

BHNS de Gex à Ferney-Voltaire - Enquête publique novembre-décembre 2014

Contribution du groupe local d'Europe Ecologie Les Verts

Un projet essentiel

Nous soutenons pleinement le projet de bus à haut niveau de service, à l'étude depuis plusieurs années, qui devrait enfin aboutir en 2017. D'une part la circulation des véhicules individuels sur la RD1005 augmente régulièrement, la situation ne fera qu'empirer avec les nouveaux apports de population et il est important de permettre un report modal sur les transports publics. D'autre part la ligne F existante n'est plus aujourd'hui satisfaisante : elle est saturée aux heures de pointe, les fréquences sont insuffisantes et les horaires deviennent difficiles à respecter avec les bus pris dans les flux de circulation.

Des élus municipaux et communautaires s'étaient pleinement investis dans le projet durant sa phase initiale. Nous ne saurions trop encourager les nouveaux élus à soutenir ce projet avec enthousiasme et à faire en sorte que les difficultés qui ne manqueront pas de surgir soient levées.

Nous regrettons la faible participation des citoyens à l'enquête publique et le fait que les rares personnes qui se sont exprimées l'aient fait pour la plupart pour s'opposer. La communication plus que discrète pour un projet de cette ampleur n'a pas réussi à mobiliser. De nouvelles réunions d'information auraient été nécessaires, telles que celles organisées en 2012 lors de la phase de concertation. Malheureusement ce sont des opposants qui ont pris le relais pour organiser une réunion publique à Ferney-Voltaire le 3 décembre à Ferney-Voltaire.

Ce que nous trouvons intéressant dans ce projet, c'est la vision globale, liant les problèmes de mobilité au mode de développement urbain : par le contrat d'axe, les communes s'engagent à urbaniser le long de l'axe de transport et autour des arrêts, à limiter les stationnements et à faciliter les modes doux. Outre une facilitation des déplacements, il apportera une amélioration sensible à la qualité urbaine et à celle des espaces publics.

Nous avons cependant un certain nombre d'observations et de propositions d'amélioration.

Mobilité douce : le point le plus faible

Sur ce point, le projet est décevant, avec de vagues intentions, mais rien de concret.

Dans le bilan de la concertation de 2012, il est dit que « le département prévoit un schéma de voies dédiés aux cycles permettant la connexion entre les stations BHNS et la voie verte et les quartiers d'habitat... Les collectivités assurent la mise en œuvre des connexions ». Ce « schéma de voies dédiées aux cycles » n'est pas repris dans la présentation du projet. Et si la mise en œuvre est du ressort des communes, aucune garantie n'est donnée que cela se fera. La CCPG avait prévu au budget 2013 300.000 euros pour les aménagements cyclables... qui ont sauté lors du débat

budgétaire et n'ont pas été repris en 2014. Elle affirme aujourd'hui que cela ne fait pas partie de ses compétences.

La **voie verte** telle qu'elle est prévue est plus un parcours de loisirs, avec de nombreux tours et détours, qu'un véritable axe de déplacement. Si on veut un report modal significatif vers le vélo, il faut des parcours directs. A Ferney-Voltaire seuls les cyclistes habitant l'est de la commune iront rejoindre une voie verte qui longerait la frontière. Les autres prendront les parcours les plus directs et sans doute aussi l'avenue du Jura.

Il est prévu des **parkings** avec arceaux. Ils doivent être prévus en nombre suffisant et absolument couverts, sur le modèle de ce qui a été fait à Meyrin au terminus du tram Gravière.

La généralisation des **sas vélos** à tous les carrefours à feu est une bonne chose.

Enfin la communauté de communes (CCPG) aujourd'hui en charge du **PLU intercommunal** devrait imposer pour les nouvelles constructions de logements un nombre suffisant de parkings vélos couverts, comme cela a déjà été fait dans le PLU de Ferney-Voltaire

A Ferney-Voltaire

Aucune piste cyclable n'est prévue avenue du Jura et celle qui existe (vers l'avenue de Vessy) est supprimée. Les cyclistes pressés, c'est-à-dire ceux qui se rendent à leur travail, prendront l'avenue du Jura, on peut ouvrir les paris, ils ne feront pas le détour par la voie verte, sauf ceux qui habitent tout à fait à l'est de la commune.

Entre la place du Jura et la douane, est prévu un trottoir mixte vélos-piétons de 3 mètres de large. Nous contestons la mixité à un endroit où on compte plusieurs centaines de cyclistes par jour. Nous contestons également le double sens pour les vélos, qui va obliger ceux qui viennent de Genève à traverser le flux de circulation deux fois, avant et après la douane, voire une troisième fois vers la place du Jura s'ils vont en direction de Gex. Une concertation est absolument nécessaire afin d'éviter la double traversée. Une solution alternative à la piste cyclable des deux côtés de l'avenue serait que les cyclistes venant de Genève puissent passer la douane « à contre-sens ». Le conseil général doit mettre tout son poids pour imposer cela aux douanes.

