor au nord du lot A08 a également été visée par la MRAE. Suite à cet avis, les plans d'aménagement ont été repris afin d'élargir ce corridor jusqu'au maximum réalisable tout en conservant les prospects imposés par la ville entre chaque bâtiment.

La réponse se trouve P.28-29 de la réponse à la MRAE (Pièce 2.2 réponse).

La question de l'arbre représenté en interface avec le lot A08 est une erreur de représentation, il est bien prévu de ne pas impacter ce boisement.

Notre commentaire : nous avons pris acte des réponses du Maître d'Ouvrage et, compte-tenu des différentes références au dossier d'enquête, il nous paraît essentiel :

- Concernant les eaux pluviales, de retravailler les données chiffrées pour éviter, dans une démarche de développement durable face au changement climatique, les surcharges des réseaux et neutraliser les éventuelles inondations.

- À propos du choix d'aménagement de la ZAC – secteur « Très-les-Granges », de ne pas préférer l'équilibre financier de l'opération à la sécurité des biens et des personnes dans une optique de développement durable et de changement climatique à venir.

Nous considérons qu'une concertation doit s'instaurer avec la Ville de FERNEY-VOLTAIRE pour éviter des aménagements non sécurisés.

La représentation des noues BV2 et D1 est mise en annexe du mémoire en réponse de la SPL TERRINNOV.

- N° 4 – Mme BOFILL Marie-José – 3 avenue du Jura 01210 FERNEY-VOLTAIRE ; a demandé de nouvelles précisions pour finaliser sa contribution sur le registre dématérialisé.

Réponse de la SPL TERRINNOV : information prise en compte voir réponse apportée à la contribution N° 1 à la rubrique 12.2 « Contributions écrites ou orales consignées sur le Registre papier » et les contributions N°25 et 26 au chapitre 12.3 « Plateforme dématérialisée ».

Notre commentaire : se reporter aux réponses apportées aux chapitres 12.2 et 12.3.

- N° 5 – M. SERVIER Joël – 88 rue de Meyrin 01210 FERNEY-VOLTAIRE ; a déposé 2 remarques :

1- Le trajet du tram à hauteur du pont sur l'autoroute Genève – Lausanne pourrait-il accueillir le bus Genève – Ferney-Voltaire – Gex qui actuellement n'est pas prioritaire et se trouve immobilisé dans les bouchons de fin de journée.

2- Le tarif du tram sur le trajet Ferney-Genève sera-t-il le même que celui du bus, actuellement 4,60 € pour un trajet aller simple, sans doute le plus cher pour un trajet de bus public en France.

Réponse de la SPL TERRINNOV :

- La circulation du BHNS en suisse est hors périmètre de la présente enquête publique. Pour information toutefois, le BHNS sera bien joint au tramway pour la traversée de l'autoroute et un arrêt sera commun aux deux modes de transport à Grand-Saconnex P+R.
- Il n'est pas prévu de modification des zones tarifaires TPG à ce jour, le tronçon de tramway français sera donc inclus à la même communauté tarifaire que les bus TPG côté français.

Notre commentaire : nous avons pris acte des réponses du Maître d'Ouvrage.

- N° 6 – M. KASTLER Jean-Loup – Bât. F1, 3 impasse Ouye 01210 FERNEY-VOLTAIRE ; a remis 1 document extrait du registre des permis de construire modificatif démontrant la volonté de transformer un parking privé en parking relais par la SPL. A mon sens la SPL aurait dû inclure dès lors ce parking au dossier soumis à enquête qui se retrouve ainsi incomplet.

Réponse de la SPL TERRINNOV :

- Le parking silo de Paimboeuf sud est en dehors du périmètre de la présente enquête publique car il n'est pas lié à la réalisation du tramway. Le parking en cours d'achèvement dans le bâtiment en hotspot est à destination des habitants et des actifs, afin d'éviter la réalisation d'une partie des stationnements en sous-sol et d'optimiser la place de la voiture dans le quartier.

Notre commentaire : nous notons que la contribution est hors champ de la présente enquête publique.

12.3. Plateforme dématérialisée

2783 visiteurs uniques ont consulté le site web :

<https://www.registre-dematerialise.fr/6137>. 1939 personnes ont téléchargé au moins un des documents de présentation. Toutefois, compte-tenu que des personnes ont téléchargé plusieurs documents, ce sont 3385 téléchargements qui, au total, ont été réalisés.

On notera un « intérêt » légèrement plus marqué compte-tenu des téléchargements pour les pièces : avis d'enquête (134 fois) ; n° 1.0 – Résumé non technique du dossier loi sur l'eau phase 2 (115 fois) ; n° 2.1.0 – Résumé non technique de l'étude d'impact ZAC (110 fois) ; n° 2.1.1 – Etude d'Impact Tramway (mise à jour de l'étude d'impact de la ZAC) (137 fois) ; n° 0 – Note de présentation non technique de l'enquête publique unique (100 fois).

↳ Contributions (Email) reçues sur le « Registre Numérique » :

- N° 1 (Email) – Le Commissaire Enquêteur : Message de Contrôle du 25/04/2025 à 14h49 : « Ce courriel est un essai de dépôt d'une contribution sur le registre électronique ».

- N° 4 (Email) – Le Commissaire Enquêteur : Message de Contrôle du 07/05/2025 à 14h52 : « Ce courriel est un essai de l'adresse ».

Réponse de la SPL TERRINNOV : sans objet.

Notre commentaire : mails pour contrôle du bon fonctionnement du registre.

→ Contributions (Web) reçues sur le « Registre Numérique » :

- **N° 2 (Web) – Le Commissaire Enquêteur :** Message d'essai avec pièce jointe du 07/05/2025 à 14h43 : « Ce message est un essai de fonctionnements du registre numérique » ; était joint l'Arrêté Préfectoral d'ouverture d'enquête du 24/03/2025.

- **N° 3 (Web) – Le Commissaire Enquêteur :** Message d'essai avec pièce jointe du 07/05/2025 à 14h43 : « Ce message est un essai de fonctionnements du registre numérique » ; était joint le Résumé non Technique du dossier d'autorisation Loi sur l'Eau de Juin 2024.

Réponse de la SPL TERRINNOV : sans objet.

Notre commentaire : les mails pièces 1 et 4 ainsi que contributions Web 2 et 3 ont été réalisés pour contrôle du bon fonctionnement du registre numérique.

- **N° 5 (Web) – Proposée par M. Edgar AMY (edgar.amy@gmail.com) 7, rue de Genève 01210 FERNEY-VOLTAIRE** – contribution déposée le lundi 19/05/2025 à 09h41 portant sur : le Dossier loi sur l'eau de la phase 2 de la ZAC FGI - secteur Très la Grange. Le message est : « voir le document ci-attaché ».

TRAMWAY Genève-Ferney –

Enquête publique / la demande d'autorisation environnementale (volet loi sur l'eau)

- Sondage sur les transports publics avec les autres formes mobilité durable

Préalablement, je veux constater que j'ai essayé de participer au sondage sur les transports publics avec les autres formes mobilité durable en octobre 2024. Je ne suis pas sûre que je l'aie terminé puisqu'il y avait un problème technique (chaque fois que j'ai rempli une case avec le code postal du lieu où je fais la plupart de mes achats à Genève, le programme s'est figé). En plus, j'ai trouvé que le sondage n'était pas correctement adapté. Il fallait toujours façonner sa réponse en fonction des options préétablies, qui ne correspondaient pas à ma vie actuelle. Par exemple, quand je vais à Genève en voiture, j'essaie toujours de regrouper autant d'activités que possible : remplir des ordonnances à la pharmacie, voir le dentiste, déjeuner avec une copine, prendre un cours de Pilates, faire des courses à Manor ou Globus, etc. C'est rare que j'aille à Genève pour accomplir une seule chose. Donc, j'étais déçue par le sondage et maintenant ma déception est encore plus grande quand je vois le résultat. Je m'interroge sur le nombre des gens qui n'a pas pu terminer le sondage à cause des raisons techniques ou autres. Ce que je peux constater est que la plupart des gens à Ferney veulent qu'on construise un tramway, et que ce tramway desserve l'axe Gex-Genève autant que possible (donc, allant de la douane jusqu'à l'arrêt de bus Ferney Centre).

- Enquête publique

Ma première observation sur cette enquête est que la documentation associée est quasi impossible à comprendre pour un profane. Et là je ne parle pas des documents dit « techniques ». La « note de présentation non technique de l'enquête publique unique » est impénétrable. Prenez la carte figurant sur la page 4 de ce document, par exemple. Il m'a pris plus d'une demi-heure pour le déchiffrer. Les détails sont trop petits et on n'a pas indiqué les points de repère tel que les noms des rues et des lieux (la place des lumières, le carrefour du bisou ou la rue de Meyrin).

Quand j'ai réussi à déchiffrer et à comprendre cette carte j'étais plus que choquée. Donc le prolongement du tramway jusqu'à Ferney ne servira pas à rendre la vie des Ferneysiens actuels plus facile, ni la vie des navetteurs frontaliers sur le grand axe Gex-Ferney-Voltaire ? Le tramway ne servira pas non plus à faire vivre le centre de Ferney (en particulier les commerces situés sur l'axe de Grand 'rue-avenue de Voltaire), ni de mettre du vent dans les voiles des commerces qui se trouvent à la zone d'activité de la Poterie. Il ne servira même pas à faire mieux tourner les entreprises qui se situent actuellement à l'est de la ville, c'est-à-dire, à la ZA. de Bois Candide, puisque le terminus sera trop loin.

A quoi servira ce tramway alors ? Il servira qu'à faire vendre les apparts dans les deux nouveaux quartiers de la ville, actuellement en construction ou sous plans (« Paimboeuf » et « Très-La-Grange »).

Ce sera une erreur gravissime. Primo, parce que là, oui, le tramway va effectivement avoir un impact majeur sur l'environnement et le cours d'eau qui mène au bois de la Bagasse. Ce ne serait pas le cas si le tramway prenait le trajet vers le centre-ville, d'abord traversant le ZA. de la Poterie puis suivant la ligne de bus pour terminer au centre (les trams peuvent peut-être se stationner derrière le Carrefour Provincia en centre-ville). Ce trajet ne traversera que l'environnement déjà bâti.

Secundo, on ne peut pas prédire combien le tramway va être utilisé par les gens qui vont (éventuellement) habiter dans les nouveaux quartiers ni par les voyageurs de Genève qui vont (peut-être) vouloir faire leurs achats dans des nouveaux magasins qui ne sont même pas d'actualité à ce stade. Alors qu'on voit très bien que les commerces du centre commercial Espace Candide, juste à côté des deux quartiers ciblés par le tram, battent de l'aile l'un après l'autre. Et ça en dépit des nouveaux logements tout autour. Il y a actuellement une forte demande de transports en commun pour aller de Genève à Ferney et retour. Les bus sont tellement bondés durant les heures de pointe qu'on ne trouve pas de siège et on est obligé de se tenir accroupi, généralement avec son nez dans l'aisselle de son voisin. Le tramway et le bus ne sont pas interchangeables. Les tramways ont de la place pour beaucoup plus de voyageurs et le trajet est beaucoup plus tranquille (surtout pour les passagers âgées, les femmes enceintes, les familles avec plusieurs enfants de bas âge, les gens avec mobilité réduite, etc.).

Et dans ces nouveaux quartiers d'ortoirs (puisque évidemment on construit pour loger des gens qui vont travailler à Genève) qui va prendre le tram en dehors des heures de pointe

? Je ne suis pas voyante. Mais je peux imaginer qu'ici 10 ou 15 ans, quand (ou si ?) les nouveaux quartiers ont pu s'enraciner et s'épanouir, il y aura un sens à construire une ligne secondaire du tramway pour les desservir et, pourquoi pas, la commune du Prévessin.

Dans un premier temps, pour les nouveaux quartiers, on peut instaurer un réseau de navettes pour les lier au tramway à la place des Lumières. Et en les construisant, on peut laisser de la place pour une ligne secondaire du tramway dans le futur.

- Pour résumer ma position (et celle de beaucoup de gens qui ne vont pas prendre le temps de soumettre un avis), si le nouveau tramway va suivre le trajet décrit dans le projet actuel, je suis contre. Il ne va pas apporter des bénéfices ni pour la population de Ferney ni pour ces commerces ni pour l'environnement global (trop peu de demande) pour justifier les travaux, les coûts et les inconvénients. Ce tramway va servir seulement de remplir les poches des promoteurs en leur permettant de mieux vendre leurs produits. Si, par contre, on construit une ligne de tramway sur l'axe Genève-Ferney Centre, je suis pour.

Réponse de la Sté TERRINNOV :

➤ Le sondage sur les transports publics et mobilités durables d'octobre 2024 n'était pas destiné à nourrir les études du tramway, le sondage n'a donc pas eu d'influence sur ce dernier. Ce sujet est donc hors cadre de la présente enquête publique.

➤ Les éléments constituant le dossier sont des pièces et études demandées par les services de l'État afin d'assurer une instruction précise sur l'ensemble des impacts potentiels du projet. L'exhaustivité technique nécessaire du dossier implique un grand nombre de pièces. Le résumé non technique permet d'accéder aux conclusions du dossier sans qu'il soit nécessaire de prendre connaissance de l'ensemble du dossier.

Le choix du tracé de l'extension de tramway à l'ouest de Ferney-Voltaire a été réalisé suite à une étude d'opportunité évaluant la demande, la faisabilité et la complémentarité des transports publics cf. pièce 2.1.1 étude d'impact p.28.

La modélisation du trafic routier avec les différentes variantes de prolongement du tramway met en évidence que le tracé ouest du tramway est celui qui permet d'atteindre le meilleur report modal sur les transports collectifs (20%) et le maintien du trafic du Transport Individuel Motorisé (TIM) à son niveau actuel (+3%).

Les informations peuvent être consultées page 145 du document d'étude d'impact, chapitre 5 « comparaison des variantes et choix de la solution retenue ».

Les conclusions et modalités de la concertation sont disponibles en Annexe de l'étude d'impact pièces 2.1.2.A1

Notre commentaire :

Nous notons que certaines questions sont hors objet de l'enquête publique et avons pris acte des réponses du Maître d'Ouvrage faisant référence au dossier d'enquête « Dossier loi sur l'eau de la phase 2 de la ZAC FGI - secteur Très la Grange » et portant notamment

sur le sondage concernant les transports publics et mobilités durables ainsi que sur la modélisation du trafic.

- N° 6 (Web) – Mme Clotilde DELPECH (clotilde.delpech@wanadoo.fr) Les Allées Du Parc 01210 FERNEY-VOLTAIRE – contribution déposée le mardi 20/05/2025 à 21h27 portant sur : *l'étude d'impact de l'extension du tramway des Nations-mettant à jour l'étude d'impact de la ZAC*

Nous consulter avec des dossiers monstrueux, particulièrement conçus pour nous dissuader de participer et par la même valider des opérations non conformes à la volonté des habitants, sans respect aucun de l'environnement. Cette concertation est donc un leurre et la SPL+ la CAPG se contrefichent de nos avis.

Affirmer que la ZAC sera porteuse de 4500 emplois est un autre argument périmé en raison du contexte actuel et du fait que la Confédération Helvétique, à raison, s'est retirée du projet Ferney-Genève-Innovation. Les impacts multiples qu'implique le tram ne sont ni évalués ni pris en compte pour rectifier le projet de façon satisfaisante. Ses conséquences sur la biodiversité, sur les zones humides à protéger, destruction des sols déjà pollués ? Quid des mesures réglementaires ERC ?

La commune de Ferney Voltaire a lancé de multiples projets d'urbanisation sans vision, encore une fois, sans prendre en compte l'avis des habitants et « électeurs ». Des destructions de la nature sans compensation, des logements multiples au milieu d'amoncellement de poubelles, etc.

Est-il besoin de s'obstiner avec la deuxième phase de la ZAC, quand les aménagements de la première phase sont déjà mal exécutés ou inadéquats ?

Depuis 2019, la commune et la SPL nous ignorent. Voilà qui renforcera notre détermination.

Réponse de la Sté TERRINNOV :

Les éléments constituant le dossier sont des pièces et études demandées par les services de l'État afin d'assurer une instruction précise sur l'ensemble des impacts potentiels du projet. L'exhaustivité technique nécessaire du dossier implique un grand nombre de pièces. Le résumé non technique permet d'accéder aux conclusions du dossier sans qu'il soit nécessaire de prendre connaissance de l'ensemble du dossier.

L'ensemble de cette opération est régi par des dossiers d'autorisations environnementales qui assurent la protection de l'environnement.

La concertation spécifique au tramway a eu lieu en septembre 2020 en ligne et en papier, deux réunions publiques ont eu lieu à cette occasion. Les conclusions et modalités de la concertation sont disponibles en Annexe de l'étude d'impact pièces 2.1.2.A1

➤ Le programme de la ZAC prévoit la réalisation, à terme, de 195 000 m² de surface de plancher d'activités économiques. En considérant les différents ratios emploi / m² usuels par rapport aux différentes typologies d'activités économiques prévues dans la

ZAC (activités, formation, hôtellerie, commerce, formation, etc...), cela donne une estimation de 4500 emplois (soit un ratio moyen de 1 emploi pour 45 m² de surface de plancher).

La confédération Helvétique ne s'est pas « retirée » de la ZAC Ferney Genève Innovation, elle n'a jamais pris part à son financement (confer dossier de réalisation et programme des équipements publics de la ZAC). La confédération Helvétique est l'un des financeurs de l'extension française du Tramway à hauteur de 35%.

Le financement du projet de tramway est décrit au chapitre « 3.3.2 Le financement du projet » page 42 de l'étude d'impact.

➤ Les impacts liés à la réalisation du tramway sont évalués dans le dossier d'étude d'impacts du tramway pièce 2.1.1. Ils ont été pris en compte dans la conception du projet afin d'être évités et réduits en priorité. Les impacts ne pouvant être complètement évités sont compensés selon des modalités proposées par le maître d'ouvrage et les bureaux d'étude spécialisés dans les études de la biodiversité, et autorisées par les services instructeurs de l'Etat.

➤ Une opération d'aménagement de cette ampleur est nécessairement réalisée en plusieurs phases.

Notre commentaire :

Nous avons pris acte des réponses du Maître d'Ouvrage faisant référence au dossier d'enquête sur « l'étude d'impact de l'extension du tramway des Nations-mettant à jour l'étude d'impact de la ZAC », la concertation spécifique au tramway, ses impacts évités, réduits et compensés ainsi que son financement et les prévisions de réalisation du programme de la ZAC.

- N° 7 (Web) – Mme Valérie ALONSO (v.valalonso@gmail.com) 172 k allée des cascadelles 01280 PREVESIN MOENS – contribution déposée le mercredi 21/05/2025 à 14h28 portant sur : *le Dossier loi sur l'eau de la phase 2 de la ZAC FGI - secteur Très la Grange :*

Impacts hydrologiques :

-Risque de remontée de nappe phréatique sur l'ensemble du périmètre, non suffisamment pris en compte par la SPL.

-Pollution du Nant (affluent pollué impactant l'étang de Colovrex) et absence de mesures correctives malgré les alertes de l'Autorité Environnementale.

-Couverture de la nappe de Montfleury : Les garanties de préservation restent floues dans l'étude d'impact.

Biodiversité et sols :

-Diagnostic incomplet des pollutions des sols (traces détectées à Très-la-Grange), sans plan de traitement adapté.

-Destruction de zones humides sans compensation satisfaisante en amont, contrairement aux exigences ERC (Éviter-Réduire-Compenser).

-Corridor biologique menacé (chiroptères notamment) par le tracé du tramway et l'urbanisation (bâtiments jusqu'à R+10).

Manquements réglementaires :

-Cahiers des charges des lots incomplets sur les mesures ERC, malgré leur caractère obligatoire.

-Compensations écologiques non mises en place avant les travaux, pourtant exigées par la MRAe.

Les deux dossiers révèlent :

-Un mépris récurrent des avis citoyens et des expertises environnementales (MRAe, Autorité Environnementale).

-Des mesures ERC insuffisantes, voire appliquées a posteriori, malgré leur caractère légal.

-Une approche en silo, sans vision d'ensemble des impacts cumulés (eau, biodiversité, urbanisation).

En l'état, les garanties écologiques et démocratiques paraissent illusoires.

Réponse de la Sté TERRINNOV :

➤ D'après les études hydrologiques, les argiles de Ferney sont saturées en eau par l'apport des précipitations efficaces à la surface des terrains , et non par la remontée d'une nappe en profondeur. Les incidences en phase chantier sur les eaux souterraines du secteur opérationnel de Très-la-Grange sont décrites dans le DLE à partir de la page 160. Les aménagements intègrent des modalités constructives adaptées à la saturation temporaire en eau des sols le cas échéant. La prise en compte du risque sur le tramway a été précisé à la MRAE page 14 du mémoire en réponse pièce 2.2. L'étude hydrogéologique démontre que les espaces publics dont le tramway sont situés plus haut que le niveau des plus hautes eaux, et ne sont donc pas impactés par ce risque. L'ensemble des aménagements est donc adapté et compatible avec ce risque.

➤ Dans le cadre de l'aménagement de la ZAC, le Nant et ses affluents font l'objet de renaturation des cours d'eaux au sein du périmètre de l'opération, ce qui participe à l'amélioration de la qualité de l'eau. L'espace majeur de renaturation se trouvant sur le secteur opérationnel de Très la Grange, il est dans le périmètre de la présente enquête publique dans le cadre du dossier loi sur l'eau. Il est décrit à la page 65 du DLE Très la Grange partie « renaturation du Nant ». De plus, l'abattement des pollutions par les ouvrages de gestion des eaux pluviales de la ZAC est décrit p.180-181 du DLE (pièce 1.1.1).

➤ L'absence d'impact sur la nappe de Montfleury est décrite p62 de l'étude d'impact et en annexe de l'Etude d'impact, fichier 2.1.2.A5.

➤ L'absence de pollution des sols est précisée p61 de l'étude d'impact et en annexe du DLE Très la Grange, fichier 1.2.A11.

- Les mesures d'évitement et de réduction sont mises en place dès le début de l'opération et suivies. Les mesures de compensations sont réalisées conformément aux arrêtés d'autorisations environnementales obtenus. Certaines compensations accordées sont réalisées en même temps que les aménagements car elles ne peuvent pas être dissociées des travaux (exemple : la plantation des arbres dans l'espace public ne peut être réalisée que pendant la réalisation des espaces publics attenants). Enfin, les modalités de mise en œuvre de certaines compensations font l'objet d'une coordination spécifique avec les services de l'État (par exemple : restauration et création de zones humides).
- Afin de réduire les incidences du tracé du tramway spécifiquement vis-à-vis du fonctionnement écologique, plusieurs mesures sont prises (p176 de l'étude d'impact 2.1.1 et suivantes). Le corridor entre les boisements est préservé via le maintien d'un espace non bâti. La surface de ce corridor a été augmentée suite à l'avis de la MRAE. Le détail est explicité p.152 de l'étude d'impact pièce 2.1.1.
- Les autorisations environnementales de la ZAC sont bien annexées à tous les cahiers des charges de cession de terrain de la ZAC. Les acquéreurs de lots dans la ZAC sont donc contractuellement engagés à respecter le contenu des autorisations environnementales de la ZAC.
- Le projet résulte d'un compromis suite aux études techniques, à la concertation publique, au choix des élus, aux nombreuses expertises nécessaires (hydrauliciens, paysagistes, urbanistes, écologues...). Les avis sont suivis dans la mesure du possible.
- L'étude d'impact peut donner l'impression d'une analyse en silo car les impacts du projet sont nécessairement analysés et présentés thème par thème, afin d'avoir une analyse exhaustive. Cependant, les thèmes paysagers, patrimoine, milieu naturel et hydraulique sont intimement liés ; par exemple, la renaturation du Nant est une mesure qui répond à divers enjeux : hydraulique (augmentation de la zone d'expansion des crues), naturel (stratification des berges qui participe à la diversification des écosystèmes, confortement du corridor écologique), paysager (épaississement de la trame arborée), patrimonial (ripisylve du Nant en accompagnement de l'allée de la Tire). Le chapitre 7 de l'étude d'impact pièce 2.1.1 présente les effets cumulés à l'échelle du territoire et d'évaluer l'impact de l'ensemble des aménagements prévus.

Notre commentaire :

Nous notons que les aménagements de la ZAC Ferney-Genève-Innovation sont adaptés et compatibles avec le risque de remontée de nappe et qu'il est précisé l'absence d'impact sur la nappe de Montfleury et l'absence de pollution des sols.

Nous constatons que les mesures d'évitement, de réduction et de compensations sont mises en place dès le début de l'opération et tout au long de son suivi et notamment pour réduire les incidences spécifiques sur le tracé du tramway ?

- N° 8 (Web) – Mme Valérie ALONSO (v.valalonso@gmail.com) 172 k allée des cascadelles 01280 PREVESIN MOENS – contribution déposée le mercredi 21/05/2025 à 14h31 portant sur : *l'étude d'impact de l'extension du tramway des Nations-mettant à jour l'étude d'impact de la ZAC :*

Incohérences urbanistiques :

-Surélévation autorisée (R+7 à R+10) sans évaluation paysagère/patrimoniale approfondie, ni mesures ERC adaptées.

-Artificialisation accrue des sols et fragmentation écologique (le tram enjambe le Nant et le chemin de La Tire, perturbant les continuités biologiques).

Défauts de concertation :

-Choix du tracé contesté (préférence des habitants pour Gex ignorée en 2019).

-Absence de transparence sur les critères de décision et l'intégration des retours du public.

Cumul des impacts avec la ZAC :

-Problèmes d'études globales : Les effets combinés (ZAC + tram + projets voisins comme Fins-Veudagne) ne sont pas évalués (trafic, terres agricoles, pression urbaine).

-Projections démographiques obsolètes, ne tenant pas compte des nouveaux programmes immobiliers alentour.

Les deux dossiers révèlent :

-Un mépris récurrent des avis citoyens et des expertises environnementales (MRAe, Autorité Environnementale).

-Des mesures ERC insuffisantes, voire appliquées a posteriori, malgré leur caractère légal.

-Une approche en silo, sans vision d'ensemble des impacts cumulés (eau, biodiversité, urbanisation).

En l'état, les garanties écologiques et démocratiques paraissent illusoires, laissant craindre une aggravation des atteintes à l'environnement et au cadre de vie.

Réponse de la Sté TERRINNOV :

➤ Des perspectives sont présentées en p194 et 197 de l'étude d'impact 2.2.1 pour se rendre compte des modifications apportées dans le paysage.

