

Enquête publique sur la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) Ferney-Genève Innovation

Observations de l'Association des Piétons et Cyclistes du Pays de Gex
(APiCy)

Ornex, le 18 mars 2016

L'Association des Piétons et Cyclistes du Pays de Gex (APiCy) a été créée dans le courant de l'été 2011. Son objectif principal est la promotion de la marche et du vélo comme moyens de déplacements. Actuellement, l'association compte environ 230 membres. Plus d'informations sont disponibles sur notre site Internet : www.apicy.fr

Les observations portées dans ce dossier ne concernent que les sujets qui relèvent des statuts de l'association.

Table des matières

Synthèse de nos principales demandes.....	2
Introduction.....	3
Une prise en compte des besoins de déplacement à pied et à vélo.....	3
Un grave manque de connexion avec la véloroute Gex-Ferney.....	3
Traversée de la douane.....	6
Aménagement de l'avenue du Jura.....	6
Nouvelles voiries : mettre en place des pistes cyclables et pas des bandes cyclables.....	6
Stationnements vélo.....	7
Rue à sens unique et double-sens cyclable.....	8
Cheminements piétons.....	8
Carrefours à feux.....	8

Synthèse de nos principales demandes

- **La connexion entre la véloroute Gex-Ferney** dont l'étude est en cours de finalisation par la CCPG **et la piste cyclable bi-directionnelle dans le tunnel sous la piste de l'aéroport** doit être traitée correctement. C'est un point **primordial** pour que la véloroute soit utilisée.
- La section de **l'avenue du Jura** comprise dans le projet **doit être équipée d'aménagements cyclables** conformément à l'article L228-2 du code de l'environnement.
- **La double traversée des voies de circulation au niveau de la douane est très pénalisante** pour les cyclistes. Si cela ne peut pas être évité, il faut absolument que des **dispositifs ralentissant efficacement les véhicules** soient mis en place.
- Dans les **nouvelles voiries créées**, et en particulier sur les deux «parkways», nous souhaitons que soient mises en place des **pistes cyclables séparées de la chaussée** plutôt que des bandes cyclables.
- La mise en place de **stationnements vélo de qualité**, dans les locaux d'habitation et de travail, à proximité des commerces et lieux culturels et aux stations de transport public est **indispensable**. Aussi, nous demandons que la modification du règlement du PLU pour les foyers et résidences étudiantes prévoie **1 place pour deux roues non motorisé par chambre**, et non 0.35 place/chambre. Également, les autres prescriptions du règlement actuel pour les places deux roues non motorisé (emplacement, etc.) doivent être reprises dans cette modification.
- Le projet prévoit la mise en place de carrefours à feux. Nous demandons que ces carrefours soient systématiquement équipés de **sas cyclistes¹, de tourner à droite cyclistes²**, et que les systèmes de régulation des feux détectent la présence de cyclistes et de piétons (automatiquement ou par bouton d'appel).

1 http://www.voiriepour tous.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Fiche11V-SasVelo_cle1aa4e7.pdf

2 http://fr.wikipedia.org/wiki/Tourne-%C3%A0-droite_cycliste

Introduction

APICy a participé aux séances de concertation publique et pour les associations organisées dans le Pays de Gex les 12 et 25 janvier 2016. Nous avons eu une consultation par téléphone le 4 décembre 2015, et une réunion au siège de la SPL le 23 juillet 2015 dont le compte-rendu est disponible sur le site de notre association³. Nous avons donc déjà une bonne connaissance du projet, et avons pu constater qu'il intègre de nombreuses mesures environnementales et en faveur de la mobilité active.

Ce dossier de consultation nous a permis d'étudier plus en détail et plus soigneusement les plans des aménagements prévus. Cela nous a permis de relever des problèmes qui devront être corrigés pour que les circulations à pied et à vélo puissent être fonctionnelles et efficaces.

Une prise en compte des besoins de déplacement à pied et à vélo

Le projet présenté représente une amélioration notable pour les déplacements à pied et à vélo par rapport à l'existant. En particulier, le quartier de la Poterie est aujourd'hui un exemple parfait d'un aménagement tout automobile, sans aucun aménagement vélo ni même de continuité piétonne. La ZAC y amènera enfin des trottoirs et bandes cyclables. La suppression du gros rond-point en entrée de Ferney est également un point positif du projet, les rond-points de cette taille étant toujours très difficiles à franchir pour les cyclistes et piétons. Enfin, la prolongation de la piste cyclable venant de Suisse jusqu'à l'entrée de Ferney est attendue depuis de nombreuses années. Les nouvelles voiries qui seront créées seront à vitesse limitée, et intègrent des aménagements piétons et cyclistes. L'impact de ce projet sur la mobilité active est donc globalement très positif. Cependant, quelques points importants restent à corriger.

