

REPUBLIQUE FRANCAISE

-----

DEPARTEMENT DE L'AIN

-----

DIRECTION GÉNÉRALE ADJOINTE  
INFRASTRUCTURES ET DÉPLACEMENTS

-----

Direction des Routes

-----

Service Routes-Aménagement

-----

SIRON FLAVIEN  
04 74 47 05 68

**COMMISSION PERMANENTE  
DU CONSEIL DEPARTEMENTAL**

Réunion du 6 février 2023

Rapport N° Dossier 106534

RAPPORT

**OBJET** : RD884 - RD35 - RD984f - Approbation du bilan de la concertation publique pour la requalification du secteur de la Porte de France à Saint-Genis Pouilly

**Code NE** : 8.3

**RESUME** : Le présent rapport a pour objet l'approbation du bilan de la concertation préalable qui s'est déroulée du 14 mars au 15 avril 2022 concernant la requalification du secteur de la Porte de France à Saint-Genis Pouilly.

Il permet également d'approuver les compléments, précisions ou évolutions à apporter à l'opération en réponse aux avis exprimés lors de la concertation.

Durant la concertation, 49 avis ont été exprimés.

Les principaux sujets abordés ont été la prise en compte des modes actifs, l'opportunité du projet, la circulation automobile et les projets d'aménagements connexes.

D'autres sujets ont également fait l'objet de remarques moins nombreuses : principalement l'environnement et le cadre de vie mais également dans une moindre mesure les travaux, le coût, l'information, la communication et les modalités de concertation.

Mes chers collègues,

Situé à l'extrémité Est du Département de l'Ain, sur la commune Saint-Genis Pouilly au sein du pays de Gex, à proximité de la frontière suisse, le carrefour de la Porte de France est à l'intersection de plusieurs axes structurants du pays de Gex :

- Au sud-ouest, la RD 884 en provenance de Bellegarde sur Valserine,
- Au nord-est, la RD 35 en provenance de Ferney-Voltaire et de Gex,
- Au sud-est, la RD 984F, porte d'entrée de Genève.
- Au Nord-Ouest, la rue de Genève

Sa situation centrale et sa proximité avec des pôles d'emplois et générateurs de trafic (Agglomération genevoise, CERN, Technoparc de Saint-Genis-Pouilly, lycée international, maison médicale, pôle hôtelier, parking-relais de grande capacité, programmes de construction de logements, etc.) entraînent des difficultés de circulation dans le carrefour et sur les principaux axes.

Afin de palier à ces difficultés de circulation (dont les projections montrent qu'elles ne devraient que s'accroître), il a été décidé d'accroître l'offre actuelle de transport. Ainsi, parallèlement au réaménagement de la porte de France, « Pays de Gex Agglomération » porte des projets de mobilité comme la prolongation de la ligne de tramway Genève-Meyrin (CERN) par un bus à haut niveau de service (BHNS) et la création d'un parking Relais pour encourager l'interface entre l'automobile, les transports en commun et les modes doux.

Le projet de réaménagement du giratoire de la Porte de France permettra ainsi d'améliorer la fluidité et la sécurité des échanges, avec une réduction des temps de parcours, en particulier en heure de pointe. Il permettra également de simplifier et sécuriser des liaisons piétonnes et cyclables et de faciliter le parcours bus en traversée du carrefour Porte de France (axe Saint-Genis-Pouilly – Meyrin) afin d'inciter au report modal.

Le projet de restructuration du carrefour Porte de France a fait l'objet d'une prise en considération par délibération le 17 juin 2019. Depuis, le Département a mené différentes études techniques afin de s'assurer de la faisabilité de l'opération.

Dans sa délibération en date du 7 février 2022, le conseil départemental avait décidé :

- d'approuver le dossier de concertation préalable relatif à la requalification du secteur de la porte de France avec la création d'une trémie Nord-Sud et de 3 ouvrages de franchissement en annexe du présent rapport ;
- d'engager sur la base du dossier de concertation, une concertation préalable avec la population ayant pour objectif d'informer et de recueillir les observations et propositions du public sur l'ensemble des composantes de l'opération.

Le public a ainsi pu formuler ses observations :

Sur registres papier accessibles en mairie de Saint-Genis-Pouilly, de Prévessin-Moëns et à Gex au siège de Pays de Gex Agglomération

Sur un formulaire numérique accessible depuis la page web dédiée à l'opération

Par courrier à l'adresse postale du Département

Le présent rapport a pour objet de vous présenter le bilan de la concertation qui s'est déroulée du 14 mars au 15 avril 2022 et, sur cette base, de vous proposer les compléments, précisions ou évolutions à apporter à l'opération approuvée par délibération du 17 juin 2019 de la Commission permanente.

## **Bilan de la concertation**

Le bilan détaillé de la concertation est présenté en annexe.

Durant la concertation, 49 observations ont été formulées via les différents canaux d'expression mis à disposition. Ces 49 observations portent principalement sur 4 grands thèmes :

- L'opportunité et les objectifs du projet
- Les aménagements modes actifs
- La circulation automobile et le trafic
- Les projets connexes de mobilités

Sur l'opportunité et les objectifs du projet (traité dans le cadre du thème 1 dans le bilan de la concertation), le Département a pris acte dans son bilan du soutien global apporté quant à l'opportunité d'un réaménagement du giratoire. Il relève également les avis jugeant majoritairement le projet trop routier.

Il est ainsi précisé en réponse que *la suite des études devra permettre au maître d'ouvrage de définir plus précisément la position et le dimensionnement des différentes voies automobiles, bus et voies modes actifs. Elle devra également permettre de confirmer la nécessité de déniveler une partie de la circulation et devra permettre de définir la section sur laquelle il est strictement nécessaire de déniveler les flux.*

Concernant la prise en compte des modes actifs (traitée dans le cadre du thème 2 dans le bilan de la concertation) qui a fait l'objet du plus grand nombre de remarques et dont la majeure partie d'entre elles demande une meilleure prise en compte générale de la problématique cyclable, le Département a rappelé dans ses réponses *qu'à ce stade des études, la position, la largeur ou le revêtement des aménagements cyclables ne sont pas actés et doivent encore faire l'objet d'études. Les éléments présentés dans les documents de concertation sont donc des grands principes d'aménagement.*

Le Département s'est par ailleurs engagé

- *A solliciter Pays de Gex agglomération pour étudier conjointement, dans le cadre de la suite des études, l'opportunité d'un positionnement d'une piste cyclable au sud de la voie BHNS.*
- *A étudier des propositions d'aménagement cyclable permettant de simplifier et de rendre plus attractifs les modes actifs (dimension des pistes, positions, maillage...).*
- *A poursuivre la démarche de concertation initiée lors des études amont avec les associations représentatives des piétons et usagers des cycles.*

La circulation automobile et le trafic (traité dans le cadre du thème 3 dans le bilan de la concertation) est le 2<sup>ème</sup> thème le plus abordé dans les avis.

Le choix du dispositif de feux tricolores et la gestion de la saturation sont les principales sources d'interrogation.

Le Département rappelle dans son bilan que *la bonne gestion du trafic est une condition sine qua non pour la réussite du futur aménagement. En effet, outre les bénéfices directs liés aux temps de parcours réduits pour les automobilistes, une bonne gestion permettra également de fiabiliser les temps de parcours pour les transports en commun et permettra de sécuriser les traversées piéton/cycles en évitant les comportements à risque.*

*Un dispositif de feux tricolores permet de réguler le trafic et d'affecter des temps dédiés à chacun des axes en fonction des heures de la journée.*

*Hors heure de pointe, lorsque les conditions de circulation sont fluides, les feux tricolores permettront de réguler la vitesse et ainsi sécuriser les traversées des piétons et des cycles.*

Les projets connexes de mobilités (traité dans le cadre du thème 4 dans le bilan de la concertation) semblent également constituer un sujet de préoccupation majeur. Ainsi, le tramway, la desserte en transport en commun ou encore le parking relais sont abordés dans de nombreux avis.

Le Département rappelle dans le bilan de la concertation que ces projets sont hors compétence du Département et *ne font pas partie de l'opération objet de la concertation*. Le Département *continuera de travailler de concert avec Pays de Gex agglomération afin d'assurer une cohérence générale et également travailler à une livraison concomitante des aménagements de la Porte de France, de la voie BHNS Saint-Genis-Pouilly/Meyrin et du pôle d'échange multimodal*.

D'autres sujets ont également fait l'objet de remarques moins nombreuses : principalement l'environnement et le cadre de vie mais également dans une moindre mesure les travaux, le coût, l'information, la communication et les modalités de concertation.

Pour répondre à ces avis, le Département s'est engagé à :

- Etudier la renaturation des espaces non exploités dans le périmètre de l'opération*
- Etudier la réduction des surfaces imperméabilisées et excavées (déblayées) en travaillant sur les emprises routières (nombre de voies limité au strict nécessaire)*
- Privilégier l'infiltration et le rejet au milieu naturel des eaux de pluies*
- Prendre en considération, pour le choix des entreprises de travaux, les pratiques vertueuses en matière d'environnement et d'impact des travaux sur la vie riveraine.*

En conclusion, je vous invite, mes chers collègues, à bien vouloir :

**-Approuver** le bilan de la concertation préalable tel qu'il est présenté en annexe

**-Approuver** les engagements pris dans le cadre du bilan de la concertation consistant à :

- Solliciter Pays de Gex Agglomération pour étudier conjointement, dans le cadre de la suite des études, l'opportunité d'un positionnement d'une piste cyclable au sud de la voie BHNS
- Etudier des propositions alternatives d'aménagement permettant de sécuriser, de simplifier et de rendre plus attractifs les modes actifs (dimension des pistes, positions, maillage...)
- Poursuivre la démarche de concertation initiée lors des études amont avec les associations représentatives des piétons et usagers des cycles
- Etudier la renaturation des espaces non exploités dans le périmètre de l'opération
- Etudier la réduction des surfaces imperméabilisées et excavées (déblayées) en travaillant sur les emprises routières (nombre de voies limité au strict nécessaire)
- Privilégier l'infiltration et le rejet au milieu naturel des eaux de pluies
- Prendre en considération, pour le choix des entreprises de travaux, les

pratiques vertueuses en matière d'environnement et d'impact des travaux sur la vie riveraine.

Bourg-en-Bresse, le

Le Président du Conseil départemental de l'Ain

Jean DEGUERRY

**Cadre financier : gestion pluriannuelle – Vote à l’opération**

**Code et intitulé du Programme : ROUGDAMENA**

**N° de l’AP ou de l’AE : 2017-5**

<b>Code et intitulé de l’opération</b>	<b>Total des crédits votés en AP/AE (1)</b>	<b>Montant des engagements en AP/AE déjà pris (2)</b>	<b>Montant des crédits disponibles en AP/AE (3)</b>	<b>Montant de l’affectation objet du présent rapport (4)</b>	<b>Montant disponible en AP/AE après le présent vote</b>
<b>17N03000</b>	<b>33 500 000 €</b>	<b>1 943 997,89 €</b>	<b>31 556 002,11 €</b>	<b>0€</b>	<b>31 556 002,11 €</b>

## **Cadre Juridique**

- Vu la troisième partie du Code Général des Collectivités Territoriales relative au Département, notamment ses articles L3211-1 et suivants
  
- Vu la délibération n° AD2021-07/1.0028 du Conseil départemental en date du 1<sup>er</sup> juillet 2021 donnant délégation à la Commission permanente pour statuer sur toute affaire, à l'exception de celles visées aux articles L 3312-1, L 1612-12 à L 1612-15 du Code général des Collectivités Territoriales, et des attributions déléguées directement au Président du Conseil départemental.
  
- Vu le code de l'urbanisme, en ses articles L.103-2 et suivants, et R.103-1 et suivants.
  
- Vu la délibération n°2019-06/0217 de la commission permanente du conseil départemental en date du 17 juin 2019 prenant en considération l'opération de restructuration du carrefour Porte de France
  
- Vu la délibération n°2022-02/0001 de la commission permanente du conseil départemental en date du 14 février 2022 engageant la concertation préalable et approuvant le dossier de concertation du réaménagement du giratoire de la Porte de France

**Requalification du secteur de la Porte de France  
Saint-Genis-Pouilly**

**Concertation du 14 mars au 15 avril 2022**

**Bilan de la concertation**

## SOMMAIRE

<b>I. Déroulement de la concertation préalable .....</b>	<b>3</b>
<b>II. Réponses aux avis exprimés par les associations et élus .....</b>	<b>4</b>
<b>III. Les différentes thématiques développées.....</b>	<b>12</b>
Thématique 1 : Opportunité et objectifs du projet .....	13
Thématique 2 : Aménagements modes actifs.....	17
Thématique 3 : Circulation automobile et trafic .....	23
Thématique 4 : Projets connexes de mobilités .....	28
Thématique 5 : Environnement et cadre de vie.....	32
Thématique 6 : Travaux .....	36
Thématique 7 : Coût .....	37
Thématique 8 : Information, communication, modalités de concertation.....	38
Thématique 9 : Aménagement alternatif .....	39
<b>IV. Bilan des engagements du maître d’ouvrage .....</b>	<b>40</b>
<b>Annexes : Liste exhaustive des avis .....</b>	<b>40</b>

## I. DEROULEMENT DE LA CONCERTATION PREALABLE

La concertation, organisée par le Département, maître d'ouvrage de l'opération, avec l'appui de la commune de Saint-Genis-Pouilly, de Prévessin-Moëns et de Pays de Gex Agglomération, s'est déroulée du 14 mars au 15 avril 2022.

Elle s'est attachée à diffuser une information la plus claire possible sur le projet, le contexte général, les opportunités et les enjeux, en particulier :

- Les contraintes techniques spécifiques
- Les contraintes d'exploitation
- Les éléments structurant du programme (génie civil, ouvrage d'art...)
- Les potentialités d'aménagement d'espace public (aménagement cyclable, traitement paysager...)
- Le calendrier prévisionnel
- Les impacts fonciers potentiels
- Le coût prévisionnel de l'opération

L'information du public s'est faite au moyen des supports suivants :

- Une exposition (Kakémonos 2,00mx0,80m) de présentation du projet en mairie de Saint-Genis-Pouilly, de Prévessin-Moëns et au siège de Pays de Gex Agglomération
- Des affiches A3 mises à disposition des communes de Saint-Genis-Pouilly, de Prévessin-Moëns et de Pays de Gex Agglomération pour affichage en mairie
- Deux panneaux d'information (2,00m x 3,00m) implantés sur site à proximité directe du futur aménagement
- Des insertions presses dans le Dauphiné libéré le 1er mars 2022 et dans le Pays Gessien le 3 mars 2022
- Une page Web consacrée à l'opération sur le site Internet du Département ([www.portedefrance.ain.fr](http://www.portedefrance.ain.fr)) sur laquelle était disponible le dossier de concertation présentant l'opération
- Des registres papier (composés du dossier de concertation et de pages vierges destinées aux observations du public) mis à disposition du public dans les mairies de Saint-Genis-Pouilly, Prévessin-Moëns et au siège Pays de Gex Agglomération.