L'épannelage comprend une diversification des hauteurs de bâtiments de R+4 à R+10 qui restent inférieures au plafond autorisé par le PLUiH. Ces hauteurs sont aussi le fruit d'un compromis pour ménager des prospects confortables entre les bâtiments, des vues, préserver un maximum d'espaces paysagers en pleine terre, etc. Pour mémoire, le schéma d'aménagement le long de l'allée de la Tire a été concerté avec l'Architecte des Bâtiments de France et fait l'objet d'un permis d'aménager approuvé par l'Architecte des Bâtiments de France.

➤ Les mesures d'évitement et de réduction sont mises en place dès le début de l'opération et suivies. Les mesures de compensations sont réalisées conformément aux

arrêtés d'autorisations environnementales obtenus. Certaines compensations accordées sont réalisées en même temps que les aménagements car elles ne peuvent pas être dissociées des travaux. Les modalités de mise en œuvre de certaines compensations font l'objet d'une coordination spécifique avec les services de l'État.

➤ Le choix du tracé de l'extension de tramway à l'ouest de Ferney-Voltaire a été réalisé suite à une étude d'opportunité évaluant la demande, la faisabilité et la complémentarité des transports publics cf. pièce 2.1.1 étude d'impact p.28.

La modélisation du trafic routier avec les différentes variantes de prolongement du tramway met en évidence que le tracé ouest du tramway est celui qui permet d'atteindre le meilleur report modal sur les transports collectifs (20%) et le maintien du trafic du Transport Individuel Motorisé (TIM) à son niveau actuel (+3%). Les informations peuvent être consultées page 145 du document d'étude d'impact, chapitre 5 « comparaison des variantes et choix de la solution retenue ».

Les conclusions et modalités de la concertation sont disponibles en Annexe de l'étude d'impact pièces 2.1.2.A1

➤ L'article R122-5 II 5° du code de l'environnement précise que les projets à intégrer dans l'analyse sont les projets existants ou approuvés à la date de dépôt. Les projets approuvés sont ceux qui ont fait l'objet d'une étude d'incidence environnementale au titre de l'article R. 181-14 et d'une consultation du public ou qui ont fait l'objet d'une évaluation environnementale au titre du présent code et pour lesquels un avis de l'autorité environnementale a été rendu public.

Par conséquent, les impacts cumulés sont étudiés en intégrant les projets qui répondent à l'une de ces conditions. Le projet de Fins-Veudagne n'en fait pas partie.

Notre commentaire :

Nous notons les différentes réponses apportées et constatons que les mesures d'évitement, de réduction et de compensations sont mises en place dès le début de l'opération et tout au long de son suivi, notamment pour réduire les incidences spécifiques sur le tracé du tramway ?

- N° 9 (Web) – Contribution « Anonyme » – Déposée le mercredi 21/05/2025 à 20h13 portant sur : le dossier loi sur l'eau de la phase 2 de la ZAC FGI - secteur Très la Grange :

1. Étant donné le contexte géopolitique dramatique actuel avec toutes ses conséquences économiques pour le Grand-Genève, peut-on encore affirmer que la ZAC sera porteuse de 4500 emplois, et « d'un pôle de compétences dédié à la formation et au transfert de connaissance, en lien avec les grands équipements situés à proximité (Cité internationale des savoirs) » ? Pourquoi mettre en avant cet argument périmé sachant d'autant plus que la Confédération Helvétique s'est depuis longtemps retirée du projet Ferney-Genève-Innovation ?

2. La phase 1 de la ZAC est en cours de travaux. (Poterie, douane, Paimboeuf). La

Mission Régionale d'Autorité environnementale MRAe relève que « les mesures de compensation de cette phase n'ont pas toutes été mises en place alors qu'elles auraient dû l'être AVANT qu'il ne soit porté atteinte aux espèces protégées et à leurs habitats ». La réponse de la SPL n'y répond qu'à la marge. Cela ne décrédibilise-t-il pas sa bonne foi sur son rapport à la biodiversité ?

3. Le tram a toujours été présenté par la SPL comme un équipement indissociable de la ZAC. Et pourtant son intégration dans le secteur de Très-la Grange implique de modifier la hauteur d'un certain nombre d'immeubles désormais autorisés à R+7 et R+10, c'est à dire : 32 m de haut.

L'Autorité environnementale recommande d'évaluer et de caractériser l'impact paysager et patrimonial induit par la rehausse des hauteurs maximales de bâtiments de R+7 à R+10, en toutes saisons et de mettre en place, si nécessaire, des mesures ERC. (Éviter Réduire Compenser)

4. Le dossier sur l'eau montre que depuis juin 2024, la renaturation du Nant implique l'impossibilité de circuler le long du chemin de La Tire au moins jusqu'en 2026. La seule information donnée au public à l'entrée du chemin en janvier 2025 indiquait une durée de travaux de 4 semaines.

1. La ZAC communique régulièrement sur son ambition bas carbone.

L'étude du Cabinet BL évolution l'a classé en 2022 parmi les projets urbains incompatibles avec les objectifs de transition écologique.

https://terresdeluttes.fr/wp-content/uploads/2022/05/Etude_BLEvolution_Projet-local-impact-global.pdf

Des exemples parmi d'autres :

- Quelle est l'évaluation de l'impact de près de 1000 m3 de déblais générés par les travaux de la ZAC ?
- Quel est l'impact de leur transfert sachant que ce point est considéré comme un des plus polluant dans les projets urbains ?
- Les matériaux en bois sont promus en permanence pour montrer les vertus écologiques de telle ou telle construction comme un parking en silo. Mais aucune information n'est donnée sur la provenance du bois ni sur la qualité/quantité des colles indispensables aux matériaux de bois agglomérés.

Ces informations seraient pourtant les preuves d'un respect des normes écologiques.

2. Quand l'Autorité environnementale recommande de s'assurer de la préservation de la couverture de la nappe phréatique profonde dite de Montfleury, quels sont les contrôles effectués ? Les réponses apportées dans l'étude d'impact ne sont pas convaincantes.

3. Une recherche partielle dans les sols de Très-la-Grange a montré des traces de pollution.

L'Autorité environnementale recommande de réaliser, dès ce stade du dossier, un diagnostic complet des pollutions des sols, de définir puis de retenir les modes de traitement appropriés afin de s'assurer de la compatibilité des usages projetés avec les sols et à défaut de revoir la programmation de la ZAC.

4. Concernant la biodiversité et les zones humides, plusieurs impacts négatifs sont relevés dans le rapport de l'Autorité environnementale. Les mesures appropriées nécessaires en amont des travaux ne sont pas effectuées par la SPL.

L'Autorité environnementale rappelle que « si les atteintes liées au projet ne peuvent ni être évitées, ni réduites, ni compensées de façon satisfaisante, celui-ci ne peut pas être autorisé en l'état ».

Elle recommande : « la définition et la mise en œuvre des mesures de compensation complémentaires des zones humides hors ZAC, avant tout aménagement, hors zone humide préexistante, et à défaut de reprendre la démarche ERC et reconsidérer les caractéristiques du projet ». Très peu de cas est fait de cette recommandation « EVITER » au vu du tracé du tram qui enjambe le Nant et le chemin de La Tire, au Sud de Très-la Grange. Quid du corridor biologique ? (Chiroptères etc.)

5. L'eau de l'étang de Colovrex est de mauvaise qualité. L'Autorité environnementale recommande de prendre des mesures d'amélioration. La SPL répond que cet élément ne fait pas partie du projet de prolongement du tram et que la question est hors sujet. Pourtant, l'étang fait partie du périmètre de la SPL. N'est-il pas justifié de se soucier du réservoir de biodiversité qu'il représente, d'autant que sa mauvaise qualité découle du Nant, très pollué, qui traverse Très-la-grange et Paimboeuf ?

6. Il existe un risque d'inondation par remontée de nappe phréatique sur la totalité du périmètre de la ZAC. L'Autorité environnementale alerte sur ce point et « recommande de s'assurer de la compatibilité du projet avec le risque d'inondation par remontée de nappe et le cas échéant de définir les conditions pour que le projet soit compatible avec le risque. » La réponse de la SPL n'est pas convaincante.

7. Les cahiers des charges de cession des différents lots sont très incomplets concernant les mesures écologiques réglementaires ERC (Éviter-Réduire-Compenser) exigibles ainsi que les dispositifs de suivis associés. Comment la SPL peut-elle céder des lots sans y joindre un cahier des charges complet ?

8. De nombreuses mesures liées à l'écologie, la protection des espèces animales, végétales restent à mettre en œuvre AVANT les travaux.

Réponse de la Sté TERRINNOV :

➤ 1-Le programme de la ZAC prévoit la réalisation, à terme, de 195 000 m² de surface de plancher d'activités économiques. En considérant les différents ratios emploi / m² usuels par rapport aux différentes typologies d'activités économiques prévues dans la ZAC (activités, formation, hôtellerie, commerce, formation, etc...), cela donne une estimation de 4500 emplois (soit un ratio moyen de 1 emploi pour 45 m² de surface de

plancher). La confédération Helvétique ne s'est pas « retirée » de la ZAC Ferney Genève Innovation, elle n'a jamais pris part à son financement. La confédération Helvétique est l'un des financeurs de l'extension française du Tramway à hauteur de 35%.

Le financement du projet de tramway est décrit au chapitre « 3.3.2 Le financement du projet » page 42 de l'étude d'impact.

➤ 2-Les mesures d'évitement et de réduction sont mises en place dès le début de l'opération et suivies. Les mesures de compensations sont réalisées conformément aux arrêtés d'autorisations environnementales obtenus. Certaines compensations accordées sont réalisées en même temps que les aménagements car elles ne peuvent pas être dissociées des travaux (exemple : la plantation des arbres dans l'espace public ne peut être réalisée que pendant la réalisation des espaces publics attenants). Enfin, les modalités de mise en œuvre de certaines compensations font l'objet d'une coordination spécifique avec les services de l'État (par exemple : restauration et création de zones humides).

➤ 3-Des perspectives sont présentées en p194 et 197 de l'étude d'impact 2.2.1 pour se rendre compte des modifications apportées dans le paysage.

L'épannelage comprend une diversification des hauteurs de bâtiments de R+4 à R+10 qui restent inférieures au plafond autorisé par le PLUiH. Ces hauteurs sont aussi le fruit d'un compromis pour ménager des prospects confortables entre les bâtiments, des vues, préserver un maximum d'espaces paysagers en pleine terre, etc.

➤ 4-Il est rappelé que l'allée de la tire entre la rue de Meyrin et la RD35 est fermée au public pour des raisons de sécurité depuis 2 ans. Toutefois des échanges sont en cours avec la commune afin de rétablir cette continuité avant la fin des aménagements.

➤ 1- le bilan carbone de la ZAC est hors périmètre de la présente enquête publique. Pour information toutefois, l'étude externe évoquée et les données sur lesquelles elle se base ne sont pas connues et n'ont pas fait l'objet d'un échange contradictoire.

En ce qui concerne les déblais du tramway, les impacts et les mesures sont présentés dans la partie 4.6 Impacts sur le sol et le sous-sol page 165 de l'Etude d'impact.

➤ 2- L'absence d'impact sur la nappe de Montfleury est décrite p62 de l'étude d'impact et en annexe de l'Etude d'impact, fichier 2.1.2.A5.

➤ 3- L'absence de pollution des sols est précisée p61 de l'étude d'impact et en annexe du DLE Très la Grange, fichier 1.2.A11.

➤ 4- Les mesures d'évitement et de réduction sont mises en place dès le début de l'opération et suivies. Les mesures de compensations sont réalisées conformément aux arrêtés d'autorisations environnementales obtenus. Certaines compensations accordées sont réalisées en même temps que les aménagements car elles ne peuvent pas être dissociées des travaux (exemple : la plantation des arbres dans l'espace public ne peut être réalisée que pendant la réalisation des espaces publics attenants). Enfin, les modalités de mise en œuvre de certaines compensations font l'objet d'une coordination

spécifique avec les services de l'État (par exemple : restauration et création de zones humides).

➤ 5- L'étang de Colovrex est effectivement hors périmètre de la présente enquête publique. Pour information toutefois, la qualité du Nant se verra améliorée par les aménagements réalisés. Par ailleurs, le Nant ne se rejette pas dans cet étang.

➤ 6- D'après les études hydrologiques, les argiles de Ferney sont saturées en eau par l'apport des précipitations efficaces à la surface des terrains, et non par la remontée d'une nappe en profondeur. Les incidences en phase chantier sur les eaux souterraines du secteur opérationnel de Très-la-Grange sont décrites dans le DLE à partir de la page 160. Les aménagements intègrent des modalités constructives adaptées à la saturation temporaire en eau des sols le cas échéant. La prise en compte du risque sur le tramway a été précisé à la MRAE page 14 du mémoire en réponse pièce 2.2. L'étude hydrogéologique démontre que les espaces publics dont le tramway sont situés plus haut que le niveau des plus hautes eaux, et ne sont donc pas impactés par ce risque. L'ensemble des aménagements est donc adapté et compatible avec ce risque.

➤ 7- Les autorisations environnementales de la ZAC sont bien annexées à tous les cahiers des charges de cession de terrain de la ZAC. Les acquéreurs de lots dans la ZAC sont donc contractuellement engagés à respecter le contenu des autorisations environnementales de la ZAC.

Notre commentaire :

Nous notons les prévisions du programme de réalisation de la ZAC et de sa conception en matière d'aménagement, les différentes réponses apportées sur les mesures d'évitement, de réduction et de compensations mises en place dès le début de l'opération et tout au long de son suivi, notamment pour réduire les incidences spécifiques sur le tracé du tramway, l'absence d'impact sur la nappe de Montfleury, l'absence de pollution des sols et la présence de cahiers des charges pour les éventuels acquéreurs.

- N° 10 (Web) – Contribution « Anonyme » – Déposée le vendredi 23/05/2025 à 11h00 portant sur : *l'étude d'impact de l'extension du tramway des Nations-mettant à jour l'étude d'impact de la ZAC :*

Je suis favorable au projet de Tramway. Cependant, alors que Terrinnov et la ville communiquent régulièrement sur leur « excellence » environnementale, je suis très surpris de lire dans l'avis de la MRAE que les mesures de compensation prévues et annoncées dans la phase I n'ont pas toutes été mises en place. De plus, elles doivent bien évidemment être mises en place avant la destruction des milieux, ce qui n'a semblé-t-il pas été fait.

Comment va t'on s'assurer que d'abord toutes les mesures de la phase I soient effectivement réalisées (déjà qu'une « compensation » n'est qu'un pis-aller au mieux), et ensuite que pour la phase II les choses soient faites correctement ? Qui va s'en

assurer puisqu'on ne peut pas faire confiance à Terrinnov ? Il faudrait nommer un bureau indépendant, et bloquer les travaux tant que ce n'est pas fait.

Second point, sur les aménagements cyclables ; le projet prévoit, conformément à la loi (c'est la moindre des choses, mais c'est déjà pas mal...) un aménagement cyclable en même temps que ces travaux pharaoniques. Cependant, pourquoi est-ce que les études de trafic ne prennent nulle part en compte l'effet de cet aménagement cyclable ? Le trafic vélo n'arrête pas de progresser, et vous n'en tenez compte nulle part ? Pour rejoindre Cornavin avec un vélo mécanique, je mets déjà le même temps que celui qui est prévu dans cette étude pour le tram. Un vélo électrique sera concurrentiel en temps, par rapport au tram et aux voitures, mais vous n'en tenez compte nulle part ?

Enfin le plan de l'aménagement de la place des lumières, page 48 du document « 2-1-1-ei-tram-maj-ei-zac.pdf » pose de grosses interrogations sur les aménagements cyclable. La piste cyclable qui vient du tunnel, située à l'ouest, s'arrête d'un coup au niveau de la RD35. Les cyclistes sont censés faire quoi ici ? Comment font-ils pour aller tout droit vers la rue de Genève, ou à l'est sur l'avenue du Jura ? Il faut absolument retravailler ceci, et mettre en place des itinéraires cyclables continus et permettant de rejoindre tous les quartiers de la ville !!!!

Réponse de la Sté TERRINNOV :

➤ Les mesures d'évitement et de réduction sont mises en place dès le début de l'opération et suivies. Les mesures de compensations sont réalisées conformément aux arrêtés d'autorisations environnementales obtenus. Certaines compensations accordées sont réalisées en même temps que les aménagements car elles ne peuvent pas être dissociées des travaux (exemple : la plantation des arbres dans l'espace public ne peut être réalisée que pendant la réalisation des espaces publics attenants). Enfin, les modalités de mise en œuvre de certaines compensations font l'objet d'une coordination spécifique avec les services de l'État (par exemple : restauration et création de zones humides).

➤ L'étude de trafic prévoit une augmentation de la part modale vélo, avec 10% des passages frontière à vélo à l'heure de pointe, soit 400 personnes/heure p.179 de l'étude d'impact 2.1.1.

➤ L'aménagement questionné prévoit bien une continuité de la véloroute qui longe le tramway le long de l'avenue du Jura avec la véloroute qui longe la RD35, à l'ouest, sans qu'il ne soit nécessaire de passer par la place des lumières. Plus globalement, la réalisation de la ZAC intègre trois niveaux d'aménagements cyclables qui seront tous interconnectés : des véloroutes (voies dédiées aux cycles), des bandes cyclables sur voirie et des cheminements modes doux (cycles, piétons). Confer Carte p123 de l'EI.

Notre commentaire :

Nous notons les différentes réponses apportées sur l'aménagement de la ZAC, la continuité de la véloroute et constatons que les mesures d'évitement, de réduction et

de compensations sont mises en place dès le début de l'opération et tout au long de son suivi, notamment pour réduire les incidences spécifiques sur le tracé du tramway.

- N° 11 (Web) – Contribution « Anonyme » – Déposée le vendredi 23/05/2025 à 11h19 portant sur : *l'étude d'impact de l'extension du tramway des Nations-mettant à jour l'étude d'impact de la ZAC :*

Le carrefour de la place des lumières avec ses multiples flux de voitures, camions et tram va être un cauchemar à franchir pour les piétons et les cyclistes. Les plans présentés dans les documents laissent envisager le pire.

C'est pourquoi nous demandons la mise en place d'un tunnel ou d'une passerelle pour les cyclistes et les piétons, afin de garantir leur sécurité et leur permettre de traverser ces carrefours en toute sérénité. Nous sommes convaincus que cette infrastructure serait un véritable atout pour ces villes et le Pays de Gex, en favorisant les déplacements à vélo ou à pied, et en réduisant les risques d'accident.

Il y a des objectifs nationaux d'atteindre 9% des déplacements du quotidien réalisés à vélo en 2024 et nous en sommes très loin à Ferney Voltaire, St Genis et dans le Pays de Gex à cause du manque d'infrastructures directes, continues et sécurisées !

Les aspects environnementaux et de santé publique sont donc à prendre en compte : ces tunnels ou passerelles seront stratégiques pour permettre de rassurer les usagers en termes de sécurité, et favoriser le report modal massif vers d'autres mobilités décarbonées, ou partagées, qui s'imposent. La réduction du nombre de voitures et des bouchons aura donc lieu.

La qualité de l'air sera meilleure. La santé des usagers sera préservée car il est recommandé d'augmenter notre activité physique dans la vie quotidienne. La planète s'en portera mieux avec une diminution des émissions de CO², et chaque personne pourra valoriser la diminution de son empreinte carbone avec cette mobilité active.

Nous souhaitons également souligner que cette infrastructure de qualité pourrait bénéficier d'aides financières de l'Europe, de l'État, de la région, du département, de l'agglomération, de la ville et même de la Suisse, ce qui faciliterait grandement sa mise en place.

Nous espérons que notre demande sera prise en considération et que des mesures seront prises pour améliorer la sécurité et les déplacements des cyclistes et des piétons du pays de Gex et de Genève.

Réponse de la Sté TERRINNOV :

- L'aménagement présenté du carrefour des Lumières intègre des traversées sécurisées pour les piétons et les cycles.
- L'aménagement prévoit bien une continuité de la véloroute qui longe le tramway le long de l'avenue du Jura avec la véloroute qui longe la RD35, à l'ouest, sans qu'il ne soit nécessaire de passer par la place des lumières.

- Plus globalement, la réalisation de la ZAC intègre trois niveaux d'aménagements cyclables qui seront tous interconnectés : des véloroutes (voies dédiées aux cycles), des bandes cyclables sur voirie et des cheminements modes doux (cycles, piétons). Confer Carte p123 de l'EI.
- L'association APiCy a sollicité l'aménagement d'une passerelle ou d'un tunnel. A l'occasion de plusieurs réunions d'échanges, l'impossibilité technique de réaliser de tels aménagements en ce lieu (densité et profondeur de réseaux, nappe, tramway, espace contraint, taille et hauteur/profondeur des ouvrages...) a été démontrée.

Notre commentaire :

Nous notons les différentes réponses détaillées apportées sur la sécurisation des piétons et des cycles au carrefour des Lumières, l'aménagement de la ZAC avec les précisions sur la continuité de la véloroute et la sécurisation du carrefour des Lumières. Nous prenons acte de l'impossibilité technique de l'aménagement technique d'une passerelle ou d'un tunnel.

- N° 12 (Web) – Mme Anne DURAND – 10 rue de Versoix 01210 FERNEY-VOLTAIRE – contribution déposée le vendredi 23/05/2025 à 15h03 portant sur : *l'étude d'impact de l'extension du tramway des Nations-mettant à jour l'étude d'impact de la ZAC :*

Avant toute chose, il faut dire l'effort effroyable qu'exige la participation à cette enquête. Des centaines de pages de spécialistes, des dessins trop petits, aucune réunion entre la SPL et les habitants pour éclairer les problèmes. L'enquête est une formalité qui sert à valider des opérations qui avancent comme des bulldozers au mépris des habitants et malgré des impacts majeurs sur l'environnement et leur vie quotidienne.

Pour preuve, la concertation publique lancée en décembre 2019 pour "associer" les gens au choix du tracé du tramway. Une majorité d'entre eux a manifesté sa préférence pour un trajet en direction de Gex. Qu'à cela ne tienne, le tram circulera en direction de Meyrin.

En 2019 déjà, une mise à jour de l'étude d'impact de la ZAC a été nécessaire pour la demande d'autorisation d'un centre commercial à La Poterie. TOUS les avis déposés - une trentaine -, ainsi qu'une pétition signée par 1300 personnes justifiant leur opposition au centre commercial - ont été ignorés par la commune, la SPL, ainsi que par le commissaire enquêteur qui avait donné un avis favorable.

Donc :

- les concertations publiques sont des leurres.
- la SPL et la CAPG se contrefichent des avis du public.

Il reste des facteurs qui peuvent interrompre le processus :

- les recours,
- les contre-temps économiques. (Covid, guerres, prise de pouvoir des fascistes etc.)
- les catastrophes climatiques.

La SPL est familière des 2 premières embûches dont font les frais les citoyens eux-mêmes. Elle n'en tire aucune conséquence.

Rien n'évolue, seule demeure l'illusion du "rentable".

Ce ne sont pas les citoyens qui sont conservateurs mais bien les décideurs responsables qui restent accrochés à des projets anciens sans s'adapter au monde qui bouge à toute allure et aux évolutions climatiques.

Ainsi, la ZAC porteuse de 4500 emplois, et « d'un pôle de compétences dédié à la formation et au transfert de connaissance, en lien avec les grands équipements situés à proximité (Cité internationale des savoirs) » est un pur argument de communication depuis longtemps périmé. La Confédération Helvétique s'est retirée du projet. Dans Ferney-Genève-Innovation, on cherche en vain l'innovation et Genève est déjà loin.

Nous nous appuyons à présent sur quelques-uns des arguments critiques de la MRAe (Mission Régionale d'Autorité environnementale) :

- La phase 1 de la ZAC est en cours de travaux. (Poterie, douane, Paimboeuf). La MRAe relève que « les mesures de compensation de cette phase n'ont pas toutes été mises en place alors qu'elles auraient dû l'être AVANT qu'il ne soit porté atteinte aux espèces protégées et à leurs habitats ». La réponse de la SPL n'y répond qu'à la marge. Cela ne décrédibilise-t-il pas sa bonne foi sur son rapport à la biodiversité ?

- Le tram a toujours été présenté par la SPL comme un équipement indissociable de la ZAC. Et pourtant son intégration dans le secteur de Très-la Grange implique à présent de modifier la hauteur d'un certain nombre d'immeubles désormais autorisés à R+7 et R+10, c'est à dire : 32 m de haut.

L'Autorité environnementale recommande d'évaluer et de caractériser l'impact paysager et patrimonial induit par la rehausse des hauteurs maximales de bâtiments de R+7 à R+10, en toutes saisons et de mettre en place, si nécessaire, des mesures ERC (Éviter Réduire Compenser). - l'exemple de l'immeuble de L'orée de France à l'entrée de ville, dépouillé de ses arbres et de toute verdure n'est pas pour donner confiance sur les capacités de la SPL à COMPENSER.

- La ZAC communique régulièrement sur son ambition bas carbone.

L'étude du Cabinet BL évolution l'a classée en 2022 parmi les projets urbains incompatibles avec les objectifs de transition écologique.

https://terresdeluttes.fr/wpcontent/uploads/2022/05/Etude_BLEvolution_Projet-local-impact-global.pdf

Des exemples parmi d'autres :

- Quelle est l'évaluation de l'impact de près de 1000 m³ de déblais générés par les travaux de la ZAC ?
- Quel est l'impact de leur transfert sachant que ce point est considéré comme un des plus polluant dans les projets urbains ?
- Les matériaux en bois sont promus en permanence pour montrer les vertus écologiques de telle ou telle construction comme un parking en silo. Mais aucune

information n'est donnée sur la provenance du bois ni sur la qualité/quantité des colles indispensables aux matériaux de bois agglomérés. Ces informations seraient pourtant les preuves d'un respect des normes écologiques.

-Quand l'Autorité environnementale recommande de s'assurer de la préservation de la couverture de la nappe phréatique profonde dite de Montfleury, quels sont les contrôles effectués ? Les réponses apportées dans l'étude d'impact ne sont pas convaincantes.

- Une recherche partielle dans les sols de Très-la-Grange a montré des traces de pollution.

L'Autorité environnementale recommande de réaliser, dès ce stade du dossier, un diagnostic complet des pollutions des sols, de définir puis de retenir les modes de traitement appropriés afin de s'assurer de la compatibilité des usages projetés avec les sols et à défaut de revoir la programmation de la ZAC.

- Concernant la biodiversité et les zones humides, plusieurs impacts négatifs sont relevés dans le rapport de l'Autorité environnementale. Les mesures appropriées nécessaires en amont des travaux ne sont pas effectuées par la SPL.

