

Réunion à la communauté d'agglomération du Pays de Gex (CAPG) sur la liaison piétons-cycles Gex – Ferney et sur l'avant-projet de liaison piétons-cycles Maconnex – Grilly (Divonne).

Date : le 24 mai 2019 de 9h30 à 11h00

Participants :

CAPG : M. Obez, vice-président délégué aux transports, C. Fressard, responsable service mobilités, X. Poly, technicien mobilités.

APiCy : C. Franquet, P. Loosli, P. Quaglia

Nous sommes reçus par M. Obez et Mme Fressard pour la présentation sur la liaison piétons-cycles Gex-Ferney. Mme Fressard nous quittera ensuite, remplacée par M. Poly qui nous présentera l'étude de faisabilité de la liaison piétons-cycles Maconnex – Grilly.

Liaison piétons-cycles Gex - Ferney

Le tracé de la liaison piétons-cycles est divisé en deux parties, nord et sud. La limite entre les deux se situe au niveau du carrefour du garage Peugeot à Ornex. La partie nord n'est pas encore finalisée, il reste à faire les acquisitions foncières. Pour la partie sud, le montant des travaux et le choix des entreprises a été voté hier 23 mai (2.4 M€¹) et les acquisitions foncières sont terminées. Les travaux devraient commencer cet été pour une mise en service à la fin de l'année.

Mme Fressard nous présente le tracé prévu en partant de Gex et en allant vers Ferney-Voltaire. Quand nous précisons «gauche» ou «droite», cela s'entend dans le sens de circulation de Gex vers Ferney-Voltaire.

Le tracé part de l'ancienne gare de Gex, en suivant le tracé de la voie ferrée, en enrobé de 3 m de large, et en site propre. Nous redemandons qu'une grande attention soit portée aux traversées de routes, avec des dispositifs anti-intrusion respectant les consignes du Cerema, et une signalisation adaptée pour les voitures, et pas forcément systématiquement une perte de priorité des vélos.

La liaison piétons-cycles rejoint la RD 1005 au niveau du pont de chemin de fer qui se trouve à l'entrée de Gex. Une rampe devra être créée pour descendre du niveau de la voie ferrée au niveau de la route. Sa pente sera de 5 %, le dénivelé est de quelques mètres. La liaison piétons-cycles se trouve alors du côté gauche de la RD, toujours en site propre bidirectionnel. Au niveau du rond-point de Mury, la liaison piétons-cycles change de côté et passe à droite de la RD. Cette traversée est nécessaire pour des raisons d'espace disponible. La traversée se fait au niveau du rond-point, sans ouvrage particulier, et sans priorité vélo en raison du trafic automobile important. La CAPG a évoqué qu'un ouvrage pourra être envisagé dans un second temps. La liaison piétons-cycles continue donc sur le côté droit de la route, toujours en bidirectionnel de 3 m de large. Second point dur, le rond-point de Cessy, qui a été construit par le Département pour le BHNS sans tenir compte, à cet endroit, de la liaison piétons-cycles. (!) Du coup, pour le moment, la liaison piétons-cycles se rétrécirait sur 150m environ. La CAPG cherche encore des solutions alternatives, l'une d'elle pourrait être de faire un petit crochet pour éviter ce rond-point. Le trajet serait sécurisé, mais un peu rallongé (une centaine de mètres peut-être). Le tracé continue ensuite le long de la RD, toujours à droite. Une partie est réalisée par le département en même temps que les aménagements du BHNS. En arrivant dans Segny, le tracé quitte la RD au niveau de l'église et emprunte des voiries existantes, qui seront à

1 Pour rappel et pour donner des éléments de comparaison, la réfection du carrefour à feux sur la RD au niveau de Cern de Prévessin/route de l'Europe a coûté 1.2 M€ de travaux de voirie et 400 000 € de déviation de réseaux

30 km/h et à sens unique pour les voitures, double sens pour les vélos. On retrouve la RD au niveau du rond-point de Carrefour, et on continue à droite de la RD. Deux petits ouvrages seront nécessaires, un pour franchir le passage sous la RD venant du magasin Carrefour, juste avant le magasin de cycles Kona, et un deuxième pour franchir le Lion. Le tracé repasse à gauche de la RD au niveau du carrefour à feux entre la RD et la route de Divonne. Il passe donc le long des arcades d'Ornex puis quitte la RD en tournant à gauche sur la rue des Bois. Il reste en site propre de 3 m. Il emprunte ensuite la rue de la Maladière et la rue de Perruet, et emprunte ensuite le chemin existant pour rejoindre la casse automobile. Les chemins seront revêtus, soit de goudron soit de compacté dense. On continue par le chemin existant en forêt pour arriver à l'école des Bois. Celle-ci est contournée par la gauche (cheminement à créer) pour éviter les conflits d'usage avec les automobiles notamment lors des heures de pointe, puis rejoint la rue des Charbonnières, la rue de Tréleboux, la rue de Collex puis la rue des Fins. Sur cet itinéraire, la liaison piétons-cycles se situe à gauche de ces routes, en site propre bidirectionnel de 3 m de large. Des haies sont plantées pour séparer la liaison piétons-cycles des champs. Au niveau de Cern de Ferney, en bas de la rue des Fins, la liaison piétons-cycles longe le Cern et remonte au niveau du Greta. Ensuite le tracé dans Ferney reste à préciser.