Le public a été invité à s'exprimer sur l'ensemble des composantes de l'opération : le fonctionnement des aménagements, l'insertion du futur BHNS (sous maîtrise d'ouvrage de Pays de Gex Agglomération) dans le projet de réaménagement de la Porte de France, la prise en compte des mobilités douces, l'impact de l'opération sur l'environnement, le traitement paysager, la phase chantier ou toute autre composante de l'opération sur lequel le public souhaitait apporter une contribution.

Le public a pu formuler ses observations :

- Sur un registre papier accessible durant toute la période de concertation, à Saint-Genis-Pouilly (3 observations), à Prévessin-Moëns (1 observation) et à Gex au siège de Pays de Gex Agglomération (0 observation)
- Sur un formulaire numérique accessible durant toute la période de concertation depuis la page web dédiée à l'opération (44 observations)
- Par courrier à l'adresse postale transmise (Hôtel du Département, Service Routes Aménagement – 45 Avenue Alsace Lorraine – BP 114 – 01003 Bourg en Bresse Cedex) (1 observation)

Les paragraphes qui suivent présentent l'ensemble des avis (en italique) et la réponse apportée par le maître d'ouvrage (dans les encadrés). Les avis exhaustifs (incluant parfois des plans) sont fournis en annexe.

Les avis exprimés dans les registres/courrier/formulaires par les élus ou les associations sont repris tels qu'ils ont été écrits. Ceux-ci sont traités sans distinction, qu'ils aient été exprimés dans les registres, déposés via le formulaire disponible sur le site internet de l'opération, ou directement envoyés à l'adresse administrative communiquée.

## II. REPONSES AUX AVIS EXPRIMES PAR LES ASSOCIATIONS ET ELUS

Après chaque observation est indiquée la réponse du Département de l'Ain, maître d'ouvrage (MOA) de l'opération.

Observation n°1 – M.Hubert Bertrand (Maire de Saint-Genis-Pouilly / Vice-président de Pays de Gex Agglomération délégué aux transports et mobilités durables)

*« Il est primordial que notre territoire affronte les enjeux de demain, concilie la croissance en termes économique et démographique ainsi que les exigences liées au développement durable.*

*Pour rappel, un accord a été signé en septembre 2019 entre Pays de Gex Agglo, le Département de l'Ain et la Région, sur l'aménagement du carrefour Porte de France, en vue du BHNS jusqu'au CERN. Il est de la responsabilité du Département de réaliser les travaux du carrefour de Porte de France, or ils sont retardés d'année en année alors que les problématiques s'aggravent.*

*Une impatience se manifeste chez les utilisateurs qui interpellent légitimement les collectivités pour connaître le calendrier de la réalisation des travaux routiers à la charge du Conseil départemental.*

*En effet, depuis des années, les habitantes souffrent d'un problème de manque de mobilités dans la traversée du Pays de Gex et dans les accès entre la France et la Suisse, en particulier au niveau du point central et crucial de Porte de France.*

*Le giratoire Porte de France présente actuellement des caractéristiques et des dysfonctionnements rendant nécessaire son réaménagement. Sa limite de capacité, atteinte aux heures de pointe, occasionne d'importantes remontées de file et des temps de parcours rallongés car son fonctionnement actuel est dangereux pour les usagers de modes actifs (piétons et cycles).*

*C'est pourquoi, sur la base de ces constats, les travaux attendus répondront aux enjeux d'amélioration de la fluidité et de la sécurité des échanges, avec une réduction des temps de parcours, en particulier en heure de pointe. En outre, ils faciliteront le parcours bus en traversée du carrefour Porte de France (axe Saint-Genis-Pouilly/Meyrin). Ils simplifieront et sécuriseront les liaisons piétonnes et cyclables. Enfin, ils permettront d'accompagner les mutations urbaines du secteur avec l'urbanisation du quartier Porte de France et anticiper la mutation du système de transport en commun bus vers une ligne de tramway qui demeure l'évidence. »*

Réponse du MOA :

Le MOA prend note du soutien apporté au projet dans cet avis et n'a pas de remarque quant à la volonté d'une réalisation rapide, qui est en accord avec la volonté du Département et la programmation générale du projet.

Observation n°2 – Pierre-Marie Philipps, conseiller départemental du canton de Saint-Genis-Pouilly

*« Le canton de Saint-Genis-Pouilly est le plus impacté du pays de Gex (et sans doute de tout le département de l'Ain) en termes de mobilités. En effet ce ne sont pas moins de 140'000 véhicules qui le parcourent chaque jour.*

*Un des points durs du canton est évidemment la porte de France à Saint-Genis-Pouilly qui est fréquentée à elle seule par plus de 25'000 véhicules frontaliers et des milliers d'autres de manière perpendiculaire.*

*Son franchissement actuellement difficile pèse sur l'économie du Pays de Gex et met en danger les usagers qui l'empruntent, notamment à vélo ou à pied.*

*Parce que la croissance démographique du Pays de Gex restera forte sur les prochaines années, parce qu'une part non négligeable et croissante du trafic vient du sud du Pays de Gex et du pays Bellegardien, le projet de la porte de France s'inscrit comme un aménagement crucial et nécessaire pour faciliter toutes les mobilités, sécuriser les trajets des cyclistes et des piétons et préparer l'arrivée du BNHS puis du tram (le projet prévoit en effet de pouvoir supporter plus tard le poids d'un tram).*

*Je soutiens sans réserve la réalisation de ce projet et son dessin actuel. Ce secteur n'est pas seulement impacté par le trafic transfrontalier, il est aussi la clef de l'économie de tout le pays de Gex. »*

Réponse du MOA :

Le MOA prend note du soutien apporté au projet dans cet avis

Observation n°3 - Apicy

L'Association des Piétons et Cycliste du Pays de Gex (APiCy) a remis un avis portant sur l'opération de requalification de la Porte de France.

L'association partage tout d'abord le constat fait par le Département sur le fonctionnement actuel du giratoire et sur la nécessité d'en prévoir le réaménagement.

*« C'est un aménagement ancien permettant des vitesses de circulation élevés mais avec une sécurité précaire. [...] 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 et [sic] très dangereuse à tout moment. Le seul mouvement épargné de la mobilité douce est la véloroute de Thoiry en direction de Genève et retour. »*

Concernant le projet du Département, l'association juge toutefois que « 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 »

Réponse du MOA :

Le Département a bien identifié la RD984f et en particulier le passage de la douane de Meyrin comme le point le plus contraint en matière de trafic. Cette voie saturée en heure de pointe constitue un point de passage obligatoire (dont le contournement est quasiment impossible sauf à se reporter sur d'autres douanes également saturées) pour accéder au bassin d'emploi de l'agglomération genevoise. Etant établi que l'agglomération genevoise n'augmentera pas la capacité des voies au passage de la douane, l'aménagement proposé par le Département a été conçu en intégrant cet élément comme une donnée d'entrée intangible.

Outre l'insertion du site propre BHNS et le développement des modes actifs, l'aménagement a été envisagé ainsi pour permettre aux mouvements de transit Nord-Sud ou en direction de Saint-Genis-Pouilly de ne pas être pénalisés par les remontées de trafic depuis la douane de Meyrin. Les flux à destination du CERN ont également été séparés afin de faciliter les conditions d'accès au CERN et limiter la saturation sur le reste des voiries.

L'association précise ensuite que « 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 ». L'association précise également que « le blocage du carrefour actuel doit disparaître grâce au report modal au profit des TC [Transport en commun] et MD [mode doux], sur le co-voiturage et télétravail ».

Réponse du MOA :

Le Département, par ce projet de réaménagement de la porte de France, permet de redonner une place importante aux modes de transports alternatifs à l'automobile actuellement inexistantes. Les bus (ou un éventuel futur tramway) pourront, grâce à l'aménagement projeté, aisément traverser le carrefour via une voie dédiée et bénéficieront d'une priorité au feu (passage au rouge de l'ensemble des autres feux à l'arrivée d'un bus) leur assurant une traversée rapide du carrefour de la porte de France quelles que soient les conditions de circulation.

Afin d'anticiper les comportements contraires au code de la route, les cycles de feu intégreront également un temps de dégagement afin que les véhicules éventuellement engagés et à l'arrêt dans le carrefour du fait d'une éventuelle saturation, puissent se dégager de la voie bus avant son passage.

Le Département a également proposé dans le cadre de la requalification globale du secteur de la porte de France d'aménager plus de 2km de voies dédiées aux piétons et aux cycles avec pour objectif d'assurer à la fois la desserte locale et le transit.

Le Département prend note de la volonté de l'association Apicy que les aménagements cyclables proposés s'apparentent à des « véloroutes ».

Les véloroutes sont des voies cyclables prioritaire bénéficiant d'un haut niveau de service : linéarité, continuité, sécurité, jalonnement, balisage, service, entretien, usage...

Le détail des aménagements cyclables (position, largeur, revêtement) doit être étudié plus précisément lors des phases ultérieures d'études. L'inscription de tout ou partie des aménagements cyclables dans des aménagements de type « véloroutes » sera étudiée si envisagée au-delà du périmètre de l'opération. Cette classification de véloroute ne pourra se faire que s'elle n'est pas susceptible de pénaliser les conditions de desserte locale.

Les projections de trafic réalisées par le Département permettent d'anticiper un report modal sur les mobilités douces comme sur les transports en commun. Celui-ci ne permettra toutefois pas de réduire le trafic sur la porte de France. En effet, l'attractivité croissante des communes transfrontalières et les nombreux projets de développement urbain portés par les collectivités locales occasionneront une très forte augmentation du trafic que les reports attendus grâce aux seuls aménagements de requalification de la Porte de France ne permettront pas de compenser.

Propositions de modification de l'association Apicy :

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.* »

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.* »

Réponse du MOA :

A ce stade des études, la position, la largeur ou le revêtement des aménagements cyclables ne sont pas actés et doivent encore faire l'objet d'études plus précises. Les éléments présentés dans les documents de concertation sont donc des grands principes d'aménagement.

Les éléments de réponses relatifs aux aménagements cyclables sont apportés dans la partie III concernant les avis du public, dans la section « II.2.1 Aménagement cyclables et piétons de surface »

**Dans ce cadre, le Département s'engage :**

- à solliciter Pays de Gex agglomération pour étudier conjointement, dans le cadre de la suite des études, l'opportunité d'un positionnement d'une piste cyclable au sud de la voie BHNS
- à étudier des propositions alternatives d'aménagement permettant de simplifier et de rendre plus attractifs les modes actifs (dimension des pistes, positions, maillage...).

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.* »

Réponse du MOA :

Le positionnement de la voie bus (ou futur tramway) dans le carrefour de la porte de France a été défini afin de se raccorder au projet BNHS porté par Pays de Gex Agglomération.

Le projet de BHNS prévoit de positionner la voie bus en latéral, au sud de la rue de Genève et de la route de Meyrin. Cette position n'est pas dictée par la traversée du carrefour de la Porte de France mais bien par des contraintes et opportunités se posant sur le périmètre plus large de l'opération BHNS.

Concernant le blocage de la voie BHNS par les automobilistes, il est prévu, afin d'anticiper les comportements contraires au code de la route, l'intégration de temps de dégagement afin que les

véhicules éventuellement engagés et à l'arrêt dans le carrefour du fait d'une éventuelle saturation, puissent se dégager de la voie bus avant son passage.

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.* »

Réponse du MOA :

Afin d'éviter toute confusion, les plans proposés dans le dossier de concertation ne présentent que les aménagements objet de la concertation (uniquement ceux réalisés par le Département de l'Ain dans le cadre de l'opération Porte de France).

Le périmètre d'intervention affiché, les coûts communiqués, les emprises foncières comme le calendrier associé sont propres à la seule opération Porte de France sur laquelle le public était invité à s'exprimer.

Ce projet s'intègre toutefois en effet dans un projet de territoire plus global et d'une mutation du secteur de la porte de France. L'ensemble des projets connexes sont bien entendu pris en compte dans le cadre des études menées par le Département.

Font notamment partie des données d'entrée prises en compte, l'urbanisation du quartier « Porte de France Nord », les orientations d'aménagement et de programmation de la « Porte de France sud » avec dans le cadre de ces dernières la création du pôle d'échange multimodal intégrant la vélo-station et le parking relais évoqué dans l'avis de l'association Apicy.

Le Département continuera de travailler de concert avec Pays de Gex agglomération afin d'assurer une cohérence entre les livraisons des aménagements de la Porte de France, de la voie BHNS Saint-Genis-Pouilly/Meyrin et du pôle d'échange multimodal (intégrant la vélo-station et le parking relais (1<sup>ère</sup> phase)). S'agissant d'opérations hors compétence du Département, aucun engagement de livraison ne peut toutefois être pris sur ce point dans le cadre du présent bilan.

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.* »

Réponse du MOA :

Le Département ne dispose pas d'éléments, d'études ni de retours d'expérience permettant de corroborer l'affirmation d'Apicy sur la dangerosité des carrefours à feux sur les routes à sens unique.

L'aménagement des espaces publics et notamment l'aménagement des carrefours à feux répondra à la réglementation en vigueur et prendra en compte la sécurité de l'ensemble des usagers.

Les aménagements proposés n'ont toutefois pas vocation et ne pourront techniquement pas gérer l'ensemble des détournements, abus et non-respect du code de la route qui pourraient en être fait (non-respect des feux tricolores, rodéos...).

La sanction des comportements dangereux par les pouvoirs de police permet de répondre à cette problématique mais ne relève pas de la compétence du Département.

#### Solution passerelle piéton/cycle

Les éléments de réponses relatifs à une solution de passerelle piéton/cycle sont apportés dans la partie III concernant les avis du public, dans la section « III.2.5 – aménagements cyclables dénivelés »

6 – L'association propose « une variante d'aménagement innovant qui minimise les mouvements coupants. Elle est nommée « Diamond Diverging Interchange » et existe 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 ! »

Réponse du MOA :

L'échangeur en losange à double croisement est un aménagement de type autoroutier permettant de gérer des flux très importants entre deux axes forts et avec une demande très forte de mouvement en tourne à gauche.

Conçu afin de gérer exclusivement le trafic routier entre deux infrastructures primaires dans des espaces péri-urbains, il ne permet pas d'améliorer les conditions de déplacement pour les cycles et les piétons et permet difficilement d'intégrer des circulations de transport en commun en site propre sans dégrader l'exploitation normale du carrefour. Il est par ailleurs consommateur d'une emprise foncière importante.

Ce type d'échangeur a par exemple été réalisé sur l'Autoroute A1 au niveau de l'échangeur de Seclin. Cette section autoroutière compte plus de 110 000 véhicules/jour au nord de l'échangeur et plus de 130 000 véhicules/jour au sud de l'échangeur avec une demande de plus de 15 000 véhicules/jour qui sortent en tourne à gauche.

A titre de comparaison, l'axe le plus fort de porte de France (RD884) compte moins de 30 000 véhicules/jour et le mouvement de tourne à gauche dimensionnant (du Nord en direction de Genève) environ 2000 véhicules / jour soit au global 4 à 8 fois moins de trafic que dans les exemples de réalisation de ce type d'aménagement.

Le bénéfice de cet aménagement est également conditionné par des conditions de circulation fluide sur l'ensemble des axes.

