

Observations et demandes de l'Association des Piétons et Cyclistes du Pays de Gex (APICy) concernant l'enquête publique sur le PLUih de la communauté d'agglomération du Pays de Gex

Ornex, le 25 octobre 2019

Introduction

Les documents présentés dans ce dossier de PLUih montrent une volonté de Pays de Gex Agglo de développer la mobilité active.

Néanmoins, en parallèle de cette volonté figure aussi celle de développer encore le réseau routier, ce qui est paradoxal. Si l'on souhaite un report modal, il est nécessaire de faire des choix, et pas de développer l'attractivité de la route. La congestion supposée des infrastructures routières existante n'est démontrée dans aucun des documents soumis à l'enquête publique. Celle-ci n'existe en fait qu'en période de pointe, ce qui est normal. Le développement du réseau routier pour résoudre des problèmes de pointe n'a aucun sens, ni en matière d'économie publique, ni en matière d'environnement, avec la consommation d'espace que cela implique et l'impact fort sur les corridors écologiques. D'un point de vue budgétaire, le développement de ces infrastructures se fait également forcément au détriment des infrastructures dédiées aux mobilités actives et aux transports publics.

De plus, il est important de souligner que nos remarques recoupent pour l'essentiel celles formulées par la Mission Régionale d'Autorité environnementale Auvergne-Rhône-Alpes (MRAE), dont l'avis peut être consulté en ligne¹. Nous ne pouvons pas éviter de citer de larges extraits du chapitre 3.3 de cet avis :

« Comme cela a été évoqué lors de l'examen du SCoT du Pays de Gex, l'Autorité environnementale note que l'ensemble des investissements prévus destinés à des infrastructures favorables aux déplacements automobiles aura nécessairement un effet sur l'accroissement de la dépendance du territoire à la voiture.

L'Autorité environnementale recommande d'engager, sur la base de scénarios modélisés, une réflexion sur la cohérence entre les projets d'infrastructure routière et l'objectif de développement des TC et, le cas échéant, de réexaminer les projets en conséquence, en lien avec les territoires limitrophes.»

¹ http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/pluih-paysdegex_01_avis_mrae_20190812_a_publier.pdf

En ce qui concerne les règles de stationnement automobile prévues dans le règlement du PLUiH, l'avis de la MRAE écrit qu'elles: « *...ne s'inscrivent pas dans l'objectif de développement des modes alternatifs à la voiture individuelle et ne sont pas de nature à encourager le recours aux transports en commun et aux transports actifs.*» et demande comme nous le faisons systématiquement depuis des années de reprendre pour les stationnements vélos les critères de qualité prévus dans le code de la construction et de l'habitation...

Programme d'orientation et d'action

Les fiches du programme d'orientation et d'action montrent une certaine volonté de développer la mobilité active, ce dont nous nous réjouissons.

Nous avons cependant relevé de nombreuses lacunes dans les fiches consacrées à la mobilité active. En particulier, le réseau de liaison cyclable proposé et prévu dans les réservations ne permet pas de créer un réseau cohérent et attractif.

Nous souhaitons que les modifications suivantes soient apportées aux fiches de POA :

- **Fiche-action MA1 : Aménagement des liaisons cyclables d'intérêt communautaire**

Le nombre des liaisons proposées est très faible, et bien inférieur à celles qui étaient proposées dans le plan de mobilité durable de la CCPG de 2011. De plus, la partie sud du Pays de Gex semble avoir été oublié, de même que les liaisons avec la Suisse et les liaisons de rabattement sur les gares du Léman Expres sur la ligne de Bellegarde.

Aussi, nous demandons de rajouter les liaisons suivantes ainsi que toutes celles décrites dans l'annexe 1:

- Ferney-Voltaire – Prévessin et Prévessin – Saint-Genis-Pouilly,
- Saint-Genis-Pouilly – Thoiry – Collonges.
- Voie verte d'agglomération (Saint-Genis-Pouilly – Meyrin)
- Ferney-Voltaire - Grand Saconnex
- Versonnex – Collex-Bossy
- Saint-Jean-de-Gonville – Dardagny
- Péron – Challex - La Plaine (rabattement sur le réseau Léman Express)
- Collonges – Pougny – Chancy (idem).

Les réservations correspondantes doivent être prévues dans les plans de zonage.

