APiCy
Association des Piétons et Cyclistes du Pays de Gex

FUB
le vélo au quotidien

Observations et demandes de l'Association des Piétons et Cyclistes du Pays de Gex (APiCy) concernant l'enquête publique sur l'extension du centre commercial Val-Thoiry

Ornex, le 22 février 2019

Introduction

L'association APiCy a pour objet de promouvoir la marche et le vélo comme modes de déplacement. C'est à ce titre qu'elle participe à cette enquête publique, les observations et demandes ne concernent donc que cet objet.

Les documents de l'enquête publique ont été consultés sur le site officiel : https://www.registre-numerique.fr/extension-zone-commerciale-Val-Thoiry

Observations concernant le stationnement pour les vélos

Le document PC4, page 9, mentionne que 85 places pour vélo couvertes seront crées (7x 10 places, et 3x5 places). Le total de places pour voitures sera de plus de 2400 places, soit 28 places voiture pour 1 place vélo.
Le document annexe 6 page 22, mentionne 130 places vélo. Les deux documents ne sont donc pas cohérents.

La loi prévoit un nombre minimal de stationnements vélos dans les projets commerciaux, qui est respecté, même si on considère que seules 85 places seront construites. Nous apprécions le fait que ces places soient couvertes, les vélos des clients auront au moins la même protection que les caddy
Notons que ce nombre de places reste très peu ambitieux. Pour rappel, le plan vélo gouvernemental prévoit le triplement de la part modale des vélos d'ici 2024. Il serait donc judicieux soit de prévoir plus de places dès la conception du projet, soit de prévoir des espaces qui pourront être convertis facilement en stationnements vélos si la demande augmente. Enfin, les vélos-cargos commencent à se populariser. Ils constituent une alternative tout à fait satisfaisante à la voiture pour le déplacement de grosses

charges. Quelques places adaptées aux vélos-cargos devraient être crées à proximité des entrées principales.

Nos demandes concernant les stationnements vélos

• les stationnements vélos doivent «comporter des dispositifs fixes permettant de stabiliser et d'attacher les vélos par le cadre et au moins une roue » conformément à l'article R111-14-8 du code de la construction et de l'habitation1. Ceci signifie qu'ils doivent être équipés d'arceaux permettant d'appuyer le vélo et y attacher le cadre, et pas de «pince-roue».

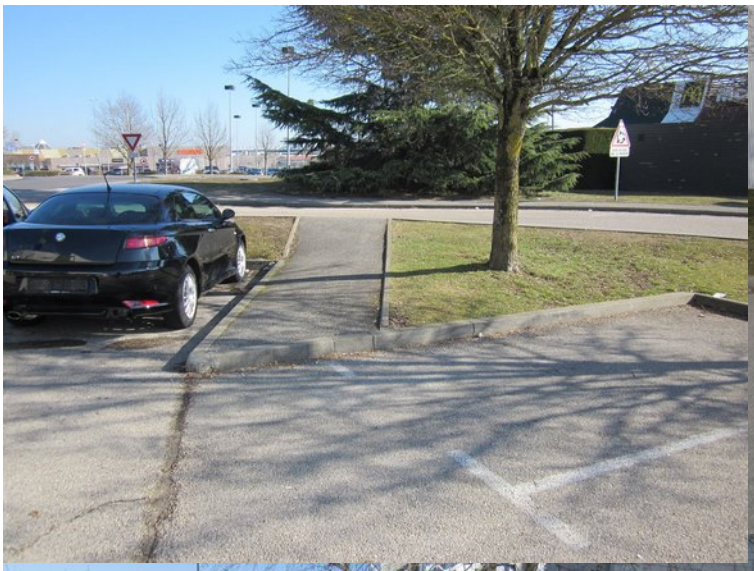
• Les stationnements doivent être bien signalés et visibles de loin car ils vont être «noyés» au milieu de l'océan de places pour voiture.

