

Enquête publique sur le Bus à Haut Niveau de Service

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

Ornex, le 11 décembre 2014

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 150 membres. Plus d'informations sont disponibles sur notre site Internet : www.apicy.fr

Introduction

La mise en place d'un Bus à Haut Niveau de Service, permettant d'offrir une alternative efficace à certains trajets en voiture, est accueillie favorablement par APiCy. Les aménagements prévus à cette occasion, notamment le remplacement de nombreux rond-points par des carrefours à feux, devrait contribuer à un apaisement significatif de la circulation sur la RD1005 à l'intérieur des communes traversées. Cet aspect positif est soutenu par APiCy.

Néanmoins, le projet proposé est très loin d'être satisfaisant, en raison de l'absence quasi-générale d'aménagements cyclables sur les linéaires aménagés, et ce en infraction totale à l'article L228-2 du code de l'environnement. Nous montrons pourtant que des aménagements peuvent être mis en place dans l'emprise prévue par le projet. Pour cette raison, APiCy s'oppose à la déclaration d'utilité publique et demande que le dossier soit révisé.

Ce document présente notre analyse du dossier mis en consultation. Il comprend nos remarques générales sur la forme de la consultation et sur le projet présenté, puis notre analyse détaillée des séquences d'aménagement du projet, avec nos suggestions pour y intégrer des aménagements cyclables.

Table des matières

Introduction.....	1
Synthèse de nos principales demandes.....	3
A : Remarques générales.....	4
1 : Sur la forme de la consultation publique.....	4
Sur la concertation préalable.....	4
Sur cette enquête publique.....	4
2 : Sur le fond.....	4
Sur les références légales (A - page 9).....	4
Sur le non-respect de l'article L228-2 du code de l'environnement.....	5
Sur la présentation des variantes envisagées (C - pages 11 et suivantes).....	5
Sur le bilan socio-économique (C - page 69).....	6
Sur l'aménagement des stations BHNS pour le stationnement des vélos.....	6
B : Analyse détaillée des séquences (1.8.2, pages C – 26 et suivantes).....	7
1. Gex (pages C – 26 -32).....	7
2. Cessy (pages C – 33 à 37).....	7
3. Segny (pages C – 38 - 42).....	8
4. Ornex (pages C – 43 - 49).....	8
5. Ferney-Voltaire (pages C – 50 - 62).....	9
Annexe 1 : participation de APiCy aux réunions de concertation sur le BHNS.....	12

Synthèse de nos principales demandes

- Le projet ne prévoit aucun nouvel aménagement cyclable sur les portions de voirie modifiées par le projet. Des aménagements existants sont supprimés, des portions de route sont mises à sens-unique sans solution d'itinéraire de remplacement direct pour les cyclistes. **Nous demandons que l'étude soit revue afin que l'article L228-2 du code de l'environnement soit respecté. Il est indispensable que des aménagement cyclables de qualité soient mis en place à l'occasion de ce projet. Visiblement, cela n'a jamais été étudié, car nous montrons que des modifications mineures du projet permettent de tels aménagements sur la quasi-totalité du linéaire aménagé. En l'état actuel, ce projet ne respecte pas la loi et sa déclaration d'utilité publique ne peut pas lui être accordée.**

- Le projet prévoit la mise en place de nombreux 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).

- Le descriptif des aménagements pour le stationnement vélo reste très flou et pas du tout structuré ; il est disséminé à différents paragraphes dans le texte. À aucun endroit le nombre de stationnements ni leur qualité n'est évoqué. **Nous demandons que toutes les stations soient équipées d'un stationnement vélo de qualité (au moins 10 arceaux vélos abrités) et de réserve foncière (place prévue pour la pose éventuelle d'arceaux supplémentaires) pour pouvoir développer si nécessaire ce stationnement. Le document doit prévoir un chapitre consacré à ce sujet.**

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

A : Remarques générales

1 : Sur la forme de la consultation publique

Sur la concertation préalable

APICy a participé aux deux séances de concertation publique organisées dans le Pays de Gex les 12 et 14 septembre 2012. A cette occasion, nous sommes intervenus oralement pour exprimer notre volonté que des aménagements cyclables soient mis en place lors des travaux sur la voirie, conformément à l'article L228-2 du code de l'environnement (anciennement article 20 de la loi LAURE). Nous avons également transmis après ces deux séances de concertation la copie écrite de nos remarques [voir l'annexe 1] par email à l'adresse «concertation.bhns@cg01.fr» afin de nous assurer qu'elles soient prises en compte. Nous avons demandé d'avoir un compte-rendu de ces séances de concertation. Malgré plusieurs rappels de notre part, nous n'avons reçu **ni accusé de réception de nos remarques ni réponse à aucune de nos demandes**. La concertation nous semble avoir surtout été une information unidirectionnelle, sans la mise en œuvre d'un réel processus de concertation.

