

## Réunion avec le Conseil départemental (CD) sur les aménagements vélos dans le projet de BHNS entre Gex et Ferney-Voltaire

Vendredi 23 octobre 2015, 9h15 – 13h00  
Locaux du CD à Bourg-en-Bresse

M. Dubourgnon et Mme Thierry, CD – cellule BHNS-tramway  
M. Durand, CD - agence Bellegarde – Pays de Gex  
M. Malartre, CD – cellule sécurité routière  
M. Quaglia, APiCy

Monsieur Dubourgnon expose brièvement la procédure de DUP du projet BHNS et rappelle que la consultation de l'association cycliste et piétonne a été formalisée dans l'arrêté préfectoral déclarant ledit projet d'utilité publique, à la demande du Département de l'Ain. Néanmoins, avant de rencontrer l'APiCy, le CD a préféré commencer ses études de détail pour intégrer les remarques issues de l'enquête publique. Par ailleurs, il explique que le programme relatif au BHNS comporte trois volets (BHNS, véloroute et P+R) dont les deux derniers relèvent de l'initiative des communes ou de la CCPG.

De plus, des cheminements dédiés au mode doux (piétons, cyclistes) offrant des largeurs conformes au guide du CERTU figurent dans toutes les sections aménagées par le CD entre Gex et Ornex. L'ensemble des mesures prises permet d'affirmer que la loi Laure (art. L 228-2 du code de l'environnement) a été respectée puisque le projet BHNS comportent des itinéraires cyclables aussi bien locaux qu'intercommunaux.

M. Quaglia dit que l'interprétation qu'en fait l'APiCy n'est pas la même, que la véloroute étant effectivement portée par une autre autorité que celle du projet BHNS, et n'ayant pour le moment aucun financement, elle n'exonère en rien le CD de respecter les prescriptions de la loi Laure quant à la mise en place d'aménagements cyclables à l'occasion des aménagements réalisés pour le BHNS.

Ce désaccord ayant été acté, nous passons en revue les différents tronçons du tracé du BHNS pour voir les aménagements prévus, et les adaptations qui y ont été apportées par rapport au projet qui était présenté lors de l'enquête publique. APiCy s'appuie en partie sur les observations détaillées, tronçons par tronçons, qu'elle avait faites dans son document de réponse à l'enquête publique<sup>1</sup>. La numérotation des tronçons ci-dessous correspond à celle de notre document.

### 1 : Gex

Pas de problème particulier sur le début de tracé. Le carrefour du lycée restera en rond-point, sans aménagement cyclable particulier. Au carrefour rue Marius Cadoz/rue du Lycée, problème pour tourner à gauche. Ingerop regarde si un aménagement est possible pour ce mouvement. La rue de Genève est toujours en sens-unique. APiCy préconise qu'un double-sens cyclable soit mis en place pour la desserte locale. Les participants examinent les plans de coupe, et il semble que la largeur soit bien suffisante pour cette mise en place. Les plans ayant été approuvés par la mairie de Gex, le CD invite l'APiCy à contacter la mairie de Gex pour demander si elle souhaite faire cette modification. APiCy a donc contacté la mairie de Gex en ce sens le 27 octobre.

### 2 : Cessy

APiCy fait quelques remarques sur le marquage au sol qui devrait être renforcé pour bien indiquer les double-sens cyclables. Sur la séquence ZA Journans, une chaussée de

<sup>1</sup> <http://www.apicy.fr/lienarticle/2382>

3 m de large, piéton/cycles (type voie verte) a été mise en place, ce qui constitue une grosse amélioration par rapport au projet initial.