- **Fiche-action MA2 : maillage du territoire par des liaisons cyclables**

Cette fiche propose effectivement des recommandations que nous soutenons, mais les moyens proposés ne sont pas du tout à la hauteur des enjeux. Le règlement du PLUiH ne prend pas en compte ces réglementations, nous proposons donc de modifier un article pour répondre à cette fiche (voir chapitre règlement de ce document). Il est important pour que le maillage du territoire soit efficace et lisible d'avoir une homogénéité des aménagements et un balisage efficace. Il s'agit également d'avoir un entretien (dénivellement entre autre) homogène et efficace de ces cheminements.

Nous proposons l'ajout dans les «modalités de mise en œuvre »:

- Mise en place par Pays de Gex Agglo d'un manuel des aménagements cyclable valable pour tous les aménagements, incluant entre autres la politique de signalisation et de balisage des aménagements ainsi que celle pour l'entretien des infrastructures
- Pays de Gex Agglo : signature d'une convention avec les communes pour l'entretien des aménagements cyclables
- Enfin, le réseau des réservations doit viser à obtenir un maillage efficace du territoire. Les réservations actuellement prévues ne le prévoient pas actuellement. L'annexe 1 présente une carte et une liste des réservations manquantes, nous demandons qu'elles soient rajoutées dans le PLUiH.

- À l'inverse, le plan des réservations prévoit également la transformation de chemins existants pour en faire des voiries. Par exemple la réservation Ech11 à Echenevex, sur le chemin de la Vie Margoy. Nous demandons que ces réservations de chemins soient requalifiées en «Aménagement d'une liaison modes doux» et qu'aucun chemin existant ne soit transformé en voirie.

- **Fiche-action MA3 : développement de la marche.**
 Mêmes remarques que pour la fiche MA2 : cette fiche propose effectivement des recommandations que nous soutenons, mais les moyens proposés ne sont pas du tout à la hauteur des enjeux. Le règlement du PLUiH ne prend pas en compte ces réglementations, nous proposons donc de modifier un article pour répondre à cette fiche (voir chapitre règlement de ce document). Il est important pour que le maillage du territoire soit efficace et lisible d'avoir une homogénéité des aménagements et un balisage efficace. Il s'agit également d'avoir un entretien (dénivellement entre autre) homogène et efficace de ces cheminements. Nous proposons l'ajout dans les «modalités de mise en œuvre» :
 - Mise en place par Pays de Gex Agglo d'un manuel des aménagements piétons valable pour tous les aménagements, incluant entre autres la politique de signalisation et de balisage des aménagements ainsi que celle pour l'entretien des infrastructures
 - Pays de Gex Agglo : signature d'une convention avec les communes pour l'entretien des aménagements piétons

- **Fiche-action MA4 : développement du stationnement vélo.**
 Là encore, la fiche développe des principes que nous soutenons, mais sa mise en application n'est absolument pas à la hauteur des ambitions affichées. En particulier, l'article 7 du règlement propose des surfaces de stationnement ridicules, notamment pour les petits projets immobiliers, avec moins d'un stationnement vélo par logement (!). Nous demandons une correction du règlement en conséquence (voir chapitre règlement). Le suivi du développement de l'offre de stationnement doit être quantitatif, c'est une mesure simple et efficace des actions menées. En conséquence, nous proposons l'ajout suivi dans la partie «Suivi et évaluation» de la fiche :
 - nombre de stationnements vélos installés sur la voirie

- **Fiche-action RR1 : étude de nouvelles infrastructures routières**
 Le développement de nouvelles infrastructures routières est en contradiction avec les objectifs de report modal et le PADD. Le besoin de ces nouvelles infrastructures n'est étayé par aucune étude.

- **Fiche-action ST1 : Coordination des politiques de stationnement public et privé**
 Si cette fiche donne des objectifs louables, sa mise en œuvre dans l'article 7 du règlement est complètement opposée aux objectifs affichés. Le nouveau règlement propose un nombre de place de stationnements supérieur à ceux existants dans certains PLU actuels, et arrive à avoir plus de surface de stationnement voiture que de surface d'habitation ! Voir le chapitre règlement pour notre analyse et nos propositions.

