

Association des Piétons et Cyclistes du Pays de Gex APiCy

Juillet 2013

Introduction

APiCy a participé aux réunions du groupe de travail sur les mobilités actives mis en place par la municipalité de Ferney-Voltaire au début de sa mandature. Ce groupe permettait aux personnes engagées de présenter leurs demandes et propositions et aux autorités de présenter leurs projets et de construire un dialogue constructif avec les habitants. Lors de ces réunions ont par exemple été discutés la mise en place des double-sens cyclable en zone 30 (en application de la loi), ou de stationnements pour vélos.

Malheureusement, ce groupe n'a plus été réuni depuis plus de 2 ans (mai 2011), et nos demandes de nouvelle réunion n'ont pour le moment pas débouché. Nous avons récemment interpellé par email la municipalité pour savoir si des aménagements supplémentaires pour les piétons et cyclistes seraient réalisés à l'occasion de travaux de réfection de la chaussée en centre-ville et la réponse du maire adjoint chargé des espaces publics et de la sécurité nous a fait comprendre que le statu-quo serait maintenu.

Nous avons le sentiment que les efforts pour essayer de favoriser la mobilité active que nous avons salués en début de mandat ne sont plus d'actualité. Les nombreux chantiers en ville sont des occasions de mettre en place des aménagements pour les piétons ou cyclistes à faible coût, mais ces occasions ne semblent pas utilisées.

Ces deux éléments nous ont incité à préparer ce document dans lequel nous faisons part de nos remarques et propositions d'aménagement, et dans lequel nous posons aussi quelques questions concernant des chantiers en cours ou prévus. Si le groupe des mobilités actives est de nouveau réuni, ce document pourra servir de base de discussion.

Table des matières

Aménagement du centre ville, zone 30.....	2
Déviation piétonne pendant les travaux du parc de la Tire.....	6
Trottoir et bande cyclable avenue du Bijou.....	8
Carrefour du Bisou.....	9
Rue de la planche Brûlée.....	10
Quartier de la poterie	11
Double-sens cyclables : la signalisation est encore incomplète.....	12
Grand'rue.....	13
Marquage disparu.....	14
Conclusion.....	15

Aménagement du centre ville, zone 30

Dans sa réponse à notre demande si des améliorations étaient prévus pour les piétons et cyclistes à l'occasion des travaux de réfection de chaussée en centre-ville, M. Tarpin cite le Certu qui mentionne que les aménagements cyclables ne sont pas nécessaires étant donné la faible vitesse des véhicules. Il mentionne aussi que la largeur de la chaussée ne permet pas de mettre en place des bandes cyclables en plus des autres usages de la chaussée (piétons, bus, stationnements automobiles, etc...).

Si la citation du Certu est exacte, nous pensons cependant que de nombreuses améliorations sont encore possibles, car la typologie actuelle du centre-ville est encore loin de celle d'une zone 30.



Illustration 1: Une typologie urbaine bien loin de l'esprit de la zone 30: pas de traversée piétonne avant 90 m, larges chaussées, et espace entièrement dédié à l'automobile. À comparer avec les photos données en exemple dans le document du Certu...

Concernant le stationnement, voilà ce que mentionne la fiche du Certu :

«Deux options s'ouvrent à l'aménageur du point de vue de la sécurité :

1. supprimer l'ensemble du stationnement sur la voirie, lorsqu'il y a de nombreuses traversées piétonnes. Les travaux sur l'accidentologie montrent que ceci permet d'éviter l'effet masque à la visibilité lorsque le piéton surgit entre deux véhicules pour traverser. Dans le scénario d'accident le plus courant, c'est un enfant qui est la victime ;
1. laisser du stationnement sur la voirie pour contraindre les trajectoires des voitures (création de chicanes) et créer de l'inconfort afin de ralentir les véhicules.
- 2.

Il est clair que la première option est préférable du point de vue de la sécurité routière; toutefois elle se heurte à la pression locale en faveur du stationnement sur voirie. Il faudra donc trouver des compromis, le minimum étant d'empêcher le stationnement de véhicules motorisés à l'abord des carrefours pour dégager la visibilité, ainsi qu'en amont des lieux de traversée privilégiés par les piétons.

