

Projet Porte de France - Procédure de concertation

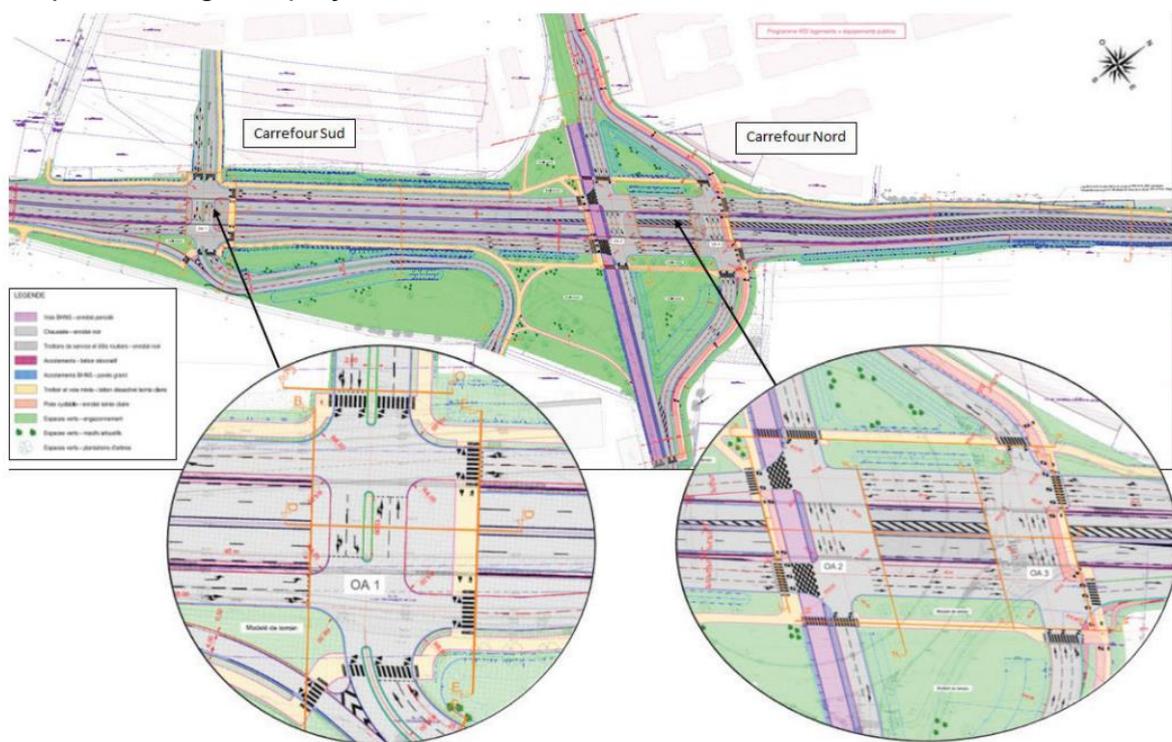
Dossier de l'Association des Piétons et Cyclistes du Pays de Gex (APiCy)

Mesdames, Messieurs,

Le projet de restructuration du giratoire « Porte de France » fait l'objet d'une procédure de concertation du 14 mars au 15 avril 2022. Vous trouverez dans le présent dossier les propositions et la position de l'APiCy. Nous avons également déposé une version PDF du présent document sur le site officiel du projet :

<https://www.ain.fr/solutions/reaménagement-giratoire-porte-de-france/>

Ci-après, l'image du projet Porte de France extraite du dossier de concertation :



Après étude du dossier, les membres du bureau d'APiCy font les constats suivants :

Constat du fonctionnement actuel du giratoire

C'est un aménagement ancien permettant des vitesses de circulation élevées mais avec une sécurité précaire. Il y a des passages pour les piétons qui traversent souvent 2 voies de circulation. A l'heure de pointe du matin le giratoire est bloqué par la remontée des véhicules depuis la route de Meyrin (RD984f). La saturation du giratoire péjore le trafic transversal de Thoiry à Prévessin et vice versa. La traversée de giratoire par les piétons et les vélos est très dangereuse à tout moment. Le seul mouvement épargné de la mobilité douce est la véloroute de Thoiry en direction de Genève et retour. Il se situe en bordure des routes en site propre. Il n'y a que l'accès au CERN qui coupe cette route cyclable.

Projet du département.