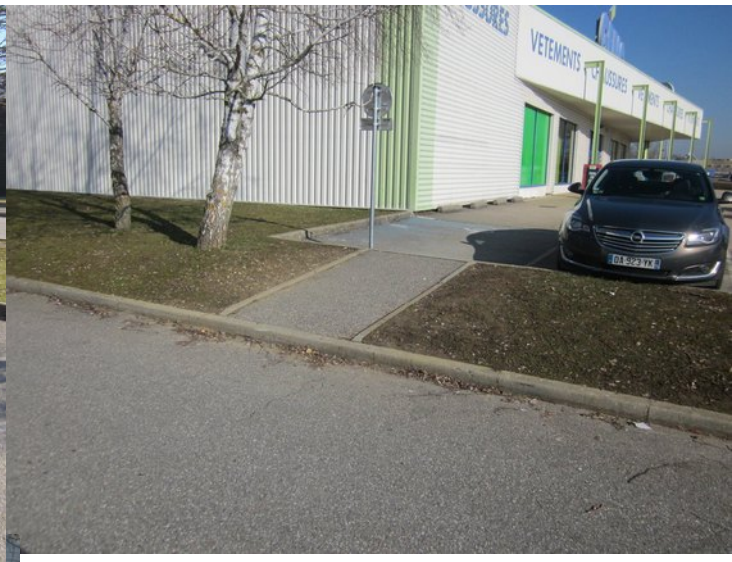
• Des places supplémentaires et des places pour vélos-cargos doivent être prévues ou doivent pouvoir être facilement ajoutées en fonction de la demande observée.

Observations concernant les cheminements modes doux

La seule analyse et présentation des cheminements pour modes doux est celle trouvée dans l'annexe 6, pages 22 à 24. Elle laisse très largement à désirer. Il n'y a aucune analyse des connexions vers les communes et cheminements proches, ni d'analyse des faiblesses extrêmes du faible réseau existant.

Une petite promenade rapide dans Val Thoiry le vendredi 15 février nous a permis de prendre quelques photos montrant la réalité sur le terrain :





Les cheminements piétons n'ont pas d'abaissement de trottoir, les rendant impraticables avec une poussette, en chaise roulante ou avec un caddy. Certains débouchent sur des places voiture. Bref, un traitement complètement inacceptable des chemins piétons.

Le chemin piétons / cycles le long de la rue de la Gare sert en fait de stationnement pour poids lourd. Le samedi c'est un stationnement quasiment ininterrompu de voitures. Ces photos montrent clairement que les aménagements pour piétons et cycles doivent être équipés de protections contre le stationnement sauvage.

La situation actuelle des cheminements piétons et cycles est déplorable. La continuité piétonne n'est pas assurée, le cheminement en fauteuil roulant ou avec une poussette n'est pas possible. Le principal aménagement piétons/cycles le long de la rue de la Gare est utilisé comme stationnement poids-lourd ou voitures. Il n'est pas entretenu et est recouvert de terre.

De cette observation rapide, nous pouvons tirer la conclusion qu'il faudra absolument que les aménagements prévus comportent des protections contre le stationnement sauvage des véhicules motorisé et que la continuité et la qualité des cheminements soit contrôlée.

L'urbanisme actuel du centre commercial est exclusivement orienté vers les déplacements en voiture et exclut tous les autres modes. Entre les deux parties du centre commercial séparée par la rue de la Gare, il n'y a qu'un seul passage piéton, situé en face de l'enseigne McDonald's.
Le trajet à pied entre Leroy-Merlin et Gémo, séparés de 180 m en trajet direct, doit faire plus du double pour pouvoir traverser sur ce passage piéton. Même dans ce cas, il n'est quasiment pas possible de faire ce trajet en trouvant tout le long des espaces praticable avec un caddy ou en fauteuil roulant.

En résumé, l'absence de cheminements piétons directs et de qualité oblige les clients à utiliser la voiture pour se déplacer entre les différentes enseignes, ce qui rajoute aux encombrements à la pollution et au bruit dans la zone. Il est donc indispensable de les développer et qu'ils soient confortables, directs, pratiques et agréables.

Le maillage proposé dans le futur aménagement, présenté sur la seconde planche de la page 22, améliore nettement la situation par rapport à l'existant. Des traversées de la rue de la Gare sont prévues en amont et en aval du rond-point. Les liaisons transversales entre les enseignes devraient être possibles à pied.