Aussi, ce type de carrefour n'est pas adapté à la situation actuelle ou à venir du carrefour Porte de France :

- Le volume de trafic et les mouvements majoritaires constatés sur la porte de France ne correspondent pas aux problématiques auxquelles répond ce type d'aménagement

- Les conditions de circulation sur la rue de Genève et sur la route de Meyrin (RD984f) qui sont des voies urbaines aux capacités limitées sont incompatibles avec ce type d'aménagement et en annulent tout le potentiel bénéfique.

- Le développement des transports en commun et modes actifs sont deux objectifs prioritaires de l'opération auxquels ce type de carrefour ne permet pas de répondre
- Les emprises foncières disponibles en entrée de ville de Saint-Genis Pouilly, à proximité du CERN et de la frontière suisse restent limitées et ne permettent pas une telle infrastructure.

Par ailleurs, dans le cadre de la proposition illustrée qui accompagne la proposition de l'association, on constate également :

- Une dégradation des conditions d'accès au CERN depuis le Nord avec une obligation de cheminer par le giratoire Simone Veil puis par les voies intérieures de Saint-Genis-Pouilly pour accéder au CERN
- Une dégradation des conditions d'accès à Porte de France Sud depuis le Nord avec une obligation de cheminer par le giratoire Simone Veil
- Une impossibilité de maintenir une liaison Nord sud pour les piétons et cycles

L'association propose également un autre scénario alternatif avec maintien du giratoire dans lequel seraient intégrés des feux tricolores afin de permettre de donner la priorité aux bus : « *Le profil sur la RD984f pourrait être le suivant, en partant du CERN : Vélos-routes 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* »

Réponse du MOA :

Les éléments de réponses relatifs à une solution de maintien du giratoire avec intégration du BHNS sont apportés dans la partie III concernant les avis du public, dans la section « III.9.2 Conservation du giratoire ».

A noter que la proposition de l'association s'accompagne de l'aménagement d'une passerelle pour la gestion des flux piéton/cycle. Cette solution en ouvrage fait l'objet d'une réponse dans la partie III concernant les avis du public, dans la section « III.2.5 – aménagements cyclables dénivelés ».

#### Observation n°2 – Vélorution Pays de Gex

L'Association « Vélorution Pays de Gex » a remis un avis portant sur l'opération de requalification de la Porte de France.

L'association relève en premier lieu l'absence de données de trafic et de détail sur les hypothèses de modélisation dans le dossier de concertation : « *Les projections de trafic ne sont pas chiffrées et ne mentionnent pas le gain potentiel d'un report modal vers le vélo et les transports en commun qui résulterait d'un projet l'encourageant* »

Réponse du MOA :

Le dossier de concertation a été établi afin de présenter le contexte général, les enjeux, les objectifs ainsi que les contraintes, les potentialités d'aménagement et les éléments structurants du programme. Les éléments de coût, d'impact foncier et de calendrier ont également été présentés.

Dans ce cadre, les hypothèses de modélisation et de projection de trafic, les données dimensionnantes de trafic, comme les hypothèses de report modal n'ont pas été précisées. Ces éléments d'étude ne

sont à ce stade pas finalisés, mais seront présentés lors des prochaines phases de consultation du public, notamment dans le cadre des dossiers règlementaires soumis à enquête publique.

L'association déplore une dégradation des conditions de circulation pour les cyclistes et les piétons : « *Le projet n'apporte aucune amélioration pour les cyclistes et les piétons et n'est donc pas de nature à encourager l'usage du vélo ou de la marche. Depuis Thoiry et en direction de Genève, les cyclistes ont 15 voies de circulation à traverser contre 3 actuellement [...]. Le projet complique grandement le cheminement des cyclistes sur cet axe et le ralentira beaucoup trop. [...] Depuis Saint-Genis-Pouilly et en direction de Genève, le cheminement n'est pas non plus amélioré par la proposition faite* »

Réponse du MOA :

A ce stade des études, la position, la largeur ou le revêtement des aménagements cyclables ne sont pas actés et doivent encore faire l'objet d'études. Les éléments présentés dans les documents de concertation sont des grands principes d'aménagement.

Les éléments de réponses relatifs aux aménagements cyclables sont apportés dans la partie III concernant les avis du public, dans la section « II.2.1 Aménagement cyclables et piétons de surface »

**Dans ce cadre, le Département s'engage :**

- à solliciter Pays de Gex agglomération pour étudier conjointement, dans le cadre de la suite des études, l'opportunité d'un positionnement d'une piste cyclable au sud de la voie BHNS
- à étudier des propositions alternatives d'aménagement permettant de simplifier et de rendre plus attractifs les modes actifs (dimension des pistes, positions, maillage...).

L'association déplore également que « *La piste cyclable sur le côté Nord du carrefour, le long de la RD35 et en direction de la résidence Robert Schuman [soit] supprimée* » et « *qu'aucune piste [ne soit] prévue en direction de Ferney-Voltaire le long de la RD35* ».

Réponse du MOA :

Coté Nord-Ouest du carrefour, la piste cyclable actuelle en direction de la résidence Robert Schuman n'est pas supprimée. Cette dernière devrait évoluer pour être aménagée en voie verte (partagée piéton-cycle) et prolongée d'environ 300m jusqu'à la rue de l'Europe. Son prolongement améliore ainsi le maillage et la desserte de Porte de France Nord. Elle permet également de sécuriser les flux cyclables venant du Nord en amont du carrefour Porte de France.

De l'autre côté de la RD35 (coté Nord-Est), aucune piste n'a en effet été prévue direction Ferney-Voltaire dans le cadre de l'opération. L'aménagement d'une piste cyclable dans le périmètre de l'opération, soit sur environ 400m, obligerait les cycles engagés sur cette infrastructure réservée à s'engager ensuite sur la RD35 dans la circulation générale, sans aménagement dédié.

Le Département s'engage à étudier son aménagement afin de ne pas obérer le raccordement à un possible futur projet de liaison cyclable Nord-Sud entre Saint-Genis Pouilly et Ferney Voltaire. Cet aménagement n'est toutefois pas l'objet du présent projet.

L'association juge ainsi, qu'en considérant l'aménagement envisagé, « *l'urgence climatique* » et « *le contexte de crise énergétique* », « *Dépenser 40 millions d'euros dans un carrefour qui ne permet pas*

*d'améliorer la circulation des modes actifs et dans le but de fluidifier et d'absorber davantage de circulation automobile est incompréhensible ». L'association juge alors que « d'autres aménagements sont réalisables pour [...] favoriser l'usage du vélo et non celui de la voiture individuelle ». L'association compare ainsi l'aménagement présenté à un aménagement de type carrefour à la hollandaise.*

Réponse du MOA :

L'aménagement du carrefour à la hollandaise permet de ceinturer le carrefour en aménagement cyclable et permet ainsi d'améliorer la lisibilité des cheminements et de limiter les traversées de voie, en particulier pour tous les mouvements de « tourne à droite ».

Comme évoqué dans le cadre des réponses précédentes, le Département s'engage **à étudier des propositions alternatives d'aménagement permettant de simplifier et de rendre plus attractifs les modes actifs (dimension des pistes, positions, maillage...).**

La proposition de l'association Vélorution Pays de Gex sera intégrée à la réflexion dans ce cadre.

### III. LES DIFFERENTES THEMATIQUES DEVELOPPEES

Les observations du public ont été triées et regroupées selon les thématiques suivantes :

THEMATIQUE 1 : OPPORTUNITE ET OBJECTIFS DU PROJET

- III.1.1 Diagnostic du fonctionnement actuel du giratoire et opportunité de l'opération
- III.1.2 Objectifs, bénéfices et répartition des fonctionnalités entre les usagers

THEMATIQUE 2 : AMENAGEMENTS MODES ACTIFS

- III.2.1 Aménagements cyclables et piétons de surface
- III.2.2 Aménagements cyclables hors opération, en interface avec la porte de France
- III.2.3 Gestion des flux cyclables et piétons
- III.2.4 Gestion ultérieure des aménagements cyclables
- III.2.5 Aménagements cyclables dénivelés

THEMATIQUE 3 : CIRCULATION AUTOMOBILE ET TRAFIC

- III.3.1 Fluidité et temps de parcours
- III.3.2 Gestion de la saturation
- III.3.3 Gestion des feux tricolores

THEMATIQUE 4 : PROJETS CONNEXES DE MOBILITES

- III.4.1 Tramway
- III.4.2 Transports en commun
- III.4.3 Pôle d'échange multimodal (P+R/Vélostation)
- III.4.4 Projets urbains et de territoire

THEMATIQUE 5 : ENVIRONNEMENT ET CADRE DE VIE

- III.5.1 Traitement paysager et végétalisation
- III.5.2 Incidence acoustique
- III.5.3 Artificialisation des sols, imperméabilisation et gestion des eaux
- III.5.4 Eclairage public

- III.5.5 Bilan carbone

#### THEMATIQUE 6 : TRAVAUX

- III.6.1 Incidence des travaux sur les conditions de mobilités
- III.6.2 Autres incidences des travaux

#### THEMATIQUE 7 : COUT

#### THEMATIQUE 8 : INFORMATION, COMMUNICATION, MODALITES DE CONCERTATION

#### THEMATIQUE 9 : AMENAGEMENT ALTERNATIF

- III.9.1 Turbo rond-point
- III.9.2 Conservation du giratoire

Les observations faites peuvent être reprises partiellement ou en totalité. Il est à noter qu'une même observation peut figurer dans plusieurs thématiques et sous-thématiques.

Dans les cas où plusieurs observations abordent le même thème, une seule et même réponse de la maîtrise d'ouvrage est apportée. Dans ce cadre les remarques similaires reprises dans différents avis peuvent ne pas toutes apparaître dans le présent bilan. Elles figurent néanmoins toutes dans leur intégralité en annexe.

### **THEMATIQUE 1 : OPPORTUNITE ET OBJECTIFS DU PROJET**

#### **III.1.1 Diagnostic du fonctionnement actuel du giratoire et opportunité de l'opération**

De nombreux avis exprimés vont dans le sens de l'analyse faite par le MOA sur le fonctionnement actuel du giratoire :

*« Le giratoire actuel est une catastrophe et il est urgent de le remplacer par autre chose, surtout pour les transports publics et la mobilité douce individuelle »*

*« Le rond-point du CERN est horrible et je suis d'accord qu'il faut le changer. »*

*« Je trouve la situation courant mal adapté aux cyclistes, du coup je serai ravi de voir des améliorations dans l'avenir. »*

*« Projet attendu et absolument nécessaire à la mobilité des gessiens. [...] ouvrage inadapté, voir dangereux pour les usagers »*

*« Je suis tout à fait d'accord sur les problèmes identifiés »*

*« Avis actuel : La zone Porte de France est actuellement très dangereuse et pas pratique pour les piétons et vélos. Le carrefour est très souvent sujet à la congestion, en plus d'être très mal intégré au paysage. »*

*« la disposition actuelle est très dangereuse pour piétons et cyclistes [...] Maintenant on doit traverser deux voies au lieu d'une, on n'a plus la priorité et surtout à raz du rond-point alors qu'avant c'était à 50m, au moins soit y avait une voiture qui sortait soit y en avait pas, maintenant, n'importe quelle voiture sur le rond-point est susceptible de sortir sans prévenir et de nous faucher.*

*Et si elle a la bonne idée de s'arrêter, elle se retrouve [...] encore sur le rond-point, ça bloque la circulation et en plus elle n'est pas à l'abri de se faire percuter puisque le rond-point est pris à grande vitesses par tous ceux qui prennent les sorties suivantes et qui doivent déjà gérer leurs voisins sur les différentes voies et leur sortie.*

*Quant aux voitures qui entrent sur le rond-point, si une s'arrête on ne peut pas traverser car elle peut cacher une autre voiture sur la 2e voie... donc on bloque tout jusqu'à ce que les deux voies soient stoppées, n'importe quoi, une traversée 50m plus loin, avec une seule voie de voiture qui n'aurait qu'à*

*lever le pied de loin au lieu de stopper pour qu'on passe, au pire un dos d'âne pour éviter les arrivées trop rapides et tout le monde y aurait gagné, fluidité, civilité etc...*

*Idem pour l'aménagement devant l'entrée du cern à proximité de la déchetterie, deux voies qui rétrécissent pour ensuite se dédoubler dans deux directions, on voudrait faire de la tôle froissée qu'on ne s'y prendrait pas autrement ! »*

*« Je suis tout à fait d'accord sur les problèmes identifiés »*

*« Il est vrai que ce goulot d'étranglement devient pénible pour tous ceux qui passent par le CERN »*

Quelques rares avis (2 avis) divergent toutefois de l'analyse faite par le MOA :

*« S'il y a bien un ouvrage routier qui est à conserver sans réaliser de modifications est le rond-point de Porte de France. [...] il n'y a pas de problème de circulation à cet endroit. S'il devait en avoir ce serait à cause des futurs logements et pas l'inverse, le problème est donc pris à l'envers. »*

*« - mon expérience personnelle d'usager quotidien des alentours du rond-point actuel est satisfaisante, aussi bien à vélo qu'en voiture (et même occasionnellement à pied). Les désagréments principaux lors de mes déplacements sur ce secteur sont plutôt causés par la zone au niveau de la douane (danger à vélo, et feu causant les blocages de la route en amont jusqu'au rond-point pour les voitures) et la proximité désagréable de la piste cyclable avec les gaz d'échappement des véhicules. Dans le sens Suisse-Bellegarde, je ne constate pas non plus d'inconvénient majeur au système actuel. La fluidité le soir pourrait sans doute être améliorée en limitant la vitesse des voitures débouchant de la voie rapide pour laisser plus de temps aux autres de s'insérer. »*

Réponse du MOA :

Le maître d'ouvrage prend acte du soutien global apporté quant à l'opportunité d'un réaménagement du giratoire.

Concernant l'absence de problèmes de circulation relevé dans certains avis, le MOA rappelle que ceux-ci se rencontrent quotidiennement sur les heures de pointe avec des remontées de file pouvant être de plusieurs kilomètres. En l'état actuel du niveau de trafic, la circulation reste en effet plus fluide en heure creuse.

Comme cela est souligné, les projets à venir (logements, commerces, services, activités, mobilités) vont augmenter encore davantage dans les années à venir le trafic sur la « Porte de France ». L'infrastructure étant déjà saturée en heure de pointe, cette augmentation devra être absorbée en heure creuse par un allongement de l'heure de pointe. L'infrastructure doit donc également prendre en compte cette évolution et ne pas être un frein au développement économique du pays de Gex.