Nous nous réjouissons de trouver enfin un compte-rendu de ces séances de concertation en annexe à cette enquête. Cependant, si le bilan de la concertation montre que de nombreuses demandes ont été exprimées pour que soient mis en place des aménagements cyclables conformément à la loi LAURE (chapitre 8.a. de l'annexe 1), nous observons que ces demandes ont été écartées : le chapitre 8.b renvoie à la « voie verte », au PMD de la CCGP, et à la responsabilité des collectivités locales pour assurer la mise en œuvre des itinéraires de connexions (voir pour plus de détails le paragraphe 2 de ce document).

Sur cette enquête publique

La documentation mise à l'enquête représente environ 500 pages, sans compter quelques centaines de pages supplémentaires d'annexes. Nous avons vu que la précédente démarche d'information («concertation») de la population date d'il y a plus de 2 ans. Nous estimons que le temps imparti pour l'enquête publique est bien trop court, et nous demandons que l'enquête soit prolongée d'au moins 2 mois, afin de donner une chance à tous les publics concernés de pouvoir étudier en détail l'intégralité du dossier d'enquête.

2 : Sur le fond

Sur les références légales (A - page 9)

L'enquête fait la liste des différentes références juridiques s'appliquant au projet mentionné. Une référence rapide est faite au code de l'environnement et à ses articles relatifs à la qualité de l'air et à l'utilisation rationnelle de l'énergie. Il nous semble indispensable qu'y soit également mentionné explicitement l'article L228-2 du code de l'environnement: « A 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. ».

Un document du Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie³ détaille le cadre d'application de cet article de la loi, ainsi que sa jurisprudence. Le non-respect de cette loi peut entraîner des suites judiciaires, comme démontré récemment par l'annulation du projet de BHNS dans un quartier de Marseille⁴ par le Tribunal Administratif de Marseille.

Sur le non-respect de l'article L228-2 du code de l'environnement

Le document d'enquête mentionne à plusieurs reprises un projet de «voie verte» porté par la communauté de communes du Pays de Gex (CCPG). Ce projet n'existe pas ou est mal nommé. En effet, il existe un projet de « véloroute », mais dont seule l'étude est portée par la CCPG. Ce projet n'a pas de financement et sa réalisation devra être portée par les communes. Il n'existe à l'heure actuelle pas de calendrier de réalisation. Il n'y a donc aucune raison de mentionner ce projet pour s'exonérer de la réalisation d'aménagements cyclables dans le cadre du BHNS.

De façon générale, l'étude présentée montre que le projet se limite à maintenir à certains endroits les aménagements existants, en supprime certains, et ne cherche pas à en créer.

En outre, le document d'enquête montre que les déplacements internes représentent la moitié des déplacements dans les pôles urbains de Gex et Ferney, et entre un quart et un tiers dans les autres communes desservies (E3 : Page 18). De par leur courte distance, ces déplacements peuvent très facilement être effectués en modes doux. Dans toutes les communes impactées par le projet de BHNS, la RD est un axe de déplacement majeur, y compris pour les déplacements locaux. Outre les incertitudes exprimées ci-dessus quant à la réalisation de la véloroute par la CCPG, son tracé envisagé passe plutôt à l'écart des communes. Elle ne pourrait donc servir que marginalement pour les déplacements internes. Il est donc indispensable que tous les travaux réalisés sur le tracé du BHNS à l'intérieur des communes intègrent des cheminements pour les piétons et cyclistes. Or, le projet présenté, s'il prend bien en compte les piétons, entrave la circulation des cycles d'une manière inacceptable.

Nous montrerons dans l'analyse des différentes séquences du projet que des solutions simples et peu coûteuses existent pourtant pour la mise en place d'aménagements cyclables de qualité en de nombreux endroits.