Du point de vue de l'aménagement, on prévoira du stationnement adapté pour les vélos. Il est également important de prendre en compte la problématique stationnement des cyclomoteurs et des motos si la

demande existe, pour éviter le stationnement anarchique qui se fait souvent au détriment de l'espace des piétons.¹»

La photo 1 montre que l'on est loin de la situation recommandée par le Certu.. L'espacement des traversées piétonnes (environ 90 m entre le passage piéton au niveau de la statue de Voltaire et celui devant la mairie incite à traverser entre les voitures stationnées, si on arrive à se faufiler... Il aurait été par exemple possible de mettre en place une traversée piétonne supplémentaire à mi-distance, en supprimant quelques places de stationnement automobile. Il n'y a non plus aucune offre de stationnement pour les vélos ou pour les deux-roues motorisés, alors qu'il aurait été simple d'en mettre en place à cette occasion. Enfin, les illustrations 4 et 5 montrent clairement que la largeur des chaussées permet la mise en place de bandes cyclables, ou d'élargir les trottoirs, au moins sur une partie de la chaussée.



Illustration 2: Devant la poste, accès également au Parc de l'Abbé Boisson, aucun stationnement vélo. Par contre, pléthore de stationnements voitures de tous les côtés. On voit sur la photo deux vélos obligés d'utiliser le mobilier urbain pour s'accrocher.

¹ Fiche Certu zone 30 : http://www.cfpsaa.fr/IMG/pdf/CERTU_FICHE_sur_la_ZONE_30_Janvier_2009.pdf



Illustration 3: Devant la mairie, immense espace vide, aucun stationnement vélo, mais voitures et scooter se stationnement sans problème. Tout un symbole...



Illustration 4: Largeur : 6,65 m, aucun problème pour mettre une bande cyclable. Il y a même tellement de place que de nombreuses voitures passent sans même rouler sur le ralentisseur, en passant à sa droite.



Illustration 5: Les bus passent sans difficulté, il reste largement 3 m de chaussée entre les deux cotés



Illustration 6: Largeur non mesurée, mais aucun problème pour avoir deux camions stationnés sur la chaussée, et une largeur suffisante pour les voitures. Aucun problème donc pour mettre une bande cyclable.

Déviation piétonne pendant les travaux du parc de la Tire

Le blocage complet de la circulation piétonne pendant les travaux du parc de la Tire illustre encore le peu de considération portée au piétons. Alors que ceux-ci doivent faire un détour pouvant multiplier par deux la distance à parcourir, les automobiles continuent de stationner sur la bande cyclable en toute impunité pendant n'importe quel événement se déroulant en centre-ville.



Illustration 7: La circulation piétonne est complètement coupée. La déviation peut largement doubler la distance à franchir, et rallonge le chemin de plusieurs centaines de mètres.

Proposition : une solution simple pourrait être mise en œuvre : Laisser le trottoir accessible jusqu'au début des travaux, au niveau de la ferme (photo) :



Illustration 8: Le trottoir peut être utilisé jusqu'au niveau de la ferme

A ce niveau, faire un passage piéton (protégé par des ralentisseurs car la vitesse moyenne est bien supérieure aux 40 km/h autorisés), et utiliser **provisoirement** la bande cyclable pour y faire circuler aussi les piétons. Sa largeur est de 1,9 m au plus étroit, ce qui est suffisant pour une cohabitation provisoire entre piétons et cycles. Par contre, il faut évidemment sécuriser ce cheminement par une barrière en bois ou métal (genre glissière de sécurité) ou par des potelets. De cette façon, on offre un cheminement piéton direct et sûr pendant les travaux, et on protège la bande cyclable du stationnement sauvage, comme nous le demandons depuis sa mise en service. Évidemment, les potelets ou la barrière seront installés de manière définitive pour que cette bande cyclable soit enfin utilisable pour y circuler à vélo, et pas pour du stationnement sauvage des voitures.

Question : Comment sera le trottoir à la fin des travaux ? Est-ce qu'une amélioration est prévue par rapport à l'état actuel ? Est-ce qu'une bande ou piste cyclable est prévue dans le sens Prévessin – Ferney, réellement utilisable en toute circonstance, et ne pouvant pas servir une fois de plus de stationnement automobile informel ?