### **III.1.2 Objectifs, bénéfiques et répartition des fonctionnalités entre les usagers**

Tel que présenté dans les plans d'intention présentés dans le dossier de concertation, le projet divise. Il est jugé pertinent par certains (4 avis) ou jugé trop routier par d'autres (13 avis) :

*« je trouve le projet plutôt claire et bien fait »*

*« Je trouve ce projet très bien et bien étudié et tout semble enfin cohérent et prévu à long terme avec le tram que l'on souhaite aussi bien vivement. Il était temps en espérant que cette fois ci, cela ira*

*jusqu'au bout. Quand on sait le nombre de fois où des études ont été faites depuis le début aux frais du contribuable, c'est déplorable que la gestion des fonds publics soient dilapidées ainsi ! et que dire des fonds frontaliers détournés, c'est très lamentable cette attitude de certains élus ou entité régionale, départementale ou locale ! [...] J'espère aussi qu'il n'y aura pas encore une fois ces contradicteurs qui sont systématiquement contre TOUT avec recours sur recours ! »*

*« Très bonne initiative »*

*« bravo pour cette initiative qui améliorera la circulation tout en sécurisant les piétons, vélos et autres usagers de la route [...]. C'est une très bonne idée et cela permettra à beaucoup d'usagers de privilégier les transports en commun. »*

*« Ce projet, tel qu'il est présenté, est peut-être censé favoriser les transports en commun et la mobilité douce individuelle, mais il est clairement dessiné pour un grand nombre de voitures individuelles. A mon avis, c'est une erreur monumentale. »*

*« Ce projet est complètement fou. Il favorise la voiture ! »*

*« je ne comprends pas votre projet qui va élargir les routes pour la voiture. Il y a déjà maintenant trop de voiture! [...]. Il faut freiner la voiture mais votre carrefour appui sur la pédale d'accélérateur. C'est vraiment très dommage. »*

*« Ce réaménagement de la Porte de France est terrifiant et d'un autre siècle à l'heure où nous devons mettre en œuvre la transition écologique. »*

*« C'est vraiment dommage car compte tenu du budget, de l'espace à disposition, de l'emplacement stratégique, il y avait moyen de faire quelque chose de bien, d'innovant et d'inspirant pour d'autres régions et de servir d'exemple. Là, ce projet est juste un projet de plus, sur la lignée de ce qui est fait depuis 50 ans. »*

*« Mon avis est que ce nouveau projet va complètement à l'inverse de sens commun et des défis actuels. Le but devrait être d'encourager la mobilité douce, les transports en commun, la protection des usagers... et ici, vous dépensez 40 millions pour étendre la 2x2 voies avec pour objectif ultime de la faire traverser le Pays de Gex. »*

*« Pourquoi aménager des trémies quand la plupart des métropoles européennes transforment leurs grands axes routiers en boulevard urbain ? Voir la rue Garibaldi à Lyon par exemple. »*

*On comprend que ces trémies sont destinées à ne surtout pas freiner le trafic individuel motorisé alors que l'incitation doit justement être au transfert modal et à la sobriété. On le sait désormais : plus on offre de voies de circulation, plus elles sont saturées, c'est le principe de "l'aspirateur à voitures". »*

*« Vous devriez penser au futur au long terme concernant les transports alternatifs, à la voiture individuelle et le changement du climat. Avec cette proposition il va y avoir encore des bouchons et dans 10 ou 15 ans vous devrez encore faire des travaux pour régler les problèmes qui ne sont pas pris en compte aujourd'hui. »*

*« Plus d'infrastructures qui ne feront qu'encourager plus de voitures ! »*

*« la part réservée aux mobilités douces apparait bien maigre au regard de la part réservées aux TIM »*

*« Il est en dissonance totale avec les défis qui nous attendent, en vous entêtant à encore tout aménager en fonction des voitures. »*

*« - Prioriser les vélos, piétons et transports publics au lieu des voitures individuelles qui saturent le trafic. »*

*« Votre proposition de plan me donne l'impression que vous voulez augmenter le nombre de voitures dans la région plutôt que de trouver une réelle solution pour fluidifier la circulation. De plus en plus de routes pour de plus en plus de voitures. Plusieurs études prouvent ce système »*

D'autres (1 avis) le juge à l'inverse trop pénalisant pour les véhicules motorisés :

*« On comprend clairement que les nouvelles intersections vont ajouter du temps de trajet à tous les habitants du pays de Gex, donc consommer davantage de carburant. Même si la mobilité douce est mise à l'honneur dans ce projet, ce n'est pas aux véhicules d'être impactés. Pourquoi ? Car les habitants n'ont pas et n'auront pas les moyens de prendre les transports en commun avec suffisamment de fréquence depuis suffisamment d'arrêt. »*

Réponse du MOA :

Le giratoire, dans sa configuration telle que nous la connaissons aujourd'hui, avait été conçu en ne prenant en compte que les besoins des véhicules motorisés. Des pistes cyclables avait par la suite dû être ajoutées afin de prendre en compte les nouvelles mobilités.

Le projet de requalification de la porte de France devra permettre de redistribuer l'espace au profit des différents modes de déplacement : piétons, cycles, transports en commun, véhicules particuliers. Sont pris en compte pour ce faire par le MOA, les usages constatés ainsi que les besoins actuels et futurs.

Ainsi le projet propose une gestion de la circulation par des carrefours à feux tricolores. L'aménagement proposé dans le dossier de concertation ne répond pas seulement à un objectif d'améliorer les conditions de circulation des usagers qui traversent la porte de France dans l'axe Nord-Sud, c'est une solution qui profite à l'ensemble des usagers.

En effet, cette solution :

- Facilite l'intégration d'une voie bus (ou tramway) avec des temps de parcours réduits et sécurisés
- Bénéficie à l'ensemble des automobilistes en réduisant la congestion (actuellement les automobilistes qui souhaitent traverser la porte de France ajoutent de la saturation à la saturation existante liée au passage de la douane de Meyrin)
- Améliore les conditions de circulation des cycles en réduisant le nombre de véhicules, en limitant la vitesse et en sécurisant les traversées par la mise en place de carrefour à feux.

Dans cette même logique, la séparation des flux du CERN, en amont du carrefour de la porte de France, bénéficiera en premier lieu aux collaborateurs du CERN en réduisant leurs temps de parcours. Toutefois cette adaptation permettra également de réduire le nombre de véhicules transitant dans le futur carrefour principal sur l'axe Rue de Genève – Route de Meyrin, en particulier aux heures de pointe.

En parallèle, deux voies ont été affectées aux bus (pouvant évoluer vers une voie tramway) et plus de 2km de voies ont été prévues au profit des modes actifs.

La suite des études devra permettre au maître d'ouvrage de définir plus précisément la position et le dimensionnement des différentes voies automobiles, bus et voies modes actifs. Elle devra également permettre de confirmer la nécessité de déniveler une partie de la circulation et devra permettre de définir la section sur laquelle il est strictement nécessaire de déniveler les flux.

La prise en compte des modes actifs dans les aménagements est abordée plus spécifiquement dans le cadre du thème 2 : Aménagements modes actifs. La prise en compte de la circulation automobile est abordée plus spécifiquement dans le thème 3 : circulation automobile et trafic. La prise en compte des transports en commun est abordée plus spécifiquement dans le thème 4 : Projets connexes de mobilités

## THEMATIQUE 2 : AMENAGEMENTS MODES ACTIFS

La thématique « aménagement des modes actifs » est celle ayant fait l'objet du plan grand nombre d'avis (plus d'une vingtaine). Ces remarques portent à la fois sur les aménagements cyclables dans le carrefour Porte de France et à l'interface avec les autres projets. Ils abordent autant les partis-pris d'aménagement, que la gestion des flux et l'exploitation future.

### III.2.1 Aménagements cyclables et piétons de surface

Les aménagements cyclables présentés dans le plan d'intention ont fait l'objet de nombreuses remarques lors de la phase de concertation. La majeure partie d'entre elles demande une meilleure prise en compte générale de la problématique cyclable. De nombreuses remarques identifient plus spécifiquement un nombre trop important de traversées de voies pour certains mouvements et des espaces dédiés aux cycles insuffisants.

*« Les cheminements cyclables présentés ne sont pas logiques : en effet, il conviendrait de les faire longer la voie des transports publics : tout droit, sans dévier inutilement à gauche ou à droite, et sans les dangereuses traversées d'autres routes et sans les nombreux feux tricolores qui constituent des obstacles pour le cycliste. »*

*« Créez un autre carrefour respectueux des vélos et des transports publics. Reprenez votre projet entièrement de nouveau et faites mieux pour le vélo et le transport public »*

*« Chaque trottoir serait accompagné d'une piste cyclable indépendante, permettant d'encourager l'utilisation de vélos. »*

*« La jonction de la piste cyclable direction Bellegarde->Suisse n'est pas claire. Sur le plan détaillé, je note qu'elle débouche sur la voie de bus [...]. Dans l'autre sens (Suisse->Bellegarde) est-il prévu de devoir rouler à gauche sur la voie de bus le long du bâtiment 189 / coupe Q pour rejoindre la piste direction sud ? Une chaussée séparée pour les cycles et piétons (dans les deux sens) me semble indispensable sur ce tronçon de 50m environ le long du flanc sud de la voie de bus »*

*« Le cheminement de la voie cyclable longeant la contre-allée E ne fait vraiment pas envie, par rapport au tracé actuel qui est bien mieux séparé de la route. [...] Il me semblerait plus judicieux de le faire longer la frontière. Ce qui permettrait aussi de traverser la route d'accès du CERN à un endroit où les voitures roulent plus doucement qu'à la sortie de la voie rapide. Les chicanes à 90 degrés de chaque côté du franchissement sud de cette même piste (traversée des voies d'accès CERN au niveau de OA1) n'ont visiblement pas été dessinées par des gens qui pratiquent le vélo »*

*« A propos des piétons et cyclistes, je n'ai pas l'impression que ça changera quelque chose sur leurs sécurité, ni au niveau de praticité. »*

*« N'y a-t-il pas moyen d'éviter les traversées de route [Pour les cycles] ? »*

*« Il nous faut [...] des pistes cyclables dignes de ce nom et non pas du bricolage bas-de-gamme »*

*« la part réservée aux mobilités douces apparait bien maigre au regard de la part réservées aux TIM »*

*« Une piste cyclable et piétonne sans devoir à traverser la route. Prioriser les vélos, piétons et transports publics »*

*« la piste est encore dangereuse pour les cyclistes et piétons »*

*« Make it safe, and especially also efficient/fast for bicycles. Not again a situation, where cars can go smoothly without stopping and cyclists have several stops and dangerous cross sections! Cycling needs to be more efficient than driving! »*

*« Ce projet ne prend pas assez en compte les nouveaux modes de mobilité. Ou sont les pistes cyclables ?? Les voies piétonnes ? Nous sommes en 2022, pas en 1950 »*

« Je constate que les piétons et cyclistes devront toujours traverser de nombreuses voies, restant ainsi à la merci des voitures dont certaines ne respectent pas les signalisations et priorités, y compris les feux, on n'est pas à l'abri d'un véhicule pressé qui grillerait le feu »

« Au niveau des usagers des vélos, vélotafeurs, vélocargos et trottinette, il ne va pas répondre à leurs besoins. [...] Il y a beaucoup de trop de feux sur la voie cyclables, les piétons et cycles n'attendent pas et traverseront sauvagement hélas avec des risques graves d'accidents. »

« J'estime que la réalisation de ce projet aura un impact plutôt négatif sur mes trajets quotidiens dans le secteur [...] : temps de parcours accru, sécurité douteuse, trajet cycliste malcommode »

« Un chemin dédié sera plus sécurisé que un chemin partagé entre de cycles et piétons [...]. Donnez la priorité aux vélos et piétons »

Réponse du MOA :

A ce stade des études, la position, la largeur ou le revêtement des aménagements cyclables ne sont pas actés et doivent encore faire l'objet d'études. Les éléments présentés dans les documents de concertation sont donc des grands principes d'aménagement.

Si au total, le projet présenté prévoit la création de plus de 2km de voies dédiées aux modes actifs, le Département a conscience des enjeux et des attentes fortes des usagers dans le cadre de ce réaménagement.

Le Département prend note des demandes de mieux prendre en compte les mobilités douces et de travailler à simplifier les cheminements, notamment en évitant de multiplier les traversées de voies. Dans ce cadre, il s'engage également, **à étudier des propositions d'aménagement cyclable permettant de simplifier et de rendre plus attractifs les modes actifs (dimension des pistes, positions, maillage...).**

Afin d'améliorer les propositions techniques et de s'assurer qu'elles répondront aux attentes locales des usagers, **le maître d'ouvrage s'engage à poursuivre la démarche de concertation initiée lors des études amont avec les associations représentatives des piétons et usagers des cycles.**

Concernant la position des aménagements cyclables :

Telle que prévue dans les plans d'intention présentés en concertation, la voie verte aménagée le long de la RD884 (au sud du carrefour Porte de France) permet d'assurer une liaison continue entre Thoiry au sud et la Porte de France. Cette voie verte, positionnée entre la RD884 et la frontière suisse, dans la continuité de la voie verte (et agricole) existante, traverse les voies locales d'accès réservées au CERN sur lesquelles est attendu un trafic cumulé de l'ordre de 2 500 véhicules/jour.

Positionnée ainsi, la voie verte permet en outre de faciliter les traversées et l'accès au futur quartier de la Porte de France sud et au Technoparc, et d'offrir ainsi un maillage efficace. Il semble pertinent pour assurer ce maillage et la desserte locale en toute sécurité que la voie verte soit, tel que proposé dans le dossier de concertation, accolée à la RD884.

Sur l'axe Saint-Genis-Pouilly – Meyrin (rue de Genève et RD984f), la piste cyclable a été positionnée dans les plans d'intention du côté Nord du carrefour.

La position de la piste au Nord du carrefour a été définie afin d'assurer la cohérence et la continuité de l'aménagement cyclable avec le projet de BHNS porté par Pays de Gex Agglomération (sur la rue de Genève comme sur la RD984f). Dans le cadre de ce projet de BHNS, la voie cyclable est prévue au Nord des voies circulées afin notamment de permettre la desserte des équipements sportifs existants côté Nord (Golf/Terrain de rugby) et également afin de faciliter le raccordement aux aménagements cyclables existants sur la route de l'Europe.

Le positionnement de la piste au sud du carrefour (depuis la rue de Genève jusqu'à la 984f) bénéficierait aux cycles venant du sud (Thoiry) qui n'auraient pas à traverser les voies BHNS et l'ensemble des voies de circulation du carrefour. Les cycles venant du pôle d'échange multimodal de Saint-Genis Pouilly n'auraient de la même manière pas à traverser ces voies.

Seuls les mouvements depuis le Nord (qui représentent un peu moins de 30% des mouvements) seraient pénalisés.

**Le Département s'engage à solliciter Pays de Gex agglomération pour étudier conjointement, dans le cadre de la suite des études, l'opportunité d'un positionnement d'une piste cyclable au sud de la voie BHNS.**

Cette solution ne pourra être retenue dans l'opération Porte de France qu'à condition d'une cohérence avec le projet de BHNS qui n'est pas porté par le Département de l'Ain et est soumis à d'autres contraintes techniques.

### III.2.2 Aménagements cyclables hors opération, en interface avec la porte de France

Plusieurs avis portent sur les aménagements cyclables connexes et hors opération, et sur la jonction de ces aménagements avec ceux de la porte de France.

« Une chaussée séparée pour les cycles et piétons (dans les deux sens) me semble indispensable sur [...] au passage de la douane, qui est actuellement particulièrement dangereux à vélo. »

« On devine une continuité modes doux côté lycée de Saint Genis en direction de Ferney, mais où va-t-elle d'ailleurs ? il n'y a aucune prise en considération des flux vélos le long de la RD dans la direction Bellegarde / Ferney. »

« Pas de clarification du rattachement à la Rue de Geneve côté St Genis Pouilly : on se situe côté Nord de la route (proche de Porte de France Nord), mais comment les vélos allant vers Geneve se greffent sur cette partie de piste cyclable ?