Sur la présentation des variantes envisagées (C - pages 11 et suivantes)

Bien que le titre du chapitre comporte un pluriel, il n'y a en fait qu'une seule variante étudiée, celle de la tendance «au fil de l'eau» du bus F actuel. De plus, le tableau récapitulatif du chapitre 1.6.3 « Analyse multicritères» est manifestement faux. La première ligne intitulée « Ligne F en 2017 » reprend en fait les chiffres du bus F en 2010 (donnés à la première ligne du 2^e tableau du chapitre 1.6.1 : « Scénario « au fil de l'eau – 2017 »). La conclusion tirée de ce tableau, à savoir la pertinence et l'utilité du BHNS

³ <http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/ED85.pdf>

⁴ <http://www.marsactu.fr/archi-et-urbanisme/mpm-condamnee-pour-absence-de-pistes-cyclables-sur-le-trace-du-tres-grand-bus-37189.html>

(d'après le texte qui suit le tableau : « L'analyse multicritère permet de mettre en avant la nécessité d'avoir une offre de transport en commun attractive et performante sur l'axe de la RD1005 ») s'appuie donc sur des pourcentages calculés à partir de chiffres erronés, sans qu'aucun des services de l'état ayant validé ce choix n'ait relevé cette erreur !

Nous estimons que pour lancer un projet de cette envergure, représentant un investissement important, d'autres variantes auraient dû être étudiées.

Si l'on reprend les chiffres corrects : un nombre de voyageurs sur le bus F «au fil de l'eau» en 2017 de 2 107 026 (2^e ligne du 2^e tableau 1.6.1), et avec le BHNS de 2 713 603 (2^e ligne du 2^e tableau 1.6.3), on constate que la réalisation de ce projet permettrait d'avoir 606 577 voyageurs de plus dans le bus en 2017, soit 1662 voyageurs de plus par jour. Notre dernier comptage des piétons et cyclistes en trois points de passage de la frontière⁵ montre qu'actuellement 790 piétons et cyclistes la franchissent pendant les deux heures de pointe du matin, ce qui s'extrapole facilement à plus de 1600 passages sur la journée, ceci alors que ces points de passage ne sont pas équipés d'aménagements cyclables et sont au contraire dangereux et même dissuasifs (rond-point de Saint-Genis, sortie du tunnel de Ferney et rond-point de Ferney ; voir nos dossiers sur ces sujets sur notre site). On peut raisonnablement penser que des équipements de qualité pour les cycles afin de résorber les points noirs du réseau pourraient générer une augmentation des passages à vélo d'un ordre de grandeur similaire à l'augmentation des voyages attendus par le BHNS, et ceci pour un investissement moindre et quasiment sans frais d'exploitation. Nous demandons qu'une telle variante soit étudiée.

Sur le bilan socio-économique (C - page 69)

Le document présente un bilan socio-économique du projet. Ce bilan devrait être partie intégrante de l'analyse multicritères. Il devrait être appliqué aux différentes variantes, celle présentée mais aussi celle que nous demandons en complément. En effet, toutes les études montrent qu'en terme d'investissements pour la mobilité, les meilleurs bilans socio-économiques sont ceux des investissements consacrés à la mobilité douce.

Enfin, la justification des chiffres présentés dans ce bilan socio-économique n'est pas donnée, il est donc impossible de les vérifier. Il aurait été au minimum nécessaire de détailler les calculs dans une annexe. En l'état actuel, ce bilan ne peut pas être validé.

Sur l'aménagement des stations BHNS pour le stationnement des vélos

Le descriptif des stations du BHNS (1.8.1 B, page C – page 24) ne mentionne aucun aménagement de stationnement pour cycles. Dans le paragraphe 1.8.3 A, C – page 62, il est mentionné que seules les stations Avenue du Jura et Place du Jura seront équipées de stationnements vélos. Ni leur nombre ni leur nature (type de structure, abrités ou pas, ...) n'est précisé. La mise en place d'arceaux vélos est mentionnée pour quelques autres stations dans le texte de description des différentes séquences (avenue de la Gare et Vertes Campagnes à Gex ; Maconnex ; Ornex-Bourg) là encore sans précision sur leur nombre ou qualité. Le descriptif des aménagements pour le stationnement vélo reste donc très flou et pas du tout structuré. Pourtant, étant donné la structure d'habitat peu dense du Pays de Gex, et le fait que plusieurs arrêts actuels du bus vont