Malheureusement, les détails des aménagements prévus, présentés sur les planches des pages 23 et 24 révèlent leur totale insuffisance. En effet, les coupes montrent que la largeur pour les cheminements piétons/cycles sont au mieux de 2.5 m, et au pire de 1.6 m !
La norme AFNOR pour les trottoirs (donc sans circulation de cycles) recommande une largeur minimale de 1.8 m. Les recommandations du Cerema pour les cheminements bi-directionnel à vélo (donc sans circulation de piétons) sont d'une largeur de 3 m.
Comment peut-on proposer ainsi des cheminements piétons/cycles de 1.6 m de large ? Il sera à peine possible d'y faire se croiser deux caddys !

De plus, selon les coupes dessinées, ces aménagements seront directement en bord de chaussée, sans protection contre le stationnement sauvage. Autant dire qu'ils serviront de stationnement.

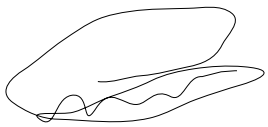
Enfin, les liaisons avec les communes proches hormis Thoiry ne sont pas du tout traitées. Il manque deux cheminements importants, pour pouvoir rejoindre à l'est Saint-Genis-Pouilly par la route agricole qui longe la 2x2 voies, et à l'ouest pour pouvoir rejoindre le chemin du Dard vers Fenières et Saint-Jean-de-Gonville. Ces deux connexions doivent absolument faire partie du projet, d'autant plus qu'elles ne demandent que peu de travaux. Nous avons dessiné sur le plan en annexe une proposition pour réaliser simplement ces deux liaisons : à l'ouest, il s'agit de créer une dizaine de mètres de cheminement vélos/piétons pour relier le chemin du Dard à la voirie du centre commercial déjà existante. Si la vitesse y est limitée à 20 ou 30 km/h, les vélos peuvent circuler sans danger sur la voie de desserte des parkings existante. À l'est, il faut utiliser la voie de desserte déjà existante, en y limitant là encore la vitesse à 20 ou 30 km/h, et l'ouvrir en double-sens aux cycles (marquages au sol et signalisation verticale nécessaire). Pour rappel, le code de la route prévoit que toutes les voies de circulation où la vitesse est limitée à 20 ou 30 km/h sont par défaut en double-sens pour les cycles, cette mesure est donc simple à mettre en place. Il faut toutefois réaliser une signalisation de qualité, en particulier aux intersections.

Nos demandes concernant les cheminements piétons/cycles

- Les cheminements actuellement prévus doivent être élargis, afin de respecter au minimum les recommandations du Cerema. Ils doivent être continus et accessible partout aux personnes à mobilité réduite ou en fauteuil roulant. Ils doivent de plus être protégés contre le stationnement sauvage des véhicules motorisés.
- Des connexions à l'est et à l'ouest doivent être réalisées afin permettre aux cycles de rejoindre facilement et directement le chemin du Dard et d'accéder directement au chemin du Pré Jacquet par l'entrée est du centre commercial.