Un grave manque de connexion avec la véloroute Gex-Ferney

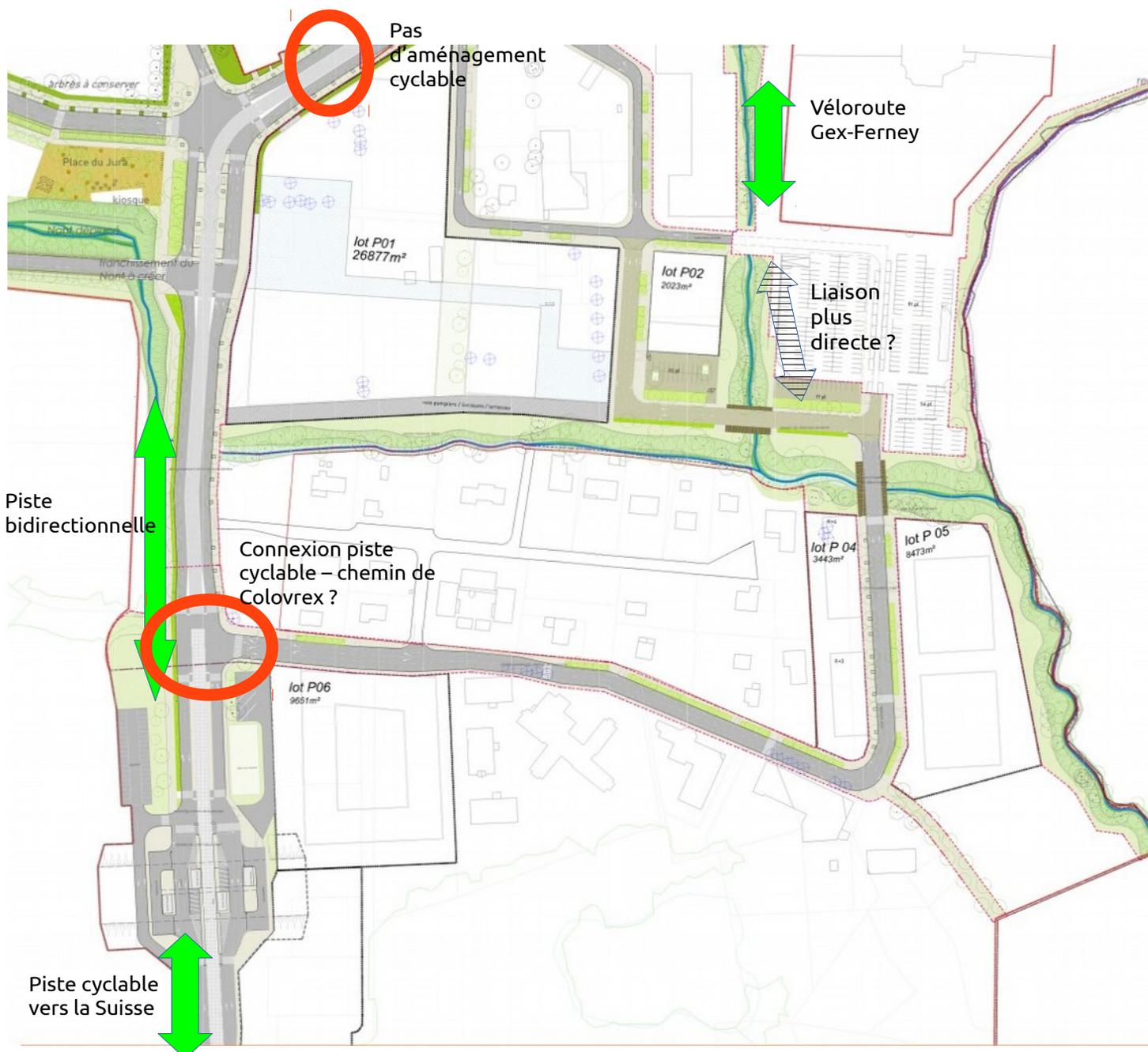
La CCPG finalise actuellement l'étude d'une véloroute Gex-Ferney⁴, qui sera le premier axe structurant de déplacement à vélo dans le Pays de Gex. Cette véloroute arrive à Ferney-Voltaire dans le quartier de la Poterie, à l'arrière du magasin Carrefour. Il est regrettable que le plan général présenté en page 52 de la pièce II ne fasse pas apparaître le tracé de cette véloroute.