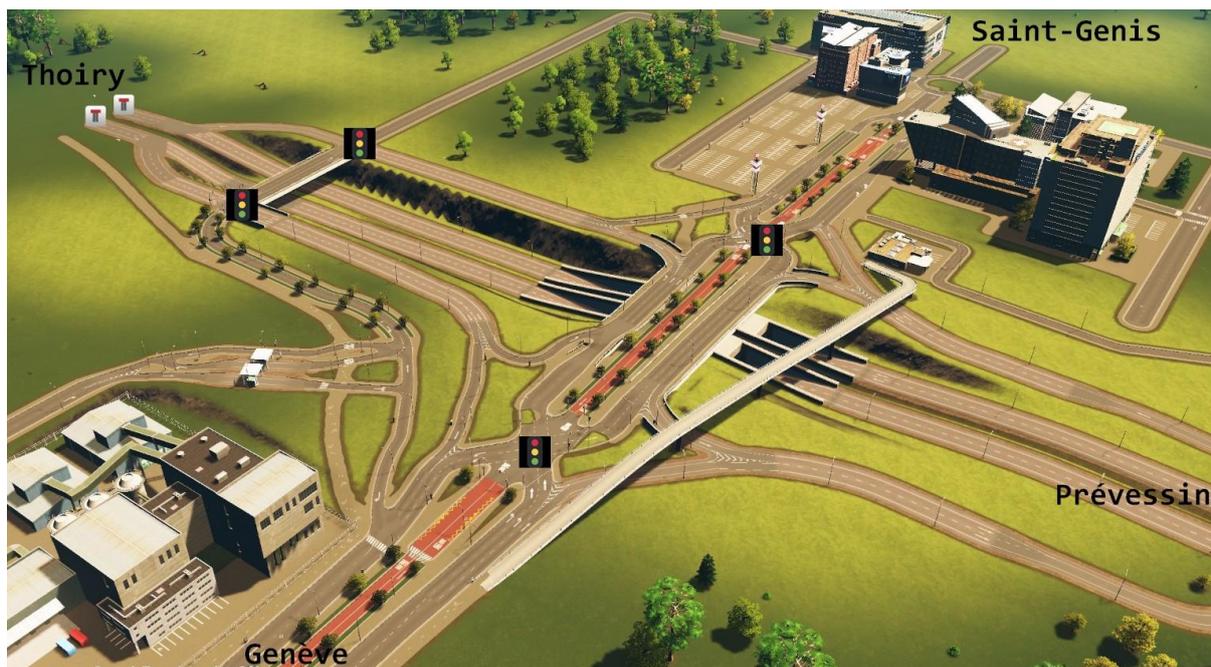
Dans la pratique des aménagements routiers, quand le giratoire est saturé, un carrefour à feux ou sa dénivellation sont proposés. Ce qui est le cas du projet en question.

Ce que les concepteurs oublient c'est que la capacité de la route de Meyrin (RD 984f) ne permet pas, du moins à l'heure de pointe du matin, d'absorber le trafic venant de 3 directions. En plus ils oublient qu'il n'y a pas la volonté des autorités genevoises d'augmenter la capacité de la route de Meyrin (RD984f). Par conséquent les remontées des véhicules dans le carrefour à feux persisteront aux heures de pointe !

De plus à l'époque du changement climatique et écologique nous devrions plutôt plancher sur une solution qui militerait à un renforcement massif des transports en commun et de la mobilité douce, et notamment la création de vrais véloroutes !

Les modifications indispensables à apporter au projet du département s'il voit le jour :

- 1, La véloroute Thoiry - Genève devrait se situer le long du site du CERN pour éviter la traversée de 2 grandes routes par les mobilités douces (MD).
2. Par conséquent la piste de la MD sur la rue de Genève à Saint-Genis devrait se situer au sud-ouest plutôt qu'au nord-est.
3. Positionner le BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) au milieu de la route de Meyrin (RD984f). Cet aménagement existe déjà du côté Suisse sur la route de Meyrin. En plus ce positionnement de BHNS améliorerait la fluidité du flux Thoiry vers Genève du matin ainsi que la voie de BHNS qui serait moins bloquée par les automobilistes s'engageant sur le carrefour bloqué.
4. La création du BHNS devrait être accompagnée par la création d'un Parking relais et une vélo-station. Les 3 éléments devront être mis en service simultanément ! Il s'agit ici d'une compétence d'agglomération mais il n'y a rien de clair sur les plans à ce sujet.
- 5, La création des carrefours à feux sur les routes à sens unique est très dangereuse. Les piétons et les cyclistes sur les traversées des routes à sens unique cherchent un moment sans voiture et essayent de traverser malgré le feu qui est au rouge. Par conséquent, seule une passerelle dénivelée peut garantir la bonne sécurité. Cette passerelle pourrait se situer du côté ouest du carrefour nord.
6. La figure suivante propose une variante d'aménagement innovant qui minimise les mouvements coupants. Elle est nommée « Diamond Diverging Interchange » et existe en nombre aux États-Unis, dans les Hauts de France à Seclin, ainsi qu'en région parisienne. Au lieu de 4 carrefours à feux nous ne proposons que 2 carrefours à feux avec le BHNS sur le site central. Fluidité et sécurité seront au rendez-vous ! Les plans ont été faits avec la passerelle côté Prévessin mais nous pouvons l'imaginer aussi côté Thoiry !



