

Plan de développement de la mobilité douce

Association des piétons et cyclistes du Pays de Gex, 17 juin 2011

Introduction

La communauté de communes du Pays de Gex souhaite se doter d'un plan de développement de la mobilité durable. Consultés dans le cadre de l'élaboration de ce plan, nous avons réuni une série de propositions touchant des aspects très divers (infrastructures, communication, planification, éducation...).

Objectifs

L'objectif est de mettre en place un cadre permettant le développement des mobilités douces ou actives (marche et vélo) pour les déplacements, en remplacement de la voiture. Les types de déplacements visés sont les déplacements utilitaires (pour aller au travail, au collège ou lycée, faire des courses) et les déplacements de loisirs.

Contexte régional

Par un récent référendum, les Genevois ont décidé de doter d'ici environ 8 ans tous les axes de leur réseau primaire et secondaire d'aménagements cyclables. De même, le conseil d'état Genevois a adopté le 31 mars dernier, avant le vote référendaire, un plan directeur de la mobilité douce [1]. On voit donc que la volonté de promouvoir ce type de déplacement est très forte dans le canton de Genève.

Cet effort important devrait être accompagné d'un effort significatif du côté français aussi afin d'obtenir un réel effet de report modal à l'échelle de l'agglomération.

La ville de Strasbourg¹ représente le meilleur exemple français en terme de politique des mobilités durable, avec une politique volontariste et appliquée à l'échelle de l'agglomération. La part modale du vélo (17 % dans le centre ville) y est la plus élevée en France. Une visite d'étude pourrait être organisée pour profiter de cette expérience intéressante.

État des lieux

Il s'agit d'établir un état des lieux de l'existant : infrastructures cyclables et piétonnes, cheminements balisés (l'Ain à vélo, sentiers GR). Une carte à l'échelle du Pays de Gex serait intéressante. A l'échelle des communes, il existe peut être de telles cartes (par exemple, un état des lieux détaillé a été réalisé à Ferney-Voltaire lors de l'établissement du PLU 2007). Il serait souhaitable que chaque commune du Pays de Gex dispose d'une carte des itinéraires et infrastructures (stationnements, etc...) piétons et cyclables. Au niveau de la CCPG, il faut s'assurer de la continuité des itinéraires entre commune, et aux frontières avec Genève et Vaud.

Grand axes

Dans le cadre des déplacements utilitaires, des cheminements cyclables doivent permettre un déplacement rapide et direct. Ces cheminements doivent utiliser ou rester proche des grands axes de circulation existant (RD1005 par exemple). On doit identifier les portions de ces axes qui doivent être équipés en priorité (par exemple impossible d'éviter une portion au moins de la RD1005 pour aller de Ferney à St Genis à vélo).

Le projet de schéma directeur cantonal [2] en consultation actuellement prévoit deux voies vertes : Annemasse-St Genis et Genève-Gex. Il semble logique de relier les deux extrémités de ces voies en utilisant par exemple l'emprise de la voie ferrée Gex-StGenis.

Enfin, toutes les connections avec le réseau Genevois doivent être particulièrement

1 <http://www.strasbourg.eu/deplacement/informations/informations?ItemID=953116587>

soignées, afin de promouvoir le déplacement des pendulaires à vélo.

Aménagements

Actuellement, il est frappant de constater le manque d'homogénéité des aménagements cyclables, et généralement, le peu de prise en compte des cyclistes. Il est nécessaire de sensibiliser les communes à la prise en compte des cyclistes, et éditer un guide des aménagements, qui constitue le vocabulaire de base des aménagements. Par exemple, installation de « by-pass » avec voie pour vélos, sas cyclistes aux feux rouge, mise en application systématique des double sens cyclable dans les zones 30, respect des largeurs minimales pour les bandes cyclables, et encore plus pour les trottoirs sur lesquels les cycles sont autorisés. Le guide du conseil général du Morbihan [3], constitue une excellente référence. En ce qui concerne les déplacements piétons, les communes devraient s'assurer des continuités des trottoirs, de l'absence d'obstacles notamment pour les handicapés, de placer des dispositifs empêchant le stationnement sauvage des voitures (alentours du marché les samedis à Ferney...). Lors de la planification de l'urbanisme, et des autorisations de permis de construire, il faut veiller à assurer des cheminements piétons directs vers les pôles d'intérêts (commerce, enseignement, services) et si possible maintenir ou mettre en place des « court-circuits » piétons, permettant des trajets rapides et à l'écart de la circulation automobile.