Trottoir et bande cyclable avenue du Bijou

Une bande cyclable a été créée du côté ouest de cette avenue. Celle-ci est utilisée par les automobiles pour y stationner les jours de marché, pendant les messes, ou pour tout autre événement en ville. De plus, la bande étant trop étroite, les voitures stationnent à cheval sur le trottoir, empêchant également les piétons d'y circuler. Ce problème est pourtant inexistant sur la partie est de cette rue, où des barrières en bord de chaussée protègent efficacement le trottoir.

Proposition : installer des barrières pour protéger le trottoir contre le stationnement sauvage sur la partie ouest de l'avenue, comme sur le reste de l'avenue. On peut espérer que l'espace laissé sur la chaussée sera trop étroit pour que les voitures stationnent sur la bande cyclable...



Illustration 9: Comme tous les samedis, la bande cyclable et le trottoir sont inutilisables en raison du stationnement sauvage. De simples barrières, comme sur le reste de la rue, pourraient éviter ce problème.

Carrefour du Bisou

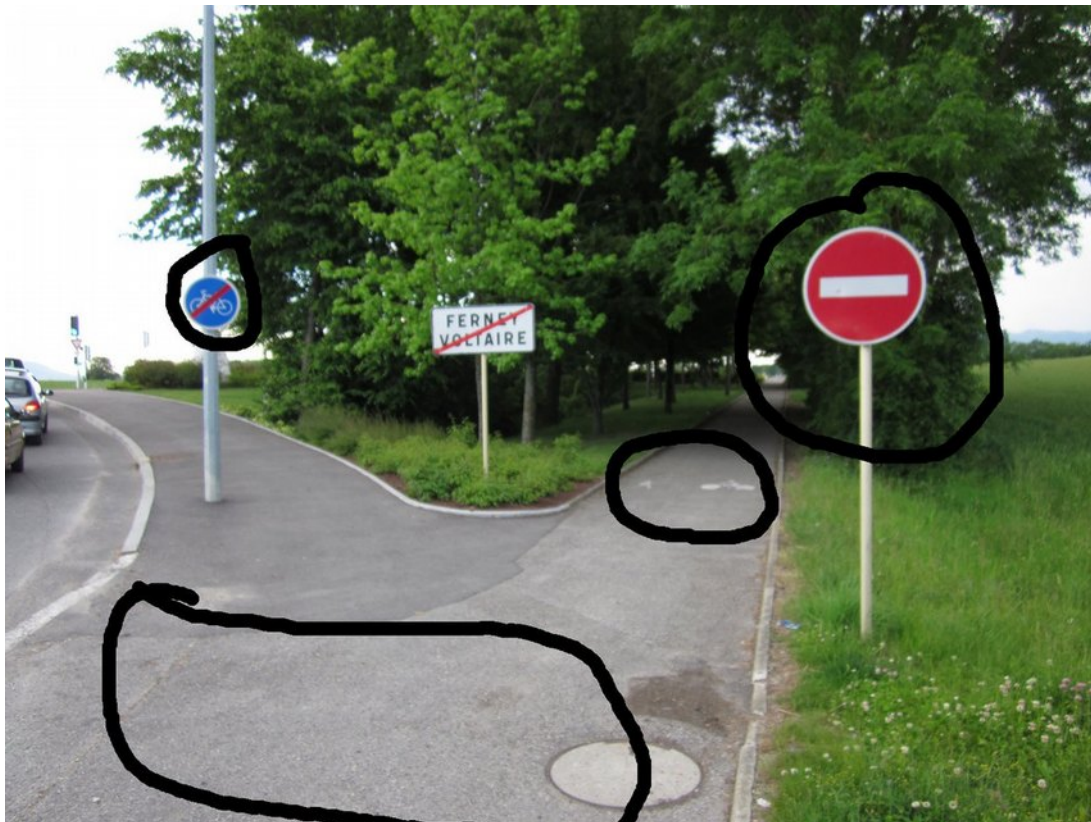


Illustration 10: Une signalisation pleine d'incohérences

Le marquage vélo au sol laisse penser qu'on peut circuler à vélo, tandis que le sens-interdit indique le contraire. Le panneau « Fin de piste ou bande obligatoire pour cycle » est très surprenant car il n'y a aucun aménagement sur cette rue avant ce panneau. Il manque du marquage au sol, au moins un stop, pour les vélos venant de Meyrin par ce passage.