5 http://www.apicy.fr/wp-content/uploads/2014/07/APiCy_Comptage_2014.pdf

être supprimés, il est évident qu'il faut favoriser au maximum le rabattement sur les stations du BHNS. En permettant ainsi d'augmenter la fréquentation du BHNS, sa rentabilité en sera améliorée. Aussi, il est indispensable que le projet prévoie la mise en place à toutes les stations du BHNS de stationnements vélo de qualité, si possible abrités, et en quantité suffisante. Des réservations foncières peuvent être prévues pour augmenter ultérieurement le nombre de ces stationnements si nécessaire. **Nous souhaitons qu'un paragraphe du projet traite explicitement ce point.**

B : Analyse détaillée des séquences (1.8.2, pages C – 26 et suivantes)

1. Gex (pages C – 26 -32)

Les deux premières séquences ne posent pas de problème pour nous, les aménagements cyclables et piétons existants sont maintenus voire améliorés. Par contre, **la séquence rue de Reverchon – rue de Genève est extrêmement problématique.** En effet, la mise en sens unique de ces rues empêche les cycles de pouvoir rejoindre le centre de Gex par cet itinéraire direct. Aucun aménagement de substitution n'est prévu, les cyclistes sont donc censés utiliser le contournement de Gex pour arriver au centre ville ! La coupe de la voirie présentée page 30-C montre pourtant qu'il est possible de réduire la largeur des trottoirs à 1m80 chacun (au lieu de 2m30), ce qui permet de porter la largeur de la voie de circulation à 4m50. **Il est alors possible de mettre en place un contre-sens cyclable dans le sens de la montée.** A noter que si cette voirie est mise en zone 30, le double-sens cyclable est automatique de par la loi.

Sur la séquence rue du Lycée, l'actuelle piste cyclable bi-directionnelle est située sur le trottoir sud. Avec le projet, cette piste est remplacée par deux pistes situées sur chaque bord de la chaussée. Il faudrait que soit étudié l'impact en termes de traversées de carrefours et rond-points que cela implique notamment pour les élèves se rendant au lycée. Dans la partie sud de l'avenue, le projet ne prévoit aucun aménagement cyclable. L'avenue est pourtant bordée d'un talus herbeux sur lequel de tels aménagement peuvent être réalisés. Éventuellement, la circulation des cycles sur la voie des bus peut être mise en place dans un sens de circulation.

2. Cessy (pages C – 33 à 37)

Les trois premières séquences sont décrites très sommairement ; il semble qu'aucun aménagement cyclable ne soit mis en place. Pour les piétons, il est mentionné que des aménagements de trottoirs seront réalisés, sans plus de précision.

Sur la Séquence Place entrée de Cessy, les aménagements piétons sont satisfaisants. Cependant, et alors que l'espace s'y prête manifestement, aucun aménagement cyclable n'est prévu. Pourtant, cette place marque une entrée de ville et doit permettre, selon le texte, une connexion vers la «voie verte» d'agglomération. Des aménagements cyclables peuvent facilement être mis en place pour par exemple lier le chemin des Longes Rayes à la rue de la mairie en arrière de la station BHNS, ainsi que dans le sens perpendiculaire (chemin des Panissières vers la rue de la mairie).

Sur la Séquence ZA Journans, la coupe présentée et le texte montrent qu'il **n'y a aucun obstacle à la réalisation d'une piste cyclable** soit bidirectionnelle, soit de chaque côté

de la chaussée. En effet, la largeur est largement suffisante. La bande plantée de 3m de large peut facilement être remplacée par une piste cyclable bi-directionnelle. Le texte mentionne également que le talus, de 6 m de large, sera retravaillé. Cela donne une autre opportunité de réaliser des aménagements cyclable si l'on veut conserver la bande plantée.

3. Segny (pages C – 38 - 42)

Sur la Séquence ZA Journans, nos remarques sont les mêmes que sur la séquence précédente. **La bande plantée doit être remplacée par une piste cyclable bidirectionnelle. Aucun obstacle technique ne s'y oppose.**

Séquence Vaise : comme pour les deux précédentes séquences, **une piste cyclable bidirectionnelle doit être implantée en remplacement de la bande plantée, permettant ainsi une continuité cyclable entre le centre de Segny et la ZA de Journans, tout en desservant au passage tous les quartiers situés à l'ouest de la route. Cet aménagement permettra de plus le rabattement des habitants de ces quartiers vers l'arrêt BHNS de Segny.**