Il est primordial que pour son bon fonctionnement, le projet de ZAC intègre de bonnes connexions à vélo entre cette véloroute et la piste cyclable située sous le tunnel de l'aéroport. Le plan fourni ne montre pas qu'une telle connexion ait été prévue. Il manque en particulier une liaison correcte et bi-directionnelle entre le chemin de Colovrex et la piste cyclable du tunnel de Ferney. De même, le parcours à vélo entre le chemin de Colovrex et la véloroute le long du Nant en bordure du magasin Carrefour pourrait être amélioré et rendu plus direct.

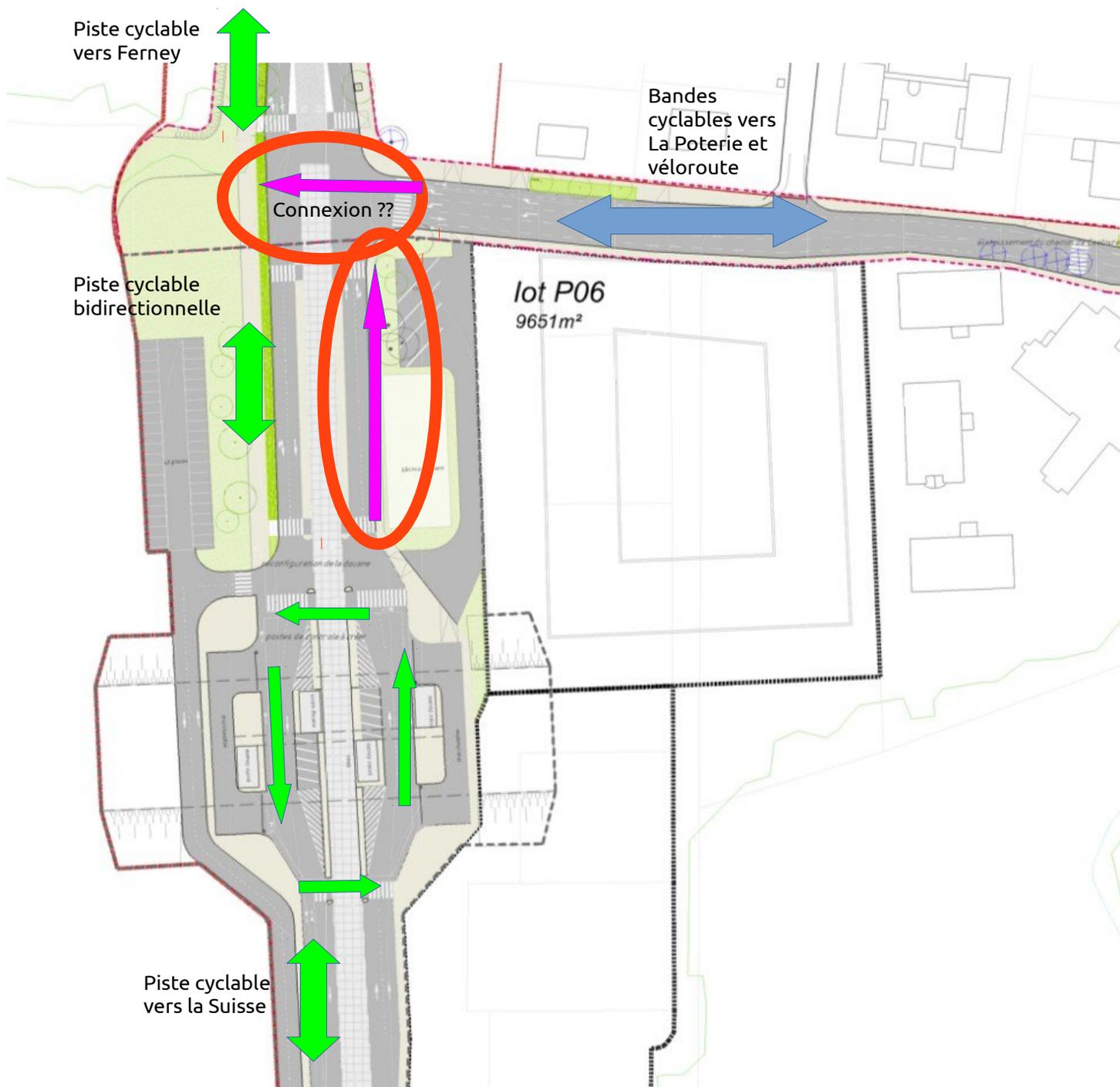
Les dessins 1 et 2 ci-dessous représentent les aménagements manquants.