Aucun rattachement au réseau de mobilité douce défini par rapport au Quartier Porte de France Nord -> Pourquoi ne pas créer cet accès spécifique entre le lycée et la maison médicale ?

Pas de clarification du rattachement à la Route de Meyrin côté Suisse : devra-t-on traverser la Route de Meyrin pour se raccorder à la piste cyclable le long du CERN ? »

Réponse du MOA :

Afin de ne pas créer de confusion quant à l'objet de la concertation, les plans présentés dans le dossier de concertation ne présentaient pas d'éléments hors opération.

Le périmètre d'intervention affiché, les coûts communiqués, les emprises foncières comme le calendrier associé sont propres à la seule opération Porte de France sur laquelle le public était invité à s'exprimer.

Le projet de requalification du secteur de la Porte de France s'intègre toutefois dans un ensemble de projets qui sont bien entendu pris en compte dans le cadre des études menées par le Département. La jonction des aménagements de la Porte de France avec ceux de la Rue de Genève et de la Route de Meyrin est bien évidemment assurée. La position des pistes dans le sens Saint-Genis Pouilly / Meyrin a été déterminée afin d'assurer une cohérence et une continuité entre les deux opérations.

Le Département continuera de travailler de concert avec Pays de Gex agglomération afin d'assurer une cohérence entre les aménagements de la Porte de France et ceux de la voie BHNS Saint-Genis-Pouilly/Meyrin.

Au sud, l'aménagement mode actif prévu dans le cadre de la requalification de la Porte de France se connectera à la voie verte existante direction Thoiry (voie également ouverte aux engins agricoles). Au Nord, la voie verte prévue dans le cadre du projet le long de la RD35 coté Saint-Genis-Pouilly permettra une nouvelle connexion avec la rue de l'Europe et permettra ainsi le maillage autour de l'îlot « Porte de France Nord ».

### III.2.3 Gestion des flux cyclables et piétons

Outre les aménagements en tant que tel, certains avis portent sur la gestion des flux, notamment cyclables, dans le cadre de l'aménagement proposé (séparation des piétons/cycles, pertinence des dispositifs de feux pour gérer les flux piétons/cycle ).

*« Tout ceci me paraît très bien sauf "Les mouvements Nord-Sud et les accès au CERN se feraient via des voies vertes (mutualisées piétons et cycles)". Pourquoi ne pas faire comme l'itinéraire cyclable Saint-Genis Pouilly à Meyrin qui est séparé du trottoir ? A chaque fois que des trottoirs sont mixtes, il y a des problèmes (risque d'accident, frottements au sens propre comme au figuré, insultes, etc.). Tout le monde a remarqué que les cyclistes ne respectent rien ni personne. Ils se croient chez eux partout. Il faut absolument séparer ces itinéraires et c'est techniquement très faisable. Je préconiserais même de les séparer physiquement par un dénivelé par exemple; une simple ligne peinte ne suffit pas. »*

*« Pour les vélos, à mon avis, il vaut mieux ne pas mettre de feux de circulation, car s'il y en avait, les cyclistes ne les respecteraient pas. Ce serait une bonne idée de mettre un détecteur de cycliste relié à des panneaux lumineux, disant "attention, cycliste dans le passage piéton". Et la même chose pour les piétons. Et des lumières puissantes avec des capteurs de présence (pour optimiser la consommation). »*

*« Très bonne initiative, tant au niveau du flux, de la sécurité (véhicules, cycles et piétons) »*

*« Bien que ça soit répréhensible et imprudent, on sait bien que nombre de piétons et cyclistes n'attendent pas le feu vert pour traverser, ce qui s'explique en partie par le fait que la plupart des feux sont mal programmés et/ou très lents (il suffit de penser au feu au pied de l'hôpital de La Tour qui fait parfois 2 voire 3 cycles complets avant de tenir enfin compte de l'appel piéton... autant dire que personne n'attend ! »*

*« Donc quand le feu sera vert pour les piétons, 9 fois sur 10 ils seront déjà passés (je n'encourage pas cette pratique mais à partir du moment où elle existe, il faut la rentrer dans la réflexion et la prévenir), les voitures vont être contentes de se prendre le feu rouge pour rien... »*

Réponse du MOA :

L'aménagement des espaces publics et notamment l'aménagement des carrefours à feux répondra à la réglementation en vigueur et prendra en compte la sécurité de l'ensemble des usagers.

Les aménagements proposés, et en particulier le dispositif de feux tricolores envisagé devra permettre de gérer les flux et d'affecter des temps de circulation/traversée à chacun des modes. Dans le cadre de l'aménagement envisagé, les feux tricolores sont indispensables à la sécurisation des traversées. Ils

permettent de réduire la vitesse des véhicules motorisés et assurent des temps de passage réguliers. Ils n'ont toutefois pas vocation et ne pourront techniquement pas gérer l'ensemble des détournements, abus et non-respects du code de la route qui pourraient en être fait (non-respect des feux tricolores, rodéos...).

La sanction des comportements dangereux par les pouvoirs de police permet de répondre à cette problématique mais ne relève pas de la compétence du Département.

A noter que les cycles de feux, dont la durée maximale est limitée à 120 secondes par l'instruction interministérielle sur la signalisation routière, permettent d'assurer un temps d'attente moyen au feu pour les piétons et les cycles inférieur à 60 secondes.

### **III.2.4 - Gestion ultérieure des aménagements cyclables**

Des questions sur la gestion ultérieure des aménagements cyclables ont été posées et portent plus spécifiquement sur la viabilité hivernale et le déneigement :

*« Planifier l'entretien d'hiver pour les bandes cyclables et les routes comprises. En ce moment la route est salée mais pas le chemin. »*

*« En hiver, si les voies des transports publics sont dégagées en priorité, les voies de mobilité douce individuelle sont souvent oubliées. Qu'en sera-t-il avec votre nouveau double-carrefour ? En cheminant parallèlement (et sans déviation) aux transports publics, les cyclistes auront, eux aussi, immédiatement accès aux voies déneigées. »*

Réponse du MOA :

Le dimensionnement des infrastructures (accès, largeur mais également structure) dédiées aux cycles ne permet pas d'envisager leurs déneigements tel que réalisé par le Département sur la voirie.

La charge de l'entretien et de la gestion future des aménagements cyclables sera définie ultérieurement dans le cadre de conventions de gestion ultérieure avec les collectivités locales.

### **III.2.5 – Aménagements cyclables dénivelés**

A l'instar de l'avis remis par l'association Apicy et pour lequel une réponse a été apportée précédemment (cf. II - Réponses aux avis exprimés par les associations et élus), quelques avis suggèrent de privilégier l'aménagement de traversées piéton/cycle par des ouvrages dénivelés plutôt qu'en surface.

*« Est-il si difficile d'imaginer une passerelle, aérienne ou souterraine pour que les piétons et cyclistes puissent enfin aller et venir entre St Genis et Genève sans risquer d'y laisser la vie chaque jour ? »*

*« Le seul point négatif que je fais : les passages piétons et cycliste qui coupent encore une fois les routes. Il aurait fallu intégrer directement des passerelles / ponts / passage surélevé pour éviter les croisements et surtout sécuriser au maximum ce type de locomotion. »*

*« il n'y a pas de vraie amélioration pour les cyclistes et piétons. En effet, il faut encore traverser plusieurs carrefours pour aller vers Genève/CERN. Pourquoi il n'y a pas des ponts ou tunnels pour les cyclistes et piétons ? »*

*« il y aurait des passerelles pour la mobilité douce individuelle dans chaque direction et de chaque côté de chaque chaussée. »*

*« les passages piétons passeraient sous terre, pour ne pas gêner la circulation mais surtout pour les sécuriser »*

*« Je ferai un passage direct, souterrain et sans feu de St Genis vers Genève qui permettrait aux piétons, vélos, bus, voitures, trottinettes... de passer directement. »*

*« - il faudrait une passerelle aérienne dédiée aux cycles et piétons dans le sens St Genis --> suisse (côté sud-ouest), en plus de répondre au besoin de ces utilisateurs, cela permettra aussi d'y raccorder le trafic cycles venant de Thoiry, Collonges et d'avoir une logique de déplacement avec la piste cyclable existantes de la douane.*

*Il y a peut de cycles venant du coté Nord Est. »*

Réponse du MOA :

La solution d'une passerelle piéton/cycle a pour objectif de séparer les flux et donc mécaniquement de limiter les conflits entre usagers des modes actifs et véhicules motorisés.

Cette solution n'a pas été retenue pour la suite des études dans la mesure où la préanalyse permet d'ores et déjà d'en identifier les limites.

Tout d'abord, il est nécessaire de préciser que le bénéfice hypothétique de cet ouvrage serait limité puisqu'il ne bénéficierait qu'aux seuls usagers traversant le carrefour sur l'axe Saint-Genis Pouilly ←→Suisse. Ces flux représentent 38 à 45% du trafic cycle de la porte de France d'après la dernière étude de trafic et les derniers comptages réalisés sur le projet en 2022. La passerelle ne permettrait pas de gérer les flux venant de Prévessin-Moëns ni de Thoiry vers la Suisse ou vers Saint-Genis Pouilly et ne permettrait donc pas de s'affranchir des aménagements de surface.

Elle devrait (contrairement à la représentation de principe qui en est faite dans l'avis remis par l'association Apicy, observation n°3 de la partie II. Réponses aux avis exprimés par les associations et élus), également répondre à des contraintes techniques et réglementaires fortes :

Elle devrait a minima intégrer les contraintes de gabarit s'appliquant sur le secteur. En effet, la RD884, la RD35 et la RD984f sont classées toutes les trois RGC (route à grande circulation) et doivent à ce titre assurer la circulation des transports exceptionnels ou des convois et des transports militaires.

Ces contraintes d'exploitation, fixées notamment du fait de l'activité des nombreux sites du CERN conduiraient à conserver un gabarit minimum très important sous la passerelle.

Les transports exceptionnels dépassent en effet très régulièrement 5,50m (convoi mensuel) et peuvent atteindre jusqu'à 60m de long.

En prenant une hypothèse très optimiste (et hypothétique) d'autorisation dérogatoire de l'Etat (en lien avec le CERN) pour une limitation du gabarit des convois à 6m (+ environ 1m de structure

d'ouvrage), la traversée de 100m de long nécessiterait au total 350m de rampe à 4% (175m de part et d'autre). Pour rappel, la valeur de 4% correspond aux obligations règlementaires permettant d'offrir un aménagement accessible aux personnes à mobilité réduite.

De plus, cet ouvrage nécessiterait la mobilisation de foncier supplémentaire de part et d'autre du carrefour, en particulier pour les rampes. Ce foncier pourrait potentiellement être trouvé sur des terrains privés du côté des terrains de rugby et du golf mais la présence d'espèces protégées sur ce secteur rend peu probable cette solution. Coté Saint-Genis Pouilly, il n'existe en revanche pas de réserve foncière disponible qui pourrait être mobilisée (impact sur le foncier du lycée ou de la maison de la santé) pour l'aménagement de ces rampes.

La prise en compte de ces deux seules contraintes techniques (hors faisabilité géométrique et prise en compte des contraintes géotechniques) permet déjà d'identifier les nombreux impacts négatifs qu'impliquerait cette solution :

- Coût important d'un ouvrage de 450m de long (>5M€)
- Accessibilité des personnes à mobilité réduite très dégradée sur cet ouvrage (difficulté de parcours pour les UFR (usagers fauteuil roulant) avec un rallongement très significatif des distances pour les mal-marchants ou personnes souffrant d'handicaps (handicaps cérébraux moteurs, fatigabilité, difficulté de lisibilité des cheminements pour les personnes souffrant d'handicaps cognitifs...)).

- Cheminement piéton significativement rallongé (+ 350m = + 4 minutes) par rapport aux éventuels temps d'attente pour les cycles de feux. Pour rappel, l'instruction interministérielle sur la signalisation routière fixe à 120 secondes, soit deux minutes, la durée maximale de l'ensemble d'un cycle de feu.

- Cheminement cyclable significativement rallongé (+ 350m = + 1,30 minutes) par rapport aux éventuels temps d'attente pour les cycles de feux.

- Intégration paysagère délicate du fait du linéaire important de rampe en ouvrage à prévoir par-dessus et de part et d'autre du carrefour.

La solution de tunnel piétons ou cycles évoquée présente des difficultés similaires. Ce type d'aménagement pose également d'importantes difficultés de gestion qui conduisent souvent les usagers à ne plus les emprunter (propreté, sentiment d'insécurité, lisibilité des cheminements, accessibilité...).

Comme pour les passerelles, le coût de ces infrastructures est très élevé, y compris pour leur gestion ultérieure.

### **THEMATIQUE 3 : CIRCULATION AUTOMOBILE ET TRAFIC**

La circulation automobile et plus spécifiquement le fonctionnement du carrefour à feux, la saturation, la fluidité et les temps de parcours ont fait partie, à l'instar des mobilités douces, des principales préoccupations remontées dans les avis.

#### **III.3.1 Fluidité et temps de parcours**

Plusieurs avis expriment une inquiétude quant au temps de parcours des véhicules particuliers et la fluidité de la circulation avec un dispositif de carrefour à feux. Le choix d'un carrefour à feux en lieu et place d'un giratoire interroge.

*« il n'est pas possible de rendre un point d'échange plus fluide qu'un rond-point. [...] les nouvelles intersections vont ajouter du temps de trajet à tous les habitants du pays de Gex, donc consommer davantage de carburant »*

*« A mon avis, il vaut mieux faire un seul grand rond-point au-dessus de la trémie, et c'est le rond-point qui relie les 4 axes. Le tramway traverserait le rond-point (il n'y aurait que des feux de circulation pour laisser passer le tramway).*

*Si on met des feux de circulation pour toutes les entrées, ce sera moins fluide au final. Il est indéniable que la voiture particulière est le moyen de transport le plus pratique et le plus confortable. Qu'est-ce que le progrès, alors ? »*

*« - Comment la circulation peut être plus fluide si des carrefours seront mis en place ? Le problème majeur de la situation actuelle vient des automobilistes qui vont en direction de Genève. Tous les matins un bouchon de plusieurs kilomètres s'étale jusqu'au centre de St Genis. La situation va s'aggraver si en plus il y aura des feux tricolores à la place du rond-point. »*

*« L'installation de feux si proches de zones de contrôles douaniers (Suisse et France) sur le carrefour sera compliquée par les files d'attente qui existent lors des contrôles des douanes « volantes ». Il semblerait plus judicieux de ne point rajouter de feux de circulation car leur installation, bloquent aussi les autres routes d'accès qui elles, sont toutes munies de giratoires (sauf la D 884). Les giratoires avaient été créés pour réguler le trafic sans l'arrêter sur des voies où il n'existe aucun feu. »*

*« Je compte pas moins de 4 feux pour le trajet Suisse->Bellegarde. Je ne vois pas comment cela peut "réduire mon temps de parcours" aux heures où je l'emprunte. Ou sont donc les rassurantes simulations numériques montrant l'évolution du temps de parcours en fonction des heures et des trajets avant et après aménagement ? »*

*« Mon impression générale en tant que conducteur, c'est que je me sens bien moins à l'aise avec tous ces feux, couloirs, et tourne à gauche qu'avec le rond-point actuel. Les feux impliquent également une vigilance et consommation accrue avec de nombreux arrêts et redémarrages. »*

*« Avez-vous calculé combien de temps il faudra pour aller de voie rapide à Saint-Genis depuis Val Thoiry en dehors des heures de pointe avec les feux de circulation ? Avez-vous les résultats du comptage du trafic par direction et par heure (différences énormes entre les heures de pointe et les heures creuses, les achats du week-end, etc.) ? Avez-vous envisagé la traversée du Technoparc chemin de Vignes - route Thomas Edison ? Ah oui, vous n'avez pas non plus prévu une nouvelle liaison routière vers Sergy (déjà occupé par de nouvelles maisons). »*

*« Chaque appel [de feu piéton], obsolète ou non, va couper la circulation, quand on sait que le but est de la fluidifier... il faudrait aller au bout de la démarche ! »*

Réponse du MOA :

Les carrefours giratoires (souvent désignés par le terme « rond-point »), lorsqu'ils ne sont pas saturés, permettent de sécuriser et de faciliter les mouvements et échanges entre différents axes, notamment les mouvements sécants (en tourne à gauche). A l'inverse d'un dispositif de feux tricolores, ils permettent de sécuriser les échanges tout en permettant aux véhicules qui les empruntent de ne pas s'arrêter.