Séquence Centre Bourg : la largeur de la chaussée ne permet pas de faire des aménagements supplémentaires à ceux prévus. De vrais trottoirs vont être créés, ce qui constitue une amélioration de la situation existante. Il est mentionné que la traversée du bourg sera traitée comme «un espace apaisé». Si cela signifie que la limite de vitesse est fixée à 30 km/h, alors nous estimons qu'il n'est pas nécessaire de prévoir d'autres aménagements cyclables. Par contre, le projet prévoit la suppression du passage piéton actuellement sous la chaussée, sans autre justification que de «redonner de la visibilité aux cheminements mode doux» ! **Nous nous opposons à la suppression de ce passage, un des seuls passages protégés existant sous la RD. De plus, le projet de véloroute porté par la CCPG envisage l'utilisation de ce passage.**

Séquence Transition : le plan et la coupe présentés montrent qu'une fois de plus **aucun obstacle ne justifie l'absence d'aménagements cyclables dans le projet.** Deux surlargeurs de 3 m sont prévues pour des talus herbeux. Une d'elles doit être supprimée afin de mettre en place une piste cyclable dans chaque sens de circulation.

4. Ornex (pages C – 43 - 49)

Note importante : la section de la RD située entre le centre commercial de Segny et l'entrée de Maconnex ne fait pas l'objet d'aménagement pour le BHNS. Cependant, cette section de la RD est souvent utilisée par des piétons se rendant au centre commercial. Il n'y a aucun aménagement piéton ou cycle sur ce tronçon, et la circulation des véhicules y est rapide. Nous redoutons qu'un accident grave voire mortel similaire à celui arrivé en mai 2014 aux confins de St-Genis et Thoiry ne s'y produise. Nous avons déjà interpellé plusieurs fois la CCPG et le Département à cette occasion, sans succès. Nous demandons qu'un trottoir soit mis en place sur cette section à l'occasion des travaux du BHNS.

Séquence Maconnex – entrée de ville : Comme pour les séquences précédentes, le

projet prévoit de larges talus plantés. Leur remplacement par des pistes cyclables ne pose aucun problème et doit être réalisé afin de se conformer aux besoins de déplacements des habitants.

Séquence Maconnex – Arcades : la vue en coupe de l'aménagement montre qu'il n'y a aucun problème pour mettre en place des pistes cyclables, de nombreuses surlargeurs inexploitées étant disponibles.

Séquence Maconnex – zone d'activité : une fois de plus, deux talus herbeux de 2 m de large chacun sont prévus. Ces largeurs doivent être exploitées pour mettre en place une piste cyclable bi-directionnelle ou dans chacune des directions. **Ainsi, comme à Segny, on voit qu'il est tout à fait possible de mettre en place un aménagement cyclable continu du nord au sud de la ville, qui est absolument nécessaire aux déplacements locaux.**

Séquence Ornex bourg : actuellement la circulation des vélos est autorisée sur le trottoir au sud du rond-point. Le projet ne donne aucune indication sur ce qu'il advient de cette circulation. La voie d'insertion des bus pourrait par exemple être autorisée à la circulation des vélos, pour éviter les conflits entre piétons et cyclistes sur le trottoir au niveau de la station BHNS.

5. Ferney-Voltaire (pages C – 50 - 62)

Remarque générale : aucun aménagement cyclable n'est prévu sur l'avenue du Jura dans Ferney, et les bandes cyclables existantes sont supprimées (alors qu'il est répété plusieurs fois dans le dossier que tous les aménagements cyclables existants sont conservés). Étant donné le nombre d'activités et de résidences riveraines de cet axe, il n'est pas possible d'utiliser des itinéraires alternatifs. L'avenue du Jura est un axe structurant de la commune et les cycles y ont toute leur place. Comme déjà souligné dans notre paragraphe A 2, le document d'enquête montre que la moitié des déplacements ont lieu à l'intérieur de la commune, Tous les aménagements dans la commune doivent donc être réalisés aussi pour que ces déplacements puissent être effectués à pied ou à vélo. Le projet présenté, s'il prend bien en compte les piétons, empêche la circulation des cyclistes d'une manière inacceptable, alors que nous montrons aussi pour ce secteur que des aménagements peuvent être réalisés dans l'emprise prévue.