En conclusion

Compte tenu de l'époque que nous vivons, de la transition écologique et des objectifs nationaux, notre devoir est de se prononcer sur l'opportunité de ce projet.

→ **Nous pensons que réaliser ce projet de 40 millions d'euros n'est pas opportun.**

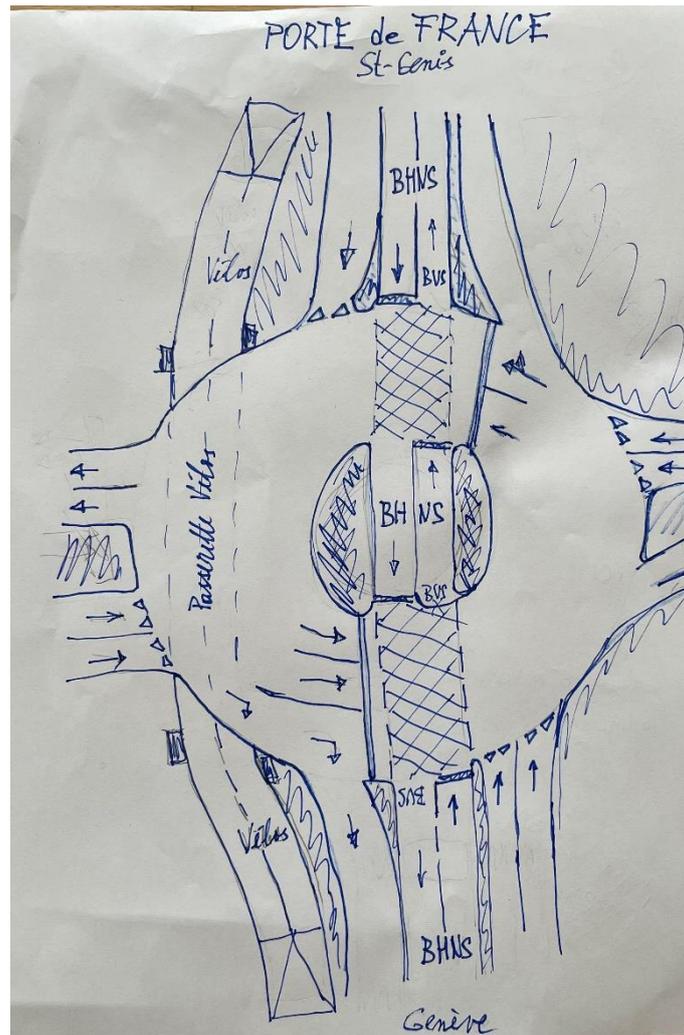
Nous pensons que l'accent doit être mis, non seulement, sur le BHNS mais aussi sur les vélos-routes et très rapidement. Le blocage du carrefour actuel doit disparaître grâce au report modal au profit des TC et MD, sur le co-voiturage et télétravail.

Le budget de ce projet doit servir à créer la continuité de la vélo-route venant de Thoiry (zone de Badian), de construire une passerelle reliant un aménagement cyclable de la

rue de Genève à Saint-Genis vers la piste le long du CERN, et avec une liaison sur Prévessin. Pour réaménager le giratoire actuel de telle sorte que le BHNS traverse le giratoire à l'aide des feux tricolores et continue son tracé sur la RD984f au centre de la chaussée.

Le profil sur la RD984f pourrait être le suivant, en partant du CERN :

Vélo-route de 4m, séparation de 1m, voie auto de 3,5m direction Genève, séparation 0,60m, site BHNS de 7m convertible en tram, séparation 0,60m, voie auto de 3,5m direction Saint-Genis et un trottoir de 2m. Voici l'esquisse de l'aménagement possible :



Pour le groupe de travail APiCy,

Blaise BACHMANN
Président de l'APiCy
info@apicy.fr

Prévessin, le 30.03.2022