- **Fiche-action SE1 : Accompagnement au changement des pratiques de mobilité**

Nous proposons les modifications suivantes :

- partie «objectifs de l'action» : ajouter «soutenir les initiatives des associations dans ce domaine»
- partie «description de l'action» : ajouter «soutenir l'achat de vélos électriques pour les ménages modestes, par l'instauration d'une subvention conditionnée aux revenus»
- partie «suivi et évaluation» : ajouter : «nombre de subventions vélos électrique attribuées»
- partie «budget» : l'augmenter pour pouvoir subventionner les VAE

- **Fiche-action SE2 : Collaboration à l'évolution des pratiques avec les entreprises et commerces.**

Nous proposons les modifications suivantes :

- partie «description de l'action» : ajouter « soutenir et inciter les entreprises et commerces à mettre en places des stationnements vélos de qualité pour leurs employés et clients».
- partie «budget »: l'augmenter pour pouvoir subventionner les installations de stationnement.

- **Fiche-action GO1 : Coordination de la mobilité à l'échelle du bassin de vie du Pays de Gex :** là encore, la coordination avec les associations est oubliée...

- partie «description de l'action» : ajouter les associations dans la liste

- **Fiche-action GO2 : Observatoire multimodal de la mobilité**

- partie « description de l'action » : ajouter « mise en place de quelques compteurs automatiques vélos / piétons sur les axes structurants ».

- **Fiche-action GO3 : Exemplarité des pratiques de mobilité dans les administrations**

- partie «description de l'action» : ajouter «mise en place systématique de stationnements vélo de qualité sur tous les lieux de travail, pour les employés et pour l'accueil du public»
- partie «description de l'action» : ajouter « mise en place de l'indemnité kilométrique vélo pour tous les agents de la fonction publique territoriale de Pays de Gex Agglo»

Règlement du PLUiH

Le règlement du PLUiH est un des textes cruciaux pour le développement futur de l'urbanisme sur notre territoire. Son application va réglementer de très nombreux aspects du développement des villes et villages.

En particulier, l'article 7 sur le stationnement définit les surfaces qui doivent être prévues pour le stationnement des voitures et pour celui des cycles.

Il est frappant de constater que la volonté de favoriser le report modal vers les transports publics et la mobilité active affichée dans les divers documents soumis à l'enquête publique ne se traduit pas du tout dans l'article 7 de ce règlement. Les règles prévues consacrent une très large place à la voiture. Les stationnements vélos sont insuffisants, en quantité et en qualité. Si ces règles sont appliquées, l'usage de la voiture continuera d'être le choix de déplacement le plus facile et les efforts pour développer l'usage des transports publics ou du vélo resteront lettre morte.

Analyse de l'Article 7, stationnement.

Le règlement n'est pas assez précis concernant l'aspect qualitatif des stationnements vélos à installer. L'installation de stationnements de qualité est pourtant indispensable pour que les installations soient sécurisées et utilisables. En l'absence de ces prescriptions précises, les locaux vélos ne sont pas utilisés, comme on peut le voir dans de nombreux exemples de réalisations récentes. Il faut absolument que le règlement reprenne les prescriptions du code de la construction et de l'habitation.

Aussi, nous demandons pour tous les tableaux de prescription des stationnements vélos de remplacer la description qualitative des stationnements vélo «de rangement permettant d'accrocher le cadre du vélo» par celle prévue par le code de la construction et de l'habitation, Article R111-14-4², qui est : **«Cet espace réservé comporte un système de fermeture sécurisé et des dispositifs fixes permettant de stabiliser et d'attacher les vélos par le cadre et au moins une roue. »**

Pour la même raison, nous demandons également dans ces tableaux que le terme «arceaux pour visiteurs» soit remplacé par «dispositifs fixes permettant de stabiliser et d'attacher les vélos par le cadre et au moins une roue. » afin d'avoir des dispositifs de qualité.

Aspect quantitatif concernant les règles pour les voitures

Le PLUiH dans ses orientations et ses OAP souhaite favoriser un report modal de la voiture vers les transports publics et les modes doux. Cela doit se refléter dans les fiches action et dans le règlement du PLUiH. Les surfaces de stationnement pour les voitures prévues dans le règlement sont beaucoup trop importantes. Un appartement T1 bénéficie de 2 places de stationnement, mais selon les cas, n'aura même pas une place de stationnement vélo !