Il est très probable que les aménagements réalisés dans Ferney-Voltaire vont être source de congestion supplémentaire sur la RD1005. Il est à craindre que de nombreux automobilistes cherchent à éviter la RD1005 et qu'un part significative du trafic soit détournée sur les routes secondaires. Cela peut conduire à une augmentation importante des nuisances et du risque pour les piétons et cyclistes. Une étude de cet impact nous semble nécessaire, ainsi qu'une remise à plat complète du plan de circulation dans Ferney-Voltaire afin de limiter au maximum ce report.

Séquence Entrée Ferney : une fois de plus, des plantations sont prévues sur des largeurs conséquentes, qui doivent être remplacées en partie au moins par des pistes

cyclables. L'avenue du Jura est ici un cheminement obligatoire pour tous les habitants du bas d'Ornex voulant se rendre à Ferney. Un aménagement cyclable de qualité est donc indispensable, et il peut être réalisé sans problème.

Séquence Ferney- Avenue de Vessy : cette portion de l'avenue du Jura doit également être impérativement équipée en aménagements cyclables, aucun autre itinéraire ne pouvant être emprunté par exemple pour se rendre de l'avenue de Vessy à l'école St-Vincent. La coupe présentée montre là encore qu'il n'y a pas de problème de largeur pour prévoir des aménagements cyclables : une bande de 1.5m est inutilisée, de nouvelles plantations utilisent 2 m, et un talus encore 2.2m.

Séquence Avenue du Jura : Avenue de Vessy – Chemin de Collex : sur cette séquence, les bandes cyclables existantes sont carrément supprimées par le projet, en contradiction avec l'affirmation plusieurs fois répétée que les aménagements cyclables existants sont conservés ! Au risque de nous répéter, la coupe montre encore que les largeurs disponibles permettent tout à fait de mettre en place des pistes cyclable en supprimant ou diminuant les aménagements végétaux.

Séquence Avenue du Jura : Chemin de Collex – Rue de Versoix : là encore, aucun aménagement n'est prévu pour les cycles, hormis des arceaux de stationnement (pour les vélos qui seront arrivés on ne sait pas comment...). Du côté ouest de la rue, la vue en coupe montre une nouvelle fois un talus herbeux de 2.5 m, sur lesquels 1.5 m peuvent être consacrés à une piste cyclable. Sur le côté ouest, il est difficile de créer un vrai aménagement. Cependant, le trottoir pourrait être ramené à 2.5 m, et la chaussée légèrement élargie afin de permettre le dépassement des vélos par les gros véhicules en sécurité. La zone devrait être limitée à 30 km/h afin de permettre la cohabitation entre les véhicules motorisés, les piétons et les cycles. On peut également questionner le besoin de la voie de présélection vers la rue de Versoix. En effet, les automobiles peuvent utiliser l'avenue de Sablonnières et le chemin du Levant pour rejoindre la rue de Versoix. Cela permettrait la suppression de cette présélection, et la largeur de voirie gagnée pourrait être utilisée pour mettre en place des pistes cyclables.

Séquence Avenue du Jura : Rue de Versoix- Chemin du Pré Similien : sur le côté est de l'avenue, le talus dispose de toute la largeur nécessaire pour mettre en place une piste cyclable. On peut soit l'aménager à la place de la bande herbeuse de 2m qui longe la chaussée, soit plus loin en direction de la rivière. Sur le côté ouest, on dispose encore de deux bandes plantées de 2m de large chacune, il est donc possible sans problème de mettre en place une piste cyclable de 1.5 m de large.

Séquence Avenue du Jura : Chemin du Pré Similien – Chemin de la Poterie : à l'est de la rue, comme sur les autres séquences, une partie des largeurs réservées aux plantations doivent être remplacées par une piste cyclable. À l'ouest, un aménagement peut être prévu en taillant le talus qui fait 2m de large. C'est la seule portion où un aménagement relativement coûteux est nécessaire, pour tailler et étailler ce talus.

Séquence Chemin de la Poterie – Place du Jura : du côté est de la rue, une seule voie de circulation peut être maintenue entre le rond-point de la place du Jura et la fin du parking du restaurant Le Pirate. Cela permet l'insertion d'une piste cyclable qui peut ensuite être prolongée sur le talus existant. La deuxième voie de circulation, permettant une présélection pour un tourner à droite peut alors exister comme sur le plan proposé.

Sur le côté ouest, on dispose encore de deux bandes plantées de 2m de large chacune, il est donc possible sans problème de mettre en place une piste cyclable de 1.5 m de large.