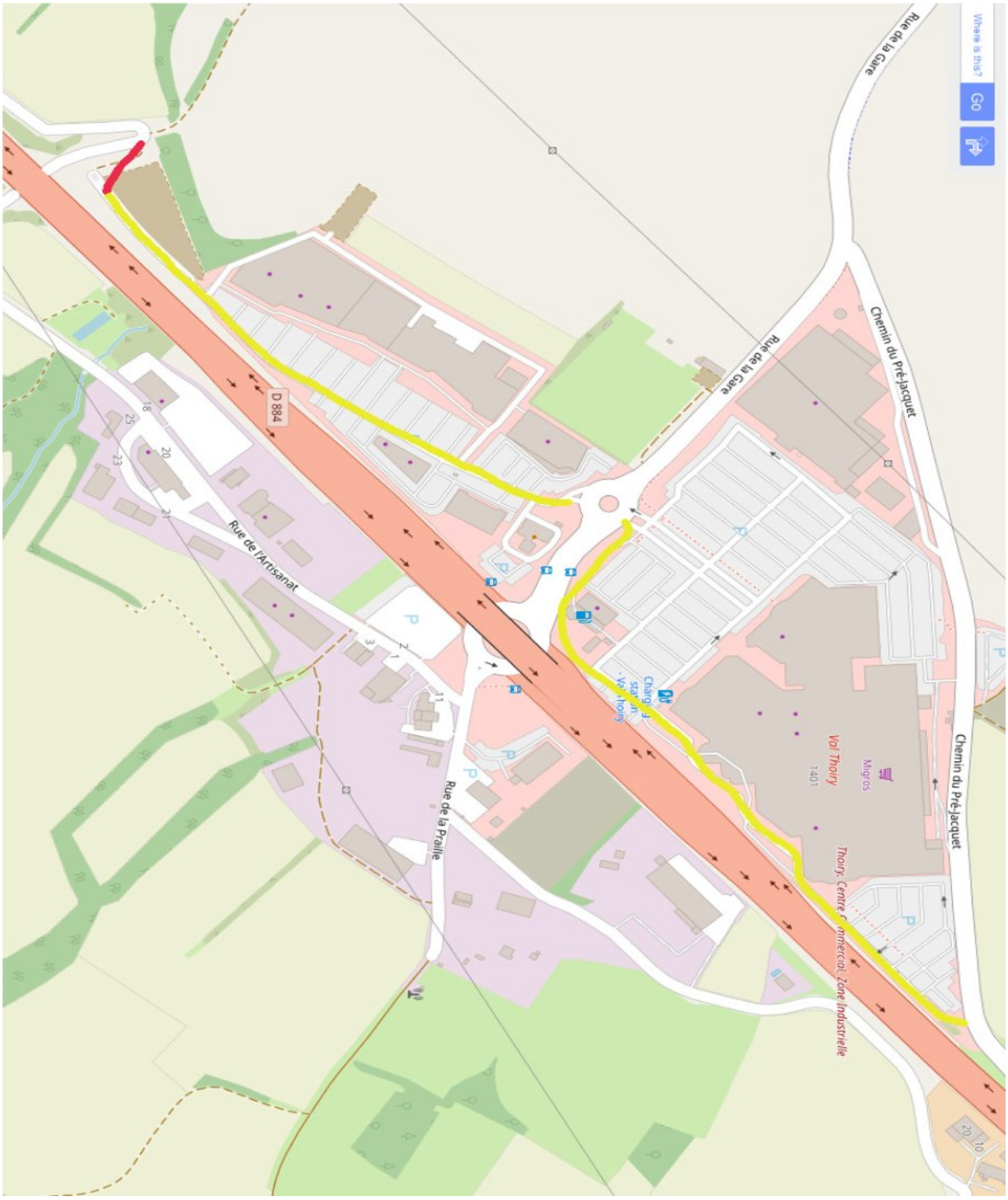
Nos demandes sont tout à fait modestes par rapport à l'ampleur du projet. Elles sont cependant importantes pour permettre un accueil de qualité des piétons et cyclistes, et ainsi créer un espace plus apaisé et agréable pour les clients. Nous espérons donc qu'elles seront bien prises en compte.
Nous sommes à disposition pour apporter d'éventuels compléments ou pour échanger avec les promoteurs de ce projet.

P. Quaglia, président



Association des Piétons et Cyclistes du Pays de Gex
Site internet : www.apicy.fr
Courriel: info@apicy.fr

ANNEXE



Propositions d'aménagement de connexions cyclables vers les communes voisines à l'est et à l'ouest du centre commercial. En rouge, création d'une connexion pour vélos et piétons entre la chaussée existante et le chemin du Dard. Quelques dizaines de mètres d'aménagement sont nécessaires. En jaune, sur les chaussées déjà existantes, la vitesse doit être limitée à 20 ou 30 km/h et la circulation doit être autorisée aux vélos dans les deux sens (une partie de ces chaussées est actuellement à sens unique).
Ces simples aménagements permettront d'améliorer significativement l'accessibilité à vélo du centre commercial depuis les communes riveraines.