Il serait également souhaitable de prévoir que les projets d'aménagement avec une volonté sociale et environnementale forte, tels que ceux portés par des coopératives d'habitants, puissent déroger aux règles en permettant d'avoir moins de places de stationnement, au profit d'espaces à vocation sociale (salles communes, etc.).

² [https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?](https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?cidTexte=LEGITEXT000006074096&idArticle=LEGIARTI000024402448&dateTexte=&categorieLien=cid)

[cidTexte=LEGITEXT000006074096&idArticle=LEGIARTI000024402448&dateTexte=&categorieLien=cid](https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?cidTexte=LEGITEXT000006074096&idArticle=LEGIARTI000024402448&dateTexte=&categorieLien=cid)

Comparaison des surfaces dévolues au stationnement des vélos et des voitures

Le tableau du règlement ne permet pas une comparaison directe des surfaces dévolues au stationnement des deux modes, pourtant très significative en termes de consommation d'espace. Nous avons recréé un tel tableau pour quelques cas significatifs qui permet de montrer la part du lion encore attribué à la voiture.

	Automobiles		Vélos	
	Hors zone d'influence d'un arrêt TCSP	Zone d'influence d'un arrêt TCSP		Visiteurs
Petit immeuble 8 logements T1 et T2	16 places + 3 visiteurs	12 places + 2 visiteurs	7,5 m ²	0 arceau
Surface plancher 250 m ²	285 m ² parkings (y.c. visiteurs)	210 m ² parkings (y.c. visiteurs)	7,5 m ² parkings (y.c. visiteurs)	
8 logements	19 places	14 places	6 places	
Immeuble moyen 10 T1/ T2 et 10 T3 / T4	45 places + 9 places visiteurs	35 places + 7 visiteurs	33 m ²	4 arceaux
Surface plancher 1100 m ²	810 m ² parkings (y.c. visiteurs)	630 m ² parkings (y.c. visiteurs)	38 m ² parkings (y.c. visiteurs)	
20 logements	54 places	42 places	30 places	
Grand immeuble 25 T1 /T2 et 20 T3 / T4	100 places + 20 visiteurs	77 places + 15 visiteurs	70,5 m ²	8 arceaux
Surface plancher 2350 m ²	1800 m ² parkings (y.c. visiteurs)	1380 m ² parkings (y.c. visiteurs)	90,5 m ² parkings (y.c. visiteurs)	
45 logements	120 places	92 places	72 places	

Hypothèses pour construire ce tableau : surface moyenne T1 /T2 : 30 m², surface moyenne T3 /T4 : 80 m². Surface place stationnement voiture : 15 m². 8 places vélo par 10 m². 2 arceaux vélo = 2,5 m².

On voit ici bien plus clairement le déséquilibre flagrant entre l'offre en stationnement vélos et voiture, en nombre absolu et en espace consommé.

Pour le petit immeuble, la surface dévolue au stationnement voiture peut être supérieure à celle dévolue aux habitations. Le nombre de places vélos, y compris visiteurs, est inférieure à celle du nombre de logements. Pourtant, on peut légitimement s'attendre à avoir plus d'un vélo à stationner par logement (vélo enfants par exemple). La surface totale de stationnement pour les vélos est inférieure à celle d'une demi-place pour voiture ! Même en quadruplant la surface de stationnement pour vélos, on n'atteindrait que la surface nécessaire pour stationner deux voitures.

Pour les immeubles moyen et plus grand, l'offre vélo est un peu meilleure et dépasse 1 place vélo par appartement, mais reste largement insuffisante. La disproportion entre les surfaces dévolues aux deux modes reste énorme.

Les évolutions des parts modales ne sont pas prévues, ces ratios sont une incitation forte à l'usage de la voiture. Les nouveaux types de vélos, comme les vélos-cargos ne sont pas prévus.

Aussi, nous demandons de modifier le règlement pour les places de stationnement vélo de manière à augmenter sensiblement l'offre de stationnement, et d'améliorer l'offre pour les petits immeubles. Nous proposons aussi d'avoir une offre plus importante pour les places visiteurs, et d'en abaisser le seuil. Même avec ces modifications, l'espace dévolu au stationnement des vélos reste une petite fraction de celle dévolue aux voitures.

