

APiCy, association des piétons et cyclistes du Pays de Gex

Commentaires sur le dossier de création de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) du Projet Stratégique de Développement Ferney-Voltaire (PSD)

Nous avons pris connaissance du dossier mis à disposition du public, et nous faisons part ci-après de nos commentaires sur les objets en rapport avec les statuts de notre association.

Sur la forme

Le dossier de quelques 250 pages est mis à la disposition du public sous la forme d'un exemplaire papier consultable aux heures d'ouverture des bureaux. On peut facilement comprendre que son étude approfondie est rendue très difficile pour des particuliers ou associations, qui ne peuvent se libérer sur ces créneaux horaires pendant suffisamment de temps. C'est le cas de notre association qui regrette de n'avoir pu consulter ce dossier que 2 ou 3 heures, ce qui est largement insuffisant.

On peut s'étonner qu'il n'ait pas été mis à disposition une version électronique du document, permettant sa consultation par plus d'une personne à la fois, et à toute heure.

Hormis les cartes en plein format, la plupart des cartes incluses dans les documents sont trop petites, et leur légendes illisibles.

Sur le fond

Nous avons apprécié la qualité du long chapitre «état initial» du rapport d'impact environnemental. Il passe en revue et met en valeur de nombreux aspects de l'environnement de qualité à Ferney-Voltaire. A ce titre, il mériterait une diffusion large auprès du public.

Nous partageons avec les auteurs l'analyse de «l'inexistence» actuelle d'un réseau cyclable (p. 119), et que le quartier de la Poterie est un no-man's land pour les piétons et cyclistes.

Le dossier montre clairement la volonté de développer les modes de déplacement actifs, c'est à dire à pied ou à vélo, et nous nous en réjouissons. Cependant, le diable se cache dans les détails, et nous aurions aimé avoir des éléments plus précis, par exemple :

- les cartes des aménagements cyclables sont très succinctes. Il n'y a ni différence entre piste et bande cyclable, ni indication du sens de circulation. Par expérience, nous savons que ces lacunes conduisent à de graves problèmes sur le terrain. Par exemple, la carte des pistes cyclables du PMD de la CCPG ne fait non plus aucune de ces distinctions, et appelle par exemple «voie verte» une route sur laquelle il n'y a qu'une bande cyclable unidirectionnelle. Ainsi, aucun autre aménagement n'est prévu sur cet axe où il n'est pourtant possible de ne circuler à vélo que dans un seul sens. Nous demandons donc que la cartographie soit affinée, et qu'on s'assure que les aménagements cyclables permettront de circuler dans les deux sens.
- Sur le tronçon particulier de la RD1005 entre le tunnel sous l'aéroport et la nouvelle place qui sera créée à l'entrée de Ferney (place du Jura), il faut veiller à ce que l'aménagement soit une vraie piste cyclable (c'est à dire protégée du trafic

dense et rapide, ainsi que du stationnement des camions), car c'est un axe important et incontournable pour les liaisons avec la Suisse. Le dossier mentionne que la plupart des déplacements se font vers Genève ou les communes riveraines, le potentiel de développement des déplacements cyclables sur cet axe est donc important.

- Les cartes présentées ne semblent pas reprendre le cheminement piétons-cycles qui a été créé il y a quelques années derrière le magasin Carrefour de la Poterie, et qui permet de rejoindre l'avenue des Alpes. Il est important que ce chemin soit maintenu pour conserver un bon maillage des cheminements doux.
- La problématique du stationnement vélo est rapidement évoquée (p. 206), mais reste floue. Il faut insister sur l'importance de mettre en place un stationnement de qualité (c'est à dire permettant d'attacher le cadre et une roue du vélo, et éventuellement couvert), sur les lieux de résidence (il doit être plus rapide de prendre son vélo que sa voiture), à proximité des transports publics et de tous les lieux d'activité. A chaque fois, le stationnement sera disposé au plus près des accès, afin de rendre le déplacement à vélo compétitif par rapport à la voiture. Il faudrait fixer des ratios de places de stationnement par habitants/visiteurs.
- Le chapitre sur les impacts sur la santé n'a pas pris en compte les impacts positifs d'une augmentation des déplacements à pied ou à vélo sur la santé des personnes. Ceux-ci sont pourtant bien documentés et importants, et devraient constituer une des motivations majeures des politiques publiques en faveur des déplacements à pied ou à vélo.
- Les indicateurs de suivi environnementaux (p:218) mentionnent comme objectif une augmentation des parts modales des déplacements à pied et à vélo. Cependant, dans l'état initial, il n'a pas été fait mention des parts modales actuelles. Il serait intéressant de mentionner ces parts modales si elles sont connues, et de se fixer un objectif plus ambitieux qu'un simple augmentation non chiffrée. Il pourrait être prévu par exemple de mettre en place un compteur automatique de piétons et cycles (une société française est de plus leader mondiale dans ce domaine), ce qui aurait pour double effet de fournir des statistiques fiables, et de rendre visible par tous l'importance de ces déplacements.

Ferney-Voltaire, le vendredi 25 octobre 2013

Philippe Quaglia,
président de l'APiCy