Nous attirons l'attention sur la gestion des intersections avec toutes les routes et sorties de propriétés privées lorsque la liaison piétons-cycles longe la RD. Le régime de priorité de la liaison piétons-cycles doit être le même que celui de la route qu'il longe. La position des lignes de stop des routes perpendiculaires doit être en retrait de la liaison piétons-cycles.

Nous demandons aussi que le problème du stationnement sauvage sur la liaison piétons-cycles soit anticipé, et que la réalisation empêche que des voitures puissent y accéder. La CAPG nous indique que les bordures choisies ne permettent pas aux voitures de monter sur la liaison piétons-cycles.

Pour l'éclairage, celui-ci sera fait par l'existant dans les parties urbanisées, avec un renfort par un éclairage léger à LED si nécessaire. Dans les parties naturelles (forêt, champs), il n'y aura pas d'éclairage ajouté. Nous demandons par contre des dispositifs passifs, comme bandes réfléchissantes, peintures blanches de bord de route, etc. La CAPG nous indique que c'est également prévu.

Nous demandons si un concept global pour l'entretien a été pensé, entre autres pour le déneigement. Ce n'est pas le cas, pour le moment l'entretien devra être assuré par chaque commune sur sa portion de liaison piétons-cycles. Nous exprimons notre inquiétude à ce sujet, l'expérience nous montrant que cela ne fonctionne pas. Nous demandons que la CAPG mette en place une convention avec les communes pour que l'entretien soit bien réalisé de manière concertée.

Des stationnements vélos sont prévus sur le tracé au niveau des arrêts du BHNS. Cela entre donc dans les prérogatives du département.

Étude de faisabilité de la liaison piétons-cycles Maconnex - Grilly

Cet avant-projet nous est présenté par M. Poly, technicien mobilité à la CAPG, qui est lui-même cycliste quotidien, et a donc une bonne expertise d'usage.

Le concept ici est de faire une liaison transversale permettant de relier Ornex à Grilly et Divonne, la liaison Grilly – Divonne existant déjà. Le tracé sera sous forme de site propre bidirectionnel de 3 m de large, soit seul, soit le long d'une voirie existante. Dans certaines portions, la liaison piétons-cycles sera longée d'une piste de 2 m de large pour la circulation des chevaux. La longueur totale est de 7.5 km, dont 5.7 km de nouvelle création de voirie.

M. Poly nous présente le détail du tracé, mais nous n'avons pas tout noté. En gros, la liaison piétons-cycles démarre au niveau des arcades d'Ornex, en faisant donc la jonction avec la liaison piétons-cycles Gex – Ferney. Elle part plein Est en suivant la rue des Bois, puis part des sentiers existants, elle rejoint Versonnex au niveau de Bois-Chatton. Elle remonte un peu vers le village et longe au sud les hameaux de Villars-Dame et des Genevriers. Elle rejoint ensuite Sauverny et longe le chemin des Pommerets. Un court passage doit se faire sur la voirie dans le centre de Sauverny, puis la liaison piétons-cycles rejoint un chemin existant qui permet de rejoindre Grilly.

À ce stade, cette étude de faisabilité permet juste de visualiser un premier tracé, et de le faire approuver par les mairies des communes concernées. Il faudra ensuite lancer un avant-projet, prévu pour la fin de l'année, qui permettra de faire un premier chiffrage. Suivront ensuite les études détaillées et d'impact environnemental puis la réalisation. Il faudra donc encore plusieurs années avant de voir le début des travaux de cette liaison.

Autres sujets abordés

- A propos de la ligne de chemin de fer Divonne – Collonge, M. Obez mentionne qu'à la demande de la Région, une étude est en cours pour évaluer la faisabilité et le coût de sa réouverture au trafic ferroviaire (dans un horizon de temps long). Pour le moment, de nombreuses communes transforment le tracé en voie cyclable, chaque commune signe pour ceci une convention avec RFF. L'idée qui avait été évoquée il y a deux ans environ d'une convention globale entre RFF et la CAPG est toujours d'actualité mais décalée dans l'attente des conclusions de l'étude sur la réouverture de la voie ferrée.
- Le concept général de balisage cyclable évoqué lors de la réunion d'octobre 2017 est en cours d'élaboration à l'échelle du Grand Genève. Une discussion est en cours au niveau du Grand Genève pour coordonner le balisage sur tout le territoire de l'agglomération.

La réunion se termine vers 11h, nous remercions M. Obez, Mme Fressard et M. Poly de nous avoir reçu.