Séquence Place du Jura – Douane : Ici une piste cyclable bi-directionnelle est prévue sur le côté ouest de l'avenue. Sa largeur est trop faible pour accueillir la circulation de cycles dans les deux sens et de piétons. La réduction du trottoir à 2.5m voire 2m permettrait d'élargir d'autant cette piste pour permettre une circulation en toute sécurité des cycles et piétons. De plus, on ne comprend pas comment les cycles venant de Genève vont pouvoir s'insérer dans le rond-point. Cette configuration semble extrêmement dangereuse, et doit être révisée. Enfin, la véloroute dont l'étude vient d'être lancée par la CCPG va sans doute se rabattre sur le tunnel de Ferney par le chemin de Colovrex ou le chemin du Nant. Il faut s'assurer qu'une connexion cyclable de qualité existera entre cette véloroute et la piste cyclable du tunnel.

Annexe 1 : participation de APiCy aux réunions de concertation sur le BHNS

APiCy a participé aux deux séances de concertation publique organisées dans le Pays de Gex les 12 et 14 septembre 2012. Nous y avons rappelé la loi concernant l'obligation de réaliser des aménagements cyclables lors de réalisations ou d'aménagement de voirie et demandé que de tels aménagement soient mis en place à l'occasion du BHNS. Malgré nos demandes répétées concernant la bonne réception de ces remarques et leur prise en compte, notre contribution à ces 2 réunions ne sont pas reprises dans le compte-rendu de cette concertation, que nous avons découvert récemment en annexe du document d'enquête.

Nous avons de plus écrit deux fois à l'adresse email spécialement mise en place pour la concertation publique, pour rappeler par écrit nos demandes (voir ci-dessous). **Ces messages n'ont reçu ni réponse ni même accusé de réception.**

Message du 05/10/2012 12h42

À : concertation.bhns@cg01.fr

Bonjour,

en ce dernier jour de concertation concernant le BHNS, notre association tiens à rappeler sa demande, déjà formulée lors des deux réunions publiques, que des aménagements cyclables de qualité soient réalisés à l'occasion des travaux de voirie, conformément à la loi.

En particulier, nous souhaitons qu'un cheminement cyclable continu et sur soit mis en place entre Gex et la frontière. Le tronçon de RD1005 entre le tunnel de Ferney et l'entrée de Ferney, qui est actuellement un point noir cycliste, devra en particulier être traité soigneusement si on veut développer l'utilisation du vélo pour les déplacements.

Notre association souhaiterait être associée de manière constructive au projet, en particulier nous souhaiterions pouvoir être consultés sur les plans des aménagements cyclables pour pouvoir apporter notre connaissance du terrain pour les valider ou améliorer.

En vous remerciant de bien vouloir prendre nos remarques en considération, je vous prie d'agréer mes meilleures salutations.

P. Quaglia, président

--

Association des Piétons et Cyclistes du Pays de Gex

Email : info@apicy.fr

Message du 13/01/2013 11h55

A : concertation.bhns@cg01.fr

Bonjour,

notre association a participé aux deux séances de concertation sur le BHNS Gex-

Cornavin organisées à Gex et Ferney-Voltaire.
Nous n'avons pas trouvé sur le site internet les comptes-rendus de ces séances.
Est-ce qu'ils seront disponibles et quand ?

Merci par avance de votre réponse.

Meilleures salutations.

P. Quaglia, président.

--

Association des Piétons et Cyclistes du Pays de Gex
Email : info@apicy.fr

Devant l'absence totale de réponse et de réaction du Département, nous avons également écrit à M. Larmanjat (Département), puis à M. Meylan et Mercier (maires de Ferney-Voltaire et vice-président transport à la CCPG, et maire de Ornex). Nous n'avons pas eu d'information ni de retour supplémentaire de la part du Département.

Message du 01/03/2013 14h34

À : Guy Larmanjat, conseil général de l'Ain

Pour une fois, nous ne nous croisons pas dans les différentes réunions officielles ou à notre Forum de l'Écologie, mais je vous écris cette fois avec ma casquette de fondateur et vice-président de l'APiCy (Association des Piétons et Cyclistes du Pays de Gex) dont je vous invite à visiter le site Internet très complet sur <http://www.apicy.fr/> .