L'Autorité environnementale rappelle que « si les atteintes liées au projet ne peuvent ni être évitées, ni réduites, ni compensées de façon satisfaisante, celui-ci ne peut pas être autorisé en l'état ».

Elle recommande : « la définition et la mise en œuvre des mesures de compensation complémentaires des zones humides hors ZAC, avant tout aménagement, hors zone humide préexistante, et à défaut de reprendre la démarche ERC et reconsidérer les caractéristiques du projet ». Très peu de cas est fait de cette recommandation « ÉVITER » au vu du tracé du tram qui enjambe le Nant et le chemin de La Tire, au Sud de Très-la-Grange. Quid du corridor biologique ? (Chiroptères etc.)

- L'eau de l'étang de Colovrex est de mauvaise qualité. L'Autorité environnementale recommande de prendre des mesures d'amélioration. La SPL répond que cet élément ne fait pas partie du projet de prolongement du tram et que la question est hors sujet. L'étang fait partie du périmètre de la SPL.

Le sujet de la SPL n'est-il pas de soucier du réservoir de biodiversité de la ZAC dans son ensemble, d'autant que la mauvaise qualité de l'étang découle du Nant, très pollué, qui traverse Très-la-grange et Paimboeuf ?

- Il existe un risque d'inondation par remontée de nappe phréatique sur la totalité du périmètre de la ZAC. L'Autorité environnementale alerte sur ce point et « recommande de s'assurer de la compatibilité du projet avec le risque d'inondation par remontée de nappe et le cas échéant de définir les conditions pour que le projet soit compatible avec le risque. » La réponse de la SPL n'est pas convaincante.

- Les cahiers des charges de cession des différents lots sont très incomplets concernant les mesures écologiques réglementaires ERC (Éviter Réduire Compenser) exigibles ainsi que les dispositifs de suivis associés. Comment la SPL peut-elle céder des lots sans y

joindre un cahier des charges complet ? Une fois un terrain vendu, comment pourra-elle exiger des mesures non contractualisées au départ ?

- La commune de Ferney-Voltaire a lancé un projet d'aménagement urbain très important sur Fins et Veudagne à l'Ouest de Très la Grange. (La concertation sur la modification du PLUIH qui en découle montre de nombreuses oppositions).

- comment est-il possible qu'il n'y ait aucune concertation entre les responsables de ces projets afin de les harmoniser ?

- Pourquoi n'y a-t-il aucune étude sur les effets cumulés d'emprise sur des terres agricoles mitoyennes ?

- Lorsque la SPL comptabilise l'augmentation du nombre de voitures provoquée par l'augmentation du nombre d'habitants sur la ZAC, les chiffres sont d'emblée obsolètes au vu des projets sur Fins et Veudagne à l'Ouest de Très-la Grange. Les projections sont fausses.

Les dirigeants de ces programmes siègent pourtant dans la même communauté d'agglomération.

Nous terminerons en évoquant les problèmes de circulation pendant les travaux de construction. Aucune solution n'est proposée.

On nous dit que de toute façon, il y aura toujours 2 voies de circulation sous le tunnel. Aujourd'hui, il y en a 4 et c'est l'enfer. En début de journée, côté français, le bouchon s'étend jusqu'à l'école St Vincent côté Nord, à l'Ouest, tout le long de Paimboeuf. En fin d'après-midi, le bouchon de voitures remonte, côté Suisse, jusqu'au rond-point du tunnel sous le Grand-Saconnex et au-delà.

Il pourrait y avoir des propositions encourageantes. Par exemple : multiplication des bus et gratuité ou abonnement à prix avantageux ?

Nous renouvelons nos inquiétudes si l'on considère les aménagements non exécutés sur la 1ère phase de la ZAC ainsi que sur le suivi des travaux et des exigences nécessaires sur la 2ème phase.

Réponse de la Sté TERRINNOV :

➤ Les éléments constituant le dossier sont des pièces et études demandées par les services de l'État afin d'assurer une instruction précise sur l'ensemble des impacts potentiels du projet. L'exhaustivité technique nécessaire du dossier implique un grand nombre de pièces. Le résumé non technique permet d'accéder aux conclusions du dossier sans qu'il soit nécessaire de prendre connaissance de l'ensemble du dossier

➤ La concertation spécifique au tramway a eu lieu en septembre 2020 en ligne et en papier, deux réunions publiques ont eu lieu à cette occasion. Les conclusions et modalités de la concertation sont disponibles en Annexe de l'étude d'impact pièces 2.1.2.A1

➤ Le choix du tracé de l'extension de tramway à l'ouest de Ferney-Voltaire a été réalisé suite à une étude d'opportunité évaluant la demande, la faisabilité et la complémentarité des transports publics cf. pièce 2.1.1 étude d'impact p.28.

La modélisation du trafic routier avec les différentes variantes de prolongement du tramway met en évidence que le tracé ouest du tramway est celui qui permet d'atteindre le meilleur report modal sur les transports collectifs (20%) et le maintien du trafic du Transport Individuel Motorisé (TIM) à son niveau actuel (+3%).

Les informations peuvent être consultées page 145 du document d'étude d'impact, chapitre 5 « comparaison des variantes et choix de la solution retenue ».

Les conclusions et modalités de la concertation sont disponibles en Annexe de l'étude d'impact pièces 2.1.2.A1

➤ Le sujet du centre commercial n'est pas dans le périmètre de la présente enquête publique

➤ Le programme de la ZAC prévoit la réalisation, à terme, de 195 000 m² de surface de plancher d'activités économiques. En considérant les différents ratios emploi / m² usuels par rapport aux différentes typologies d'activités économiques prévues dans la ZAC (activités, formation, hôtellerie, commerce, formation, etc...), cela donne une estimation de 4500 emplois (soit un ratio moyen de 1 emploi pour 45 m² de surface de plancher).

➤ La confédération Helvétique ne s'est pas « retirée » de la ZAC Ferney Genève Innovation, elle n'a jamais pris part à son financement (confer dossier de réalisation et programme des équipements publics de la ZAC). La confédération Helvétique est l'un des financeurs de l'extension française du Tramway à hauteur de 35%. Le financement du projet de tramway est décrit au chapitre 3.3.2 Le financement du projet page 42 de l'étude d'impact.

➤ Les mesures d'évitement et de réduction sont mises en place dès le début de l'opération et suivies. Les mesures de compensations sont réalisées conformément aux arrêtés d'autorisations environnementales obtenus. Certaines compensations accordées sont réalisées en même temps que les aménagements car elles ne peuvent pas être dissociées des travaux (exemple : la plantation des arbres dans l'espace public ne peut être réalisée que pendant la réalisation des espaces publics attenants). Enfin, les modalités de mise en œuvre de certaines compensations font l'objet d'une coordination spécifique avec les services de l'État (par exemple : restauration et création de zones humides).

➤ Des perspectives sont présentées en p194 et 197 de l'étude d'impact 2.2.1 pour se rendre compte des modifications apportées dans le paysage.

L'épannelage comprend une diversification des hauteurs de bâtiments de R+4 à R+10 qui restent inférieures au plafond autorisé par le PLUiH. Ces hauteurs sont aussi le fruit d'un compromis pour ménager des prospects confortables entre les bâtiments, des vues, préserver un maximum d'espaces paysagers en pleine terre, etc.

➤ Le bilan carbone de la ZAC est hors périmètre de la présente enquête publique. Pour information toutefois, l'étude externe évoquée et les données sur lesquelles elle se base ne sont pas connues et n'ont pas fait l'objet d'un échange contradictoire.

En ce qui concerne les déblais du tramway, les impacts et les mesures sont présentés dans la partie 4.6 Impacts sur le sol et le sous-sol page 165 de l'Etude d'impact.

➤ L'absence d'impact sur la nappe de Montfleury est décrite p62 de l'étude d'impact et en annexe de l'Etude d'impact, fichier 2.1.2.A5.

➤ L'absence de pollution des sols est précisée p61 de l'étude d'impact et en annexe du DLE Très la Grange, fichier 1.2.A11.

➤ L'étang de Colovrex est effectivement hors périmètre de la présente enquête publique. Pour information toutefois, la qualité du Nant se verra améliorée par les aménagements réalisés. Par ailleurs, le Nant ne se rejette pas dans cet étang.

➤ D'après les études hydrologiques, les argiles de Ferney sont saturées en eau par l'apport des précipitations efficaces à la surface des terrains, et non par la remontée d'une nappe en profondeur. Les incidences en phase chantier sur les eaux souterraines du secteur opérationnel de Très-la-Grange sont décrites dans le DLE à partir de la page 160. Les aménagements intègrent des modalités constructives adaptées à la saturation temporaire en eau des sols le cas échéant. La prise en compte du risque sur le tramway a été précisé à la MRAE page 14 du mémoire en réponse pièce 2.2. L'étude hydrogéologique démontre que les espaces publics dont le tramway sont situés plus haut que le niveau des plus hautes eaux, et ne sont donc pas impactés par ce risque.

L'ensemble des aménagements est donc adapté et compatible avec ce risque.

➤ Les autorisations environnementales de la ZAC sont bien annexées à tous les cahiers des charges de cession de terrain de la ZAC. Les acquéreurs de lots dans la ZAC sont donc contractuellement engagés à respecter le contenu des autorisations environnementales de la ZAC.

➤ L'article R122-5 II 5° du code de l'environnement précise que les projets à intégrer dans l'analyse sont les projets existants ou approuvés à la date de dépôt. Les projets approuvés sont ceux qui ont fait l'objet d'une étude d'incidence environnementale au titre de l'article R. 181-14 et d'une consultation du public ou qui ont fait l'objet d'une évaluation environnementale au titre du présent code et pour lesquels un avis de l'autorité environnementale a été rendu public.

Par conséquent, les impacts cumulés sont étudiés en intégrant les projets qui répondent à l'une de ces conditions. Le projet de Fins-Veudagne n'en fait pas partie.

➤ Les mesures prises pour réduire les impacts en phase chantier sont décrite page 161 et suivantes de l'étude d'impact, pièce 2.1.1. Les voies ouvertes aux voitures dans le tunnel sont bien au nombre de deux. La congestion du secteur est effectivement croissante et préoccupante, c'est l'une des raisons pour laquelle la réalisation du tramway et le renforcement des mobilités douces associées est indispensable.

Notre commentaire :

Nous avons pris note des différentes réponses détaillées du maître d'ouvrage se référant à « l'étude d'impact de l'extension du tramway des Nations-mettant à jour l'étude d'impact de la ZAC » et notamment sur l'aménagement de la ZAC prenant en compte l'extension de la ligne du tramway, l'absence d'impact sur la nappe de Montfleury, l'absence de pollution des sols et les mesures de réduction, d'évitement et de compensation.

- N° 13 (Web) – Contribution « Anonyme » – Déposée le vendredi 23/05/2025 à 15h07 portant sur : *l'étude d'impact de l'extension du tramway des Nations-mettant à jour l'étude d'impact de la ZAC :*

Le projet d'aménagement de la ZAC reflète un désir dévorant d'expansion urbaine de Ferney-Voltaire à tout prix. Il est hors de son temps et clairement déraisonnable et indésirable sur le vaste plan social, commercial, environnemental et financier.

Ses impacts sur les générations présentes et futures de notre population sont à redouter. En toute vraisemblance, ils ne célébreront pas la gloire des élus d'aujourd'hui ni des administrations responsables.

Il est grand temps d'éplucher les pages--publiées ou non--des tractations qui ont eu lieu et se poursuivent au travers du millefeuille administratif du territoire, empreintes d'un grand dédain systématique de l'opinion publique.

Conçu par des nostalgiques d'un siècle révolu, ce projet mériterait un examen approfondi par la chambre régionale des comptes (CRC AUVERGNE-RHÔNE-ALPES).

« Battre en retraite est difficile à supporter, mais c'est parfois la seule façon de gagner ». (Dan ABNETT).

Réponse de la Sté TERRINNOV :

L'observation n'est pas dans le périmètre de la présente enquête publique.

La ZAC Ferney Genève Innovation ayant fait l'objet d'une étude d'impact et enquête publique en 2013 et déclaré d'utilité publique en 2016. La chambre régionale des comptes Auvergne-Rhône-Alpes a procédé en 2021 et 2022, dans le cadre de son programme de travail, au contrôle des comptes et de la gestion de la société publique locale Territoire d'Innovation, dite TERRINNOV, pour les exercices 2014 à 2020.

Notre commentaire :

Nous notons que l'observation ne concerne pas la présente enquête publique et avons pris acte des différentes réponses du Maître d'Ouvrage.

- N° 14 (Web) – M. Pierre-Marie PHILIPPS – Conseiller départemental du Canton – Conseiller municipal et communautaire de Ferney-Voltaire – 40 rue de Meyrin 01210 FERNEY-VOLTAIRE – contribution déposée le vendredi 23/05/2025 à 16h30 portant sur : *l'étude d'impact de l'extension du tramway des Nations-mettant à jour l'étude d'impact de la ZAC :*

ÉCLAIRAGE DE NUIT DES ABORDS DU TRAM ET DE LA VÉLOROUTE : ne créons pas un quartier sous « couvre-feu ».

Il y a plus de dix ans, l'État a validé l'urbanisation du secteur situé entre la RD 35 et la rue de Meyrin. Cette validation a été assortie d'une DUP (Déclaration d'utilité publique). Plus récemment, l'État a labellisé la ZAC dans le dispositif « Territoire engagé pour le logement ». Ces choix doivent être assumés collectivement. Or, les « injonctions » environnementales comportent parfois des prescriptions totalement contradictoires. Urbaniser un secteur aussi vaste porte nécessairement atteinte aux milieux naturels. Les quartiers de Paimboeuf et Très-la-Grange, avec une densité moyenne de 200 à 250 logements par hectare, accueilleront à terme plus de 5 000 habitants ; cela crée forcément un impact sur l'environnement. Néanmoins, les futurs habitants de ces quartiers, tout comme les usagers qui y prendront le tram, ont droit à la praticité et à la sécurité ; en aucun cas ils ne devront subir un effet « couvre-feu ».

On ne peut donc pas imaginer que les cheminements ne soient pas éclairés la nuit. C'est pourtant ce qui est préconisé pour le terminus du tram au Bisou (pp. 50-51 du document « Étude d'impact du tramway des Nations ») : pas d'éclairage entre les quais et le P+R. Ce n'est évidemment pas raisonnable, ni l'été... et encore moins l'hiver. Rappelons, si besoin, que dans notre région il fait nuit, cinq mois par an, lorsque les gens partent et rentrent du travail... Comment peut-on encourager le report modal en plongeant les passagers « intrépides » dans le noir complet ? Pour l'arrêt « Allée de la Tire », qui doit respecter la trame noire (p. 102), aucun éclairage public ne semble prévu non plus.

Par ailleurs, du fait de la restriction du nombre de places de parking dans la ZAC, au moins 30 % des habitants devront laisser leur voiture jusqu'à 300 m de leur logement. Comment justifier qu'on oblige un parent — chargé de provisions, tenant ses enfants par la main — à traverser, après la tombée de la nuit, un parcours parfois mal (ou pas) éclairé pour rentrer chez lui ? Une telle configuration fait peser une contrainte disproportionnée, et un risque non négligeable, sur des usagers potentiellement vulnérables.

Le tram constitue une avancée majeure en termes de mobilité collective pour la ville et les communes voisines, avec 15 000 passagers potentiels par jour. Tout doit être fait pour encourager son utilisation en considérant la protection de l'environnement comme un enjeu global (moins de voitures sur les routes grâce à cet équipement) plutôt qu'en empilant des contraintes localisées (en l'espèce, pour protéger les chauves-souris).

Le document précise également que l'allée historique de la Tire, qui longe le Nant, ne bénéficiera d'aucun éclairage (p. 102). C'est problématique, car elle sera structurante pour les piétons. S'il est évident que la ripisylve doit être considérée comme une réserve de biodiversité « résiduelle » (insectes, oiseaux, petits mammifères, batraciens, chauves-souris), il faut rester pragmatique : on pourrait, par exemple, installer un éclairage saisonnier (fonctionnant de l'automne au printemps) de manière intermittente

(avant le lever et après le coucher du soleil jusqu'à 22h00) afin de permettre aux habitants de traverser le quartier en toute sécurité.

Enfin, concernant la véloroute qui traverse tout le bas du quartier le long de la D35, il est précisé qu'elle ne sera pas éclairée (p. 102) ... Là encore, c'est un choix à revoir impérativement ! Cet axe permettra, à terme et en site propre, la liaison entre Ferney et Saint-Genis-Pouilly, ainsi qu'entre Ferney et le centre de Genève. On mesure dès lors combien il sera emprunté, été comme hiver, jour et nuit, par des cyclistes mais aussi par des piétons, avec le risque d'accidents entre les deux usages. Ici encore, la protection de l'environnement doit être appréhendée comme une politique globale, et non comme un enjeu purement local ; des aménagements cyclables et piétonniers sûrs et fonctionnels encourageant leur usage et réduisent donc la part de la voiture.

Deux analyses de besoins sociaux conduites par le CCAS en 2016, puis en 2023, montrent que Ferney-Voltaire est une ville qui souffre d'un manque d'attachement de ses habitants. Les choix en matière d'urbanisme contribuent à faire d'une rue, d'un quartier, un lieu de vie plaisant ou un dortoir sans intérêt. S'il est difficile d'inverser une tendance dans un lieu déjà urbanisé, ne pas prendre en compte la « qualité de vie » dans un secteur que l'on s'apprête à construire serait, en revanche, une faute.

Soyons fermes : l'éclairage des cheminements piétonniers et cyclables doit être repensé dès maintenant, en amont des travaux.

En effet, les futurs habitants et usagers du quartier exigeront — à juste titre — ces équipements ; s'ils ne sont pas prévus aujourd'hui, il faudra les installer plus tard, pour un coût nécessairement plus élevé et alors entièrement supporté par la ville de Ferney. Enfin, le choix du tracé du tram dans la ZAC fait débat... Grâce à cette enquête publique, de nombreux Ferneysiens découvrent finalement le tracé et regrettent qu'il franchisse le Nant par le bas de l'allée de la Tire, l'éloignant ainsi d'une desserte plus directe du centre-ville historique. Le sujet a pourtant été tranché il y a déjà au moins deux ans ; à l'époque, les élus de Ferney avaient plaidé pour un tracé passant sous le Châtelard. La résurgence de la controverse montre sans doute que l'information et la concertation ont été insuffisantes.

Pour résumer ma contribution :

- * ÉCLAIRER LE TERMINUS DU TRAM ;
- * ÉCLAIRER L'ARRÊT DU TRAM « ALLÉE DE LA TIRE » ET L'ALLÉE DE LA TIRE AU MOINS AUX HEURES PENDULAIRES, NOTAMMENT L'HIVER ;
- * ÉCLAIRER LA VÉLOROUTE AU MOINS AUX HEURES PENDULAIRES, ET IMPÉRATIVEMENT L'HIVER, POUR FAVORISER LE REPORT MODAL.

Réponse de la Sté TERRINNOV :

➤ Le niveau d'éclairement des voiries est décrit p176-177 de l'étude d'impact, pièce 2.1.1. Les stations de tramway sont éclairées lors des heures de service du tramway. Les cheminements disposent d'un éclairage raisonnable en début et fin de nuit.

L'éclairage dans l'emprise des trames noires n'est pas possible. Sur la véloroute, des dispositifs (par exemple revêtement clair) pourront être prévus afin d'assurer une visibilité accrue. Par ailleurs, il est rappelé que les véloroutes du territoire ne sont pas éclairées.

➤ Plusieurs observations et questions ne sont pas dans le périmètre de la présente enquête publique.

➤ Le choix du tracé de l'extension de tramway à l'ouest de Ferney-Voltaire a été réalisé suite à une étude d'opportunité évaluant la demande, la faisabilité et la complémentarité des transports publics cf. pièce 2.1.1 étude d'impact p.28.

La modélisation du trafic routier avec les différentes variantes de prolongement du tramway met en évidence que le tracé ouest du tramway est celui qui permet d'atteindre le meilleur report modal sur les transports collectifs (20%) et le maintien du trafic du Transport Individuel Motorisé (TIM) à son niveau actuel (+3%).

Notre commentaire :

Nous notons que plusieurs observations sont hors objet de l'enquête publique et avons pris acte des réponses du Maître d'Ouvrage portant sur l'étude d'impact de l'extension du tramway des Nations mettant à jour l'étude d'impact de la ZAC en faisant référence au dossier d'enquête et notamment sur le choix du tracé et des aménagements portant sur l'éclairage sécurisant la ligne du tramway, la modélisation du trafic routier et de la recherche du meilleur report modal des transports collectifs en complémentarité avec le transport particulier.

- N° 15 (Web) – M. Balkenhol BERND – 8 chemin des Vergers 01210 FERNEY-VOLTAIRE – contribution déposée le vendredi 23/05/2025 à 17h56 portant sur : *l'étude d'impact de l'extension du tramway des Nations-mettant à jour l'étude d'impact de la ZAC :*

L'étude reste opaque sur des aspects fondamentaux du projet :

1. Coût de l'extension du tram à Ferney : 50 millions d'euros pour 1,8 km ? Pour trois arrêts ? Pour un investissement public ce résultat me paraît très modeste.
2. Justification du tracé : si le but déclaré est de désengorger le trafic automobile traversant Ferney et provenant de tout le Pays de Gex par la D 1005, pourquoi alors faire bifurquer le tramway vers la périphérie (Rond-Point Bise) ?
3. Sur quelles hypothèses est basée la prévision de « 4500 emplois créés sur le ZAC » ? (p.26)

Réponse de la Sté TERRINNOV :

➤ Le coût de l'extension du tramway est évalué à 41 M€. Ce coût comprend les frais d'études et les coûts travaux de l'infrastructure de transport ainsi que les espaces publics attenants. Ce montant est cohérent avec le périmètre et le contenu des aménagements. Le coût de l'infrastructure transport d'une ligne de tramway est très variable, de 15-20 à plus de 50 M€ par kilomètre (dans le cas des lignes de tramway franciliennes). Le coût

prévisionnel de la présente extension est par conséquent dans la fourchette basse des ratios usuels.

Le financement du projet est décrit au chapitre 3.3.2 Le financement du projet page 42 de l'étude d'impact.

➤ Le choix du tracé de l'extension de tramway à l'ouest de Ferney-Voltaire a été réalisé suite à une étude d'opportunité évaluant la demande, la faisabilité et la complémentarité des transports publics cf. pièce 2.1.1 étude d'impact p.28.

La modélisation du trafic routier avec les différentes variantes de prolongement du tramway met en évidence que le tracé ouest du tramway est celui qui permet d'atteindre le meilleur report modal sur les transports collectifs (20%) et le maintien du trafic du Transport Individuel Motorisé (TIM) à son niveau actuel (+3%).

➤ Le programme de la ZAC prévoit la réalisation, à terme, de 195 000 m² de surface de plancher d'activités économiques. En considérant les différents ratios emploi / m² usuels par rapport aux différentes typologies d'activités économiques prévues dans la ZAC (activités, formation, hôtellerie, commerce, formation, etc...), cela donne une estimation de 4500 emplois (soit un ratio moyen de 1 emploi pour 45 m² de surface de plancher).

Notre commentaire :

Nous notons les différentes réponses fournies par le pétitionnaire portant sur l'étude d'impact de l'extension du tramway des Nations-mettant à jour l'étude d'impact de la ZAC et notamment sur le financement et le choix du tracé du tramway, la modélisation du trafic routier et l'aménagement de la ZAC et son impact économique.

- N° 16 (Web) – Mme Marion CRUZ ABSI (crz.marion@gmail.com) – 403 B rue de Vaugirard 75015 PARIS – contribution déposée le samedi 24/05/2025 à 10h39 portant sur : le Dossier loi sur l'eau de la phase 2 de la ZAC FGI - secteur Très la Grange : À quel moment est-il devenu acceptable, au regard de la loi ZAN et des efforts entrepris partout en France pour réduire l'empreinte carbone, de continuer à promouvoir la ZAC Ferney-Genève Innovation ?

Si elle connaît autant de retard, a suscité autant de complications et de rejets, c'est bien qu'elle n'est ni souhaitable en l'état, ni adaptée aux dynamiques territoriales actuelles. Accompagner la croissance d'une population, c'est une chose ; entreprendre de restructurer une entrée de ville et de densifier parcimonieusement l'existant avec une stratégie claire et mesurée, pourquoi pas. Mais bétonner des terrains, imposer un centre commercial et lancer un projet titanesque hors-sol pour un nombre élevés d'habitants(es) fantômes, c'est-à-dire qui ne sont pas encore là, est complètement déraisonnable !

Tout d'abord, la révision de l'étude d'impact du tramway, et le dossier loi sur l'eau, auraient pu être l'occasion d'aussi mettre à jour le projet ZAC dans sa totalité, au regard de ce qui se construit à Genève : des milliers de logements accessibles (à Plan-les-

Ouates, dans le secteur PAV). Qui peut alors croire que Ferney connaîtra une croissance comparable dans les cinq prochaines années ? Persévérer sans revoir à la baisse les objectifs purement chiffrés de la ZAC, voire arrêter certaines de ces constructions avant qu'il ne soit trop tard, est complètement déconnecté des pratiques d'aménagement contemporaines.

Sur les différents éléments des dossiers, voici certains points de contestation :

- Peut-on encore croire aux 4500 emplois et au "pôle de compétences" promis par la ZAC, alors que la Suisse s'est retirée du projet Ferney-Genève-Innovation ? Pourquoi maintenir un argument manifestement dépassé ?
- Le tram, présenté par la SPL comme indissociable de la ZAC et souhaité par certains habitants(es), devient ici un levier de densification excessive. Son tracé, éloigné des zones déjà bâties, force la construction, et son intégration à Très-la-Grange entraîne une élévation massive des bâtiments, désormais autorisés jusqu'à R+10, soit 32 mètres de haut ! Non pas pour répondre à des objectifs de densification raisonnée de la ville, mais pour faire prospérer un projet illusoire détaché de tout contexte et cadre socio-économique.
- La phase 1 de la ZAC avance, mais la MRAe signale que les compensations environnementales n'ont pas été mises en œuvre à temps, avant d'impacter les espèces protégées. La réponse partielle de la SPL met en doute sa bonne foi sur les questions de biodiversité.
- L'Autorité environnementale alerte sur les impacts non compensés sur la biodiversité et les zones humides. Elle rappelle qu'un projet ne peut être autorisé si les atteintes ne sont ni évitées, ni réduites, ni compensées. Pourtant, le tracé du tram au sud de Très-la-Grange ignore cette exigence, menaçant le Nant, le chemin de La Tire et le corridor biologique.
- Les cahiers des charges de cession sont étrangement incomplets concernant les mesures ERC (Éviter, Réduire, Compenser) et les dispositifs de suivi. Comment la SPL peut-elle céder des lots sans garantir ces obligations écologiques ?
- Un vaste projet urbain est lancé à l'ouest de Très-la-Grange, à Fins et Veudagne, suscitant déjà des oppositions. Comment expliquer l'absence totale de coordination avec la ZAC voisine ? Où est l'étude des effets cumulés sur les terres agricoles ?