L'aménagement de type carrefour giratoire permet d'augmenter la capacité d'un carrefour mais pas de réguler le trafic. Aussi, il est pertinent lorsqu'il n'est pas saturé ou que les flux ne sont pas déséquilibrés entre les branches.

Dans le contexte de la Porte de France, le giratoire, bien que de très grande dimension, n'est pas en mesure de gérer le trafic en heure de pointe et occasionne d'importantes remontées de file.

En effet, en heure de pointe du matin, un flux important de près de 1000 véhicules / heure emprunte le giratoire depuis la RD35 au Nord. Parmi ce flux, plus de 400 véhicules font le tour du giratoire direction Meyrin ou pour accéder au CERN.

Dans le même temps, près de 600veh/heure s'engagent dans le giratoire depuis Saint-Genis Pouilly dont 500 traversent le giratoire pour accéder au CERN, à la route de Meyrin ou à la RD35 direction Ferney-Voltaire au Nord.

Au total, ce sont donc 900 véhicules / heure qui traversent le giratoire en heure de pointe du matin et entrent en conflit avec les 1200 véhicules provenant de la RD884 au sud de s'engager dans le giratoire.

Un dispositif de feux tricolores permet de réguler le trafic et d'affecter des temps dédiés à chacun des axes en fonction des heures de la journée. De cette manière, le trafic provenant du sud bénéficie de temps d'insertion dans le carrefour adaptés aux besoins et aux flux.

Les difficultés rencontrées en heure de pointe du soir dans le sens opposé sont gérées de la même manière. En effet, la gestion dynamique des feux permet également de proposer une gestion adaptée en fonction des heures. Ce type d'aménagement n'a pas pour objectif de réduire les temps de parcours mais de les fiabiliser en gérant la saturation. Il permettra également la traversée du carrefour Porte de France par le BHNS avec des temps de parcours fiabilisés, indépendants des conditions de circulation.

Hors heure de pointe, lorsque les conditions de circulation sont fluides, les feux tricolores permettront de réguler la vitesse et ainsi sécuriser les traversées des piétons et des cycles.

### III.3.2 Gestion de la saturation

D'autres avis exprimés sur le sujet de la circulation portent davantage sur la prise en compte de la saturation liée aux accès existants et futurs depuis la Porte de France (en particulier l'incidence de la saturation de la douane de Meyrin ou les spécificités d'accès au CERN). Ces avis interrogent pour plusieurs d'entre eux la géométrie de l'aménagement.

*« le flux motorisé matinal conflue des 3 axes français vers la Suisse (douane du CERN) et le flux du soir arrive depuis la Suisse pour ensuite se diviser en 3. Le projet de trémie n'en tient pas compte non plus ; elle me paraît surdimensionnée si vous souhaitez privilégier la mobilité douce. En effet, il semble se baser sur le volume quotidien de voitures sur chaque axe, mais sans distinction de l'horaire ! »*

*« Je ne pense pas que la sortie Suisse en provenance de Thoiry ne soit bonne. Avec deux feux pour pouvoir accéder à la route direction suisse, lors des heures de pointe le matin, des bouchons vont se créer sur la 2x2 voie, comme c'est les cas par exemple sur l'autoroute Annemasse pour la sortie Bardonnex... »*

*« la majorité des voitures allant à Genève le matin et en sortant le soir, les voies correspondantes risquent donc d'être bouchées »*

*« Le goulot d'étranglement sera toujours le passage de la frontière (ou le premier feu de signalisation). »*

« Comment s'assurer que le flux de voitures vers ou depuis la Suisse ne sera pas bouché au niveau de la douane de Meyrin, une fois le projet terminé ? »

« Depuis Meyrin → Saint-Genis, pourquoi ce « S » et non une voie parallèle à la voie inverse »

« les files qui remontent jusqu'au Technoparc (et parfois au-delà) sont principalement dus :

- à la limite de capacité de la route de Meyrin ;
- aux feux coté Suisse, qui débutent en face de l'entrée principale du CERN
- de temps en temps à la présence de contrôles douaniers.

Ces facteurs vont rester et je crains que le réaménagement aille simplement relocaliser la queue des voitures. D'ailleurs dans une situation d'embouteillage de la route de Meyrin qui se propagerait jusqu'au carrefour Nord, la présence des feux risque de ne pas améliorer la fluidité [...].

Dans le projet je vois qu'il y a une seule rampe de sortie de la 2x2 – par chaque sens – pour les deux carrefours. Cela est assez critique surtout en venant de Thoiry car les personnes qui vont au CERN, au Technoparc et à Genève vont se retrouver tout suite sur la même rampe, qui, à cause du feu sur le carrefour sud, risque de se remplir très rapidement en bloquant le trafic et en créant une queue sur la route principale (2x2). Ce problème va rester même avec un futur parking d'échange, que j'ai compris être entre les deux carrefours, coté Technoparc : tous les véhicules venant de Thoiry doivent sortir sur la même rampe pour y aller. [...] Cette solution va certainement améliorer le passage pour les véhicules voulant traverser porte de France pour poursuivre vers Prévessin, mais il ne va pas vraiment améliorer la situation pour la plus grande partie des personnes qui vont aller au CERN / Genève / futur parking. »

« C'est compliqué de faire une voie pour chaque direction avec séparateurs physiques pour éviter les rodéos ? [...] Pas un seul ingénieur n'a eu l'idée de faire des voies d'entrée/sortie vers/depuis le cern en amont et en aval de l'intersection pour la désengorger ? »

« Très bonne initiative par contre, y a beaucoup de monde qui va au CERN et que le CERN ouvre ses portes à heure fixe pour tout ses employés. Prévoir aussi une longue sortie (pas forcément large, pour éviter les conflits entre conducteurs...) pour aller en direction de la douane de Meyrin, car beaucoup de frontaliers passe par cette douane. »

« l'accès à la contre-allée E depuis la voie rapide me semble dangereuse : je compte seulement 220m jusqu'au feu incluant la décélération et la queue des voitures qui attendront inévitablement au feu OA1. Je ne trouve pas que ça laisse beaucoup de place pour ralentir en sécurité, et ce sera d'autant plus terrible si la queue remonte jusque sur la voie rapide, avec les voitures allant tout droit vers Ferney et continuant à pleine vitesse... à nouveau, quelques simulations seraient bienvenues pour expliquer les différents cas de figure. »

Réponse du MOA :

La bonne gestion du trafic est une condition sine qua non pour la réussite du futur aménagement. En effet, outre les bénéfices directs liés aux temps de parcours réduits pour les automobilistes, une bonne gestion permettra également de fiabiliser les temps de parcours pour les transports en commun et permettra de sécuriser les traversées piéton/cycles en évitant les comportements à risque.

Cette bonne gestion passe par la mise en place d'un dispositif de régulation du trafic avec l'installation de feux tricolores.

Cette régulation n'a pas vocation à fluidifier la circulation, mais bien à organiser et à répartir les flux entre les différents axes, selon les besoins, en fonction de la période de la journée.

Le Département a bien identifié la RD984f et en particulier le passage de la douane de Meyrin comme un point dur en matière de trafic. Cette voie saturée en heure de pointe constitue un point de passage obligatoire (dont le contournement est quasiment impossible sauf à se reporter sur d'autres douanes également saturées) pour accéder au bassin d'emploi de l'agglomération genevoise. Etant établi que l'agglomération genevoise n'augmentera pas la capacité des voies au passage de la douane, l'aménagement proposé par le Département doit être conçu en intégrant cet élément comme une donnée d'entrée intangible.

Aussi l'aménagement proposé ne devra pas augmenter le nombre de véhicules en direction de la RD984f mais bien assurer le fonctionnement du carrefour Porte de France en tenant compte des conditions de circulation au droit de la douane de Meyrin.

### **III.3.3 - Gestion des feux tricolores**

Enfin, les avis portant sur le thème de la circulation interrogent pour certains les modalités de fonctionnement des feux, leurs exploitations ultérieures et leurs phasages. La bonne gestion des feux est identifiée comme une condition à la réussite de l'aménagement.

*« la solution proposée devrait fonctionner assez bien pour le soir, en sens inverse (voitures depuis Genève) mais pour cela une programmation intelligente des feux du carrefour nord (et sud) va être indispensable. »*

« Comment sera géré la priorisation de la mobilité douce par rapport au trafic routier pour les traversées de voies ? »

*« En général ça me semble une bonne solution. Mais je vois beaucoup de feux tricolores. Aux heures de pointe ça va bouchonner.*

*Le matin en venant de Thoiry pour tourner vers Genève le premier feu est peu après la sortie de la voie rapide, donc le bouchon va déjà commencer sur celle-là et bloquer la voie droite. Le soir, quand on voudra tourner à gauche vers Thoiry en venant de Genève, il faudra franchir 4 feux avant d'entrer sur la route à 2x2 voies. Ça va bloquer. Il faudra coordonner les phases des feux de façon intelligente en fonction de l'heure pour fluidifier la circulation. »*

Réponse du MOA :

Une gestion dynamique des feux sera prévue dans le cadre du projet. Elle permettra de prioriser des sens de circulation différents entre le matin et le soir afin de s'adapter aux forts mouvements pendulaires transfrontaliers. Les bus empruntant la Porte de France bénéficieront également d'une priorité au feu permettant de fiabiliser les temps de parcours en transport en commun. Chaque cycle de feu intègrera bien des phases de « vert piéton » permettant d'assurer les traversées pour les modes actifs.

Le phasage précis des feux sera déterminé lors des phases ultérieures d'étude, lorsque la géométrie de l'aménagement sera définie et validée.

## THEMATIQUE 4 : PROJETS CONNEXES DE MOBILITES

Au-delà de la requalification du secteur de la Porte de France, de nombreux avis ont été exprimés pour demander le développement des transports en commun, l'arrivée du tramway ou encore la construction rapide d'un parking relais. Ces différents avis, portant sur des projets hors périmètre de l'opération et en dehors des compétences du Département de l'Ain sont abordés dans les sous-thèmes ci-dessous. Ils sont abordés sous le prisme du projet de requalification de la Porte de France, objet de la concertation.

### III.4.1 – Tramway

Une dizaine d'avis exprimés demande la prolongation de la ligne de tramway entre Meyrin et Saint-Genis Pouilly ou interrogent la compatibilité de l'aménagement avec une voie tramway.

*« Il nous faut le tram »*

*« On ne voit pas de tram »*

*« Le tram peut il faire partie du projet »*

*« Avoir un acces au tram depuis Saint Genis »*

*« Ce dont nous avons besoin, c'est de la prolongation de la ligne de tram jusqu'à ce giratoire »*

*« Pour améliorer le projet, on pourrait rajouter l'agrandissement de la ligne de tram TPG 18, qui permettrait un accès plus direct à la Suisse pour à la fois les employés du CERN, mais également pour les lycéens souhaitant aller en Suisse. »*

*« Nous voulons le tram et pas le BHNS »*

*« Il semble peu judicieux de réaménager le rond-point sans tenir compte de la possibilité d'ajouter ultérieurement des voies de tramway. »*

*« Vous parlez du tram à St-Genis depuis 25 ans. C'était un moment où la Suisse était prête à participer et la France a créé des contraintes : hauteur du fil, passage des ronds-points etc. Entre temps nous voyons l'arrivée du tram en France.*

*Vous savez que le plus grand frein à l'utilisation des transports publics est la correspondance supplémentaire. Vous en ajoutez une pour 2.5km avec le BHNS!*

*« Ce dont nous avons besoin, c'est de la prolongation de la ligne de tram jusqu'à ce giratoire, »*

*« Quel plan pour éventuel remplacement du bus par tram ? Bus Porte2F-cern, quel correspondance pour le reste de St.Genis »*

*« Où est passé le tramway sur le projet? L'écologie et les nuisances sonores décrites dans le projet sont en contradiction avec l'utilisation de Bus roulant au diesel. Par ailleurs, la non anticipation d'un éventuel tramway pourrait entraîner des travaux supplémentaires quelques années plus tard (coûts, perturbations, etc...) si le projet d'un tramway était mis en place. »*

Réponse du MOA :

Le maître d'ouvrage prend note des avis demandant le prolongement de la ligne de tramway entre Meyrin et Saint-Genis Pouilly.

L'aménagement de la voie BHNS entre Saint-Genis Pouilly et Meyrin fait cependant l'objet d'une opération spécifique portée par Pays de Gex Agglomération et ne fait pas partie de l'opération objet de la concertation. L'organisation des mobilités n'est par ailleurs pas une compétence du Département mais de la communauté d'agglomération.

Le Département a en charge l'aménagement de la voie BHNS, uniquement sur sa section permettant de traverser la porte de France. Dans ce cadre, le Département travaille en étroite collaboration avec Pays de Gex Agglomération. Ce travail permet de garantir la cohérence globale de l'aménagement de la futur ligne (revêtement, mobilier, géométrie, structure des voies...) et donc son bon fonctionnement.

Ayant conscience des évolutions possibles du besoin de desserte dans les années qui viennent et afin de ne pas obérer une évolution vers un autre système d'exploitation (notamment tramway), l'ensemble de l'aménagement de la Porte de France est étudié pour être compatible avec le passage du tramway (structure des ouvrages de franchissement dimensionnée pour le passage d'un tramway).

Les travaux pour le passage du tramway se limiteraient ainsi aux travaux de plateforme (pose de rail) et du système de transport (ligne aérienne de contact) sans reprise du génie civil des ouvrages.

#### **III.4.2 – Transport en commun**

Quelques avis portent sur le renforcement de la desserte en transport en commun (bus).