### 3 : Segny

La voie mixte piétons/cycles précédent est prolongée. Le passage souterrain sous la RD est maintenu. La voie mixte de 3 m est maintenue, qui sera en partie utilisé par la véloroute Gex-Ferney

### 4 : Ornex

Bien que cela se situe en dehors du périmètre d'aménagement du BHNS, APiCy signale que la section de RD1005 entre Maconnex au nord d'Ornex et le magasin Carrefour de Segny est emprunté régulièrement et fréquemment par des piétons qui marchent sur le bord de la chaussée, sans protection. APiCy redoute qu'un accident grave se produise sur ce tronçon de route. APiCy mentionne que la CCPG a fait des travaux sur cette section, pour renouveler les réseaux d'eau, et qu'elle avait à l'époque écrit à la CCPG pour demander de mettre en place un trottoir par la même occasion. La CCPG n'avait pas donné suite à cette demande. Les représentants locaux du CD semblent confirmer que ce besoin est justifié, et déplorent que la CCPG n'ait pas donné suite. M. Duburgnon rappelle qu'il n'est pas possible de mettre des trottoirs le long de toutes les routes départementales, dont la vocation n'est pas la desserte locale piétonne. APiCy acquiesce mais mentionne que cette section est particulièrement fréquentée. Le CD pense qu'un tel aménagement serait effectivement réalisable et va regarder s'il est possible de faire quelque-chose.

Nous revenons aux plans du BHNS. En entrée de village entre Maconnex et les arcades est mise en place une voie mixte de 3 m piétons/cycles, qui n'était pas prévue initialement et constitue donc une amélioration.

### 5 : Ferney-Voltaire

En entrée de Ferney entre la gendarmerie et le premier rond-point, des aménagements piétons et cycles sont prévus. Entre ce rond-point et l'avenue de Vessy, rien n'est prévu. Il semble que les largeurs ne soient pas suffisantes. Entre l'avenue de Vessy et l'avenue du Bijou, un aménagement est prévu pour les piétons dans le petit bois côté ouest de l'avenue du Jura. APiCy demande que la largeur des cheminements soit portée à 3 m, et que les insertions sur/depuis l'avenue du Jura et celle du Bijou soient traitées. Entre avenue des Sablonnière et chemin de Collex, aucun aménagement cyclable. APiCy évoque la possibilité d'autoriser les voies bus aux cycles. Le CD dit que ce n'est pas possible selon les normes, les voies bus faisant 3.5m. Cette possibilité n'est donc pas étudiée.

Après consultation du document de référence sur ce sujet<sup>2</sup>, il semble effectivement que la situation ne se prête pas très bien à cette cohabitation. Le Cerema déconseille la cohabitation des bus et vélo dans les voies BHNS («*Les couloirs bus bidirectionnels sont souvent aménagés pour assurer des lignes de bus à haut niveau de service (BHNS) ; dans ce cas, l'ouverture aux cycles du site bus entraîne une dégradation du service et n'est généralement pas conseillée.*»). Sur ce point, M. Quaglia mentionne son expérience récente à Paris de la voie BHNS entre la gare d'Austerlitz et la gare Montparnasse, qui est bidirectionnelle et séparée de la chaussée par des rebords infranchissables, et où cohabitent plusieurs lignes de bus, les taxis et les cyclistes apparemment sans problème. La fréquence des bus et des cyclistes à Ferney sera bien inférieure, APiCy pense que la cohabitation ne devrait pas être problématique. Les couloirs bus étant bidirectionnels et sans séparation physique, la largeur prévue à Ferney (7 m) semble suffisante («*Dans les couloirs bus à double sens, aucune sur-largeur n'est nécessaire en section courante pour accueillir les cyclistes. La largeur de 6,30 m - 6,70 m recommandée pour les bus est suffisante.*»).

<sup>2</sup> Document du Céréma «vélos et transports publics» : <http://www.certu-catalogue.fr/fiche-velo-amenagements.html>

*Ils demandent néanmoins un examen minutieux des carrefours.»*). Cependant, les voies bus étant au centre de la chaussée, les intersections risquent d'être problématiques et le Cerema déconseille d'y autoriser les cycles (« Lorsque le couloir bidirectionnel est situé au centre de la chaussée (site axial), la cohabitation est généralement déconseillée, notamment du fait de la gestion délicate des entrées et sorties des vélos. »).

Entre la rue de Versoix et le chemin du Pré Similien, il serait éventuellement possible de mettre un cheminement mixte de 3m. CD/Ingerop va regarder si c'est possible. Sur l'avenue du Jura dans la zone de la Poterie, il n'y a pas d'aménagement cyclable. Cette portion n'est pas aménagée par le CD mais par le projet de ZAC.