Pourquoi ces projets ne sont-ils pas pensés ensemble ?

Enfin, j'ajouterais : est-il acceptable d'imposer deux dossiers techniques sans accompagnement, sous couvert de transparence ?

Ce procédé camoufle mal une volonté de passage en force, au mépris des conséquences environnementales et de l'impact sur le cadre de vie des habitants(es).

Réponse de la Sté TERRINNOV :

➤ ZAN : la loi climat et résilience (instituant le ZAN) date de 2021 ; elle est postérieure à la création de la ZAC Ferney-Genève Innovation (2013).

- Plusieurs observations relatives à la ZAC ne sont pas dans le périmètre de la présente enquête publique. Pour information toutefois, les objectifs de la ZAC sont présentés en p39 de l'EI, qui justifient la Déclaration d'Utilité Publique de la ZAC. La densité prévue (2500 logements sur 35 hectares, soit 70/75 logements par hectare) est une densité moyenne. La constructibilité de la ZAC n'a pas été modifiée, et n'a donc pas été « densifiée », avec l'intégration du tramway.
- La confédération Helvétique ne s'est pas « retirée » de la ZAC Ferney Genève Innovation, elle n'a jamais pris part à son financement (confer dossier de réalisation et programme des équipements publics de la ZAC). La confédération Helvétique est l'un des financeurs de l'extension française du Tramway à hauteur de 35%. Le financement du projet de tramway est décrit au chapitre « 3.3.2 Le financement du projet » page 42 de l'étude d'impact.
- Le programme de la ZAC prévoit la réalisation, à terme, de 195 000 m² de surface de plancher d'activités économiques. En considérant les différents ratios emploi / m² usuels par rapport aux différentes typologies d'activités économiques prévues dans la ZAC (activités, formation, hôtellerie, commerce, formation, etc...), cela donne une estimation de 4500 emplois (soit un ratio moyen de 1 emploi pour 45 m² de surface de plancher).
- Des perspectives sont présentées en p194 et 197 de l'étude d'impact 2.2.1 pour se rendre compte des modifications apportées dans le paysage.
L'épannelage comprend une diversification des hauteurs de bâtiments de R+4 à R+10 qui restent inférieures au plafond autorisé par le PLUiH. Ces hauteurs sont aussi le fruit d'un compromis pour ménager des prospects confortables entre les bâtiments, des vues, préserver un maximum d'espaces paysagers en pleine terre, etc.
- Les mesures d'évitement et de réduction sont mises en place dès le début de l'opération et suivies. Les mesures de compensations sont réalisées conformément aux arrêtés d'autorisations environnementales obtenus. Certaines compensations accordées sont réalisées en même temps que les aménagements car elles ne peuvent pas être dissociées des travaux (exemple : la plantation des arbres dans l'espace public ne peut être réalisée que pendant la réalisation des espaces publics attenants). Enfin, les modalités de mise en œuvre de certaines compensations font l'objet d'une coordination spécifique avec les services de l'État (par exemple : restauration et création de zones humides).
- Les impacts liés à la réalisation du tramway sont évalués dans le dossier d'étude d'impacts du tramway pièce 2.1.1. Ils ont été pris en compte dans la conception du projet afin d'être évités et réduits en priorité. Les impacts ne pouvant être complètement évités sont compensés selon des modalités proposées par le maître d'ouvrage et les bureaux d'étude spécialisés dans les études de la biodiversité, et autorisées par les services instructeurs de l'État.

➤ Les autorisations environnementales de la ZAC sont bien annexées à tous les cahiers des charges de cession de terrain de la ZAC. Les acquéreurs de lots dans la ZAC sont donc contractuellement engagés à respecter le contenu des autorisations environnementales de la ZAC.

➤ L'article R122-5 II 5° du code de l'environnement précise que les projets à intégrer dans l'analyse sont les projets existants ou approuvés à la date de dépôt. Les projets approuvés sont ceux qui ont fait l'objet d'une étude d'incidence environnementale au titre de l'article R. 181-14 et d'une consultation du public ou qui ont fait l'objet d'une évaluation environnementale au titre du présent code et pour lesquels un avis de l'autorité environnementale a été rendu public.

Par conséquent, les impacts cumulés sont étudiés en intégrant les projets qui répondent à l'une de ces conditions. Le projet de Fins-Veudagne n'en fait pas partie.

Notre commentaire :

Nous avons pris note des différentes réponses détaillées du maître d'ouvrage sur l'aménagement de la ZAC par rapport au dossier loi sur l'eau de la phase 2 de la ZAC FGI - secteur Très la Grange. Nous notons que les aménagements de la ZAC Ferney-Genève-Innovation sont adaptés et compatibles avec le plafond autorisé par le PLUIH. Nous constatons que les mesures d'évitement, de réduction et de compensations sont mises en place dès le début de l'opération et tout au long de son suivi et notamment pour réduire les incidences spécifiques sur le tracé du tramway. Nous partageons le fait que différentes contributions ne sont pas en relation avec la présente enquête publique.

- N° 17 (Web) – M. Yvan BOHANES (ivan.bohanes@orange.fr) – 228 route de la Viedessus 01170 ECHENEVEX – contribution déposée le lundi 26/05/2025 à 10h31 portant sur : *l'étude d'impact de l'extension du tramway des Nations-mettant à jour l'étude d'impact de la ZAC :*

M. BOHANES constate que l'aménagement proposé désavantage fortement des cyclistes par rapport à l'état actuel. Actuellement le passage de la place se fait en une fois avec un feu tricolore, dans le projet nous aurons au moins 5 traversées à feux, certainement pas synchronisés, pour passer le carrefour. Donc je propose que le concepteur rectifie fortement le passage des vélos (passerelle ou passage dénivelé).

Un deuxième point me préoccupe par rapport la sécurité des piétons. C'est la création des arrêts des bus au milieu du carrefour. Je souhaiterais que le concepteur déplace les arrêts des bus en amont du carrefour pour garantir la meilleure sécurité des piétons et en plus par ce déplacement la gestion du carrefour sera améliorée !!

Réponse de la Sté TERRINNOV :

➤ L'aménagement prévoit bien une continuité de la véloroute qui longe le tramway le long de l'avenue du Jura avec la véloroute qui longe la RD35, à l'ouest, sans qu'il ne soit nécessaire de passer par la place des lumières.

Plus globalement, la réalisation de la ZAC intègre trois niveaux d'aménagements cyclables qui seront tous interconnectés : des véloroutes (voies dédiées aux cycles), des bandes cyclables sur voirie et des cheminements modes doux (cycles, piétons). Confer Carte p123 de l'EI.

- L'association APiCy a sollicité l'aménagement d'une passerelle ou d'un tunnel. A l'occasion de plusieurs réunions d'échanges, l'impossibilité technique de réaliser de tels aménagements en ce lieu (densité et profondeur de réseaux, nappe, tramway, espace contraint, taille et hauteur/profondeur des ouvrages...) a été démontrée.
- L'aménagement présenté du carrefour des Lumières intègre des traversées sécurisées pour les piétons et les cycles.

Notre commentaire :

Nous avons pris note des réponses du maître d'ouvrage sur les aménagements de la véloroute et des niveaux de piste cyclable lors de la réalisation de la ZAC, l'impossibilité technique de réaliser une passerelle et un tunnel et la sécurisation des piétons et des cycles au carrefour des Lumières.

- N° 18 (Web) – M. Thierry CHAUNAY (tchaunay@gmail.com) – 29c chemin de la Planche Brulée 01210 FERNEY-VOLTAIRE – contribution déposée le lundi 26/05/2025 à 15h09 portant sur : *l'étude d'impact de l'extension du tramway des Nations-mettant à jour l'étude d'impact de la ZAC :*

Étant donné que les bus desservent déjà efficacement le centre de Ferney, il serait logique que le tram couvre une zone plus large, en suivant un trajet plus direct et rapide. Si son terminus se situe près du quartier du Bisou, son itinéraire pourrait emprunter un tracé traversant la zone en développement entre la douane de Ferney et le Bisou, en longeant la route de Meyrin, mais un peu plus au sud.

Ce parcours permettrait de créer plusieurs arrêts à proximité des nombreuses résidences qui s'étendent en largeur sur Ferney et qui ne sont actuellement pas desservies. À terme, l'idéal serait que ce tram rejoigne l'Espace Candide et offre une liaison directe entre Ferney et Meyrin.

Réponse de la Sté TERRINNOV :

- Le choix du tracé de l'extension de tramway à l'ouest de Ferney-Voltaire a été réalisé suite à une étude d'opportunité évaluant la demande, la faisabilité et la complémentarité des transports publics cf. pièce 2.1.1 étude d'impact p.28.

La modélisation du trafic routier avec les différentes variantes de prolongement du tramway met en évidence que le tracé ouest du tramway est celui qui permet d'atteindre le meilleur report modal sur les transports collectifs (20%) et le maintien du trafic du Transport Individuel Motorisé (TIM) à son niveau actuel (+3%).

Les informations peuvent être consultées page 145 du document d'étude d'impact, chapitre 5 « comparaison des variantes et choix de la solution retenue ».

Les conclusions et modalités de la concertation sont disponibles en Annexe de l'étude d'impact pièces 2.1.2.A1.

➤ Il semble que « la zone en développement entre la douane de Ferney et le Bisou, en longeant la route de Meyrin, mais un peu plus au sud » corresponde à la ZAC FGI, ainsi le tracé retenu à l'issue de la concertation correspond à ce qui est indiqué dans cette participation, en partie pour les raisons énoncées dans cet avis.

P51 de l'EI, la figure 43 localise les futurs arrêts de tramway, l'espace candidate est à 5-10 minutes à pied du terminus (carrefour du bisou).

Notre commentaire :

Nous avons pris note des éléments apportés par le pétitionnaire portant sur le choix retenu du tracé et des aménagements du tramway, la modélisation du trafic routier, la sécurité et la durée d'accès piéton au terminus du tramway.

- N° 19 (Web) – APICY – Association des Piétons et Cyclistes (inof@apicy.fr)
– contribution déposée le lundi 26/05/2025 à 20h06 portant sur : *l'étude d'impact de l'extension du tramway des Nations-mettant à jour l'étude d'impact de la ZAC :*

Depuis longtemps ce projet est dessiné sans prendre en considération la dangerosité du carrefour pour les mobilités douces, qui représentent plus de 10% de report modal sur ce passage, surtout sur l'axe Rue de Genève - Suisse. Cela fait longtemps que notre association APICY (Association des Piétons et des Cyclistes) demande un aménagement sécurisé sur ce carrefour, malgré la présence du ruisseau qui est l'excuse singulière et fataliste qui nous est présentée lorsque nous demandons un aménagement. L'APICY demande une trémie souterraine (uniquement vélo) ou passerelle aérienne piétons-cycles. La trémie souterraine permet le passage du carrefour en toute sécurité et est préférable pour la mobilité des cycles. Nous sommes prêts à vous présenter plusieurs options possibles.

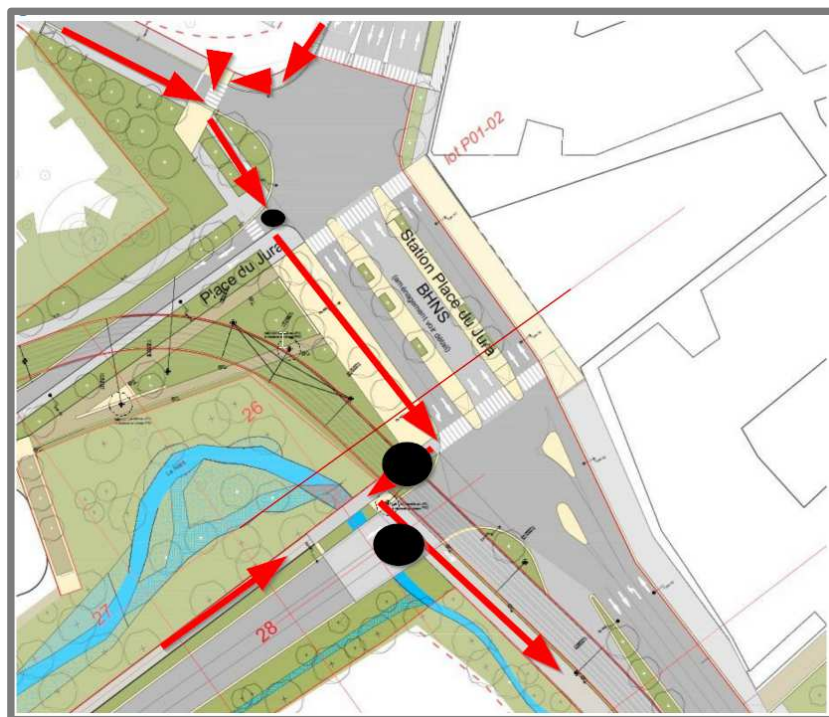
Nous sommes la plus grosse association vélo/piétons du Pays de Gex, voici une pétition que nous faisons signer auprès de nos adhérents :

<https://www.mesopinions.com/petition/sports/tunnels-passerelles-velos-pietons-pays-gex/204671>

Sans cet aménagement sécurisé, il y aura des morts si votre plan est retenu, avec tous les passages de tramway et véhicules attendus, mélangés à tous les cycles...

Merci pour votre lecture.

Document associé :



Réponse de la Sté TERRINNOV :

➤ L'aménagement prévoit une continuité de la véloroute qui longe le tramway le long de l'avenue du Jura avec la véloroute qui longe la RD35, à l'ouest, sans qu'il ne soit nécessaire de passer par la place des lumières (ni de traverser les voies du tramway).

Plus globalement, la réalisation de la ZAC intègre trois niveaux d'aménagements cyclables qui seront tous interconnectés : des véloroutes (voies dédiées aux cycles), des bandes cyclables sur voirie et des cheminements modes doux (cycles, piétons). Confer Carte p123 de l'EI.

➤ L'association APiCy a sollicité l'aménagement d'une passerelle ou d'un tunnel. A l'occasion de plusieurs réunions d'échanges, l'impossibilité technique de réaliser de tels aménagements en ce lieu (densité et profondeur de réseaux, nappe, tramway, espace contraint, taille et hauteur/profondeur des ouvrages...) a été démontrée.

Notre commentaire :

Nous notons les différents éléments apportés par le pétitionnaire sur les aménagements de la véloroute et des niveaux de pistes cyclables lors de l'aménagement de la ZAC, la continuité de la véloroute et son interconnexion avec des bandes cyclables ; nous prenons acte de l'impossibilité technique de réaliser un ouvrage (passerelle ou tunnel) et constatons les mesures de sécurité prises au niveau du carrefour des Lumières.

- N° 20 (Web) – STOP BETON (collectif@stop-beton.fr) – 01210 FERNEY-VOLTAIRE – contribution déposée le lundi 26/05/2025 à 21h04 portant sur : le Dossier loi sur l'eau de la phase 2 de la ZAC FGI - secteur Très la Grange :

Étant donné le contexte géopolitique dramatique actuel avec toutes ses conséquences économiques pour le Grand-Genève, il est encore plus douteux que la ZAC sera porteuse de 4500 emplois. Ce projet démesuré ne fait pas sens.

Par ailleurs, la commune de Ferney-Voltaire a lancé un projet d'aménagement urbain très important sur Fins et Veudagne à l'Ouest de Très-la Grange. Plutôt que de faire de l'étalement urbain sur les derniers champs cultivés de Ferney, zone sensible à tous les niveaux (risques d'inondations, corridors biologiques etc.), pourquoi ne pas intégrer ce projet avec ses infrastructures dans la ZAC, d'autant plus qu'ils sont présentés, au moins pour une grande partie, comme étant au service du pays de Gex ?

Réponse de la Sté TERRINNOV :

➤ Le programme de la ZAC prévoit la réalisation, à terme, de 195 000 m² de surface de plancher d'activités économiques. En considérant les différents ratios emploi / m² usuels par rapport aux différentes typologies d'activités économiques prévues dans la ZAC (activités, formation, hôtellerie, commerce, formation, etc...), cela donne une estimation de 4500 emplois (soit un ratio moyen de 1 emploi pour 45 m² de surface de plancher).

➤ Une éventuelle modification de la programmation de la ZAC FGI, intégrant en tout ou partie des programmes qui seraient envisagés dans d'autres projets en développement, n'est pas l'objet du dossier loi sur l'eau du secteur de Très La Grange. Par ailleurs, le projet dit Fins Veudagne est a priori ultérieur à la ZAC et au tramway. L'article R122-5 II 5° du code de l'environnement précise que les projets à intégrer dans l'analyse sont les projets existants ou approuvés à la date de dépôt. Les projets approuvés sont ceux qui ont fait l'objet d'une étude d'incidence environnementale au titre de l'article R. 181-14 et d'une consultation du public ou qui ont fait l'objet d'une évaluation environnementale au titre du présent code et pour lesquels un avis de l'autorité environnementale a été rendu public.

Par conséquent, les impacts cumulés sont étudiés en intégrant les projets qui répondent à l'une de ces conditions. Le projet de Fins-Veudagne n'en fait pas partie.

Notre commentaire :

Nous prenons acte des réponses apportées par le maître d'ouvrage portant sur le Dossier loi sur l'eau de la phase 2 de la ZAC FGI - secteur Très la Grange et notamment le programme de la ZAC et l'estimation des emplois créés et notons que certaines contributions ne sont pas en lien avec l'objet de la présente enquête publique.

- N° 21 (Web) – STOP BETON (collectif@stop-beton.fr) – 01210 FERNEY-VOLTAIRE – contribution déposée le lundi 26/05/2025 à 21h13 portant sur : *l'étude d'impact de l'extension du tramway des Nations-mettant à jour l'étude d'impact de la ZAC :*

Étant donné le contexte géopolitique dramatique actuel avec toutes ses conséquences économiques pour le Grand-Genève, il est encore plus douteux que la ZAC sera porteuse de 4500 emplois. Ce projet démesuré ne fait pas sens.

Par ailleurs, la commune de Ferney-Voltaire a lancé un projet d'aménagement urbain très important sur Fins et Veudagne à l'Ouest de Très-la Grange. Plutôt que de faire de l'étalement urbain sur les derniers champs cultivés de Ferney, zone sensible à tous les niveaux (risques d'inondations, corridors biologiques etc.), pourquoi ne pas intégrer ce projet avec ses infrastructures (hôpital, logements, zone économique et zone d'équipements sportifs) dans la ZAC, d'autant plus qu'ils sont présentés, au moins pour une grande partie, comme étant au service du pays de Gex ?

Cela fait d'autant plus de sens que tous les transports en commun arriveront à la ZAC.

Réponse de la Sté TERRINNOV :

➤ Le programme de la ZAC prévoit la réalisation, à terme, de 195 000 m² de surface de plancher d'activités économiques. En considérant les différents ratios emploi / m² usuels par rapport aux différentes typologies d'activités économiques prévues dans la ZAC (activités, formation, hôtellerie, commerce, formation, etc...), cela donne une estimation de 4500 emplois (soit un ratio moyen de 1 emploi pour 45 m² de surface de plancher).

➤ Une éventuelle modification de la programmation de la ZAC FGI, intégrant en tout ou partie des programmes qui seraient envisagés dans d'autres projets en développement, n'est pas l'objet du dossier loi sur l'eau du secteur de Très La Grange. Par ailleurs, le projet dit Fins Veudagne est a priori ultérieur à la ZAC et au tramway. L'article R122-5 II 5° du code de l'environnement précise que les projets à intégrer dans l'analyse sont les projets existants ou approuvés à la date de dépôt. Les projets approuvés sont ceux qui ont fait l'objet d'une étude d'incidence environnementale au titre de l'article R. 181-14 et d'une consultation du public ou qui ont fait l'objet d'une évaluation environnementale au titre du présent code et pour lesquels un avis de l'autorité environnementale a été rendu public.

Par conséquent, les impacts cumulés sont étudiés en intégrant les projets qui répondent à l'une de ces conditions. Le projet de Fins-Veudagne n'en fait pas partie.

Notre commentaire :

Nous notons la similitude des contributions N° 20 et 21, le fait que certaines contributions ne sont pas en lien avec l'objet de la présente enquête publique et prenons acte des réponses apportées par le maître d'ouvrage portant sur le Dossier loi sur l'eau

de la phase 2 de la ZAC FGI - secteur Très la Grange portant sur le programme de la ZAC et l'estimation des emplois créés.

- N° 22 (Web) – FNR – France Nature Environnement Ain (maxime.flamand@fne-aura.org) – 44 avenue de Jasseron 01000 BOURG-EN-BRESSE – contribution déposée le mardi 27/05/2025 à 09h57 portant sur : *l'étude d'impact de l'extension du tramway des Nations-mettant à jour l'étude d'impact de la ZAC :*

Transmet ci-dessous un courrier Réf. : 25-010 du 27/05/2025 dont l'objet est : les observations sur l'extension du tramway des Nations dans la ZAC Ferney Genève Innovation

Monsieur le Commissaire enquêteur,

L'étude d'impact de l'extension du tramway des Nations, valant mise à jour de l'étude d'impact de la ZAC Ferney-Genève-Innovation ainsi que le dossier « loi sur l'eau », également concerné par cette enquête publique unique, nous amènent à nous interroger sur différents points qui seront développés dans la présente :

- La protection de l'ENS,
- La préservation des continuités écologiques face à l'urbanisation induite par le projet,
- L'application partielle des mesures de la séquence ERC de la ZAC concernant les espèces et leurs habitats,
- L'éclairage au niveau de la traversée du Nant.

Nous soulignons en préambule que le développement de transports en commun fonctionnels et rapides est nécessaire pour ce bassin de population. Il est toutefois indispensable que ces aménagements s'intègrent dans une nature préservée.

- Protection de l'Espace Naturel Sensible

L'ENS « Bois Durand, Perdriaux et étang de Colovrex », dont la labellisation a été approuvée par le Département de l'Ain en 2014, intègre des boisements remarquables ainsi que des zones humides associées, des corridors écologiques et également des parcelles agricoles. Nous craignons que l'activité humaine supplémentaire induite non seulement par le projet d'extension du tramway mais aussi par la multiplication des projets sur ce secteur (tels que l'ouverture à urbanisation des zones 2AUE aux lieux-dits « La Fin » et « Veudagne ») ne mène à l'urbanisation progressive de l'ENS. Le dossier d'étude d'impact reconnaît la pression d'urbanisation subie par ce secteur géographique, c'est pourquoi il convient d'anticiper en tenant compte des effets cumulés de ces différents projets afin de protéger l'ENS et notamment de « garantir sur le long terme la continuité écologique ».

- Préservation des corridors

Pour donner suite à une remarque soulevée par la Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe) dans son avis du 21 janvier 2025, il a été décidé de décaler le lot A08 sur Très-la-Grange vers le sud-est, afin d'augmenter la largeur du corridor au

nord du lot, entre les deux bois du secteur. Ainsi, les 10m dont il est question dans le schéma directeur initial sont augmentés à 18m. Cela dit, nous nous posons des questions quant au fonctionnement de ce corridor : premièrement, une telle largeur ne nous semble pas suffisante et donc mal adaptée pour le passage de la faune. D'autre part, il convient de noter que cette bande de 18m, censée être « entièrement dédiée à assurer cette continuité écologique » se situera en plein milieu d'un paysage urbain, quasiment encerclée par le bâti. La potentielle faune se verra donc inévitablement perturbée par les nuisances liées à l'activité humaine (bruits, lumières de jour comme de nuit...).

L'ampleur de l'urbanisation à laquelle fait face le secteur nous amène à craindre pour la préservation des continuités écologiques et en l'occurrence pour les connexions entre ces deux bois remarquables (« bois des amoureux » et « extension du bois Durand ») qui risquent, à terme, de se trouver complètement isolés. In fine, la mesure de réduction prévue, à savoir la plantation du corridor avec diversification des strates arborée, arbustive et herbacée, est appliquée à un corridor qui se trouve déjà très réduit et dont le bon fonctionnement sous ces conditions n'a pas encore été démontré.

Par conséquent, cette seule mesure de réduction, censée renforcer la « fonctionnalité de connexion entre les deux massifs boisés » ne nous semble pas suffisante aux fins de pallier l'urbanisation de ce corridor et l'atteinte à sa fonctionnalité.

→ *Nous partageons l'avis de la MRAe qui recommande, d'une part, d'évaluer les incidences environnementales, notamment sur la biodiversité, de la réduction de l'espace naturel de connexion entre les deux boisements et, d'autre part, d'étudier une solution alternative pour rétablir le niveau de connexion entre les deux massifs boisés.*

- Séquence « éviter, réduire, compenser » (ERC)

Comme souligné par la MRAe, certaines mesures de la séquence ERC de la première phase de la ZAC, dont des mesures compensatoires relatives à la préservation des espèces protégées et de leurs habitats, n'ont pas encore été enclenchées ou finalisées, selon le cas.

Nous jugeons parfaitement insuffisant le complément d'information apporté par le mémoire en réponse en ce sens que, comme rappelé par la MRAe, « pour tout projet, toutes les mesures compensatoires (notamment celles concernant les espèces protégées) sont à réaliser avant travaux » et avant atteinte aux espèces et habitats concernés. De plus, l'article L163-1 du Code de l'environnement dispose que les mesures de compensation des atteintes à la biodiversité « doivent se traduire par une obligation de résultats et être *effectives pendant toute la durée des atteintes*. »

→ *Nous enjoignons le maître d'ouvrage à réaliser au plus vite les mesures de la séquence ERC qui n'ont pas encore été enclenchées et/ou finalisées afin d'éviter au maximum de porter atteinte aux espèces en question ainsi qu'à leurs habitats et appuyons la demande de l'AE : « Un suivi et des contrôles sont à opérer par la maîtrise d'ouvrage et par les autorités décisionnaires pour vérifier la bonne mise en place de*

toutes les mesures inscrites dans l'étude d'impact et les autorisations déjà délivrées avant que toute nouvelle autorisation soit délivrée. »

- Éclairage au point de traversée du Nant

L'étude d'impact précise que si le tracé a permis d'éviter au mieux des secteurs à enjeux, il n'a toutefois pas été possible d'éviter la traversée du Nant. Le dossier prévoit différentes mesures ERC à ce sujet, notamment afin de minimiser l'impact du projet sur les espèces et leurs habitats.