*« - Augmenter les fréquences des bus (tous les 5, 10 ou 15 min) - actuellement c'est une fois par heure le weekend, donc on est forcé de prendre la voiture. Une honte pour une si grosse ville »*

*« Connecter les villages du pays de gex (Crozet, Saint-Jean de Gonville, Pregnin, etc.) de Saint Genis et Ferney avec le bus (ou minibus), sinon on est obligé de prendre la voiture »*

*« Réduire les prix pour le transport public, ou encore mieux, rendre gratuit ! »*

Réponse du MOA :

Le maître d'ouvrage prend note des avis demandant une amélioration de la desserte en bus, en termes de fréquence comme en termes de desserte géographique.

L'aménagement de la voie BHNS entre Saint-Genis Pouilly et Meyrin fait cependant l'objet d'une opération spécifique portée par Pays de Gex Agglomération et ne fait pas partie de l'opération objet de la concertation. L'organisation des mobilités n'est par ailleurs pas une compétence du Département mais de la communauté d'agglomération.

Le Département a en charge l'aménagement de la voie BHNS, uniquement sur sa section permettant de traverser la porte de France.

#### **III.4.3 – Pôle d'échange multimodal (P+R/Vélostation)**

D'autres avis, également très nombreux, demandent la création d'un pôle d'échange multimodal intégrant un parking relais ainsi que du stationnement vélo en lien direct avec la future ligne BHNS.

« J'aménagerais un grand P+R sur plusieurs étages (5 étages, dont 1-2 souterrains, pour ne pas utiliser trop d'espace au sol) et une gare (un arrêt à l'abri des intempéries : toit, paravents, bancs, présence d'un petit kiosque à journaux et d'un snack) TPG+TER+car scolaire confortable à proximité immédiate »

« Pourquoi faire ici un parking relais de 800 places ? A cet emplacement, il est déjà trop près du centre de l'agglomération et il sera de toute façon saturé car les études le démontrent : dès qu'on offre la possibilité aux gens de prendre leur voiture pour faire les quelques kms qu'ils pourraient faire en TC, ils le font. Quel régime de gestion de ce parking ? Attention à adopter un régime proche de celui de la FdP : payant bien sûr, avec abonnement UNIRESO, possibilité d'utiliser ce P+R que si on justifie d'être éloigné de plus de x kms d'un arrêt TC et qu'on travaille ou étudie dans le Canton. »

« Il manque dans ce projet un très grand parking pour les voitures et le tram direction Geneve/St. Genis »

« Il faudrait un parking vélo à l'arrêt du BHNS et P+R voitures. »

« Qu'un important (> 500 places) parking relais gratuit y soit accolé »

« Un grand parking gratuit pour inciter les habitants de prendre les transports en communs. »

« un important (> 500 places) parking relais gratuit y soit accolé. Cela diminuerait fortement la fréquentation de la route de Meyrin, fluidifiant ainsi le trafic dans son ensemble. Il suffit de voir le nombre de voitures garées le long du CERN avant le poste de frontière pour constater que le besoin principal est un parking relais : investissez dans un parking »

« On parle de parking relais à Porte de France Sud. Mais, si l'on observe l'implantation prévisible, on ne le voit pas, ou alors il ne serait pas directement relié ni aux axes routiers qui sont prévus dans ce projet, ni à un arrêt de bus. D'autant plus que l'axe routier qui pourrait être utilisé par le BHNS se décale par rapport à ce quartier particulier. Comment est géré le raccordement du BHNS entre le projet actuel et le projet de BHNS. Je suis surprise de l'arrêt de celui-ci « au milieu » du carrefour, cela est un non-sens et sera inexploitable de cette manière. »

« Les stationnement ne sont pas uniquement ceux de frontaliers qui travaillent en horaires de bureau ; il y a nombre de frontaliers en restauration/hôtellerie, en soins hospitaliers, etc sur le canton de Genève qui ont des horaires irréguliers 7/7, et aussi sur la plateforme aéroportuaire (sécurité, commerces, installations de l'aérogare strictement liées aux aéronefs et de leurs passagers, des vols privés aussi, et du trafic de fret de GVA), donc il faut établir des places de parking à utilisation variable. [...] La création du PR à étages est une réflexion nécessaire car sa capacité d'utilisation sur la commune de Saint-Genis-Pouilly sera exponentielle »

« L'espace multi modal doit être sécurisé pour que les piétons et cyclistes, tous deux usagers des transports publics [...] L'espace multi modal doit aussi simplifier la pose et la dépose minute pour qu'elle reste fluide dans cet espace et sur les axes routiers et réserver des places faciles d'accès et proches des transports en commun pour les usagers des taxis et de service de transporteur de personnes. »

« Construire un parking GRATUIT pour les citoyens de St genis Pouilly (comme ça ils prendront sans hésitation un bus (Toutes les 5 minutes) qui les amèneront jusqu'à Genève/Meyrin/Vernier. Ce parking se situera dans le champ de libre en face du lycée »

Réponse du MOA :

Le maître d'ouvrage prend note des avis demandant l'aménagement d'un pôle d'échange multimodal (comprenant un parking relais) ainsi que les demandes relatives à celui-ci.

Cet aménagement fait cependant l'objet d'une opération spécifique portée par Pays de Gex Agglomération et ne fait pas partie de l'opération objet de la concertation. La mobilité n'est par ailleurs pas une compétence du Département mais de la communauté d'agglomération.

C'est pour cette raison et afin de ne pas créer de confusion quant à l'objet de la concertation que les plans présentés dans le dossier de concertation ne présentent pas d'élément relatif au pôle d'échange multimodal.

Le périmètre d'intervention affiché, les coûts communiqués, les emprises foncières comme le calendrier associé sont propres à la seule opération Porte de France sur laquelle le public était invité à s'exprimer.

Le projet de requalification du secteur de la Porte de France s'intègre toutefois dans un ensemble de projets qui sont bien entendu pris en compte dans le cadre des études menées par le Département. La création du pôle d'échange multimodal intégrant la vélo-station et le parking fait partie de ces projets.

Le Département continuera de travailler de concert avec Pays de Gex agglomération afin d'assurer une cohérence générale et également travailler à une livraison concomitante des aménagements de la Porte de France, de la voie BHNS Saint-Genis-Pouilly/Meyrin et du pôle d'échange multimodal

#### **III.4.4 – Projets urbains et de territoire**

Enfin, d'autres avis abordent les projets de territoires avec des propositions plus hétérogènes et parfois des remises en cause de la multiplication des projets urbains.

*« Pour transformer les zones de piétonnes de passage en espaces de rencontre et d'échange, surtout pour profiter au mille lycéens sur la zone (Lycée de Saint-Genis), il y a possibilité de créer un/des mur(s) à peindre : mur(s) peints par différentes associations ou artistes locaux à tour de rôle. Ceci peut être complété par l'installation de bancs, kiosques, poubelles etc, pour faire du carrefour aussi un espace de vie, intégré à l'urbanité. »*

*« relier le quartier à son environnement par la mise en place des continuités urbaines », « Favoriser la mixité des fonctions et le développement économique », « développer le commerce et les services ».*

*« De plus, ce projet pourrait travailler sur l'exploration de l'espace public, et proposer des aménagements pour améliorer le lien social : parcs, commerces, lieux de discussion et rencontres... Environ un millier de jeunes fréquentent le quartier à côté du lycée et pourraient bénéficier de ces infrastructures »*

*« ce n'est pas en construisant des logements que la situation va s'arranger. Je vous en prie, stoppez de construire des logements il y en a suffisamment pour tout le monde et les routes ne sont plus en capacités d'accueillir tant de trafic. »*

*« Vous prévoyez toujours d'ajouter de plus en plus d'appartements sans l'infrastructure nécessaire, après l'explosion de la population de Saint-Genis. »*

Réponse du MOA :

Le maître d'ouvrage prend note des avis portant sur la multiplication des projets urbains ou sur des projets d'accompagnement de l'opération de réaménagement de la Porte de France (animation artistique, commercialisation, lieux de vie...).

Les projets urbains comme les autres projets d'accompagnement évoqués dans les avis relèvent de la compétence des collectivités locales. La création du quartier Porte de France Nord et le projet d'aménagement de Porte de France Sud devraient contribuer à créer des lieux de vie, des commerces et des services en lien avec l'infrastructure de transport.

## THEMATIQUE 5 : ENVIRONNEMENT ET CADRE DE VIE

### III.5.1 Traitement paysager et végétalisation

Quelques avis commentent le traitement paysager du projet.

*« Très bonne initiative, au niveau [...] esthétique. »*

*« Très bel ouvrage. »*

Un participant propose de *« Couvrir complètement l'autoroute et éviter la tranchée, avec une esplanade paisible et création d'un grand jardin urbain qui protégera les riverains des nuisances »*.

Il identifie les bénéfices de cette proposition : *« Améliorer le cadre de vie [...] par la valorisation paysagère, « réduction des nuisances phoniques »*,

De nombreux autres avis portent sur la nécessité de végétaliser l'espace public et d'ombrager certaines sections, en particulier celles empruntées par les modes actifs.

*« Pour les axes piétons, a minima, n'est-il pas possible de prévoir plus de zones ombragées ? Cela permettra de favoriser l'utilisation de ces axes lors des périodes de forte chaleur »*

*« Serait-il possible de végétaliser les abords des trémies des OA1, 2 et 3 ? Serait-il possible de recouvrir la trémie à l'aide de poutre en bois, à clairevoie par exemple ? réduction de la chaleur par ombre-portée sur les voies de la trémie, végétalisation des OA. »*

*« L'aménagement d'espaces verts aide à la sécurisation et intégration dans le paysage du projet. »*

*« Végétaliser le long de la piste cyclable et chemins piétonniers afin de créer de l'ombre portée, au moins sur les OA, ou reproduire le concept de la commune des arbres dans les bacs colorés. »*

*« Les espaces verts peuvent être mis en valeur par le fleurissement et la plantation d'essences locales (chênes, hêtres, résineux...). Ces travaux paysagers peuvent de plus être effectués par des associations de réinsertion ou botaniques locales. »*

*« A part nous vendre des surfaces végétalisées, et bien que nous trouvant dans un secteur fortement dédié au trafic routier, nous ne voyons pas beaucoup de zones permettant d'ombrager le secteur. Or, la volonté et les besoins futurs au niveau de la mobilité risquent d'être plutôt accés sur les transports publics et la mobilité douce. Dès lors, il me semble important de prévoir des éléments permettant de faire ces déplacements dans de bonnes conditions, notamment en été. »*

Réponse du MOA :

Le maître d'ouvrage prend note des avis remis dont beaucoup insistent sur la nécessaire végétalisation de l'espace public, laquelle permettrait notamment d'augmenter la surface ombragée et donc « de limiter » très localement les hausses de températures liées au réchauffement climatique.

Le projet tel que présenté prévoit l'aménagement d'espaces verts entre les infrastructures routières, sans que ne soit précisé à ce stade le traitement paysager envisagé.

Afin de renforcer la prise en compte de cette thématique, **le Département s'engage à étudier la renaturation des espaces non exploités dans le périmètre de l'opération**. La zone située en limite du Nant de l'Ecrea pourrait permettre de recréer une continuité verte aujourd'hui interrompue au niveau de Porte de France.

### **III.5.2 Incidence acoustique**

Plusieurs avis s'interrogent sur la prise en compte de la pollution sonore et sur les éventuelles mesures qui pourraient être mises en œuvre pour y répondre.

*« Serait-il possible recouvrir les parois de la trémie de surface absorbante acoustique ? »*

*« Il est également important de poser des panneaux pour limiter les nuisances sonores dans les bâtiments voisins. »*

*« Est-il prévu d'ajouter de l'absorption au niveau de l'axe principal (vers Ferney) afin de limiter l'impact lié au bruit routier qui pourrait exister vis-à-vis du Secteur Porte de France ? »*

Réponse du MOA :

Le bruit induit par l'infrastructure (en génération ou en réduction) sera évalué dans le cadre des études acoustiques qui ont été prévues par le Département lors de la suite des études.

Ce diagnostic acoustique et les projections seront communiqués et rendus publics lors des procédures de concertations ultérieures en lien avec la thématique environnement (étude d'impact, autorisation environnementale).

Si l'infrastructure est génératrice de bruit, le Département s'engagera à cette occasion à mettre en place l'ensemble des mesures acoustiques nécessaires à la compensation, avec en priorité une réduction du bruit à la source.

### **III.5.3 Artificialisation des sols, imperméabilisation et gestion des eaux**

L'artificialisation des sols, la consommation d'emprises foncières et l'imperméabilisation ont également fait l'objet de plusieurs remarques dont toutes sollicitent la réduction de l'emprise globale de l'opération et de son impact sur les sols.

« A l'heure de l'artificialisation nette zéro, pourquoi prendre autant d'espace au sol, avec des excavations pour la partie allant directement sur Ferney Voltaire ? »

« *le sol des travaux et son relief va devoir être revu et aura un impact écologique non négligeable.* »

« *Concernant la gestion des eaux pluviales, est-ce que les différents espaces verts permettent de gérer les eaux pluviales, en permettant une infiltration de celle-ci plutôt que son ruissellement et sa récupération par des réseaux d'eau ?* »

« *Ne pourrait-on pas envisager qu'au moins une des 2 voies des contre allées est et ouest recouvrent la trémie, afin de réduire inutilement l'emprise au sol ?* »

« *A l'heure où l'on essaie de limiter l'utilisation de ressources naturelles en favorisant la réutilisation ou alors des éléments autres que le béton, pourquoi ne pas proposer des revêtements alternatifs au béton ou aux enrobés pour certains axes (piétons, pistes cyclables, accotements) ? La teinte claire est un minimum, mais je pense que nous pouvons proposer d'autres alternatives sans forcément nécessiter de moyens financiers complémentaires* »

« *Cet aménagement est un îlot de chaleur en devenir vu les constructions en béton envisagées* »

« *N'est-il pas envisageable de resserrer les sorties pour les positionner sur l'axe routier principal ? Cela serait utile pour limiter d'une part l'emprise du projet* »

Réponse du MOA :

Le maître d'ouvrage prend note des avis remis et partage la nécessité de réduire au strict minimum l'impact de l'opération sur les sols, tant en matière d'imperméabilisation que de volume d'excavation. Dans ce cadre, **le Département s'engage à étudier la réduction des surfaces imperméabilisées et excavées en travaillant sur les dimensions de la trémie et sur les emprises routières (nombre de voies limité au strict nécessaire).**

Les surfaces imperméabilisées du projet (telle qu'elles résulteront des études ultérieures) seront prises en compte pour le dimensionnement des dispositifs de rétention des eaux de pluie. A ce stade des études, il est prévu de stocker les eaux de pluies dans des bassins végétalisés et de rejeter les eaux de pluies à débit régulé dans le milieu naturel lorsque possible (dans le Nant de l'Ecra).

L'ensemble du projet d'assainissement sera réalisé en conformité avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux.

**Le Département s'engage néanmoins à privilégier l'infiltration et le rejet au milieu naturel des eaux de pluies.**

### **III.5.4 Eclairage public**

Quelques avis interrogent sur les dispositifs d'éclairage envisagés. Certains avis demandent un renforcement de l'éclairage public sur le secteur, notamment pour sécuriser les traversées piétons/cycles, et d'autres au contraire, s'inquiètent d'un projet d'éclairage trop important et susceptible de générer des nuisances.