Pour information l'APiCy existe depuis 2011 et compte 84 membres ainsi que près de 300 sympathisants. L'association entretient des contacts avec de nombreuses municipalités ainsi que la CCPG et participe à plusieurs groupes de travail locaux sur le thème de la mobilité active. Elle s'implique dans tous les projets d'aménagements dans le Pays de Gex afin de s'assurer que les aménagements sont à la fois pratiques, utiles et sécurisés.

Et comme vous le savez, les deux plus gros projets du Pays de Gex - qui changeront sans doute notre territoire en profondeur - sont le **BHNS** pour l'axe **Gex-Ferney** et le **tram** pour l'axe **St-Genis-Meyrin**.

Or il s'avère qu'en tant que seule association du Pays de Gex s'occupant réellement des usagers et donc des citoyens, nous n'arrivons **pas à avoir d'informations** sur ces deux dossiers **cruciaux** (en effet ce sont des élus qui nous transmettent des dossiers de manière informelle) alors que nous avons plusieurs fois indiqué notre désir et disponibilité de participer à ces projets.

Plus précisément :

- a) Nous n'arrivons pas à avoir d'informations concrètes sur les réalisations piétons / cycles prévues dans les aménagements BHNS et du tram de St-Genis
- b) Concernant la concertation BHNS: nous avons participé aux deux réunions publiques à Gex et Ferney (nous nous sommes d'ailleurs vus à Gex) et avons ensuite confirmé nos positions par email (le 5.10.2012, à l'adresse

concertation.bhns@cg01.fr) mais n'avons reçu aucun retour. Le 13.01.2013, nous avons recontacté cette adresse pour savoir où en est la concertation et avoir des comptes-rendus des séances tenues, toujours aucune réponse. Si le département voulait donner l'impression que la concertation n'était que de la poudre aux yeux, il ne s'y prendrait pas autrement !

En conclusion, voici notre demande pour les deux dossiers du BHNS et du tram de Saint-Genis pilotés par le CG01 :

- nous aimerions avoir **accès aux informations** concrètes sur les réalisations piétons / cycles prévues
- nous désirons être **associés aux réalisations** pour les cyclistes et les piétons afin de pouvoir **consulter et commenter** les plans **assez en amont** afin que notre expertise d'association représentante d'usagers cyclistes et piétons puisse être prise en compte

Nous tenons sincèrement à éviter de renouveler l'expérience de la réalisation de l'aménagement de la montée d'Ornex, faite sans concertation à propos des aménagements cyclistes et piétons, et aboutissant deux ans plus tard à une unanimité sur sa mauvaise réalisation.

Étant persuadé que vous serez sensible à notre engagement et à notre demande et que vous pourrez nous conseiller ou nous aider afin que nous puissions collaborer efficacement avec le département, je me réjouis de votre réponse et vous souhaite un excellent week-end :-)

Denis

--

Association des Piétons et Cyclistes du Pays de Gex
Site web : <http://www.apicy.fr>
Denis Bucher,
Vice-président et secrétaire

Message du 06/05/2013 19h27

À : francois.meylan@ferney-voltaire.fr et copie à Jacques Mercier

Bonsoir Monsieur Meylan,

nous avons appris que lors du conseil municipal qui se tiendra demain, le conseil sera appelé à valider le bilan de la concertation sur le BHNS.

Nous avons interpellé à ce sujet le conseil général par un courrier du 12 avril, dont nous vous avons transmis une copie. En effet, si deux réunions de concertation ont bien été organisées avec le public, aucun compte-rendu n'en a été fait. Nous avons écrit deux fois à l'adresse email spécialement mise en service par le conseil général (concertation.bhns@cg01.fr), une première fois (le 5/10/12) pour transmettre par écrit ce que nous avons dit lors des réunions de concertation, et une seconde fois (le 13/01/13) pour demander si des comptes-rendus de ces réunions avaient été fait, et nous n'avons jamais reçu ni réponse, ni même accusé de réception.

Je vous mets ci-dessous la copie de notre premier message, résumant les demandes

que nous avons faites lors des réunions de concertation.

Sans aucun élément concret, nous ne pouvons donc qu'espérer que nos demandes ont bien été prises en compte lors de cette concertation. Nous espérons qu'elles sont donc bien présentes dans le document que vous aurez à discuter demain, et si ce n'est pas le cas, nous espérons que le conseil municipal aura la possibilité de corriger ce manque.

En vous remerciant par avance, nous vous adressons nos meilleures salutations.

P. Quaglia, président de l'APiCy