→ *Nous insistons sur le fait qu'en vertu de l'arrêté ministériel du 27 décembre 2018 l'éclairage direct des points d'eau est strictement interdit et devra donc être évité.*

Réponse de la Sté TERRINNOV :

➤ Protection de l'Espace Naturel Sensible : Les parcelles de l'ENS sont protégées de l'urbanisation potentielle dans le PLUi : classées en zone Np (naturelle protégée) ; zones humides identifiées dans le règlement graphique du PLUi ; EBC ; zone de préemption au titre des Espaces Naturels Sensibles. Confer 2.2 Avis MRAE et réponse, réponse a MRAE page 13

➤ Préservation des corridors : Ce sujet est, en partie, hors périmètre de la présente enquête publique. Pour information : A l'état actuel, les boisements sont isolés dans une parcelle agricole et sont supports de continuités écologiques en pas japonais. A l'état initial de l'étude d'impact (ZAC aménagée sans tramway), l'aménagement de la ZAC, indépendamment du tramway, prévoit d'ores et déjà l'urbanisation du secteur et la création de voiries, impactant effectivement la fonctionnalité écologique du site. C'est pourquoi plusieurs mesures d'évitement, réduction et compensations associées à l'aménagement de la ZAC et sont mises en œuvre. L'une des principales mesures associées à la réduction de fonctionnalité du secteur Très la Grange a été la sanctuarisation des terrains de la bagasse en zone Naturelle et le classement du secteur en tant qu'Espace Naturel sensible, ainsi que la renaturation des cours d'eau en préservant et renforçant les corridors. Ces mesures permettent d'assurer la conservation de corridors fonctionnels à l'échelle du grand paysage à proximité de l'opération.

L'impact du tramway qui a été relevé par la MRAE, et qui est dans le périmètre de la présente enquête publique, est lié à la réduction de la largeur de l'espace non urbanisé entre la voirie et le lot A08. Le maître d'ouvrage a donc pris en compte cette remarque en agrandissant et végétalisant cet espace, réalisant ainsi une réduction de l'impact permettant de conserver la fonctionnalité attendue de ce corridor. Confer 2.2 Avis MRAE et réponse, réponse a MRAE page 8.

➤ Séquence « éviter, réduire, compenser » (ERC) : Les mesures d'évitement et de réduction sont mises en place dès le début de l'opération et suivies. Les mesures de compensations sont réalisées conformément aux arrêtés d'autorisations environnementales obtenus. Certaines compensations accordées sont réalisées en même temps que les aménagements car elles ne peuvent pas être dissociées des

travaux (exemple : la plantation des arbres dans l'espace public ne peut être réalisée que pendant la réalisation des espaces publics attenants). Enfin, les modalités de mise en œuvre de certaines compensations font l'objet d'une coordination spécifique avec les services de l'État (par exemple : restauration et création de zones humides).

➤ Éclairage au point de traversée du Nant : Le niveau d'éclairement des voiries est décrit p176-177 de l'étude d'impact, pièce 2.1.1. Le Nant n'est pas éclairé par les stations de tramway. La station de la Tire est éclairée lors des heures de service du tramway. L'éclairage public est orienté vers les trottoirs et voiries, en aucun cas vers les milieux naturels, dont le Nant (cf. figure 185 de l'EI).

Notre commentaire :

Nous avons pris note des différentes réponses détaillées du maître d'ouvrage sur la protection des espaces naturels, l'aménagement de la ZAC Ferney-Genève-Innovation prenant en compte les mesures d'évitement, de réduction et de compensations mises en place dès le début de l'opération et tout au long de son suivi, la préservation des corridors, l'adaptation et l'exploitation de l'éclairage lors des différents aménagements de la ZAC et le long du tracé de la ligne du tramway.

- N° 23 (Web) – Contribution « Anonyme » – Déposée le mardi 27/05/2025 à 16h42 portant sur : *l'étude d'impact de l'extension du tramway des Nations-mettant à jour l'étude d'impact de la ZAC :*

Face à l'augmentation de population inhérente à la situation du pays de Gex qui a donné lieu à un étalement urbain non maîtrisé, ce projet de quartier organisé à proximité des centres urbains et des transports en commun va dans le bon sens pour une fois. Le développement des transports en commun « dont le tramway » et les mobilités douces associées étaient nécessaires et attendues depuis longtemps, merci de nous proposer enfin d'autres alternatives que la voiture et ses bouchons !

Réponse de la Sté TERRINNOV : sans commentaire

Notre commentaire :

Nous prenons acte de cette contribution apportant des éléments positifs sur l'aménagement de la ZAC, les modalités d'organisation des transports en commun et leur complémentarité avec les déplacements « mode doux ».

- N° 24 (Web) – M. MEYLAN François (meylan.francois@orange.fr) – 50 rue de Meyrin 01210 FERNEY-VOLTAIRE – contribution déposée le mercredi 28/05/2025 à 14h46 portant sur : *l'étude d'impact de l'extension du tramway des Nations-mettant à jour l'étude d'impact de la ZAC :*

Je ne reviendrai pas sur le dossier de la ZAC qui a, en son temps, fait l'objet d'une enquête publique. Il faut reconnaître que les intentions de départ, le contrat entre la ville et l'agglo, ne sont pas toujours respectées. Ce devait être une maîtrise publique de constructions et d'activités, c'est devenu un projet urbain peu contrôlé. Mais venons-en

au tram. Il faut regretter que le projet tel qu'il est présenté met les transports publics durablement dans les mains du canton de Genève. Ceci induit des coûts élevés qui devront être supportés par une population qui ne vit pas de revenus genevois. C'est une forme de discrimination qui nuit à l'intégration des habitants de part et d'autre de la frontière. Un tram ce n'est pas uniquement un moyen de transport, c'est aussi un vecteur de lien économique et social. L'importance du tracé du tram est fondamentale. Le choix qui a été retenu est, de mon point de vue, le plus mauvais parti car il fige Ferney ancien et Ferney ZAC dans une séparation impossible à réparer. Un tracé en boucle passant par la mairie, malgré les contraintes qu'il représente, « marché du samedi, étroitesse de certaines rues », aurait été, bien que plus coûteux, plus pertinent à long terme. Mais la facilité l'a emporté au détriment d'une vision d'unification et d'identification urbaine. Nous aurions eu des années pour amortir le surcoût d'investissement de ce projet alors que l'équilibre financier du fonctionnement se prolongera dans le temps. Je rappellerais que la suppression du tram de Genève le 31 janvier 1938 avait fait l'objet d'une compensation financière, la zone tout Genève s'étendait jusqu'à la mairie. Le retour à cet accord serait un petit pas dans l'intégration de Ferney-Voltaire au sein de l'agglomération genevoise. Ferney-Voltaire est une enclave en territoire genevois que le élu de 1998 ont accepté d'ignorer pour une maigre compensation !

Je voudrais maintenant revenir sur l'aspect « environnement » de ce projet de tram. Dans le dossier « nuisances sonores », il est mentionné à juste titre qu'un tram provoque une gêne sonore non négligeable. Il convient donc d'agir sur les matériels mais aussi sur les logements. La ville de Ferney-Voltaire est déjà impactée par les nuisances sonores de l'aéroport. Ces nuisances ont été mesurées et ont entraîné la mise en place d'un Plan d'exposition aux bruits. C'est un document d'urbanisme qui limite l'habitat selon une ligne de bruit. Mais les nuisances sonores ne s'arrêtent pas à la ligne de bruit ! L'Etat aurait dû prescrire un plan de gêne sonore ouvrant le droit à des indemnités. Rien n'a été fait par le passé, et ce n'est pas faute de le demander, et rien n'est mentionné dans l'enquête publique sur le tram alors que c'était une possibilité de revenir dans le droit chemin. L'aéroport doit assumer, au-delà de la ligne de bruit, les conséquences de son activité polluante. Autre domaine de l'environnement qui me paraît être traité avec légèreté : les couloirs faunistiques répertoriés dans les PACA. Le passage sur la casquette du tunnel devait être renforcé et sécurisé. Rien n'est proposé... Enfin le projet paysager au droit de la nouvelle douane en direction de la place des Lumières est trop succinct. Un travail sur l'intégration du pré de l'oiseau au projet paysager aurait dû être proposé. De même l'arrivée du CD35 et sa connexion à la place des Lumières n'est pas claire.

En conclusion ce projet de tram est utile mais il aurait pu être plus environnemental et moins urbain. On le voit par exemple dans l'absence de traitement de l'allée cavalière

de "La Tire" qui restera le parent pauvre du projet. Il manque visiblement dans ce projet un architecte coordinateur.

Réponse de la Sté TERRINNOV :

➤ Le choix du tracé de l'extension de tramway à l'ouest de Ferney-Voltaire a été réalisé suite à une étude d'opportunité évaluant la demande, la faisabilité et la complémentarité des transports publics cf pièce 2.1.1 étude d'impact p.28.

La modélisation du trafic routier avec les différentes variantes de prolongement du tramway met en évidence que le tracé ouest du tramway est celui qui permet d'atteindre le meilleur report modal sur les transports collectifs (20%) et le maintien du trafic du Transport Individuel Motorisé (TIM) à son niveau actuel (+3%).

Les informations peuvent être consultées page 145 du document d'étude d'impact, chapitre 5 « comparaison des variantes et choix de la solution retenue ».

Les conclusions et modalités de la concertation sont disponibles en Annexe de l'étude d'impact pièces 2.1.2.A1

➤ Nuisances sonores : Les nuisances sonores liées à l'exploitation de l'aéroport sont hors périmètre de la présente enquête publique.

Les nuisances sonores liées au tramway ont bien été prises en compte. Bien que la réglementation n'impose pas de règle concernant les nuisances sur les bâtiments futurs, dans une démarche de qualité, l'application des textes a été étendue aux futurs bâtiments de la ZAC. Des mesures d'évitement et réduction (éloignement de bâtiments et modalités constructives) ont alors été mises en place, « aucun bâtiment n'est donc soumis à des nuisances sonores nécessitant une protection phonique. », « Grâce à la mise en place de système d'atténuation vibratoires au moment de la pose des voies, plus aucun bâtiment n'est soumis à des impacts vibratoires dépassant les seuils. » Le détail se trouve pages 182 à 188 de l'étude d'impact (pièce 2.1.1)

Les nuisances sonores en phase chantier sont traitées page 166 de l'étude d'impact et respecteront la réglementation.

➤ Le corridor identifié au-dessus du tunnel sous les pistes de l'aéroport a été suivi et est bien fonctionnel. Il sera renforcé notamment par une mesure de réhabilitation environnementale d'une zone bâtie, permettant de réduire les obstacles à la faune.

➤ L'aménagement de la ZAC, notamment de la RD35 et de l'allée de la tire (en dehors de la traversée du tramway) sont hors périmètre de la présente enquête publique. Pour information toutefois, le projet paysager a fait l'objet d'un traitement réfléchi avec les enjeux écologiques et patrimoniaux du site qui aboutit à la préservation des structures arborées et arbustives existantes, à leur renforcement par épaississement et à la végétalisation des espaces publics.

Concernant l'Allée de la Tire, le maintien du caractère champêtre est une exigence des services de l'État et en particulier de l'Architecte des bâtiments de France. La concertation avec l'ABF a abouti au dépôt et à la délivrance d'un permis d'aménager

spécifique sur cet espace. Enfin, l'ensemble des cours d'eau font l'objet de renaturations, décrites dans l'étude d'impact et le DLE.

La ZAC est bien dotée d'un architecte urbaniste coordonnateur et plus largement d'un groupement pluridisciplinaire de maîtrise d'œuvre urbaine et de maîtrise d'œuvre des espaces publics, chargé de l'établissement des études et schémas urbaines, du schéma directeur, des plans guides, des cahiers de prescriptions architecturales urbaines paysagères et environnementales, des fiches de lot, etc.

Notre commentaire :

Nous avons pris note des différentes réponses développées par le maître d'ouvrage sur le choix du tracé du tramway, les nuisances sonores liées au tramway, les aménagements spécifiques de la ZAC en concertation avec l'Architecte des Bâtiments de France. Nous prenons acte que certaines contributions sont hors champ de la présente enquête publique.

- N° 25 (Web) – Mme BOFILL Marie-José (mariejosebofill@yahoo.fr) – 3 avenue du Jura 01210 FERNEY-VOLTAIRE – contribution déposée le mercredi 28/05/2025 à 16h17 portant sur : *l'étude d'impact de l'extension du tramway des Nations-mettant à jour l'étude d'impact de la ZAC :*

En exergue, une citation de l'écrivain-philosophe-archéologue, David Van Reybrouck (2022) « La colonisation se reproduit en colonisant le futur, en accaparant des territoires et des richesses, en limitant ainsi l'avenir des générations futures. On assiste à une violence collective de l'homme à l'encontre de la planète »

Par mesure d'économie de moyens, je signale que je souscris à l'intégralité de la contribution n° 16 ainsi qu'à celles d'APICY et de Stop Béton et de la FNE et, en bonne partie, à la n° 24. Je complète par les observations suivantes :

1) Des informations précises sur la situation bancaire et financière de la SPL et sur les projets sur La Poterie sont attendues depuis près d'un an. La SPL ne dit toujours rien sur ces deux questions pourtant fondamentales pour la viabilité financière, et donc opérationnelle, de la ZAC. Au lieu de cela, deux études d'impact sont présentées, l'une titrée « loi sur l'eau », l'autre sur le prolongement du tram jusqu'au « Bisou ». Alors que La Poterie est toujours en état de friche et que l'urbanisation du secteur de Paimboeuf n'est que très partiellement entamée, celle de Très-la-Grange avec des immeubles de 7 à 10 étages n'est pas étayée par une mise à jour des besoins (voir point 4). C'est une fin en soi, quelles que soient les atteintes à l'environnement et les attentes des habitants. Le tracé du tram entre la Place des Lumières et l'extrémité de Très-La-Grange vient renforcer cette impression.

2) Le contenu de ces dossiers, très fouillés techniquement, montre malheureusement la persistance d'une approche « hors sol », sans tenir compte du voisinage urbain ferneyzien. Par exemple,

- Le résumé non technique Loi sur l'eau se situe, (voir page 7), « à l'échelle du Plan Stratégique de développement Ferney Voltaire/Grand Saconnex », pourtant abandonné depuis 5 ans.

- En revanche, la cohérence urbanistique avec les quartiers voisins de Ferney-Voltaire et la prise en considération des usages et du bien-être de la population font cruellement défaut. A telle enseigne qu'il faut arriver à la page 78 de ce premier dossier pour apprendre que le pont nécessaire au franchissement du Nant n'est prévu qu'à l'horizon 2026. Pourquoi avoir prévu d'éliminer les buses fin 2024 sans construire un pont ou une passerelle dans la foulée ? Pourquoi la SPL s'est-elle limitée à une information du public pour le moins lacunaire : petit écriteau A4 FAMY accroché à l'entrée de ce chemin « durée des travaux 4 semaines ». Combien de promeneurs, familles et sportifs se sont heurtés à l'impossibilité de rejoindre les bois de Perdriaux-Durand par ce chemin ? Aucune justification fondée n'a encore été donnée. Il serait apprécié que la construction de ce pont soit faite dans les plus brefs délais non seulement pour rétablir le passage piéton, mais aussi pour consolider l'ouvrage de renaturation.

3) L'arrêté de DUP de la ZAC a été publié il y a 9 ans en juillet 2016. Serait-elle obtenue aujourd'hui de la même manière au regard de la loi ZAN ainsi que de l'accélération du changement climatique, accompagné de catastrophes de plus en plus fréquentes, et de l'effondrement de la biodiversité dénoncé par différents collectifs scientifiques ? Malgré la pandémie Covid, malgré la défection d'Altarea-Cogedim, malgré l'accumulation d'événements dramatiques marquant un changement d'ère, la SPL et la CAPG continuent comme si de rien n'était. Ils ne se préoccupent guère de préserver le couloir biologique constitué par le chemin de la Tire et le Nant, tout particulièrement pour les chiroptères, espèce menacée (voir point 9).

4) Aucune prise en compte des nouvelles restrictions budgétaires en France (réduction annoncée de cinq milliards d'euros au moins pour les collectivités territoriales en 2025 et probablement pire en 2027, selon la Banque des Territoires) ; pas de prise en compte non plus des multiples projets en cours de construction à Ferney-Voltaire (rue de Versoix entre autres) et dans le Pays de Gex, tout le long de la RD 1005 entre Ferney-Voltaire et Gex ; aucune mention de la nouvelle donne financière, en forte baisse, pour la « Genève internationale », liée aux mesures prises par l'Administration américaine et dont les effets perdureront bien au-delà du mandat du président Trump. 5) Les dirigeants de la SPL et de la CAPG prônent la préservation de l'environnement dans leurs discours, mais les actes ne suivent les critères ERC qu'à la marge. Le premier, « éviter », est d'ailleurs antinomique avec la mission première de la SPL qui est d'urbaniser la ZAC. Si au moins cette urbanisation était faite avec pondération et produisait des logements accessibles ; ce n'est pas le cas...

6) La renaturation du Nant est selon le dossier « Loi sur l'eau » essentiellement justifiée par l'urbanisation de Très-la-Grange (voir page 8 « Objet du dossier : Présenter les études techniques... pour compenser l'imperméabilisation des sols générée par

l'urbanisation, par la mise en œuvre de dispositifs visant à ralentir le ruissellement ou retenir temporairement les eaux de pluie ». Je ne vois pas ce qui justifie l'urbanisation de Très-La-Grange pour 1.826 logements nouveaux, alors que Paimboeuf n'est que très partiellement urbanisé et qu'une partie des logements en cours de construction cherche preneur malgré des conditions spéciales des promoteurs. Cette situation est entre autres liée aux prix des programmes prohibitifs pour la majorité de la population locale, entre 6.000 et 7.500 euros/m², eux-mêmes induits par les coûts actuels de construction et au prix du foncier demandé par la SPL aux promoteurs. L'offre ne correspond que partiellement à la demande, puisque les logements à prix intermédiaire et logements sociaux font toujours cruellement défaut.

7) Dans ces circonstances, « éviter » consisterait à marquer une pause et ne pas urbaniser Très-la-Grange, sauf à passer un accord avec la commune pour y implanter le projet prévu pour Veudagne – Les Fins. Je doute que le critère « Compenser » soit lui-même respecté, si ce n'est à la marge, car il n'est pas précisé comment et où aura lieu la compensation.

8) Quant au tracé du tram Nations entre la Place des Lumières et le rond-point du Bisou, il conviendrait d'acter que, s'il se concrétise, il constituera une atteinte de plus à la biodiversité sur le tronçon longeant le Chemin de la Tire après avoir enjambé le Nant. Les dossiers préalables soutenant la DUP de 2016 ne prévoyaient pas une telle infrastructure à cet endroit. Au contraire, la préservation du corridor biologique constitué par le Chemin de la Tire et le Nant était mise en exergue (Avis préfectoral 2015-1747 DREAL daté 22 mai 2015). La MRAe indique que « le dossier ne traite pas de façon explicite de la situation où le tramway serait prolongé des Nations jusqu'à la frontière ». Pour la partie française, quels sont les critères retenus pour un tracé bordant et traversant essentiellement de la campagne ? Qui a décidé du tracé après la concertation publique de 2020 ? Il aurait valu la peine de l'explicitier dans cette étude d'impact.

9) De manière plus préoccupante la MRAe indique que « Les mesures de compensation à l'interdiction d'atteinte aux espèces protégées et leurs habitats n'ont pas toutes été mises en place avant » qu'il ne leur soit porté atteinte et enfonce le clou « Cette situation augure mal de la suite de la réalisation de la ZAC et de celle de l'extension du tramway au sein de la ZAC, sous la même maîtrise d'ouvrage de Pays de Gex Agglo et de la SPL Terrinnov » Cela semble sous-entendre un conflit d'intérêt entre CAPG et SPL, la première ne pouvant pas contrôler que la seconde prend bien toutes les mesures pour respecter ses engagements.

10) La sécurisation des abords du tram a-t-elle été sérieusement assurée en baissant l'intensité de la lumière ? Comment imaginer une ligne de tram non illuminée et non sécurisée en site propre alors qu'elle longerait les immeubles d'habitation de Très-la-Grange le long du Nant où un arrêt est prévu.

11) Sur le plan financier, même avec le concours de l'Interreg, il n'est pas établi que la totalité du financement nécessaire pour la partie française jusqu'au Bisou soit

intégralement couverte, d'autant plus que les délais se rallongent. Après avoir évoqué 2027, c'est maintenant plutôt 2028 pour l'arrivée du tram à la douane, donc au-delà de 2030 pour la prolongation de 1,8 km jusqu'au Bisou. Par voie de conséquence, les coûts des travaux initialement prévus augmenteront. Quelle entité financera le gap ? 12) Eu égard à tous les inconvénients ci-dessus, il me paraît plus raisonnable de faire dans un premier temps le tram jusqu'à la Place des Lumières ; la ligne 15 étant exploitée avec du matériel bidirectionnel, les piétons et cyclistes pourront encore traverser de manière sécurisée. Je souscris aussi à la demande d'APICY de prévoir un passage souterrain pour sécuriser la traversée de piétons et cyclistes.

13) Si l'urbanisation de Très-la-Grange devait s'accélérer, ce qui n'est pas certain à ce stade, il serait toujours possible de prolonger le tram au sud de Paimboeuf, si c'est réellement la meilleure option pour les habitants de Ferney-Voltaire.

14) L'organisation d'un vote communal (personnes majeures pouvant justifier d'un domicile fixe à Ferney-Voltaire) en bonne et due forme permettrait de prendre en considération les préférences des habitants de Ferney-Voltaire et serait un bel exercice de démocratie. Entre temps, la CAPG et/ou la SPL devraient travailler à une mise à jour et étude approfondies étayant leurs projets.

(1 document associé contribution_25_Web_1.pdf)

Réponse de la Sté TERRINNOV :

➤ 1 – La question de la « Situation bancaire et financière de la SPL » n'est pas dans le périmètre de cette enquête publique. Il convient toutefois de préciser que le maître d'ouvrage du tramway et des espaces publics attenants est la communauté d'agglomération du Pays de Gex (confer EI page 42 - 3.3 Les acteurs et le financement du projet).

➤ 2 – Le sujet de la cohérence urbanistique avec les quartiers voisins de Ferney-Voltaire est hors périmètre de la présente enquête publique. Il a été traité dans le dossier de création de la ZAC FGI (2015)

La mise à ciel ouvert du Nant a été une première étape nécessaire à la suppression du risque inondation.

Il est rappelé que l'allée de la tire entre la rue de Meyrin et la RD35 est fermée au public pour des raisons de sécurité depuis 2 ans. Toutefois des échanges sont en cours avec la commune afin de rétablir cette continuité avant la fin des aménagements.

➤ 3-La remarque est en dehors du périmètre de la présente étude d'impact et n'appelle pas de réponse. En complément Le sujet des chiroptères est bien pris en compte, confer notamment EI 3.2.4 Chiroptérofaune pages 86 à 89 et 3.5 Mesures ERC prises dans le cadre de l'aménagement de la ZAC FGI pages 98 et suivantes.

➤ 4 - Le financement du projet de tramway est décrit au chapitre 3.3.2 Le financement du projet page 42 de l'étude d'impact. Le tramway prend bien en compte l'augmentation

constante de la population liée notamment aux projets alentours connus. Les prévisions de trafic et de report modal sont réalisées sur cette base.

➤ 5-Cette remarque est hors périmètre de la présente enquête publique. Toutefois, pour information, le programme de la ZAC prévoit 202 000 m² SDP de logements dont 55% de logements libres, 25% de logements sociaux et 20% de logements abordables. Une partie des logements en cours de réalisation comprennent ainsi entre autres, outre des logements libres, une résidence étudiante, une résidence pour personnes âgées, des logements locatifs familiaux sociaux et intermédiaires...

➤ 6 – La renaturation du Nant est justifiée dans le cadre de la compensation des zones humides, au renforcement des corridors et apporte une capacité hydraulique supplémentaire vis-à-vis du risque inondation, tout en participant à l'aménagement paysager et en faveur de la biodiversité.

Une opération d'aménagement de cette importance est nécessairement phasée.

➤ 7 - « éviter » d'urbaniser Très-la-Grange, implanter le projet prévu pour Veudagne – La remarque est hors périmètre de la présente enquête publique.

➤ 8 – Le choix du tracé de l'extension de tramway à l'ouest de Ferney-Voltaire a été réalisé suite à une étude d'opportunité évaluant la demande, la faisabilité et la complémentarité des transports publics cf pièce 2.1.1 étude d'impact p.28.

La modélisation du trafic routier avec les différentes variantes de prolongement du tramway met en évidence que le tracé ouest du tramway est celui qui permet d'atteindre le meilleur report modal sur les transports collectifs (20%) et le maintien du trafic du Transport Individuel Motorisé (TIM) à son niveau actuel (+3%).

Les informations peuvent être consultées page 145 du document d'étude d'impact, chapitre 5 « comparaison des variantes et choix de la solution retenue ».

Les conclusions et modalités de la concertation sont disponibles en Annexe de l'étude d'impact pièces 2.1.2.A1

➤ 9-Les mesures d'évitement et de réduction sont mises en place dès le début de l'opération et suivies. Les mesures de compensations sont réalisées conformément aux arrêtés d'autorisations environnementales obtenus. Certaines compensations accordées sont réalisées en même temps que les aménagements car elles ne peuvent pas être dissociées des travaux (exemple : la plantation des arbres dans l'espace public ne peut être réalisée que pendant la réalisation des espaces publics attenants). Enfin, les modalités de mise en œuvre de certaines compensations font l'objet d'une coordination spécifique avec les services de l'État (par exemple : restauration et création de zones humides).

➤ 10 - Le niveau d'éclairage des voiries est décrit p176-177 de l'étude d'impact, pièce 2.1.1. Les stations de tramway sont éclairées lors des heures de service du tramway. Les cheminements disposent d'un éclairage raisonnable en début et fin de nuit. L'éclairage dans l'emprise des trames noires n'est pas possible. Sur la véloroute, des dispositifs (par exemple revêtement clair) pourront être prévus afin d'assurer une

visibilité accrue. Par ailleurs, il est rappelé que les véloroutes du territoire ne sont pas éclairées.