3 http://www.apicy.fr/wp-content/uploads/2015/08/20150723_Terrinov.pdf

4 <http://www.apicy.fr/lienarticle/2878>



Dessin 1: La connexion entre la véloroute Gex-Ferney et la piste bidirectionnelle sous le tunnel de Ferney ne semble pas intégrée dans le projet. La connexion n'est pas possible via l'avenue du Jura sur laquelle aucun aménagement cyclable n'est prévu. En conséquence, il faut absolument que les cycles venant du chemin de Colovrex puissent rejoindre la piste cyclable en direction de la Suisse. Une liaison plus directe avec le chemin de Colovrex pourrait être faite le long du Nant ou en bordure du parking de Carrefour. En venant de Suisse, nous proposons une bande unidirectionnelle entre la douane et le chemin de Colovrex pour éviter 2 traversées de la RD (voir dessin suivant).



Dessin 2: Circulations au niveau de la douane et du chemin de Colovrex. Les doubles flèches vertes représentent la piste cyclable existante sous le tunnel de Ferney, et sa prolongation prévue jusqu'à Ferney. Au niveau de la douane, les circulations des cycles pour passer devant les douaniers. Dans la direction Suisse-France, il est prévu de traverser 2 fois le flux de circulation ! Sur le chemin de Colovrex, des bandes cyclables sont prévues (double flèche bleue). Pour assurer la connexion entre la piste sous le tunnel et la véloroute, il manque les deux liaisons que nous avons figurées par les flèches magenta : une dans la direction Suisse-France entre la douane et le chemin de Colovrex, et une possibilité de liaison entre le chemin de Colovrex et la piste bidirectionnelle (si c'est un carrefour à feu, prévoir un sas cyclable et des tourner à droite cyclistes).

Traversée de la douane

On voit sur le dessin 2 que les cyclistes venant de Suisse et allant en direction de Ferney doivent traverser 2 fois les voies de circulation pour satisfaire aux contrôles douaniers. Cette situation est très pénalisante, cette traversée étant difficile et dangereuse étant donné les flux de véhicules. Une solution idéale serait que la douane autorise les cycles à continuer tout droit. Si ce n'est pas possible, il faut absolument mettre en place des dispositifs ralentissant fortement la vitesse des véhicules au niveau des deux traversées cyclistes et piétonnes.

Aménagement de l'avenue du Jura

La section de l'avenue du Jura comprise entre l'actuel chemin du Gobé et la future place du Jura est comprise dans le périmètre de la ZAC. Les aménagements qui seront faits sur cette voirie urbaine devront prévoir des aménagements cyclables, conformément à l'article L228-2 du code de l'environnement⁵. Des bandes cyclables sont prévues sur les voies d'accès au quartier de la Poterie, il est nécessaire d'avoir une continuité d'aménagement au moins entre ces voies et la place du Jura. Sur cette portion de l'avenue du Jura, le projet aménage et urbanise tout le versant sud de celle-ci, il doit donc être possible de dégager la largeur suffisante pour mettre en place des aménagements cyclables.

Nouvelles voiries : mettre en place des pistes cyclables et pas des bandes cyclables

Les nouvelles voiries créées dans le projet intègrent des bandes cyclables, ce dont nous réjouissons. Cependant, notamment dans les quartiers de Paimboeuf et de Tré-la-Grange, et en particulier sur les deux «parkways», nous souhaitons plutôt que ce soient des pistes cyclables unidirectionnelles. Actuellement, la séquence proposée, en coupe de la chaussée, est :

- trottoir, bande plantée (arbres), bande cyclable, chaussée, bande cyclable, bande plantée, trottoir

Nous proposons de la remplacer par :

- trottoir, piste cyclable, bande plantée (arbres), chaussée, bande plantée, piste cyclable, trottoir

Les avantages de cette configuration par rapport à celle actuellement prévue sont nombreux : plus de sécurité pour les vélos, écartement par rapport aux sources de pollution (trafic), pas de stationnement illégal sur la piste cyclable, largeur de chaussée diminuée, ce qui diminue la vitesse du trafic et profite à tous (riverains, piétons, sécurité du trafic).

Il n'y a pas d'inconvénient à faire cette modification : l'emprise totale est la même et le coût est similaire si cet aménagement est prévu dès la conception. Il faut juste veiller à intégrer une séparation visible entre le trottoir et la piste cyclable (marquage au

5 «À l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe.»

minimum, ou mieux, légère dénivellation). Le dessin 3 ci-dessous représente l'aménagement que nous demandons.