Parkings relais

Nous approuvons le fait de ne pas multiplier à l'excès les parkings relais, mais à condition que l'effort soit porté sur le développement urbain à proximité des arrêts et sur la mobilité douce. Là encore, nous insistons, si on veut qu'un véritable report modal se fasse sur le vélo, il faut un meilleur traitement de la mobilité douce, avec voies vertes directes, rabattements, pistes cyclables et parkings couverts. On voit trop souvent aujourd'hui des automobilistes habitant à 500 mètres de l'arrêt venir occuper une place de parking à la journée pour prendre le bus.

Si des parkings relais sont aménagés, nous préconisons des parkings silos afin d'économiser le foncier et éviter de consommer des espaces agricoles ou naturels..

Horaires

L'amélioration de la fréquence en semaine est bienvenue, mais nous contestons une dégradation par rapport à la situation actuelle le week-end : fréquence d'une heure au lieu d'une demi-heure le dimanche et de 40' au lieu de 20' le samedi.

Il est annoncé que la fréquence actuelle d'une heure après 22h ne sera pas modifiée. Nous demandons le passage à une demi-heure, de manière à desservir les arrivées de train à Cornavin, à permettre aux nombreuses personnes travaillant le soir et à celles qui vont se distraire à Genève de disposer d'un véritable service urbain en soirée.

Il sera difficilement explicable qu'après un investissement aussi important pour améliorer la ligne, il y ait dégradation des horaires le week-end et pas d'amélioration en soirée.

Tarifs

Même si cela ne relève pas directement du projet de BHNS, aucune mention sur ce sujet pourtant crucial, les tarifs actuels étant dissuasifs (4,10€ le trajet du Pays de Gex à Genève, 970CHF l'abonnement annuel !).

Environnement, aménagement paysager

Il est dit que le conseil général prendra en charge les espaces publics concernés par les travaux de l'infrastructure et les communes les aménagements qualitatifs des espaces publics. Nous nous inquiétons de cette double responsabilité de la mise en œuvre, aucun engagement financier n'ayant été pris et chacun risquant de se rejeter la balle, comme cela a été le cas pour la réfection de la RD1005 sur la traversée d'Ornex.

Nous souhaitons une harmonisation paysagère sur l'ensemble du parcours, afin d'avoir *une identité de ligne*, comme cela est bien dit dans le dossier. Le mobilier urbain (abri-bus, bancs, éclairage, etc) devrait être le même sur tout le parcours. Nous suggérons l'engagement par les collectivités d'un même architecte paysagiste afin d'assurer une cohérence des aménagements sur les cinq communes.

Nous demandons que les abri-bus ne comportent pas de publicité, véritable agression visuelle sur l'espace public.

Afin de limiter la pollution lumineuse et la consommation d'énergie, l'éclairage devrait être suffisant mais sobre, voire supprimé sur les traversées de couloirs biologiques.

Nous préconisons de garder au maximum la végétation existante, même les arbres de « seulement 30 ans », qui ont souvent tendance à être sacrifiés au prétexte qu'ils n'ont pas de valeur patrimoniale...

Le tronçon de Ferney-Voltaire

Le site propre central est une bonne solution. On en a un bon exemple rue de Lausanne à Genève, cet axe ayant été transformé il y a quelques années par l'arrivée du tram en site propre central et le réaménagement des espaces publics.

L'une des critiques entendues est la largeur excessive de l'avenue du Jura, jusqu'à 32 mètres par endroit. Cela risque de provoquer de fortes oppositions de certains riverains qui seront prêts à faire recours. Serait-il possible de réduire cette largeur ? Est-ce nécessaire d'avoir des trottoirs de trois mètres de large et des quais de 3,50m ? N'est-il pas possible de diminuer le nombre de voies et de supprimer certaines présélections ?

Concernant l'absence regrettable de pistes cyclables avenue du Jura, voir ci-dessus le paragraphe mobilité douce.

Pour éviter la percolation des voitures à travers la ville, nous préconisons de remettre le haut de la Grand'rue en sens unique comme c'était le cas ces dernières années jusqu'en mars 2014.

La plateforme Jura-Versoix a une ambiance très minérale, elle gagnerait à l'être moins.

Christine Franquet et Denis Bucher

Coanimateurs du groupe local EELV Pays de Gex-Bellegarde-Oyonnax

Christine Franquet, 5 rue de Meyrin, 01210 Ferney-Voltaire, 04 50 42 41 14 - franquet.christine@wanadoo.fr

Denis Bucher, 46 avenue du Jura, 01210 Ferney-Voltaire - denis.bucher@gmail.com