➤ 11 - Le financement du projet de tramway est décrit au chapitre 3.3 à la page 42 de l'étude d'impact. Le financement du tramway est garanti par pays de Gex Agglo qui en est le maître d'ouvrage

➤ 12/13 – Phasage du tramway : confer réponse 8 concernant le choix du tracé. Par ailleurs, les financements, notamment celui de la confédération helvétique, ont été obtenus à la condition de la réalisation de l'ensemble de l'extension présentée. La réalisation du tramway et du P+R au-delà de la place des lumières permet également d'assurer un taux de report modal important en amont de ce carrefour et donc de limiter les automobiles sur cette place dont la capacité maximale est atteinte.

➤ 14 – L'organisation d'un vote communal est hors périmètre de la présente enquête publique.

Notre commentaire :

Nous notons que certaines questions sont hors objet de l'enquête publique et avons pris acte des différentes réponses exhaustives du Maître d'Ouvrage par rapport à l'étude d'impact de l'extension du tramway des Nations-mettant à jour l'étude d'impact de la ZAC et le Dossier loi sur l'eau de la phase 2 de la ZAC FGI - secteur Très la Grange.

- N° 26 (Web) – Mme BOFILL Marie-José (mariejosebofill@yahoo.fr) – 3 avenue du Jura 01210 FERNEY-VOLTAIRE – contribution déposée le mercredi 28/05/2025 à 16h41 portant sur : *le Dossier loi sur l'eau de la phase 2 de la ZAC FGI - secteur Très la Grange :*

Ma contribution n° 25 (étude d'impact de l'extension du tramway des Nations) concerne aussi le dossier loi sur l'eau de la phase 2 de la ZAC FGI - secteur Très-la-Grange. Merci d'en tenir compte. (*1 document associé contribution_26_Web_1.pdf*)

Réponse de la Sté TERRINNOV : réponse apportée précédemment

Notre commentaire :

Nous avons pris note des réponses apportées à la contribution N° 25

- N° 27 (Web) – Mme FRANQUET Christine (franquet.christine@wanadoo.fr) – 5 rue de Meyrin 01210 FERNEY-VOLTAIRE – contribution déposée le mercredi 28/05/2025 à 16h53 portant sur : *le Dossier loi sur l'eau de la phase 2 de la ZAC FGI - secteur Très la Grange :*

Rien à dire sur ce document très technique concernant le traitement de l'eau dans le futur quartier de Tré-la-Grange : compenser l'imperméabilisation des sols, ralentir le ruissellement, réduire la pollution due au ruissellement et renaturer le ruisseau du Nant.

Réponse de la Sté TERRINNOV : sans commentaire.

Notre commentaire : nous prenons acte de la position du pétitionnaire et notons la contribution positive sur les différents éléments développés.

- N° 28 (Web) – M. KASTLER Jean-Loup (jean-loup@kastler.me) – 3 impasse de Louye 01210 FERNEY-VOLTAIRE – contribution déposée le mercredi 28/05/2025 à 16h53 portant sur : *l'étude d'impact de l'extension du tramway des Nations-mettant à jour l'étude d'impact de la ZAC :*

Ma contribution concerne l'équilibre financier du projet et son caractère incomplet.

La santé financière de la SPL pose la question de sa capacité à mener à bien un projet de cette envergure sur le plan financier. Pour faire face à ses difficultés, la SPL a déjà dû recourir en février 2024 à une avance de trésorerie de 15 millions d'euros de la part de la CAPG comme le montre le point 41 du conseil d'agglomération ci-joint : https://www.paysdegexagglo.fr/cms_viewFile.php?idtf=144064&path=Note-de-synthese-CC-28.pdf

En complément de cette mesure, la SPL a dû sortir le projet de tramway du programme d'équipements publics associés à la ZAC et demander à l'agglomération d'y contribuer à hauteur de 20 millions d'euros.

La SPL est actuellement en procédure de conciliation avec le pool bancaire dont elle est la débitrice, ce qui implique qu'elle réduise au maximum le nombre d'infrastructures qu'elle financera d'ici 2032.

Un certain nombre d'indices semblent de fait signaler que la SPL n'ira peut-être pas au-delà du 1er arrêt situé au niveau de la place des Lumières.

Nous avons transmis à ce sujet au commissaire enquêteur un document public (voir ci-dessous) signalant un dépôt de permis de construire modificatif ayant pour objectif de transformer le parking silo de 435 places d'entrée de ZAC en parking public relais pour les usagers du tram. Où sont les études d'impact sanitaires et environnementales prévues à cette fin ? Pourquoi le dossier de tram n'intègre pas cette infrastructure dans le projet présenté à l'enquête ?

La SPL et la communauté d'agglomération ne feraient-elles pas mieux d'assumer une réduction de longueur de la ligne de tramway qui irait dans un premier temps jusqu'au premier arrêt en faisant procéder aux études d'impact nécessaires à cette fin ?

Dans la situation actuelle, le projet est surtout un argument de vente incertain pour la promotion immobilière dans la zone.

Par ailleurs, il serait judicieux de savoir si les financements prévus par la confédération helvétiques (35% du projet) pourront être utilisés au-delà du premier arrêt. Il semble que la réglementation en vigueur rende une telle opération incertaine.

Enfin la part que prendra la SPL à la réalisation de ce projet sur le plan financier et opérationnel lui permettra-t-elle de s'investir dans d'autres projets tout aussi urgents comme la construction d'écoles pour la population qu'elle doit recevoir dans la zone ?

TERRINNOV - SPL Territoire d'Innovation
Dossier de Demande d'Autorisation Environnementale (volet « loi sur l'eau ») relative à la phase 2, secteur «
Très-La-Grange » de la ZAC Ferney-Genève Innovation,
Mise à disposition du public de l'étude d'impact du projet d'extension du tramway des Nations au sein de la ZAC
Ferney-Genève Innovation concernant les évolutions de la ZAC secteurs « Douane-jura », « Paimboeuf » et «
Très-La-Grange » sur la commune de FERNEY-VOLTAIRE (Ain)

FERNEY VOLTAIRE

EXTRAIT DU REGISTRE D'ENREGISTREMENT ET DE PUBLICITE
DES PERMIS DE CONSTRUIRE MODIFICATIFS

N° de dossier : PC00118022J0004M02
Date de la demande : 25/04/2025
Date de réception : 25/04/2025

Demandeur : SPL TERRITOIRE D'INNOVATION
SCATTOLIN Vincent
13C CHEMIN DU LEVANT
L'AVANT-CENTRE
01210 FERNEY VOLTAIRE

Sur la (les) parcelle(s) : AO-0228, AO-0230, AO-0232
Superficie du terrain : 5'774 m²
Surface de plancher créée : 0 m²

Adresse du terrain : 419 RUE CONDORCET
ZAC FERNEY-GENEVE INNOVATION
Lot B11
01210 FERNEY-VOLTAIRE

Nature des travaux : Modification de l'usage du parking silo
initialement destiné aux résidents et actifs de la ZAC pour accueillir
également les autres usagers.

Affichage officiel depuis le 07/05/2025.

FERNEY-VOLTAIRE, le 05 mai 2025
Le maire,
RAPHOZ Daniel

Aucune consultation du dossier n'est possible pendant son instruction.

Réponse de la Sté TERRINNOV :

- Le financement du projet de tramway est décrit au chapitre 3.3 à la page 42 de l'étude d'impact. Le financement du tramway est garanti par pays de Gex Agglo qui en est le maître d'ouvrage.
- Cette contribution porte essentiellement sur des questions qui ne sont hors périmètre de la présente enquête publique. Toutefois, plusieurs éléments peuvent être utilement apportés :

Dans le cadre d'une concession d'aménagement, il est usuel de mettre en place des emprunts bancaires ou des avances de trésorerie de la part du concédant pour assurer la trésorerie nécessaire à la réalisation de ladite opération d'aménagement.

Il est rappelé que la SPL Terrinnov est une société publique locale à l'identité et à la comptabilité distincte de la ZAC FGI qui est une opération d'aménagement. La SPL Terrinnov est l'aménageur concessionnaire désigné de la ZAC FGI, le concédant étant pays de Gex Agglomération.

Le parking en cours d'achèvement dans le bâtiment en hotspot est à destination des habitants et des actifs, afin d'éviter la réalisation d'une partie des stationnements en sous-sol et d'optimiser la place de la voiture dans le quartier.

Les financements, notamment celui de la confédération helvétique, ont été obtenus à la condition de la réalisation de l'ensemble de l'extension présentée.

Notre commentaire :

Nous notons que cette contribution sort du champ de la présente enquête publique et avons toutefois pris acte des éléments développés par le maître d'ouvrage par rapport à l'étude d'impact de l'extension du tramway des Nations-mettant à jour l'étude d'impact de la ZAC et le Dossier loi sur l'eau de la phase 2 de la ZAC FGI - secteur Très la Grange.

- N° 29 (Web) – Contribution « Anonyme » – Déposée le mercredi 28/05/2025
17h50 portant sur : *l'étude d'impact de l'extension du tramway des Nations-mettant à
jour l'étude d'impact de la ZAC :*

L'enquête publique concerne deux sujets différents : le tram de la douane au Bisou d'une part, la loi sur l'eau à Très-la-Grange d'autre part. Il aurait été préférable de séparer les deux enquêtes et de les décaler dans le temps pour une meilleure compréhension par le public. Avant le lancement de ces deux enquêtes, on aurait aimé qu'elles soient présentées lors de réunions publiques afin que le citoyen ou la citoyenne lambda puisse avoir déjà une idée générale. Vu le faible nombre de contributions au dernier jour de l'enquête, on peut imaginer que seuls quelques citoyens avertis étaient au courant et que, de plus, nombre d'entre eux ont dû être découragés par les centaines de pages et la liste des documents mis en ligne sans aucun texte de présentation.

Le tram - On ne peut qu'approuver le fait de prévoir un transport en commun lourd avant la création d'un nouveau quartier, contrairement à ce qui se fait depuis des décennies dans le Pays de Gex : d'abord construire, puis tenter de mettre en place des transports publics, qui n'ont pas été prévus en amont. Dans le même esprit, il faudrait anticiper dès maintenant la prolongation du tram jusqu'à Meyrin, ce qui, semble-t-il, n'est pas envisagé à ce jour. Cette ligne de tram no 15, qui devrait être prolongée jusqu'à Saint-Julien, sera la première liaison directe du Pays de Gex avec la Haute-Savoie, et en particulier avec l'hôpital de Saint-Julien.

Cohabitation bus et tram - Le tram est prévu en site propre, sauf dans le tunnel et jusqu'à la place des Lumières, où le tram et le bus se partageront la même voie, ce qui soulève quelque inquiétude, surtout si les cadences augmentent, ce qui est souhaitable. Place des Lumières, il est prévu que l'arrêt du bus et celui du tram soit situés, le premier, avenue du Jura et l'autre en bas de Paimboeuf. Pour faciliter les transbordements d'un moyen de transport à l'autre (bus-tram ou tram-bus), l'idéal serait d'avoir un arrêt commun. Passer du tram au bus, par exemple pour ceux qui viennent de Genève en tram et doivent prendre le bus pour Gex obligera à traverser à pied la place des Lumières, perte de temps et danger.

Vélos - Je rejoins les remarques d'APiCy sur la dangerosité prévisible de la place des Lumières. La partie ferneysienne de la véloroute en provenance de Gex attend sa réalisation depuis plusieurs années. Elle permettrait pourtant aux cyclistes de rejoindre la douane en évitant la place des Lumières. Le projet de véloroute le long de la RD35 ne peut qu'être approuvé. Mais sera-t-il réalisé dans un délai raisonnable ?

Piétons - L'allée de la Tire donne accès aux bois de la Bagasse, elle est très appréciée des promeneurs, qui en sont actuellement privés, suite à l'ouverture à l'air libre du ruisseau et à l'absence de pont. Cette allée doit impérativement rester ouverte et permettre l'accès aux bois de la Bagasse. Comment sera gérée la traversée de la voie du tram par les piétons/promeneurs ?

Couloirs réservés pour le bus : aujourd'hui, le BHNS en provenance de Genève profite de couloirs de bus à Grand-Saconnex, puis dans le tunnel et avenue du Jura. Entre les deux, il reste un point très noir : c'est la traversée de

l'autoroute sur le nouveau pont, sur lequel n'a pas été prévu de couloir réservé. (Oubli des ingénieurs des services de l'Etat de Genève ?). Aux heures de pointe, le bus 60 ou 61 reste coincé dans la file de voitures, jusqu'à 10 à 15 minutes. Il est prévu de construire un nouveau pont sur l'autoroute pour le tram. Le bus sera-t-il reporté sur ce nouveau pont ? Station du Bisou - Prévoir des locaux pour des commerces de proximité à la station de tram en rez du parking silo. La présence de commerces de proximité manque souvent cruellement dans les nouveaux quartiers. Je parle bien de commerces de proximité et pas de "centre commercial". Pollution lumineuse - J'approuve les mesures prévues afin de diminuer la pollution lumineuse : supprimer ou réduire l'éclairage de la voie de tram quand c'est possible. De même, sur la véloroute prévue le long de la RD35, les vélos ayant aujourd'hui des systèmes d'éclairage performants. La Fin-Veudagne - Une enquête publique a eu lieu récemment sur le secteur La Fin-Veudagne où la mairie a demandé un déclassement de la zone agricole pour créer un nouveau quartier, avec création de centaines de logements, d'un hôpital et divers équipements. Ouvrir à l'urbanisation une zone agricole à l'extérieur et en bordure de la ZAC est aberrant, alors que la Zac a été créée dans le but de maîtriser l'urbanisation et de limiter le mitage. Au point d'avancement où en est le quartier de Très-la-Grange, il est encore temps d'envisager d'intégrer le "projet du maire" dans la ZAC, de préserver la zone agricole et le couloir écologique.

Réponse de la Sté TERRINNOV :

- Modalités d'enquête publique sur deux sujets différents : il s'agit d'une disposition du code de l'environnement qui recommande de ne faire qu'une seule enquête publique pour des projets connexes.
- Les éléments constituant le dossier sont des pièces et études demandées par les services de l'État afin d'assurer une instruction précise sur l'ensemble des impacts potentiels du projet. L'exhaustivité technique nécessaire du dossier implique un grand nombre de pièces. Le résumé non technique permet d'accéder aux conclusions du dossier sans qu'il soit nécessaire de prendre connaissance de l'ensemble du dossier
- La prolongation de la ligne de tramway jusqu'à Meyrin n'est pas une disposition envisagée dans le cadre du présent projet. La mutualisation d'un site propre entre bus et tramway est un dispositif usuel même en cas de fréquence importante
- Un arrêt commun du BHNS et du tramway au niveau de la place des lumières n'est pas réalisable pour des contraintes techniques (giration et longueur de rame à l'arrêt interdite en courbe). Cependant l'arrêt suivant, P+R grand Sacconex est un arrêt commun BHNS et tramway quai à quai.
- Précision : la future ligne portera le numéro 13. Bien que les rails soient continus entre Ferney-Voltaire et Saint-Julien, un changement de rame sera a priori nécessaire à la place des nations ou à la gare Cornavin.
- Vélos : confer réponse aux remarques d'APiCy

- La continuité piétonne de l'allée de la tire sera bien rétablie dans le cadre de la réalisation des aménagements définitifs
- La traversée des voies de tramway par les piétons est systématiquement traitée par feu.
- Il est effectivement prévu que le BHNS emprunte le futur pont du tramway sur l'autoroute et réalise un arrêt commun tram-BHNS.
- Le sujet des commerces est hors périmètre de la présente enquête publique.
- Le projet Fin-Veudagne est hors périmètre de la présente enquête publique.

Notre commentaire :

Nous avons pris note des différentes réponses développées par le maître d'ouvrage sur la réglementation appliquée à l'enquête publique « unique », la composition du dossier d'enquête, le tracé du tramway permettant une complémentarité avec l'ensemble des transports en commun, les contraintes techniques d'un arrêt collectif au niveau de la place des Lumières et les aménagements de la ZAC. Nous notons toutefois que certaines questions sortent du champ de la présente enquête publique

- N° 30 (Web) – M. KASTLER Jean-Loup (jean-loup@kastler.me) – 3 impasse de Louye 01210 FERNEY-VOLTAIRE – contribution déposée le mercredi 28/05/2025 à 17h50 portant sur : *l'étude d'impact de l'extension du tramway des Nations-mettant à jour l'étude d'impact de la ZAC :*

Relativement à ma contribution en ligne et au document déposé en mairie au sujet du projet de tramway, j'aimerais ajouter la considération légale suivante relativement au parking silo d'entrée de ZAC prévu à l'origine à usage privé et que la SPL souhaiterait ouvrir au public. Le rapport de l'inspection de l'environnement relatif à ce parking en date du 14 novembre 2022 : "cet établissement ne sera pas un parking public puisque, pour y accéder, les utilisateurs devront disposer d'un badge et d'un abonnement. Le dimensionnement du nombre de places de parking a été réalisé suivant un usage destiné uniquement aux logements et à l'usage de divers exploitants." Aux termes du I de l'article R. 122-2 du code de l'environnement : "les projets relevant d'une ou plusieurs rubriques énumérées dans le tableau annexé au présent article font l'objet d'une évaluation environnementale, de façon systématique ou après examen au cas par cas, en application du II de l'article L. 122-1, en fonction des critères et des seuils précisés dans ce tableau.". Or la rubrique 41 du tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement prévoit que les "aires des stationnement ouvertes au public de 50 unités et plus" sont soumises à la procédure d'examen au cas par cas. Le parking silo d'entrée de ZAC compte 435 places. Dès lors la volonté de l'ouvrir au public aurait dû impliquer son intégration au sein du projet de tramway soumis à l'enquête comme c'est le cas du projet de parking du Bisou. Par ailleurs, sa construction aurait dû être précédée d'une évaluation environnementale. Où est cette dernière ? Existe-t-elle ?

Réponse de la Sté TERRINNOV :

➤ Cette remarque est intégralement en dehors du périmètre de la présente enquête publique. Le parking en cours d'achèvement dans le bâtiment en hotspot est à destination des habitants et des actifs, afin d'éviter la réalisation d'une partie des stationnements en sous-sol et d'optimiser la place de la voiture dans le quartier.

Notre commentaire :

Nous notons que cette contribution n'est pas liée à l'objet de l'enquête publique.

- N° 31 (Web) – Mme FRANQUET Christine (franquet.christine@wanadoo.fr)
– 5 rue de Meyrin 01210 FERNEY-VOLTAIRE – contribution déposée le mercredi 28/05/2025 à 17h53 portant sur : *l'étude d'impact de l'extension du tramway des Nations-mettant à jour l'étude d'impact de la ZA*

L'enquête publique concerne deux sujets différents : le tram de la douane au Bisou d'une part, la loi sur l'eau à Très-la-Grange d'autre part. Il aurait été préférable de séparer les deux enquêtes et de les décaler dans le temps pour une meilleure compréhension par le public. Avant le lancement de ces deux enquêtes, on aurait aimé qu'elles soient présentées lors de réunions publiques afin que le citoyen ou la citoyenne lambda puisse avoir déjà une idée générale. Vu le faible nombre de contributions au dernier jour de l'enquête, on peut imaginer que seuls quelques citoyens avertis étaient au courant et que, de plus, nombre d'entre eux ont dû être découragés par les centaines de pages et la liste des documents mis en ligne sans aucun texte de présentation. Le tram - On ne peut qu'approuver le fait de prévoir un transport en commun lourd avant la création d'un nouveau quartier, contrairement à ce qui se fait depuis des décennies dans le Pays de Gex : d'abord construire, puis tenter de mettre en place des transports publics, qui n'ont pas été prévus en amont. Dans le même esprit, il faudrait anticiper dès maintenant la prolongation du tram jusqu'à Meyrin, ce qui, semble-t-il, n'est pas envisagé à ce jour. Cette ligne de tram no 15, qui devrait être prolongée jusqu'à Saint-Julien, sera la première liaison directe du Pays de Gex avec la Haute-Savoie, et en particulier avec l'hôpital de Saint-Julien. Cohabitation bus et tram - Le tram est prévu en site propre, sauf dans le tunnel et jusqu'à la place des Lumières, où le tram et le bus se partageront la même voie, ce qui soulève quelque inquiétude, surtout si les cadences augmentent, ce qui est souhaitable. Place des Lumières, il est prévu que l'arrêt du bus et celui du tram soit situés, la première avenue du Jura et l'autre en bas de Paimboeuf. Pour faciliter les transbordements d'un moyen de transport à l'autre (bus-tram ou tram-bus), l'idéal serait d'avoir un arrêt commun. Passer du tram au bus, par exemple pour ceux qui viennent de Genève en tram et doivent prendre le bus pour Gex obligera à traverser à pied la place des Lumières, perte de temps et danger. Vélos - Je rejoins les remarques d'APiCy sur la dangerosité prévisible de la place des Lumières. La partie ferneysienne de la véloroute en provenance de Gex attend sa réalisation depuis plusieurs années. Elle permettrait pourtant aux cyclistes de rejoindre la douane en

évitant la place des Lumières. Le projet de véloroute le long de la RD35 ne peut qu'être approuvé. Mais sera-t-il réalisé dans un délai raisonnable ? Piétons - L'allée de la Tire donne accès aux bois de la Bagasse, elle est très appréciée des promeneurs, qui en sont actuellement privés, suite à l'ouverture à l'air libre du ruisseau et à l'absence de pont. Cette allée doit impérativement rester ouverte et permettre l'accès aux bois de la Bagasse. Comment sera gérée la traversée de la voie du tram par les piétons/promeneurs ? Couloirs réservés pour le bus : aujourd'hui, le BHNS en provenance de Genève profite de couloirs de bus à Grand-Saconnex, puis dans le tunnel et avenue du Jura. Entre les deux, il reste un point très noir : c'est la traversée de l'autoroute sur le nouveau pont, sur lequel n'a pas été prévu de couloir réservé. (Oubli des ingénieurs des services de l'Etat de Genève ?). Aux heures de pointe, le bus 60 ou 61 reste coincé dans la file de voitures, jusqu'à 10 à 15 minutes. Il est prévu de construire un nouveau pont sur l'autoroute pour le tram. Le bus sera-t-il reporté sur ce nouveau pont ? Station du Bisou - Prévoir des locaux pour des commerces de proximité à la station de tram en rez du parking silo. La présence de commerces de proximité manque souvent cruellement dans les nouveaux quartiers. Je parle bien de commerces de proximité et pas de "centre commercial". Pollution lumineuse - J'approuve les mesures prévues afin de diminuer la pollution lumineuse : supprimer ou réduire l'éclairage de la voie de tram quand c'est possible. De même, sur la véloroute prévue le long de la RD35, les vélos ayant aujourd'hui des systèmes d'éclairage performants. La Fin-Veudagne - Une enquête publique a eu lieu récemment sur le secteur La Fin-Veudagne où la mairie a demandé un déclassement de la zone agricole pour créer un nouveau quartier, avec création de centaines de logements, d'un hôpital et divers équipements. Ouvrir à l'urbanisation une zone agricole à l'extérieur et en bordure de la ZAC est aberrant, alors que la Zac a été créée dans le but de maîtriser l'urbanisation et de limiter le mitage. Au point d'avancement où en est le quartier de Très-la-Grange, il est encore temps d'envisager d'intégrer le "projet du maire" dans la ZAC, de préserver la zone agricole et le couloir écologique.

Réponse de la Sté TERRINNOV :

- Modalités d'enquête publique sur deux sujets différents : il s'agit d'une disposition du code de l'environnement qui recommande de ne faire qu'une seule enquête publique pour des projets connexes.
- Les éléments constituant le dossier sont des pièces et études demandées par les services de l'État afin d'assurer une instruction précise sur l'ensemble des impacts potentiels du projet. L'exhaustivité technique nécessaire du dossier implique un grand nombre de pièces. Le résumé non technique permet d'accéder aux conclusions du dossier sans qu'il soit nécessaire de prendre connaissance de l'ensemble du dossier
- La prolongation de la ligne de tramway jusqu'à Meyrin n'est pas une disposition envisagée dans le cadre du présent projet.

- La mutualisation d'un site propre entre bus et tramway est un dispositif usuel même en cas de fréquence importante.
- Un arrêt commun du BHNS et du tramway au niveau de la place des lumières n'est pas réalisable pour des contraintes techniques (giration et longueur de rame à l'arrêt interdite en courbe). Cependant l'arrêt suivant, P+R grand Saconnex est un arrêt commun BHNS et tramway quai à quai.
- Précision : la future ligne portera le numéro 13. Bien que les rails soient continus entre Ferney-Voltaire et Saint-Julien, un changement de rame sera a priori nécessaire à la place des nations ou à la gare Cornavin.
- Vélos : confer réponse aux remarques d'APiCy
- La continuité piétonne de l'allée de la tire sera bien rétablie dans le cadre de la réalisation des aménagements définitifs.
- La traversée des voies de tramway par les piétons est systématiquement traitée par feu.
- Il est effectivement prévu que le BHNS emprunte le futur pont du tramway sur l'autoroute et réalise un arrêt commun tram-BHNS.
- Le sujet des commerces est hors périmètre de la présente enquête publique.
- Le projet Fin-Veudagne est hors périmètre de la présente enquête publique.

Notre commentaire :

Nous avons pris note des différentes réponses développées par le maître d'ouvrage sur la réglementation appliquée à l'enquête publique « unique » et la composition du dossier, le tracé et les aménagements retenus pour le tramway permettant une liaison avec l'ensemble des transports en commun tout en sécurisant les accès aux piétons. Nous avons pris acte des précisions apportées sur l'organisation des différents transports et la mutualisation d'un site commun, le cheminement et la sécurisation des piétons.

12.4. Clôture de l'enquête

Registre papier en Mairie

Le Registre a été clos par mes soins lors de ma dernière permanence le 28/05/2025 à 18h00 date et heure de la fin de l'enquête en présence de Mme RAYMOND – Responsable du Service Urbanisme – Mairie de Ferney-Voltaire.

Registre dématérialisé

Le Cabinet PREAMBULES prestataire de la SPL TERRINNOV a attesté la clôture automatique du registre dématérialisé par courriel le 28/05/2025 à 18h00.

Dossier d'enquête à disposition du public en Mairie

Le dossier d'enquête publique et le Registre d'enquête (format papier) ont été enlevés par mes soins et remis en Préfecture de l'Ain – Bureau de l'Aménagement, de l'Urbanisme et des Installations Classées.

12.5. Procès-verbal de synthèse – Mémoire en réponse

Le procès-verbal de synthèse du commissaire enquêteur a été réalisé en 3 exemplaires originaux dans le délai de 8 jours après la fin de l'enquête soit le 04/06/2025.

Un exemplaire signé par le commissaire enquêteur a été remis en main propre à M. Arnaud TOURNADRE – Responsable Pôle Aménagement & Constructions dans les locaux de la SPL TERRINNOV le 05/06/2025.