Cas particulier des rond-points

Les grand rond-points (diamètre extérieur > 30m) sont un obstacle difficile à franchir pour les cyclistes. Il s'agit d'éviter de faire de nouveaux rond-points « géants », et d'essayer d'améliorer le franchissement de ceux existants. Quelques recommandations techniques (comme la séparation des voitures et vélos par une « banane » en entrée et sortie de rond-point) peuvent être mises en place. Les fiches du Certu [4] constituent la référence en la matière.

Stationnement

En plus des cheminements adaptés, le développement des déplacements à vélo nécessite des infrastructures de stationnement. Il s'agit de favoriser le stationnement sur les lieux publics (commerces, administrations, services) par l'installation d'arceaux vélos. Le stationnement à proximité des arrêts de bus et des parkings P+R et de covoiturage doit être particulièrement soigné, les vélos étant destinés à y rester la journée complète. Il faut impérativement avoir la possibilité de cadener le cadre et une roue, et éventuellement proposer un abri. En ce qui concerne le stationnement privé, prévoir (via le règlement des PLU?) l'obligation de réaliser des locaux pour le stationnement des vélos dans toutes les nouvelles constructions collectives, commerces et bureaux (obligation dès 2012 via la loi SRU).

Entretien et réglementation

Il est important que les équipements et itinéraires soient entretenus avec le même soin que les autres infrastructures routières. Par exemple, le déneigement ou l'enlèvement des feuilles mortes doit être réalisés également sur les itinéraires cyclables (se référer sur ce sujet à la référence [3], chapitre 7).

Lors de la réalisation de travaux sur la voirie impactant les itinéraires cyclables, un cheminement de substitution doit être mis en place.

De même, la police municipale et gendarmerie doit être sensibilisée à la nécessité de verbaliser systématiquement le stationnement sur les bandes/pistes cyclable (et sur les trottoirs, bien évidemment). Toujours dans le cadre de l'application de la loi, les autorités doivent s'assurer de « la réalisation d'aménagements cyclables lors de chaque création ou renouvellement de voirie urbaine » (article L228-2 du Code de

l'Environnement).

Promotion et communication

Une carte régionale des itinéraires peut être proposée, de manière similaire à celle proposée par le canton de Genève, et pourquoi pas, en collaboration avec celui-ci. Des fiches de liaison vélo/piéton entre communes du Pays de Gex pourraient être mises à disposition. L'expérience locale des associations peut être mise à contribution pour réaliser ces fiches. Il s'agit d'identifier clairement les trajets utilitaires et les trajets touristiques.

Un balisage cohérent à l'échelle du territoire devrait être mis en place (réf. [3] toujours). On peut différencier les itinéraires utilitaires et les itinéraires loisirs.

La formation des jeunes (écoles, collège, lycée) à la conduite du vélo, et aux règles de conduite dans la circulation doit être développée. Si possible, mettre en place des mécanismes permettant que les jeunes préfèrent le vélo ou vélo électrique au scooter (subventions, stationnement privilégié dans les lieux scolaires, etc???) ce qui apporte également de grands bénéfices en terme d'accidentologie (le vélo est bien plus sûr que scooter).

Il s'agit de rendre les déplacements à pied et à vélo « à la mode » et d'inciter les personnes à s'y essayer. De nombreuses actions de communication peuvent être organisées en conséquence (affiches, magazine de la CCPG, concours (comme « Bike to Work » en Suisse), défilés, balades, etc...).

Expérience et échange

Le club des villes et territoires cyclables (<http://www.villes-cyclables.org/>) permet un échange d'expérience, et une formation des responsables. Des formations et ateliers sont régulièrement organisés, une revue informe sur les dernières évolutions légales et donne des exemples concrets.

Documents de référence

[1]: Plan directeur de la mobilité douce, République et canton de Genève, adopté par le conseil d'état le 31 mars 2011 :

http://etat.geneve.ch/dt/mobilite/plan_directeur_mobilite_douce-754-4813.html

[2]: Projet de plan directeur cantonal Genève 2030 :

http://etat.geneve.ch/dt/amenagement/plan_directeur_cantonal-686.html

[3]: Guide vélo départemental du Morbihan : <http://www.morbihan.fr/services/plan-velo.aspx>

[4] : Fiches d'aménagement vélo du Certu :

http://www.certu.fr/catalogue/p2053/FICHE_VELO_-_Amenagements/product_info.html