Nous demandons que nombre places vélo soit modifié ainsi :

- 2,5 m² par tranche entamée de 50 m², sans pouvoir être inférieur à 10 m²
- Places visiteurs : 2 places vélos par tranche de 5 logements.

Stationnement des deux roues motorisés.

Nous regrettons que ce règlement ne prévoit aucun espace dédié au stationnement des deux roues motorisés. En effet, en l'absence d'espace dédié, ceux-ci occupent le plus souvent les trottoirs (illégalement donc) ou les emplacements réservés aux vélos, rendant l'utilisation des modes doux encore plus difficile et moins incitatif.

Nous demandons que le règlement prévoit des surfaces dédiées au stationnement des deux-roues motorisés.

Article 8 : Desserte des terrains

Les fiches action du POA prévoient un maillage du territoire pour la mobilité douce (fiche action MA2). Ceci doit se traduire dans le règlement du PLUiH en demandant que les propriétés privées prévoient des accès piétons et cyclables directs à toutes les voiries jouxtant la propriété. Ceci a pour but de rendre le plus direct possible les cheminements modes doux, alors que les propriétés ne prévoient en général qu'un seul accès, obligeant parfois à de longs détours à pied et à vélo.

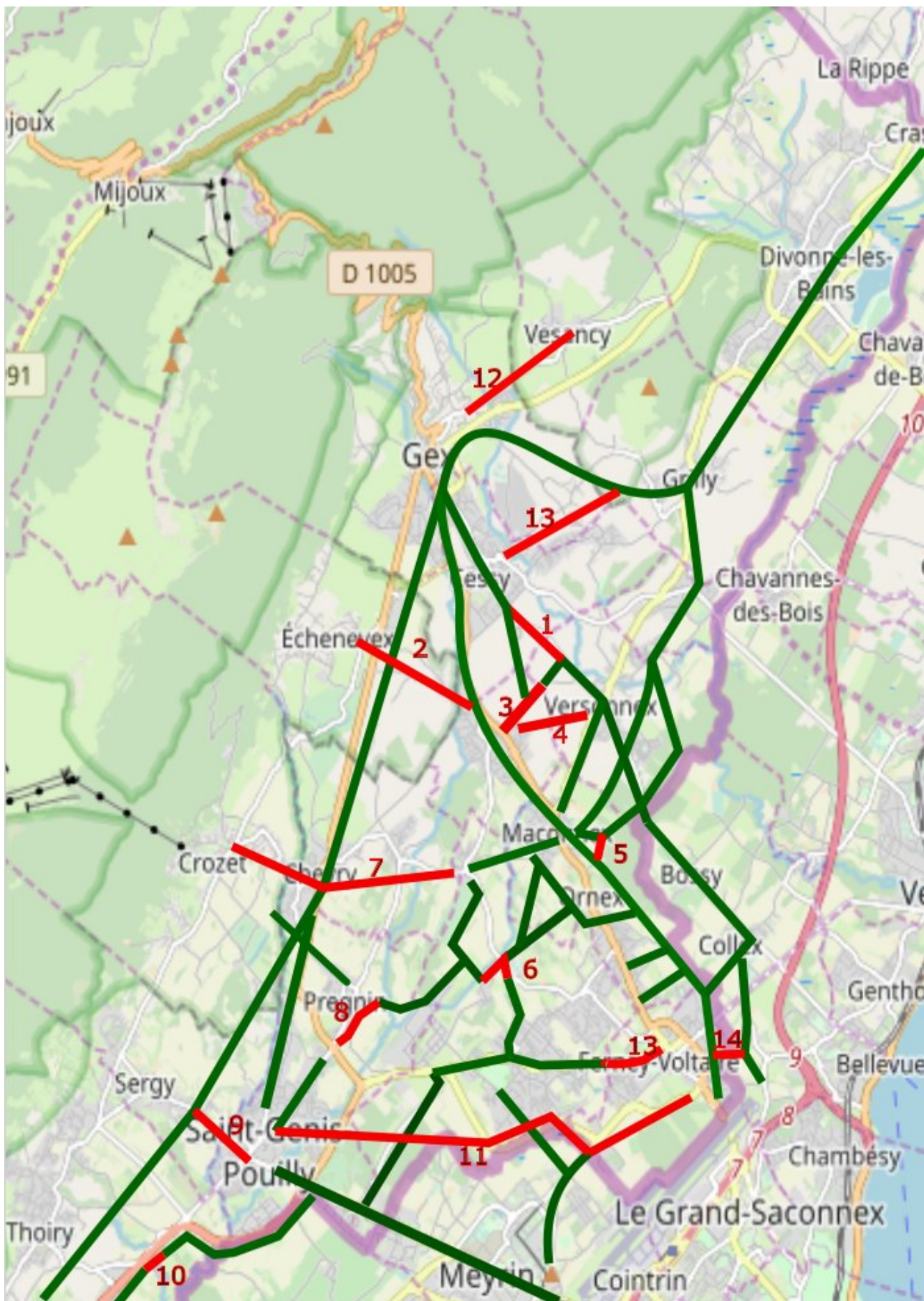
Nous demandons donc l'ajout de la phrase suivante à tous les articles 8 du règlement : «Des accès piétons et cyclables directs doivent être prévus pour relier toutes les voiries publiques jouxtant la propriété.».