Lors de cette rencontre organisée à la demande du commissaire enquêteur, quelques points ont été précisés en vue de la rédaction du mémoire en réponse.

Le délai de réception du mémoire en réponse de la SPL TERRINNOV, au procès-verbal de synthèse a été fixé au 20/06/2025.

Le 2^{ème} et 3^{ème} exemplaire et les récépissés de remise des deux exemplaires signés par la SPL TERRINNOV ont été conservés par le commissaire enquêteur pour remise avec le rapport d'enquête à la Préfecture de l'Ain et au Tribunal Administratif de Lyon.

13. Analyse du commissaire enquêteur

- Toutes mes questions ayant obtenu une réponse du maître d'ouvrage en référence aux dossiers de Demande d'Autorisation Environnementale (volet « loi sur l'eau ») relative à la phase 2, secteur « Très-La-Grange » de la ZAC Ferney-Genève Innovation et de l'étude d'impact du projet d'extension du tramway des Nations au sein de la ZAC Ferney-Genève Innovation concernant les évolutions de la ZAC secteurs « Douane-jura », « Paimboeuf » et « Très-La-Grange » sur la commune de FERNEY-VOLTAIRE (Ain) ; mais également des avis et conclusions de l'étude d'impact de la MRAe – Autorité Environnementale et de l'ARS – Agence Régionale de Santé, je retiens que le projet n'aura pas d'incidence notable en matière d'impact environnemental et n'ajoutera pas de risque supplémentaire concernant la gestion des eaux dans leur ensemble.

- Mes conclusions et mes avis sur les deux projets, faisant l'objet de documents séparés, sont établis à partir de ces constats et de tous les éléments composant le présent rapport d'enquête.

Pieces Jointes :

1/ Conclusion et avis motivé séparés du Rapport d'enquête sur la demande d'Autorisation Environnementale (volet « loi sur l'eau ») relative à la phase 2, secteur « Très-La-Grange » de la ZAC Ferney-Genève Innovation, comprenant 10 pages numérotées.

2/ Conclusion et avis motivé séparés du Rapport d'enquête sur l'étude d'impact du projet d'extension du tramway des Nations au sein de la ZAC Ferney-Genève Innovation concernant les évolutions de la ZAC secteurs « Douane-jura », « Paimboeuf » et « Très-La-Grange » sur la commune de FERNEY-VOLTAIRE (Ain) comprenant 9 pages numérotées.

Fait à : AMBERIEU-EN-BUGEY le 27 Juin 2025.

Bernard PAVIER
Commissaire enquêteur

ANNEXES

1/ Décision N° E25000007 /69 du 21/01/2025 de Madame la 1^{ère} Vice-présidente du Tribunal Administratif de LYON désignant le commissaire enquêteur ;

2/ Arrêté de Madame la Préfète de l'Ain en date du 24/03/2025 ordonnant l'ouverture d'une enquête publique du 25/04/2025 au 28/05/2025 portant sur la demande d'Autorisation Environnementale (volet « loi sur l'eau ») relative à la phase 2, secteur « Très-La-Grange » de la ZAC Ferney-Genève Innovation et la mise à disposition du public de l'étude d'impact du projet d'extension du tramway des Nations au sein de la ZAC Ferney-Genève Innovation concernant les évolutions de la ZAC secteurs « Douane-jura », « Paimboeuf » et « Très-La-Grange » sur la commune de FERNEY-VOLTAIRE (Ain) ;

3/ Procès-Verbal de synthèse des observations remis le 05/06/2025 à M. Arnaud TOURNADRE de la SPL TERRINNOV, constatant : les observations consignées et pièces annexées au registre d'enquête publique « format papier » de la Commune de FERNEY-VOLTAIRE ainsi que les trente et une contributions déposées sur le registre « format numérique » dont la SPL TERRINNOV a pris acte par la signature du récépissé, en date du 05/05/2025 ;

4/ Mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse adressé par courriel par la SPL TERRINNOV en date du 20/06/2025 ;

5/ Registre Numérique : extrait représentatif de l'activité lors de l'enquête publique généré le 28/05/2025 pour la période du 25/04/2025 au 28/05/2025 ;

DEPARTEMENT de l'AIN

ENQUÊTE PUBLIQUE

« Unique » sur la Commune de FERNEY-VOLTAIRE
Du 25 Avril 2025 au 28 Mai 2025

Maître d'Ouvrage
Société Publique Locale TERRINNOV

CONCLUSIONS ET AVIS

Portant sur :

**La demande d'autorisation environnementale (volet « LOI sur l'EAU ») visée
à l'article L.181-1 1° du code de l'environnement relative à la phase 2,
secteur « Très-La-Grange » de la ZAC Ferney-Genève Innovation,
Sur la commune de FERNEY-VOLTAIRE (Ain)**

Bernard PAVIER
Commissaire enquêteur

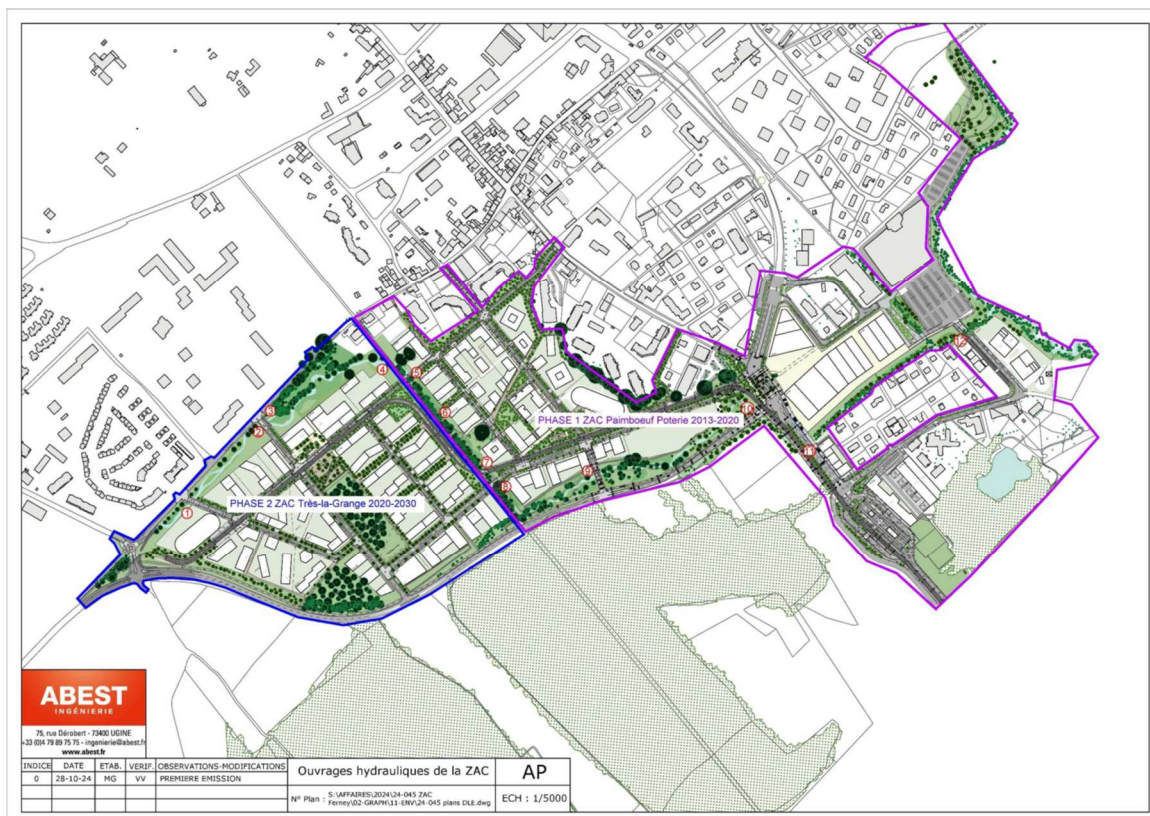


Table des matières

1. Pétitionnaire et Autorité Organisatrice	3
2. Le Projet – Objet de l'enquête publique	3
2.1. Le Projet d'aménagement du SECTEUR DE TRES-LA-GRANGE	3
2.2. Objet de l'enquête (SECTEUR DE TRES LA GRANGE)	4
3. Déroulement de l'enquête	5
3.1. Publicité / Information	5
3.2. Participation du Public	5
3.2.1 Registre (format papier) en Mairie de FERNEY-VOLTAIRE	5
3.2.2 Registre dématérialisé	5
3.3. Procès-verbal de synthèse – Mémoire en réponse	6
4. Analyse du dossier	6
4.1. Qualité du dossier	6
4.2. Etude du dossier et analyse des avis donnés	6
4.2.1 Etude du dossier	6
4.2.2 Analyse de l'avis de la MRAe	6
4.2.3 Analyse de l'avis de l'ARS	7
4.2.4 Analyse de l'avis des Autorités Suisses	7
5. Conclusions	7
5.1. Compatibilité du projet avec la MRAe	7
5.2. Compatibilité du projet avec l'ARS	7
6. Avis du commissaire enquêteur	8

1. Pétitionnaire et Autorité Organisatrice

- Pétitionnaire

SPL - Société Publique Locale TERRINNOV - Territoire d'Innovation
13C, Chemin du Levant – Bât. L'Avant-Centre – 01210 FERNEY-VOLTAIRE

- Autorité Organisatrice

Préfecture de l'Ain - Direction Départementale des Territoires – Service Protection et
Gestion de l'Environnement.
45 avenue Alsace-Lorraine – CS 80400 – 01012 Bourg en Bresse cedex

2. Le Projet – Objet de l'enquête publique

2.1. Le Projet d'aménagement du SECTEUR DE TRES-LA-GRANGE

Le dossier de demande d'autorisation environnementale (volet « Loi sur l'Eau ») concerne le secteur Très-la-Grange (TLG) dans la ZAC Ferney-Genève Innovation sur la commune de Ferney-Voltaire.

Ce secteur occupe une surface d'environ 20 ha.

L'aménagement du secteur de Très-la-Grange se fait dans la continuité du secteur de Paimboeuf et vise à développer un nouveau quartier à vocation mixte résidentielle et d'activités (Cité des savoirs). Il est donc prévu :

- la création d'un quartier mixte résidentiel et d'équipements sur 199 278 m² de surface de plancher (SDP) comprenant :

- 53 476 m² d'activités maximum ;
- 132 950 m² d'habitat soit environ 1 826 logements ;
- 12 852 m² d'équipements publics.

- La renaturation du Nant ;

- La création d'une véloroute au Sud du secteur ;

- Le prolongement du tramway des Nations jusqu'au carrefour du Bisou depuis la frontière suisse.

Le dossier de demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau du secteur de Très-la-Grange porte spécifiquement sur :

- les modes d'assainissement à prévoir dans le cadre du projet d'aménagement de Très-la-Grange pour compenser l'imperméabilisation des sols générée par l'urbanisation et réduire la pollution due au ruissellement,
- le projet de renaturation du ruisseau du Nant sur la partie Très-la-Grange de la ZAC Ferney Genève Innovation (reméandrage, diversification des milieux...),
- la création d'ouvrages de franchissement du Nant.

2.2. **Objet de l'enquête (SECTEUR DE TRES LA GRANGE)**

Nouveau pôle économique de l'agglomération genevoise, la Zone d'Aménagement Concerté Ferney-Genève-Innovation (ZAC FGI) est l'une des polarités du « Cercle de l'innovation », projet économique inscrit au projet d'agglomération franco-valdo-genevois approuvé par les autorités françaises et suisses en juin 2012.

- La ZAC constituera à terme trois nouveaux quartiers à la lisière de la frontière Franco-Suisse pour Ferney-Voltaire :

- La Poterie : quartier à vocation commerciale et d'activités,
- Paimboeuf et Très-la-Grange, deux nouveaux quartiers à vocation mixte résidentielle et d'activités (Cité des savoirs).

- La ZAC, créée en 2013, a fait l'objet, sur l'ensemble de son périmètre, d'une étude d'impact en 2013 mise à jour plusieurs fois. Elle s'étend sur 65 ha, sa réalisation a par conséquent été scindée en deux phases :

- Phase 1 : secteur de Paimboeuf, place du Jura/Lumières et Poterie,
- Phase 2 : secteur de Très la Grange.

- Le périmètre de la ZAC est encadré par :

- Au Nord la rue de Meyrin et le centre-ville de Ferney-Voltaire,
- A l'Est la rue de Genève et la frontière Suisse marquée par le ruisseau du Gobé,
- Au Sud la frontière et la route de Meyrin (RD 35) et l'Espace Naturel Sensible (ENS) du « Bois de Perdriaux Durand et Colovrex »,
- A l'Ouest la route de Meyrin (RD 35) et des espaces agricoles.

Dans la zone de la Poterie, l'îlot pavillonnaire central et l'emprise bâtie de l'hypermarché Carrefour sont exclus du périmètre de la ZAC.

Plusieurs autorisations environnementales ont été réalisées soit sur l'ensemble de la ZAC soit sur le périmètre des phases d'aménagement (phase 1 ou 2). En octobre 2015, un Dossier Loi sur l'Eau (DLE) a été réalisé et approuvé sur le périmètre de la phase 1, nécessitant aujourd'hui la réalisation d'un DLE spécifique à la phase 2 (Très-la-Grange).

Le projet d'extension du tramway des Nations sur la commune de Ferney-Voltaire se situe intégralement dans la ZAC. Le tramway n'étant pas initialement prévu dans la ZAC, son étude d'impact réalise la mise à jour de l'étude d'impact de la ZAC.

Par conséquent et conformément à l'article R.123-6 du Code de l'Environnement, l'enquête publique unique porte sur :

• La demande d'autorisation environnementale (volet loi sur l'eau) visée à l'article L.181-1 1° du Code de l'environnement relative à la phase 2, secteur « Très-la-Grange », de la ZAC Ferney-Genève-Innovation,

- L'extension du tramway des Nations au sein de la ZAC Ferney-Genève-Innovation et les évolutions induites de la ZAC secteurs « Douane-Jura », « Paimboeuf » et « Très-La-Grange » sur la commune de Ferney-Voltaire (01), actualisant l'étude d'impact de la ZAC Ferney-Genève-Innovation.

3. Déroulement de l'enquête

3.1. Publicité / Information

- L'enquête publique unique s'est déroulée du 25 Avril 2025 à partir de 08h00 au 28 Mai 2025 à 18h00,
- Les quatre permanences ont été assurées à la mairie de FERNEY-VOLTAIRE,
- L'organisation de l'enquête publique et la tenue des permanences se sont déroulées dans de bonnes conditions.
- Les publications et l'affichage légal ont été mis en place conformément aux textes en vigueur et à l'Arrêté Préfectoral d'ouverture de l'enquête publique du 24/03/2025.
- La Plateforme dématérialisée, en complément du dossier et du registre « papier » disponibles pendant toute la durée de l'enquête aux heures d'ouverture de la mairie de FERNEY-VOLTAIRE, a été mise en place par la SPL TERRINNOV. Elle contenait tous les documents réglementaires liés à la procédure et l'ensemble des éléments du dossier mis à l'enquête. Elle permettait en outre de déposer en continu et de consulter régulièrement les contributions pendant toute la durée de l'enquête.

Les moyens nécessaires à la publicité, à l'information, à la communication et à l'expression du public ont été mis en place.

3.2. Participation du Public

3.2.1 Registre (format papier) en Mairie de FERNEY-VOLTAIRE

- **Six contributions écrites ou orales ont été consignées sur le registre « format papier » et deux pièces y ont été annexées.**

3.2.2 Registre dématérialisé

2783 visiteurs uniques ont consulté le site web :

<https://www.registre-dematerialise.fr/6137>. 1939 personnes ont téléchargé au moins un des documents de présentation. Toutefois, compte-tenu que des personnes ont téléchargé plusieurs documents, ce sont 3385 téléchargements qui, au total, ont été réalisés.

On notera un « intérêt » légèrement plus marqué compte-tenu des téléchargements pour les pièces : avis d'enquête (134 fois) ; n° 1.0 – Résumé non technique du dossier loi sur l'eau phase 2 (115 fois) ; n° 2.1.0 – Résumé non technique de l'étude d'impact ZAC (110 fois) ; n° 2.1.1 – Etude d'Impact Tramway (mise à jour de l'étude d'impact de la ZAC) (137 fois) ; n° 0 – Note de présentation non technique de l'enquête publique unique (100 fois).

- **Le registre dématérialisé a recueilli au total 31 contributions dont six ont été enrichies par différentes annexes.**
- **Parmi ces 31 contributions, ici nous ne tenons compte que des 8 qui portent sur le Dossier « loi sur l'eau de la phase 2 de la ZAC Ferney-Genève-Innovation – secteur Très-la-Grange ».**

3.3. Procès-verbal de synthèse – Mémoire en réponse

- J'ai remis, en main propre, à la SPL TERRINNOVE mon procès-verbal de synthèse le 05/06/2025.
- La SPL TERRINNOV m'a signé le récépissé de réception lors de la remise du procès-verbal de synthèse le 05/06/2025.
- Le mémoire en réponse de la SPL TERRINNOV a été mis à ma disposition le 20/06/2025.
- Les délais de remise et de réception des documents ont donc été respectés.

4. Analyse du dossier

4.1. Qualité du dossier

- Lors du contrôle initial du dossier, j'ai pu constater que le dossier était complet et bien distinct du dossier concernant l'extension du tramway des Nations.
- Ce dossier pouvait être consulté dans de bonnes conditions par la population.

4.2. Etude du dossier et analyse des avis donnés

Le dossier à étudier se composait de différents documents dont la note de présentation générale ainsi que les pièces numérotées suivantes :

- 2.1.0 Résumé non technique de l'étude d'impact du dossier loi sur l'eau (phase 2) de la ZAC Ferney-Genève Innovation, secteur « Très-La-Grange »,
- 2.1.0 Résumé non technique de l'étude d'impact de l'extension du tramway actualisant l'étude d'impact de la ZAC Ferney-Genève Innovation ; intégrant les évolutions de la ZAC secteurs « Douane-jura », « Paimboeuf » et « Très-La-Grange »,
- 2.2 Avis de la MRAe – Autorité environnementale et réponse du pétitionnaire,
- 2.3 Certificat de dépôt des données de biodiversité,
- 2.4 Avis des Autorités Suisses,
- 2.5 Avis de l'ARS – Délégation Départementale de l'Ain.

4.2.1 Etude du dossier

- Les dossiers format « papier » et « dématérialisé » sont bien structurés, clairs et convenablement documentés ;
- L'étude d'impact est proportionnée aux enjeux de l'aménagement et des problématiques environnementales qui sont repris sous forme de nombreux schémas et tableaux ;
- Les nombreuses annexes complètent utilement le dossier, permettant, à un public averti, de trouver des données détaillées sur l'ensemble des sujets traités.

4.2.2 Analyse de l'avis de la MRAe

L'avis de la MRAe n° 2024-ARA-AP-1739 du 21/01/2025 permet de concevoir que le dossier initial était suffisant pour que l'Autorité Environnementale puisse se prononcer sur le projet. La réponse de la SPL TERRINNOV, en date du 10/04/2025, jointe au dossier,

qui a pris en compte différentes demandes et recommandations permet au public d'appréhender l'évolution qui devra être donnée au projet.

4.2.3 Analyse de l'avis de l'ARS

L'ARS – Délégation Départementale de l'Ain, par courrier du 22/11/2024, indique que suite aux demandes de compléments formulées le 14/08/2024, le porteur de projet a déposé un nouveau dossier complété et des réponses aux remarques formulées par l'ARS ont été apportées. Toutefois, l'ARS précise que certaines remarques émises restent d'actualité permettant au public d'appréhender l'évolution qui devra être donnée au projet.

4.2.4 Analyse de l'avis des Autorités Suisses

La République et Canton de Genève – Département de la santé et des mobilités, « Le Conseil d'Etat » par courrier du 31/01/2025 a confirmé que le Canton ne souhaite pas participer à l'enquête publique. Se référant au document daté de juillet 2024 concernant l'Étude d'Impact du tramway et la mise à jour de l'Étude d'Impact de la ZAC qui considère l'état futur de la ZAC avec ou sans tramway : le Canton de Genève par l'intermédiaire de l'Office cantonal de l'environnement a bien pris note du projet et a souhaité apporter au porteur du projet quelques éléments pour les étapes ultérieures qui permettent au public d'appréhender l'évolution qui devra être donnée au projet.

5. Conclusions

Le dossier d'enquête publique unique étant particulièrement technique, la lecture de la note de présentation générale ; le résumé non technique du dossier loi sur l'eau (phase 2) de la ZAC Ferney-Genève Innovation, secteur « Très-La-Grange » ; les avis de la MRAe – Autorité environnementale, de l'ARS – Délégation Départementale de l'Ain et des Autorités Suisses ainsi que les réponses du pétitionnaire **permettent une bonne compréhension du projet.**

5.1. Compatibilité du projet avec la MRAe

L'avis de la MRAe (Autorité Environnementale) et les réponses apportées par la SPL TERRINNOV ainsi que les informations qui m'ont été communiquées par le pétitionnaire lors de la séance de travail du 09/04/2025, **m'autorisent à formuler que le projet, n'aura qu'un faible impact environnemental.**

5.2. Compatibilité du projet avec l'ARS

Les recommandations et demandes émises par l'ARS le 14/08/2024, rappelées dans son courrier du 22/11/2024 et, pour certaines, reprises par la MRAe, ayant été prises en considération dans un 1^{er} temps par la SPL TERRINNOV puis faisant l'objet de réponses lors de l'enquête publique dans le mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse, **m'autorisent à préciser que le projet n'aura qu'un faible impact environnemental.**

6. Avis du commissaire enquêteur

Après,

- Étude du dossier soumis à enquête avant, pendant et à l'issue de l'enquête publique,
- M'être fait présenter le dossier « loi sur l'eau » (phase 2) de la ZAC Ferney-Genève-Innovation secteur « Très-La-Grange »,
- Avoir bénéficié d'une visite guidée du secteur « Très-La-Grange » de la ZAC Ferney-Genève-Innovation le 09/04/2025,
- Avoir enregistré, à l'issue de l'enquête, 8 Contributions sur le Dossier loi sur l'eau de la phase 2 de la ZAC Ferney-Genève-Innovation - secteur Très la Grange consignées sur les registres d'enquête format « papier et dématérialisé ».

Compte –tenu,

- Que le dossier soumis à enquête publique unique portant sur la demande d'autorisation environnementale (volet « loi sur l'eau ») visée à l'article L.181-1 1° du Code de l'environnement relative à la phase 2, Secteur « Très-La-Grange » de la ZAC Ferney-Genève Innovation, permet de bien identifier la globalité des enjeux environnementaux, économiques et humains ;
- Que le dossier de demande d'autorisation environnementale (volet « loi sur l'eau ») visée à l'article L.181-1 1° du Code de l'environnement relative à la phase 2, Secteur « Très-La-Grange » de la ZAC Ferney-Genève Innovation, mis à la disposition du public comporte tous les documents et éléments exigés par la réglementation nécessaire à sa bonne compréhension ;
- Que la procédure d'enquête publique a été prescrite et organisée, par arrêté de M. le Préfet de l'Ain en date du 24/03/2024, en conformité avec :
 - La Directive Cadre sur l'Eau (DCE) du 23/10/2000 (directive 2000/60/CE) ;
 - Le Code de l'Environnement, notamment ses articles L.122.1 et suivants, L.123-1 et suivants, L.211-1, L.211-2, L.211-3, L.181-1 et suivants, L.214-3, R.122-1 et suivants, R.211-1 et suivants, R.181-1 et suivants, R.214-1 et suivants ;
 - Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du bassin Rhône -Méditerranée approuvé le 21/03/2022 par le préfet coordonnateur de bassin ;
 - Le Plan de Gestion des Risques d'Inondation (PGRI) du bassin Rhône-Méditerranée approuvé le 21/03/2022 par le préfet coordonnateur de bassin ;
 - Les Arrêtés Préfectoraux des : 12/09/2008 relatif à la lutte contre les bruits de voisinage, 31/05/2013 relatif à l'organisation administrative dans le domaine de la police de l'eau, 25/06/2019 modifié relatif à la lutte contre les espèces d'ambrosie dans le département de l'Ain, 25/06/2019 relatif à la lutte contre les moustiques potentiellement vecteurs de maladies dans le département de l'Ain, 05/12/2023 relatif à l'établissement de l'inventaire des frayères et des zones de croissance ou d'alimentation de la faune piscicole dans le département de l'Ain ;
- Que le dossier d'autorisation environnementale au titre des articles L.181-1-1° et suivants et R.181-1 et suivants du Code de l'environnement, relatif à la phase 2, secteur « Très-La-Grange » de la ZAC Ferney-Genève Innovation a été déposé le 23/07/2024 puis complété le 07/11/2024, accompagné de l'étude d'impact du projet

- d'extension du tramway des Nations portant sur l'actualisation de l'étude d'impact de la ZAC Ferney-Genève Innovation et les évolutions de la ZAC secteurs « Douane-jura », « Paimboeuf » et « Très-La-Grange » ;
- Que l'avis de la délégation départementale de l'Ain de l'agence régionale de santé a été rendu le 22/11/2024 ;
 - Que l'avis des autorités suisses sur le projet d'extension du tramway des Nations au sein de la ZAC Ferney-Genève Innovation a été donné le 09/01/2025 ;
 - Qu'il est observé l'absence d'avis des collectivités publiques consultées ;
 - Que l'avis de la MRAe Mission Régionale d'Autorité environnementale du 21/01/2025 sur l'étude d'impact du projet d'extension du tramway des Nations au sein de la ZAC Ferney-Genève Innovation, portant sur l'actualisation de l'étude d'impact de la ZAC et les évolutions de secteurs « Douane-Jura », « Paimboeuf » et « Très-La-Grange » a fait l'objet d'un mémoire en réponse de la SPL TERRINNOV en date du 10/04/2025 ;
 - Que le certificat de dépôt des données de biodiversités est joint au dossier ;
 - Que les différents articles de l'Arrêté de M. le Préfet en date du 24/03/2025, prescrivant l'enquête publique, ont été respectés ;
 - Que les exigences de publicité légale, relatives aux modalités et au déroulement de l'enquête publique, par les parutions dans les journaux des départements de l'Ain à la rubrique « annonces légales » ; par voie d'affichage à la Mairie de FERNEY-VOLTAIRE et sur la ZAC secteur « Très-La-Grange » ont été satisfaites côté français mais aussi côté suisse par la parution dans la FAO – Feuille Officielle d'Avis de la République du Canton de Genève et qu'ainsi l'information du public a été respectée ;
 - Que les exigences d'information relatives aux modalités et au déroulement de l'enquête publique par voie électronique ont été accomplies sur le site Internet de la Préfecture de l'Ain : <http://www.ain.gouv.fr>;
 - Que le public pouvait s'exprimer au moyen du registre d'enquête (format papier) mis à sa disposition à la Mairie de FERNEY-VOLTAIRE mais également par le biais du registre électronique à l'adresse : <https://www.registre-dematerialise.fr/6137> mais également par courrier adressé au commissaire enquêteur à la Mairie de FERNEY-VOLTAIRE ;
 - Que le public a été informé de la tenue de l'enquête et qu'il a eu libre accès au dossier avec possibilité d'en prendre connaissance et d'être informé par le commissaire enquêteur lors des permanences tenues à la Mairie de FERNEY-VOLTAIRE ;