Dessin 3: A gauche, l'aménagement prévu, avec bande cyclable, bande plantée et trottoir. À droite, l'aménagement proposé, avec bande plantée, piste cyclable et trottoir. L'emprise totale est la même, mais l'aménagement est plus accueillant et sécurisant (images extraites du «référentiel de conception et gestion des espaces public du Grand Lyon»).

Stationnements vélo

Si les circulations cyclistes sont bien représentées dans le dossier de DUP, nous n'avons pas trouvé d'indication sur les stationnements vélos. Il est important que des stationnements de qualité soient mis en place dans tous les locaux d'habitation et de travail (locaux fermés, avec arceaux pour fixer les vélos par le cadre et au moins une roue, conformément à la loi⁶). De même, des arceaux doivent être installés à proximité immédiate des principales entrées des commerces et autres lieux de fréquentation du public. Enfin, la station du BHNS devra également être équipée de stationnements vélo de qualité, au minimum avec des arceaux. Une protection contre la pluie serait un supplément incitatif.

Si l'on se réfère à la modification du règlement du PLU concernant l'annexe «stationnement de véhicules à réaliser» (pièce 3, pages 72 et 73), les dispositions du règlement du PLU actuel restent en vigueur pour les stationnements vélo pour la majorité des zones. Leurs prescriptions sont tout à fait satisfaisantes en ce qui concerne l'espace prévu, hormis le fait qu'elles n'imposent pas la mise en place de «dispositifs fixes permettant de stabiliser et d'attacher les vélos par le cadre ou au moins une roue» comme le prévoit pourtant la loi (voir note n°4). Cette omission devrait être corrigée. De plus, la modification du PLU introduit dans l'annexe une nouvelle catégorie «Résidences services, résidences pour étudiants, foyers, résidences pour personnes âgées» pour laquelle il est prévu : «Rangements deux roues : 0,35pl/chambre ou 2pl/logements».

⁶ http://www.velo-et-logement.info/sites/wir-people.com/IMG/pdf/Reglementation_velo_et_logement.pdf

L'introduction de cette catégorie est problématique à deux titres : il n'y a plus de distinction entre deux -roues motorisés et non-motorisés, et le nombre de places semble bien trop faible pour un foyer ou une résidence pour étudiants. Nous demandons que pour les foyers et résidences pour étudiants, la norme soit de 1 place pour deux-roue non motorisé par chambre ou 2 places par logement. Comme pour le règlement actuel⁷, nous demandons que soient reprises les autres prescriptions, à savoir : «ce local devra être de plain-pied. 50 % de ces places pourront être aménagées à l'extérieur du volume de la construction, sous réserve qu'elles soient couvertes, dotées d'équipements de rangement et proches des entrées piétonnes principales, dont une majorité sera close.»

Rue à sens unique et double-sens cyclable

Le décret du 31 juillet 2008 avait instauré la généralisation du double-sens cyclable dans les zones 30 et les zones de rencontre. Le nouveau décret n° 2015-808 du 02 juillet 2015⁸ a généralisé cette obligation à toutes les chaussées où la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 30 km/h. Dans les documents de la DUP, les rues à sens unique ou double sens ne sont pas indiquées clairement, ou les informations sont contradictoires. Il faut que les aménagements soient conformes à la législation en vigueur.

Cheminements piétons

Le plan de la zone de la Poterie comporte une zone hachurée en bleu à travers le lot P01, dont nous ne comprenons pas la signification. Est-ce que cette zone permettra aux piétons de rejoindre la zone de la Poterie depuis la place du Jura ? Il serait en tout cas judicieux d'avoir un tel cheminement direct. De même, la «voie pompier livraison» au sud de lot P01, le long du Nant pourrait être utilisé pour accueillir aussi un cheminement piéton.

Dans plusieurs quartiers de Ferney-Voltaire, dont celui de la Poterie, le stationnement des véhicules sur les trottoirs est une habitude bien ancrée et quasi permanente. Il est nécessaire que le projet d'aménagement intègre dès la conception des dispositifs empêchant ceci, comme des plots ou des barrières métalliques.

Carrefours à feux

Le projet prévoit la mise en place de carrefours à feux. Nous demandons que ces carrefours soient systématiquement équipés de sas cyclistes⁹, de tourner à droite cyclistes¹⁰, et que les systèmes de régulation des feux détectent la présence de cyclistes et de piétons (automatiquement ou par bouton d'appel).

7 <http://www.ferney-voltaire.fr/img/plu-approuve-14-02-11-04-reglement.pdf>

8 <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000030837215&categorieLien=id>

9 http://www.voiriepour tous.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Fiche11V-SasVelo_cle1aa4e7.pdf

10 http://fr.wikipedia.org/wiki/Tourne-%C3%A0-droite_cycliste