### **Stationnement, sas cyclable, tourne à droite**

En ce qui concerne le stationnement des vélos, le projet prévoit systématiquement 5 arceaux vélos par quai pour chacun des arrêts du BHNS, soit une capacité totale de 20 vélos, ce qui est un progrès notable par rapport au document présenté lors de la mise à l'enquête. APiCy demande s'il sera possible d'augmenter ce nombre d'arceaux si la demande dépasse cette capacité, il est répondu que ce sera possible dans certaines stations mais pas partout, en fonction de l'espace disponible et des propriétés foncières (terrain communal ou pas).

En ce qui concerne les sas cyclistes et les «tourne à droite» cyclistes aux feux, APiCy redemande que ceux-ci soient mis en place systématiquement. Les sas cyclistes sont effectivement prévus partout dans le projet. Les tourne à droite n'avaient pas été intégrés, le CD va voir si l'appel d'offre pourra bien intégrer la fourniture des panonceaux nécessaires.

### **Points divers hors projet BHNS**

Lors des discussions, nous avons aussi confirmation qu'un aménagement pour piétons et cycles est prévu entre Meyrin et Ferney, sur l'avenue François Dubois. Ce projet est piloté par le canton de Genève. Nous apprenons également que la mise en place d'un trottoir est étudié entre Saint-Genis-Pouilly et Thoiry, le long de la rue de Lyon où a eu lieu un accident mortel en mai 2014 (piétons fauchés par une voiture).

Le CD confirme que le Département dispose de budget permettant de subventionner les communes pour les réalisations d'aménagements cyclables. Plusieurs communes du Pays de Gex ont fait des demandes de subvention, notamment Sergy pour un aménagement avenue du Jura, Divonne pour continuer son aménagement sur l'emprise de la voie ferrée en direction de Grilly, Grilly pour la continuité de ce même aménagement, ainsi que Versonnex pour les aménagements sur la route de Collex-Bossy.

Nous évoquons enfin les aménagements récemment réalisés sur le rond-point de la porte de France à Saint-Genis-Pouilly. APiCy mentionne au CD que de nombreuses plaintes nous sont parvenues. Il semble que la mise en œuvre des aménagements a été mal synchronisée, avec la suppression de l'ancien cheminement alors que les marquages et la signalisation n'avaient pas été réalisés pour le nouveau cheminement. Le CD reconnaît que la mise en œuvre a connu des problèmes. Néanmoins, l'aménagement actuel est prévu pour que la traversée puisse se faire en deux temps, celle-ci est proche de l'entrée du rond-point pour être visible des voitures, la signalisation au sol a été soignée.

APiCy reconnaît que l'aménagement actuel semble être le mieux qui puisse être fait sans aménagement lourd, au vu de la documentation disponible. Les ronds-points sont toujours un aménagement problématique à franchir. Le problème ici est surtout la vitesse excessive des automobiles. APiCy demande si celle-ci ne pourrait pas être limitée. Le CD mentionne qu'il va étudier s'il serait possible de condamner une des voies

intérieure du rond-point pour diminuer la vitesse des automobiles.

### **Suivi post-réunion**

La semaine suivant la discussion, M. Quaglia a transmis aux participants à la réunion le compte-rendu du Cerema sur la mise en place des double-sens cyclable à Paris : <http://www.territoires-ville.cerema.fr/doubles-sens-cyclables-a-paris-une-evaluation-a609.html> , qui montre que ceux-ci sont très sûrs et ont une influence positive sur la vitesse de circulation dans la rue, ainsi que le document du Cerema intitulé «vélos et transports publics» qui donne les règles de cohabitation entre aménagements pour bus et vélos, et montre qu'il est possible d'autoriser les vélos dans les voies bus prévues sur le tracé du BHNS, à condition de bien examiner les problèmes d'insertion/sorties de carrefours.

APiCy a aussi écrit dès le 27 octobre (par courrier électronique) à la mairie de Gex pour les alerter sur le fait que la rue de Gex sera à sens-unique sans double-sens cyclable, alors qu'en mettre un en place serait tout à fait possible si la demande en est faite au CD. Un mois plus tard, ce message n'avait pas reçu de réponse.