Si le trottoir est utilisable par les vélos, les marquages vélos/piétons doivent être prolongés le long du trottoir jusqu'au rond-point du Leclerc, pour que les piétons et cyclistes sachent à quoi s'en tenir.

Question : est-ce qu'un vrai aménagement cyclable est prévu sur cet axe dans le cadre des programmes immobiliers prévus dans ce quartier ?

Rue de la planche Brûlée



Illustration 11: La bande cyclable est inutilisable à cause des travaux qui l'ont en partie annexée et pour l'autre partie dégradée (boue, cailloux)

En bas de la route de la planche brûlée, la bande cyclable est rendue inutilisable par le projet de construction de la Franco-Suisse (voir l'illustration 11). N'est-il pas possible de la faire respecter ? Le stand de vente (drapeaux rouges sur la photo) est carrément sur la bande, comme la voiture garée.

Question : comment sera la bande à la fin des travaux ? Est-ce qu'une amélioration est prévue par rapport à l'état actuel où la bande est dans un état déplorable (trous et bosse, boue, etc...) et insuffisamment large ?

Quartier de la poterie

Dans le quartier de la poterie, mieux vaut ne pas essayer de se déplacer à pied. Les bouts de trottoirs sont sans cesse occupés par des autos, quand ce ne sont pas les tentes d'événement officiels qui y sont installés. Un passage piéton donne sur un stationnement voiture. Il n'y a aucun arceau vélo, hormis les «tord roues» installés devant Carrefour. Notre demande d'avoir des arceaux installés devant le cinéma a été refusée sous prétexte qu'il n'y a pas d'espace appartenant à la mairie, mais curieusement, cet espace a été trouvé pour mettre un panneau d'affichage communal. Les rares trottoirs sont systématiquement utilisés pour y stationner des voitures, comme par exemple à côté du cinéma, ou en venant par le chemin de la Brunette, à côté du garage.



Illustration 12: Quartier de la poterie : installation d'une tente pendant 15 jours sur le trottoir. Plus loin, voitures régulièrement garées sur ce même trottoir. En face : pas possible de circuler, stationnements voiture. Où doivent passer les piétons ?



Illustration 13: Après la voiture garée sur le trottoir, un passage piéton qui traverse la rue pour aboutir sur un stationnement voiture.



Illustration 14: Pour accéder au cinéma, impossible d'utiliser le trottoir, qui sert de stationnement automobile

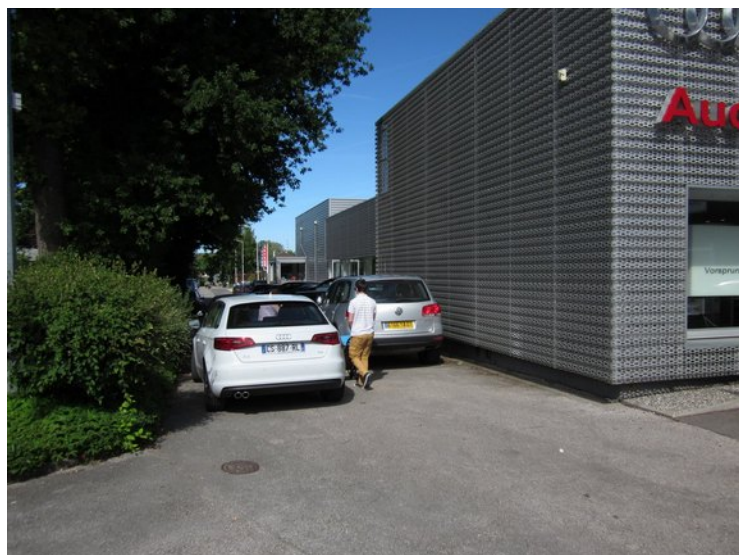


Illustration 15: Pour les piétons qui veulent venir par le chemin de la Brunette, le trottoir est la aussi utilisé pour du stationnement auto.

Double-sens cyclables : la signalisation est encore incomplète

Il manque encore le panonceau « sauf cycle » sous la plupart des panneaux d'interdiction ou d'obligation de tourner à gauche ou à droite. Quelques exemples sont présentés sur les photos ci-dessous, mais cette liste est loin d'être complète (par exemple en sortie du chemin des vergers).