Considérant,

- Les éléments développés au chapitre « 5. Conclusions » ci-dessus ;
- Que le pétitionnaire a satisfait à ses obligations en matière de recevabilité du dossier ;
- Que l'enquête publique s'est déroulée de façon satisfaisante ;
- Qu'à l'issue de la procédure d'enquête publique, l'autorité organisatrice a toute l'attitude pour prendre une décision relative à la demande d'autorisation environnementale (volet « loi sur l'eau ») visée à l'article L.181-1 1° du code de l'environnement relative à la phase 2, Secteur « Très-La-Grange » de la ZAC Ferney-Genève Innovation.
- Que le dossier déposé avant le 22/10/2024, ne rentre pas dans le cadre du Décret n°2024-742 du 6 juillet 2024,

Demande d'autorisation environnementale (volet « loi sur l'eau ») visée à l'article L.181-1 1° du code de l'environnement relative à la phase 2,
Secteur « Très-La-Grange » de la ZAC Ferney-Genève Innovation,

- Que le dossier de demande d'autorisation environnementale (volet « loi sur l'eau ») visée à l'article L.181-1 1° du code de l'environnement relative à la (phase 2) Secteur « Très-La-Grange » de la ZAC Ferney-Genève Innovation, ne modifie pas le programme d'aménagement et de réalisation de la ZAC Ferney-Genève-Innovation ;

Nous, Bernard PAVIER, Commissaire-Enquêteur

« **Recommandons** » que les différentes recommandations, instructions et requêtes formulées par la MRAe, l'ARS et les Autorités Suisses, que le maître d'ouvrage a bien relevées, soient prises en compte lors de l'aménagement relatif à la (phase 2) Secteur « Très-La-Grange » de la ZAC Ferney-Genève Innovation, sur la commune de FERNEY-VOLTAIRE, sans que cela porte atteinte à l'équilibre économique du projet ;

« **Recommandons** » que les suggestions et demandes formulées par le public lors des permanences et portées sur les registres « papier et dématérialisé », que le maître d'ouvrage a bien relevées, soient prises en compte pour permettre, dès l'ouverture à l'urbanisation de la ZAC, un accueil équilibré de nouvelles populations sur la Commune de FERNEY-VOLTAIRE dans le respect de l'intérêt général et sans que cela porte atteinte à l'équilibre économique du projet ;

« **Recommandons** » que les observations, requêtes et instructions de la Ville de FERNEY-VOLTAIRE formulées par le biais de M. le Maire et que le maître d'ouvrage a relevées, soient étudiées et prises en considérations, sans que cela porte atteinte à l'équilibre économique du projet ;

Emettons un « AVIS FAVORABLE »

**A la demande d'autorisation environnementale (volet « loi sur l'eau »)
Visée à l'article L.181-1 1° du code de l'environnement relative à la (Phase 2) Secteur « Très-La-Grange » de la ZAC Ferney-Genève Innovation,
Sur la commune de FERNEY-VOLTAIRE (Ain)**

Fait à Ambérieu-en-Bugey, le 27/06/2025

**Bernard PAVIER
Commissaire enquêteur**



DEPARTEMENT de l'AIN

ENQUÊTE PUBLIQUE

« Unique » sur la Commune de FERNEY-VOLTAIRE
Du 25 Avril 2025 au 28 Mai 2025

Maître d'Ouvrage Société Publique Locale TERRINNOV CONCLUSIONS ET AVIS

Portant sur :

La mise à disposition du public de l'étude d'impact du projet d'extension du « TRAMWAY des NATIONS » au sein de la ZAC Ferney-Genève Innovation et portant actualisation de l'étude d'impact de la ZAC Ferney-Genève Innovation concernant les évolutions de la ZAC secteurs « Douane-jura », « Paimboeuf » et « Très-La-Grange » Sur la commune de FERNEY-VOLTAIRE (Ain)

Bernard PAVIER
Commissaire enquêteur

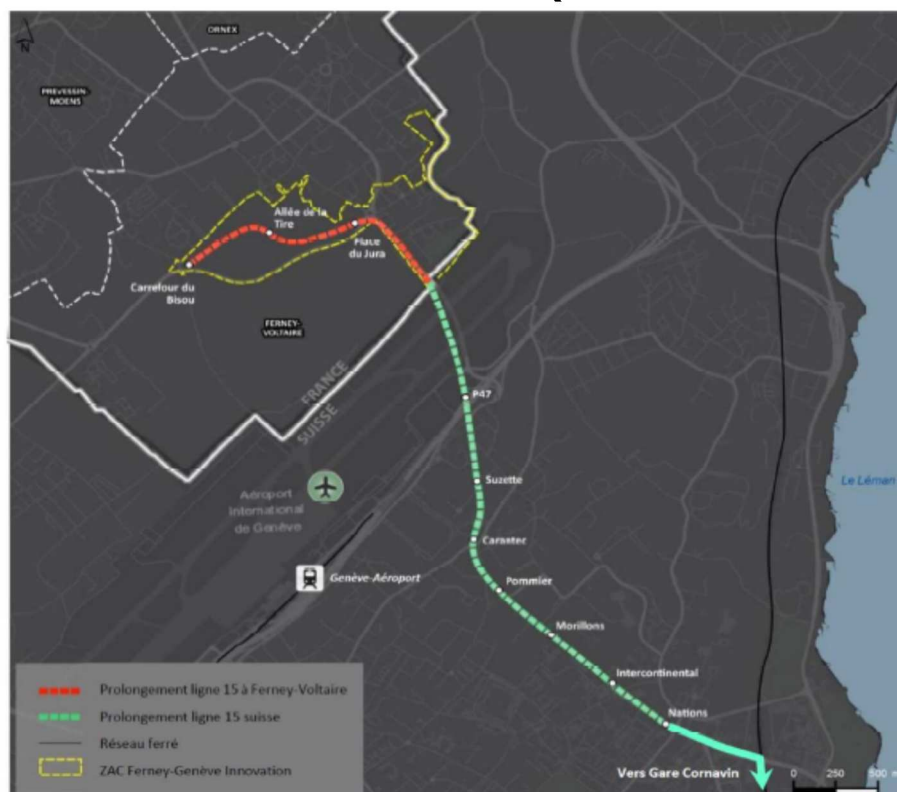


Figure 4 : Localisation de l'extension de tramway à Ferney-Voltaire. Source : Systra

Table des matières

1. Pétitionnaire et Autorité Organisatrice	3
2. Le Projet – Objet de l'enquête publique	3
2.1. Le Projet de prolongement du TRAMWAY DES NATIONS	3
2.2. Objet de l'enquête (Extension du tramway des Nations)	3
3. Déroulement de l'enquête	4
3.1. Publicité / Information	4
3.2. Participation du Public	4
3.2.1 Registre (format papier) en Mairie de FERNEY-VOLTAIRE	4
3.2.2 Registre dématérialisé	4
3.3. Procès-verbal de synthèse – Mémoire en réponse	5
4. Analyse du dossier	5
4.1. Qualité du dossier	5
4.2. Etude du dossier et analyse des avis donnés	5
4.2.1 Etude du dossier	5
4.2.2 Analyse de l'avis de la MRAe (DREAL)	6
4.2.3 Analyse de l'avis de l'ARS	6
5. Conclusions	6
5.1. Compatibilité du projet avec la MRAe	6
5.2. Compatibilité du projet avec l'ARS	6
6. Avis du commissaire enquêteur	7

1. Pétitionnaire et Autorité Organisatrice

- Pétitionnaire

SPL - Société Publique Locale TERRINNOV - Territoire d'Innovation
13C, Chemin du Levant – Bât. L'Avant-Centre – 01210 FERNEY-VOLTAIRE

- Autorité Organisatrice

Préfecture de l'Ain - Direction Départementale des Territoires – Service Protection et
Gestion de l'Environnement.
45 avenue Alsace-Lorraine – CS 80400 – 01012 Bourg en Bresse cedex

2. Le Projet – Objet de l'enquête publique

2.1. Le Projet de prolongement du TRAMWAY DES NATIONS

Le prolongement du tramway dans le programme de la ZAC FGI Ferney-Genève-Innovation répond au Projet d'Agglomération n°4 du Grand Genève (PA4).

Le projet de tramway de Ferney-Voltaire constitue la prolongation de la ligne entre Nations et Bernex-Vailly. Un premier prolongement sur le territoire suisse sera réalisé de la place des Nations jusqu'au Grand-Saconnex, puis du Grand-Saconnex à la douane de Ferney-Voltaire, et sur le territoire français de la douane jusqu'au carrefour du Bisou.

Ce prolongement s'étend environ sur 5,4 kilomètres, dont environ 1,8 kilomètre en France, sur la commune de Ferney-Voltaire. Cette extension s'accompagne de 9 nouvelles stations dont 3 en France, ainsi qu'un arrêt technique à la douane de Ferney-Voltaire.

La place des Nations à Genève serait ainsi atteinte en moins de 15 minutes et la gare de Genève Cornavin (centre de Genève) en 20 minutes de manière fiable.

L'extension du réseau de tramway s'inscrit entièrement dans la ZAC FGI. Cette évolution du projet de ZAC nécessite l'actualisation de l'étude d'impact de la ZAC et la mise à jour du schéma directeur de Très la Grange.

2.2. Objet de l'enquête (Extension du tramway des Nations)

Le projet d'extension du tramway des Nations sur la commune de Ferney-Voltaire se situe intégralement dans la ZAC Ferney-Genève-Innovation (ce projet est soumis à étude d'impact au titre de la 7^{ème} rubrique de l'article R.122-2 du Code de l'environnement). Le tramway n'étant pas initialement prévu dans la ZAC, son étude d'impact réalise la mise à jour de l'étude d'impact de la ZAC.

Par conséquent et conformément à l'article R.123-6 du Code de l'Environnement, TERRINNOV a souhaité procéder à une enquête publique « unique » sur la commune de Ferney-Voltaire, concernant :

- La demande d'autorisation environnementale (volet loi sur l'eau) visée à l'article L.181-1 1° du Code de l'environnement relative à la phase 2, secteur « Très-la-Grange », de la ZAC Ferney-Genève-Innovation,

• L'extension du tramway des Nations au sein de la ZAC Ferney-Genève-Innovation et les évolutions induites de la ZAC secteurs « Douane-Jura », « Paimboeuf » et « Très-La-Grange » sur la commune de Ferney-Voltaire (01), actualisant l'étude d'impact de la ZAC Ferney-Genève-Innovation.

3. Déroulement de l'enquête

3.1. Publicité / Information

- L'enquête publique unique s'est déroulée du 25 Avril 2025 à partir de 08h00 au 28 Mai 2025 à 18h00,
- Les quatre permanences ont été assurées à la mairie de FERNEY-VOLTAIRE,
- L'organisation de l'enquête publique et la tenue des permanences se sont déroulées dans de bonnes conditions.
- Les publications et l'affichage légal ont été mis en place conformément aux textes en vigueur et à l'Arrêté Préfectoral d'ouverture de l'enquête publique du 24/03/2025.
- La Plateforme dématérialisée, en complément du dossier et du registre sur support papier disponibles pendant toute la durée de l'enquête aux heures d'ouverture de la mairie de FERNEY-VOLTAIRE, a été mise en place par la SPL TERRINNOV ; elle contenait tous les documents réglementaires liés à la procédure et l'ensemble des éléments du dossier mis à l'enquête ; elle permettait en outre de déposer en continu pendant toute la durée de l'enquête, des contributions et d'en prendre connaissance en permanence.

Les moyens nécessaires à la publicité, à l'information, à la communication et à l'expression du public ont été mis en place.

3.2. Participation du Public

3.2.1 Registre (format papier) en Mairie de FERNEY-VOLTAIRE

- **Six contributions écrites ou orales ont été consignées sur le registre « format papier » et deux pièces y ont été annexées.**

3.2.2 Registre dématérialisé

2783 visiteurs uniques ont consulté le site web :

<https://www.registre-dematerialise.fr/6137>. 1939 personnes ont téléchargé au moins un des documents de présentation. Toutefois, compte-tenu que des personnes ont téléchargé plusieurs documents, ce sont 3385 téléchargements qui, au total, ont été réalisés.

On notera un « intérêt » légèrement plus marqué compte-tenu des téléchargements pour les pièces : avis d'enquête (134 fois) ; n° 1.0 – Résumé non technique du dossier loi sur l'eau phase 2 (115 fois) ; n° 2.1.0 – Résumé non technique de l'étude d'impact ZAC (110 fois) ; n° 2.1.1 – Etude d'Impact Tramway (mise à jour de l'étude d'impact de la ZAC) (137 fois) ; n° 0 – Note de présentation non technique de l'enquête publique unique (100 fois).

- **Le registre dématérialisé a recueilli au total 31 contributions dont six ont été enrichies par différentes annexes.**
- **Parmi ces 31 contributions, ici nous ne tenons compte que des 19 qui portent sur l'« étude d'impact de l'extension du tramway des Nations-mettant à jour l'étude d'impact de la ZAC ».**

3.3. Procès-verbal de synthèse – Mémoire en réponse

- J'ai remis, en main propre, à la SPL TERRINNOV mon procès-verbal de synthèse le 05/06/2025.
- La SPL TERRINNOV m'a signé le récépissé de réception lors de la remise du procès-verbal de synthèse le 05/06/2025.
- Le mémoire en réponse de la SPL TERRINNOV a été mis à ma disposition le 20/06/2025.
- Les délais de remise et de réception des documents ont donc été respectés.

4. Analyse du dossier

4.1. Qualité du dossier

- Lors de mon contrôle initial du dossier, j'ai pu constater que le dossier était complet et bien distinct du dossier concernant la demande d'autorisation environnementale (volet « loi sur l'eau ») visée à l'article L.181-1 1° du code de l'environnement relative à la phase 2, Secteur « Très-La-Grange » de la ZAC Ferney-Genève Innovation.
- Ce dossier pouvait être consulté dans de bonnes conditions par la population.

4.2. Etude du dossier et analyse des avis donnés

Le dossier à étudier se composait de la note de présentation générale, du certificat de dépôt des données « biodiversité » ainsi que des pièces numérotées suivantes :

- 2.1.0 Résumé non technique de l'étude d'impact du dossier loi sur l'eau (phase 2) de la ZAC Ferney-Genève Innovation, secteur « Très-La-Grange »,
- 2.1.0 Résumé non technique de l'étude d'impact de l'extension du tramway actualisant l'étude d'impact de la ZAC Ferney-Genève Innovation ; intégrant les évolutions de la ZAC secteurs « Douane-jura », « Paimboeuf » et « Très-La-Grange »,
- 2.2 Avis de la MRAe – Autorité environnementale et réponse du pétitionnaire,
- 2.3 Certificat de dépôt des données de biodiversité,
- 2.4 Avis des Autorités Suisses,
- 2.5 Avis de l'ARS – Délégation Départementale de l'Ain.

4.2.1 Etude du dossier

- Les dossiers « format papier » et « format dématérialisé » sont bien structurés, clairs et convenablement documentés ;
- L'étude d'impact est proportionnée aux enjeux de l'aménagement et des problématiques environnementales qui sont repris sous forme de nombreux schémas et tableaux ;

- Le certificat de dépôt des données biodiversité est suffisamment étayé par rapport aux enjeux des risques de développement de la ZAC et des installations du Tramway,
- Les nombreuses annexes complètent utilement le dossier, permettant, à un public averti, de trouver des données détaillées sur l'ensemble des sujets traités.

4.2.2 Analyse de l'avis de la MRAe (DREAL)

L'avis de la MRAe n° 2024-ARA-AP-1739 du 21/01/2025 permet de concevoir que le dossier initial était suffisant pour que l'Autorité Environnementale puisse se prononcer sur le projet. La réponse de la SPL TERRINNOV, en date du 10/04/2025, jointe au dossier, qui a pris en compte différentes demandes et recommandations permet au public d'appréhender l'évolution qui devra être donnée au projet.

4.2.3 Analyse de l'avis de l'ARS

L'ARS – Délégation Départementale de l'Ain, par courrier du 22/11/2024, indique que suite aux demandes de compléments formulées le 14/08/2024, le porteur de projet a déposé un nouveau dossier complété et des réponses aux remarques formulées par l'ARS ont été apportées. Toutefois, l'ARS précise que certaines remarques émises restent d'actualité permettant au public d'appréhender l'évolution qui devra être donnée au projet.

5. Conclusions

Le dossier d'enquête publique unique étant particulièrement technique, la lecture de la note de présentation générale, le résumé non technique de l'étude d'impact de l'extension du tramway actualisant l'étude d'impact de la ZAC Ferney-Genève Innovation et intégrant les évolutions des secteurs « Douane-jura », « Paimboeuf » et « Très-La-Grange », les avis de la MRAe – Autorité environnementale, des Autorités Suisses et de l'ARS – Délégation Départementale de l'Ain ainsi que les réponses du pétitionnaire **permettent une bonne compréhension du projet.**

5.1. Compatibilité du projet avec la MRAe

L'avis de la MRAe (Autorité Environnementale) et les réponses apportées par la SPL TERRINNOV ainsi que les informations qui nous ont été communiquées par le pétitionnaire lors de la séance de travail du 09/04/2025, **m'autorisent à formuler que le projet, n'aura qu'un faible impact environnemental.**

5.2. Compatibilité du projet avec l'ARS

Les recommandations et demandes émises par l'ARS le 14/08/2024, rappelées dans son courrier du 22/11/2024 et, pour certaines, reprises par la MRAe, ayant été prises en considération dans un 1^{er} temps par la SPL TERRINNOV puis faisant l'objet de réponses lors de l'enquête publique dans le mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse, **m'autorisent à préciser que le projet n'aura qu'un faible impact environnemental.**

6. Avis du commissaire enquêteur

Après,

- Étude du dossier soumis à enquête avant, pendant et à l'issue de l'enquête publique ;
- M'être fait présenter le projet d'extension du tramway des Nations au sein de la ZAC Ferney-Genève Innovation portant actualisation de l'étude d'impact de la ZAC et concernant l'évolution des secteurs « Douane-Jura », « Paimboeuf » et « Très-la-Grange » ;
- Avoir bénéficié d'une visite guidée du secteur « Très-La-Grange » de la ZAC Ferney-Genève-Innovation et identifié le tracé de la ligne du Tramway le 09/04/2025 ;
- Avoir enregistré, à l'issue de l'enquête, 19 contributions consignées sur les registres d'enquête format « papier et dématérialisé » portant sur l'étude d'impact de l'extension du tramway des Nations actualisant l'étude d'impact de la ZAC.

Compte –tenu,

- Que le dossier du projet d'extension du tramway des Nations, au sein de la ZAC Ferney-Genève Innovation et portant actualisation de l'étude d'impact de la ZAC concernant les évolutions de la ZAC – Secteurs « Douane-Jura », « Paimboeuf » et « Très-la-Grange », mis à la disposition du public comporte tous les documents et éléments exigés par la réglementation nécessaire à sa bonne compréhension ;
- Que la procédure d'enquête publique a été prescrite et organisée, par arrêté de M. le Préfet de l'Ain en date du 24/03/2024, en conformité avec :
 - La Directive Cadre sur l'Eau (DCE) du 23/10/2000 (directive 2000/60/CE) ;
 - Le Code de l'Environnement, notamment ses articles L.122.1 et suivants, L.123-1 et suivants, L.211-1, L.211-2, L.211-3, L.181-1 et suivants, L.214-3, R.122-1 et suivants, R.211-1 et suivants, R.181-1 et suivants, R.214-1 et suivants ;
 - Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du bassin Rhône -Méditerranée approuvé le 21/03/2022 par le préfet coordonnateur de bassin ;
 - Le Plan de Gestion des Risques d'Inondation (PGRI) du bassin Rhône-Méditerranée approuvé le 21/03/2022 par le préfet coordonnateur de bassin ;
 - Les Arrêtés Préfectoraux des : 12/09/2008 relatif à la lutte contre les bruits de voisinage, 31/05/2013 relatif à l'organisation administrative dans le domaine de la police de l'eau, 25/06/2019 modifié relatif à la lutte contre les espèces d'ambrosie dans le département de l'Ain, 25/06/2019 relatif à la lutte contre les moustiques potentiellement vecteurs de maladies dans le département de l'Ain, 05/12/2023 relatif à l'établissement de l'inventaire des frayères et des zones de croissance ou d'alimentation de la faune piscicole dans le département de l'Ain ;
- Que le dossier d'autorisation environnementale au titre des articles L.181-1-1° et suivants et R.181-1 et suivants du Code de l'environnement, relatif à la phase 2, secteur « Très-La-Grange » de la ZAC Ferney-Genève Innovation a été déposé le 23/07/2024 et complété le 07/11/2024, accompagné de l'étude d'impact du projet d'extension du tramway des Nations, portant actualisation de l'étude d'impact de la ZAC Ferney-Genève Innovation sur la commune de FERNEY-VOLTAIRE (Ain) ;

- Que l'avis de la délégation départementale de l'Ain de l'agence régionale de santé a été rendu le 22/11/2024 ;
- Que l'avis des autorités suisses sur le projet d'extension du tramway des Nations au sein de la ZAC Ferney-Genève Innovation a été donné le 09/01/2025 ;
- Qu'il est observé l'absence d'avis des collectivités publiques consultées sur l'étude d'impact du projet d'extension du tramway des Nations au sein de la ZAC Ferney-Genève Innovation ;
- Que l'avis de la MRAe (Autorité Environnementale) n° 2024-ARA-AP-1739 du 21/01/2025 sur l'étude d'impact du projet d'extension du tramway des Nations au sein de la ZAC Ferney-Genève Innovation, portant actualisation de l'étude d'impact et sur l'évolution des secteurs « Douane-Jura », « Paimboeuf » et « Très-La-Grange » a fait l'objet d'un mémoire en réponse de la SPL TERRINNOV en date du 10/04/2025 ;
- Que le certificat de dépôt des données de biodiversités est joint au dossier ;
- Que les différents articles de l'Arrêté de M. le Préfet en date du 24/03/2025, prescrivant l'enquête publique, ont été respectés ;
- Que les exigences de publicité légale, relatives aux modalités et au déroulement de l'enquête publique, par les parutions dans les journaux des départements de l'Ain à la rubrique « annonces légales », par voie d'affichage à la Mairie de FERNEY-VOLTAIRE et sur la ZAC secteur « Très-La-Grange », ont été satisfaites côté français mais aussi côté suisse par la parution dans la FAO – Feuille Officielle d'Avis de la République du Canton de Genève et qu'ainsi l'information du public a été respectée ;
- Que les exigences d'information relatives aux modalités et au déroulement de l'enquête publique par voie électronique ont été accomplies sur le site Internet de la Préfecture de l'Ain : <http://www.ain.gouv.fr>
- Que le public pouvait s'exprimer au moyen du registre d'enquête (format papier) mis à sa disposition à la Mairie de FERNEY-VOLTAIRE mais également par le biais du registre électronique à l'adresse : <https://www.registre-dematerialise.fr/6137> et par courrier adressé au commissaire enquêteur à la Mairie de FERNEY-VOLTAIRE ;
- Que le public a été informé de la tenue de l'enquête et qu'il a eu libre accès au dossier avec possibilité d'en prendre connaissance et d'être informé par le commissaire enquêteur lors des permanences tenues à la Mairie de FERNEY-VOLTAIRE ;

Considérant,

- Les éléments développés au chapitre « 5. Conclusions » ci-dessus ;
- Que le pétitionnaire a satisfait à ses obligations en matière de recevabilité du dossier ;
- Que l'enquête publique s'est déroulée de façon satisfaisante ;
- Que M. le Maire de Ferney-Voltaire, en date du 14/10/2022, a exprimé son avis en formulant différentes demandes et recommandations.
- Qu'à l'issue de la procédure d'enquête publique, l'autorité organisatrice a toute l'attitude pour prendre une décision relative à l'étude d'impact du projet d'extension du tramway des Nations au sein de la ZAC Ferney-Genève Innovation et portant actualisation de l'étude d'impact de la ZAC concernant les évolutions des secteurs « Douane-jura », « Paimboeuf » et « Très-La-Grange »

- Que le dossier déposé avant le 22/10/2024, ne rentre pas dans le cadre du Décret n°2024-742 du 6 juillet 2024,

Nous, Bernard PAVIER, Commissaire-Enquêteur

« **Recommandons** » que les différentes recommandations, instructions et requêtes formulées par la MRAe, l'ARS et les Autorités Suisses, que le maître d'ouvrage a bien relevées, soient respectées lors de l'extension et lors des aménagements de la ligne du Tramway en territoire français et à l'intérieur de la ZAC Ferney-Genève-Innovation sans que cela porte atteinte à l'équilibre économique du projet ;

« **Recommandons** » que les suggestions et demandes formulées par le public lors des permanences et portées sur les registres « papier et dématérialisé », que le maître d'ouvrage a bien relevées, soient prises en compte pour permettre, dès les aménagements, l'arrivée et la mise en service de l'extension de la ligne du Tramway des Nations au sein de la ZAC Ferney-Genève-Innovation sans que cela porte atteinte à l'équilibre économique du projet ;

« **Recommandons** » que les observations, requêtes et instructions de la Ville de FERNEY-VOLTAIRE formulées par le biais de M. le Maire et que le maître d'ouvrage a relevées, soient étudiées et prises en considération, sans que cela porte atteinte à l'équilibre économique du projet ;

Emettons un « AVIS FAVORABLE »

Au projet d'extension du tramway des Nations

Au sein de la ZAC Ferney-Genève Innovation,

Portant actualisation de l'étude d'impact de la ZAC Ferney-Genève Innovation concernant les évolutions de la ZAC Secteurs « Douane-jura », « Paimboeuf » et « Très-La-Grange » sur la Commune de FERNEY-VOLTAIRE

Fait à Ambérieu-en-Bugey, le 27/06/2025

**Bernard PAVIER
Commissaire enquêteur**