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

P. Quaglia, président et T. Bothner, secrétaire

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

ANNEXE 1 : plan schématique des itinéraires cyclables prévus (en vert) et en rouge nos demandes de compléments et de réservations pour créer un vrai réseau continu et cohérent.



Description des segments identifiés sur la carte

No.	Commune	Description
1	Cessy/Versonnex	Il y a une réservation mode doux une partie du la route Versonnex/Cessy (D15G), mais seulement entre Versonnex et la rte de Segny. Il faut prolonger cette réservation jusqu'à Cessy
2	Segny	Il n'y a pas de piste cyclable depuis Echenevex vers les axes cyclables Gex-StGenis et Gex-Ferney
3	Segny	Il y a une réservation depuis Versonnex via la RD15G, at la rte de Segny. Mais cette réservation n'est pas continuée sur la commune de Segny. (rte de Versonnex) . Il faut faire cette continuité. Une piste cyclable sur la commune de Segny permettrait aussi accès aux chemin dans les champs jusqu'au CERN du Cessy.
4	Versonnex/Segny	Il y a un chemin cadastré entre Versonnex et le parking du CC Carrefour de Segny. Ce chemin permettrait un accès directement vers Segny depuis Versonnex, évitant le détour par Maçonne.
5	Ornex	Dans le PLU actuel d'Ornex, il y a une réservation cyclable entre la veloute Gex-Ferber, et le chemin actuel le long de la frontière Ornex-VillardDame. Cette connexion au sud de la casse est très utile, en attendant la véloroute Maconnex-Divonne.
6	PrevessinMoens	Vesegnin: La piste cyclable depuis Prevessin sur la rte Marily s'arrête devant la salle Gaston Laverriere. Il n'y a pas de piste cyclable non plus sur la rte Vesegnin, entre le ch Manchette et la rte Marily.
7		Il n'y a pas de piste cyclable depuis Crozet vers les axes cyclables Gex-StGenis et Gex-Ferney (via Bretigny)
8	StGenisPouilly	Le chemin de la Manchette fait une connexion très pratique depuis Bretigny/Vesignin/Ornex. Mais il manque une piste cyclable entre Pregnin et Pouilly. Une telle liaison pourrait être construit à l'est de Pregnin
9	StGenisPouilly	La voie verte sur le ch de fer, Gex-Thoiry, n'est pas très utile s'il manque la connexion depuis cette voie verte vers le centre de Saint Genis-Pouilly.
10	Thoiry	Il y a un chemin le longe de la 2x2 (D984). Or il y a une discontinuité à Thoiry sur l'Allemogne. Il faut faire un détour dangereux sur ch Pre Jaquet
11		Il manque une piste cyclable depuis Ferney vers Leclerc/Meyrin et ensuite vers Saint-Genis
12	Gex/Vesancy	Il manque une liaison cyclable entre Gex et Vesancy
13	Ferney-Voltaire	Il y a une réservation pour améliorer les pistes cyclables depuis Prevessin vers Ferney. Mais il n'y a rien coté Ferney
14	Ferney-Voltaire	Il est actuellement possible de passer depuis ch Gué vers le réseau régional de pistes cyclables suisses au ch StOyend. Il faut pérenniser cette liaison.