Grand'rue

Nous avons lu dans la presse que la circulation automobile sera interdite la nuit et les dimanche dans la partie de la Grand'rue actuellement en zone de rencontre. Nous nous en réjouissons.

Question : est-t'il prévu d'améliorer l'aménagement de cette rue pour qu'il corresponde réellement à celui d'une zone de rencontre ? Pour citer de nouveau le Certu² voilà les recommandations d'aménagement pour une zone de rencontre, auxquelles la Grand'rue actuelle ne ressemble guère :

«L'objectif de son aménagement sera donc de créer une autre ambiance urbaine et d'équilibrer les usages, sur les plans quantitatifs et qualitatifs. Pour l'aménageur, les enjeux sont les suivants:

- d'une part, inciter les piétons à prendre possession de toute la rue, en s'appuyant sur la forme urbaine, la végétation, le mobilier urbain, le revêtement etc. et en limitant les effets de parois - stationnement longitudinal, barrières, alignements de potelets, etc.*
- d'autre part, maintenir des distinctions détectables et repérables entre les espaces, en particulier entre l'espace circulaire par les véhicules et le reste de l'espace public – différences de niveau, revêtement – sans donner l'impression d'un couloir réservé aux voitures.»*

Propositions :

- Cet axe doit devenir celui du cheminement cyclable de complément au BHNS. Il serait nécessaire d'adapter en conséquence le revêtement de chaussée, au moins en partie, pour avoir quelque chose de plus adapté aux vélos que les pavés actuels.
- Plus bas, sur la rue de Genève, il faudrait mettre en place des Bypass pour les cycles sur les deux ralentisseurs qui sont particulièrement violents à vélo.
- Sur la partie haute de la Grand'rue qui est en sens-unique, le stationnement est du mauvais côté de la rue. Il devrait être dans le sens de la circulation. En sortant et rejoignant leurs places, les autos coupent la trajectoire des bus ou des vélos. Ce problème de sécurité peut être facilement réglé en changeant le côté du stationnement.

2 http://www.securite-routiere.gouv.fr/content/download/3194/28098/version/1/file/fiche_zca2_mo_domaine_d_emploi_75dpi_cle1511dd-1.pdf

Marquage disparu

Le marquage au sol des bandes cyclables disparaît rapidement (peinture de mauvaise qualité?) et crée des situations dangereuses où des conflits d'usage peuvent apparaître en raison de l'ambiguïté de la signalisation. On trouve aussi des situations extrêmes comme ci-dessous dans le quartier du levant : panneau «piste ou bande cyclable obligatoire», sans qu'il n'y ait plus ni l'une ni l'autre, qui a été complètement effacée, et définitivement oublié lors des réfections de marquages...



Illustration 16: Seul ce panneau permet de rappeler qu'un aménagement cyclable (bande) a un jour existé ici. Mais il est toujours obligatoire d'utiliser cet aménagement qui n'existe plus...

Stationnements pour vélos

Quelques stationnements pour vélos ont été mis en place, essentiellement à proximité des arrêts de bus (bizarrement, un des arceaux a été retiré à l'arrêt Brunette. Pour quelle raison ?).

Cependant, l'offre est toujours indigente, nous avons demandé par exemple des stationnements près de la poste, ou dans le quartier de la poterie près du cinéma. En ces deux endroits ont été mis en place des panneaux d'affichage libre (très bien), mais pourquoi ne pas avoir mis d'arceaux vélos aussi ? La mise en place des potagers urbains aurait pu être aussi l'occasion de mettre quelques arceaux vélos. À la ruelle des jardins, par exemple, le potager est contre un beau parking voiture, sans aucun arceau vélo...

La mise en place de stationnement de qualité à proximité des centres d'activité est un pan important d'une politique vélo qu'il ne faut pas négliger.

Conclusion

Ces quelques observations, propositions et questions permettront nous l'espérons de relancer le dialogue instauré via le groupe de travail des mobilités actives de la mairie de Ferney.

Notre volonté est de faire partager notre expérience du terrain en tant que cycliste et piéton, et d'attirer l'attention sur les possibilités de mises en place d'aménagement à l'occasion de travaux.