« *sécurisation des passages et voies piétonnes par l'installation de lampadaires* »

*« j'avoue ne pas être emballé par l'impact environnemental en termes de pollution lumineuse par rapport aux équipements en place actuellement. Je vois sur les images du projet une profusion de lampadaires, et je vous invite à faire preuve de sobriété en ce sens. »*

*« améliorer [...] le confort entre le jour et la nuit, avec par exemple la pose de lampadaires pour améliorer la visibilité des piétons et vélos. »*

*« les zones piétonnes et passages piétons ne sont pas éclairés la nuit »*

Réponse du MOA :

Le dispositif d'éclairage n'a, à ce stade de l'opération, pas encore été étudié.

Une étude d'éclairage spécifique sera réalisée par le maître d'ouvrage lors de l'avant-projet ou lors de la phase « projet ».

Cette étude devra permettre de conjuguer l'ensemble des problématiques liées à l'éclairage et d'établir une proposition permettant d'assurer la sécurité de l'ensemble des usagers tout en limitant la pollution lumineuse et la consommation d'énergie.

Ce travail sera mené en partenariat avec les collectivités locales.

### **III.5.5 Bilan carbone**

Un avis évoque le bilan carbone de l'opération et s'interroge sur sa neutralité à l'horizon 2050 :

*« Comment pouvez-vous justifier d'un bilan carbone neutre à horizon 2050 avec un tel projet ?*

Réponse du MOA :

Le Plan Climat de la France fixe pour objectif l'atteinte de la neutralité carbone à l'horizon 2050 à l'échelle de la France. Cet objectif a été inscrit dans la loi du 8 novembre 2019 relative à l'Énergie et au climat.

Cette neutralité carbone passe par une division par 6 des émissions de gaz à effet de serre de la France par rapport à 1990.

La phase de réalisation de l'infrastructure et de travaux sera de nature à générer des gaz à effet de serre (production des bétons, des enrobés, ferrailage, transport des matériaux...). Sur le plus long terme, le projet permettra de développer des alternatives modales de déplacement (modes actifs, transport en commun) concurrentielles à la voiture individuelle et totalement inexistante aujourd'hui. La prise en compte de la réduction des émissions dû au report modal sera susceptible d'équilibrer le bilan carbone de l'opération.

Soucieux de ces enjeux, le maître d'ouvrage veillera autant que possible à réduire le bilan carbone de l'opération et incitera les entreprises à recourir notamment à des matériaux dit « bas carbone ». Le maître d'ouvrage s'est engagé dans le cadre du présent bilan à favoriser pour le choix de ses entreprises de travaux, les entreprises proposant des pratiques vertueuses en matière d'environnement. Cet aspect intégrera bien entendu le volet carbone.

## THEMATIQUE 6 : TRAVAUX

### III.6.1 Incidence des travaux sur les conditions de mobilités

L'impact des travaux sur les conditions de circulations a fait l'objet de 5 remarques. Toutes expriment des inquiétudes légitimes quant aux conditions de mobilités durant la phase de travaux : durée, conditions de circulation, gestion du trafic...

*« La durée des travaux (2024-2027) impactera fortement le trajet vers ou depuis la Suisse. Quelles mesures ont-elles été envisagées pour pallier cela ? Les accords bilatéraux sur le télétravail et leurs volets fiscaux et sociaux devraient être prolongés, repensés. »*

*« les travaux vont être longs et coûteux et vont contredire les pratiques quotidiennes des usagers pendant longtemps et compliquer le trafic. »*

*« il faudrait garantir que les travaux ne complexifient pas la circulation dans le rond point actuel, car il très emprunté et des travaux mal organisés provoqueront inévitablement des bouchons, des retards à la fois pour les employés mais également pour les lycéens, et un engorgement des routes secondaires pour éviter le trafic du rond-point. »*

*« je crains les dangers de circulation à vélo sur la zone d'aménagement pendant toute la durée du chantier. »*

*« comment allez-vous procéder pour gérer la circulation lorsque les travaux vont commencer ? »*

Réponse du MOA :

La réalisation de lourds travaux d'infrastructures et d'aménagement sur le secteur de la Porte de France va nécessairement provoquer une dégradation provisoire des conditions de mobilité sur le secteur.

Avec 3500 à 4200 véhicule/heure traversants le giratoire de la porte de France en heure de pointe en 2022, la gestion du trafic constitue un enjeu majeur de la bonne réalisation et de l'acceptation du chantier par les usagers et riverains.

Conscient de cet enjeu, le maître d'ouvrage a prévu d'anticiper le travail sur le phasage travaux (habituellement mené sur la base d'un programme bien défini), afin de le mener dès les premières phases d'études. De cette manière, le projet d'aménagement pourra si nécessaire être adapté en cas de phase trop critique.

Enfin, une communication spécifique accompagnant le chantier sera mise en place. Les riverains et usagers seront informés de l'évolution du chantier afin qu'ils puissent anticiper les contraintes à venir ou adapter lorsque possible leurs activités en conséquence.

La sécurité de l'ensemble des usagers de l'espace public (automobile, transport en commun, piétons, cycles...) sera la priorité et fera l'objet d'un suivi particulier.

### III.6.2 Autres incidences des travaux

Outre les questions de circulation pendant les travaux, d'autres inquiétudes ont été exprimées dans quelques avis, concernant le bruit ou les vibrations générées durant cette phase.

« le bruit des travaux : y aura-t-il des concessions et des aides (réductions d'impôts ou de taxe foncière ?) pour les propriétaires qui « subiront » les travaux de 2023 à 2027 ? »

« la proximité du CERN (installations dangereuses, secousses, etc »

Réponse du MOA :

Un chantier de génie civil et d'infrastructure est susceptible de générer des nuisances temporaires (bruit, vibration, poussière...). Les incidences temporaires du projet sur l'environnement peuvent toutefois être limitées par un ensemble de mesures mises en œuvre par les entreprises ou imposées dans le cadre de leurs marchés de travaux.

Ce volet environnement et vie riveraine fera l'objet d'une attention particulière par le maître d'ouvrage **qui s'engage conformément aux pratiques du Département, à prendre en considération, pour le choix de ses entreprises de travaux, les pratiques vertueuses en matière d'environnement et d'impact des travaux sur la vie riveraine.**

En parallèle de ces mesures volontaristes, des mesures plus coercitives seront définies et imposées par le maître d'ouvrage comme l'interdiction de certains matériels susceptibles d'occasionner d'importantes vibrations, incompatibles avec l'exploitation des équipements du CERN présents plus en profondeur.

Les différentes gênes occasionnées pas les chantiers n'ouvrent pas de droit d'indemnisation pour les riverains du chantier.

## THEMATIQUE 7 : COUT

Deux avis reprennent le montant d'opération annoncé qu'ils jugent trop important par rapport au projet porté et à son supposé caractère non consensuel.

*« La somme des travaux devrait s'élever à environ 40 000 000 €, argent qui pourrait être investit dans plusieurs autres projets peut-être plus urgents et intéressants »*

*« C'est hallucinant d'investir autant d'argent public dans un projet non fédérateur. »*

Réponse du MOA :

Le coût prévisionnel de l'opération est estimé à ce stade de l'opération entre 37 et 40 M€ HT. Ce coût intègre les frais de maîtrise d'ouvrage, les frais de maîtrise d'œuvre et les acquisitions foncières nécessaires au projet ainsi que 35 à 38 M€ HT de travaux.

Ce coût n'intègre pas le coût des éventuels travaux de déplacement des réseaux enterrés (gaz, eau, télécommunication, électricité) qui est à la charge des concessionnaires.

Ce coût doit toutefois être mis en perspective en prenant en compte les gains apportés par l'opération (réduction de la saturation, amélioration des conditions de mobilités, incitation au report modal vers les transports en commun, gain de temps, sécurisation des déplacements...). Ces bénéfices seront eux

à considérer sur une échelle de temps longue de trente ans pour évaluer le bénéfice global de l'opération.

#### **THEMATIQUE 8 : INFORMATION, COMMUNICATION, MODALITES DE CONCERTATION**

Des interrogations relatives à l'intention de la démarche et l'information-communication qui a été faite ont été soulevées dans quelques avis.

*« Pas de plans, pas de communications dans le magazine Trait d'union ? »*

*« Merci pour cette concertation en espérant que ce ne soit pas juste pour "dire" mais qu'ensuite vous y intégrez les usagers des différentes mobilités pour le repenser plus efficace. »*

*« Plan d'aménagement beaucoup trop petit pour comprendre les intentions d'aménagement. Manque un plan général de situation venant de Bellegarde. [...] Impossible de lire les différentes voies routières, piétonnes et cyclables dans les petits cercles »*

Réponse du MOA :

La concertation a fait l'objet d'un dispositif d'information et de communication complet. 49 avis ont pu être exprimés à cette occasion et sont pris en considération par le maître d'ouvrage qui y apporte des réponses dans le cadre du présent bilan.

Elle a été annoncée par voie de presse dans « le dauphiné libéré » et dans « le pays gessien » le 1<sup>er</sup> et le 3 mars 2022. Elle a également fait l'objet d'une communication sur site, au droit du giratoire de la Porte de France, sur deux grands panneaux d'information en 2x3m.

Une exposition sur kakémonos (structure autoportante) a été disposée avec le registre et le dossier de concertation en mairie de Saint-Genis Pouilly, de Prévessin-Moëns et au siège de Pays de Gex agglomération. Des affiches A3 ont également été mises à disposition des collectivités concernées pour affichage en mairie et au siège de la communauté d'agglomération.

Une page web a été consacrée à l'opération sur le site internet du Département ([www.portedefrance.ain.fr](http://www.portedefrance.ain.fr)) sur laquelle était disponible le dossier de concertation présentant l'opération ainsi que les plans de l'aménagement.

A ces dispositifs de communication viennent s'ajouter les relais d'information réalisés par les partenaires et collectivités locales. Dans ce cadre, la concertation a bien été annoncée dans le numéro 189 du magazine « trait d'union ».

Le maître d'ouvrage rendra public le présent bilan de la concertation qui sera également communiqué aux participants ayant souhaité le recevoir et ayant communiqué leurs coordonnées. D'autres étapes de concertation permettront d'associer à nouveau la population à l'avancée du projet.

## THEMATIQUE 9 : AMENAGEMENT ALTERNATIF

### III.9.1 Turbo rond-point

Un avis suggère d'envisager le réaménagement de la porte de France sous la forme d'un turbo rond-point.

*« Il pourrait être intéressant d'envisager la possibilité de faire un turbo rond-point (rond-point avec des voies dédiés à chaque sortie. Plus fluide encore). »*

Réponse du MOA :

Le turbo rond-point est un aménagement similaire à un rond-point classique mais qui présente la particularité d'intégrer des voies de sélections en amont et dans le giratoire afin de guider et d'orienter les usagers directement vers leur sortie.

Cette conception permet en règle générale d'augmenter la capacité d'écoulement d'un giratoire de l'ordre de 10 à 15%.

En l'espèce, ce type d'aménagement ne permettrait pas de répondre aux objectifs fixés par le Département de faciliter le parcours bus en traversée du carrefour Porte de France et de simplifier et sécuriser les liaisons piétonnes et cyclables.

Par ailleurs, son fonctionnement serait dégradé par les conditions de circulations de la RD984f qui ne pourront évoluer et qui ne permettraient pas d'amélioration de la fluidité et de la sécurité des échanges.

Si ce type d'aménagement peut constituer une solution pour certains giratoires saturés, dans le cas de l'aménagement Porte de France, il ne permettrait pas de répondre aux objectifs définis.

### III.9.2 Conservation du giratoire

*« Notre projet idéal (cf pièce jointe) ne serait pas un changement complet du rond-point, mais simplement une amélioration des voies à mobilité douce et transports en commun : La voie de tram s'allongerait jusqu'à St-Genis-Pouilly et passerait au centre du rond-point, auquel on ajoutera donc des feux de circulation.*

Réponse du MOA :

Le scénario de maintien du giratoire avec ajout de voies BHNS gérées par un dispositif de feux sera à nouveau vérifié avant la validation définitive du programme de l'opération.

S'il permet de répondre à l'objectif de facilitation du parcours bus en traversée du carrefour Porte de France, on peut supposer que la fluidité et la sécurité des échanges ne seront pas améliorées. Ce type d'aménagement ne permettra pas non plus de simplifier et de sécuriser les liaisons piétonnes et cyclables.

En effet, les modalités d'insertion et de circulation des cycles et piétons sont plus complexes dans ce type d'aménagement. Ils sont par ailleurs moins direct et nécessitent un contournement relativement pénalisant (+30% de distance à parcourir) à l'échelle d'un piéton (200m de parcours pour traverser les 150m du carrefour Porte de France).

## **IV. BILAN DES ENGAGEMENTS DU MAITRE D'OUVRAGE**

Dans le cadre du présent bilan, le Département, maître d'ouvrage de l'opération de requalification de la Porte de France, s'engage

- à solliciter Pays de Gex agglomération pour étudier conjointement, dans le cadre de la suite des études, l'opportunité d'un positionnement d'une piste cyclable au sud de la voie BHNS
- à étudier des propositions alternatives d'aménagement permettant de sécuriser, de simplifier et de rendre plus attractifs les modes actifs (dimension des pistes, positions, maillage...).
- à poursuivre la démarche de concertation initiée lors des études amont avec les associations représentatives des piétons et usagers des cycles.
- à étudier la renaturation des espaces non exploités dans le périmètre de l'opération.
- à étudier la réduction des surfaces imperméabilisées et excavées (déblayées) en travaillant sur les emprises routières (nombre de voies limité au strict nécessaire).
- à privilégier l'infiltration et le rejet au milieu naturel des eaux de pluies.
- à prendre en considération, pour le choix de ses entreprises de travaux, les pratiques vertueuses en matière d'environnement et d'impact des travaux sur la vie riveraine.

## **ANNEXES : LISTE EXHAUSTIVE DES AVIS**

Annexe 2 : Registre exhaustif des avis

*Ce registre ne présente pas les avis remis par les élus ni les rapports présentés par les associations. Il n'intègre pas les éventuels plans ou visuels joints à certains avis.*

1	Avis vélorution
2	Une piste cyclable!
3	Merci de prévoir une piste cyclable sur ce giratoire pour toutes les directions

Bonjour,

J'utilise cette zone à vélo et en voiture pour des trajets entre Thoiry et Meyrin, 2 à 4 fois par jour, et le projet proposé m'inquiète sur plusieurs aspects.

En tant que cycliste:

- le cheminement de la voie cyclable longeant la contre-allée E ne fait vraiment pas envie, par rapport au tracé actuel qui est bien mieux séparé de la route. Il n'est pas agréable de circuler à vélo à 1m des pots d'échappement des voitures qui feront la file au feu.

Le tracé du plan coince la piste cyclable entre deux voies. Il me semblerait plus judicieux de le faire longer la frontière. Ce qui permettrait aussi de traverser la route d'accès du CERN à un endroit où les voitures roulent plus doucement qu'à la sortie de la voie rapide (par exemple au niveau de la coupe H sur le plan).

- les chicanes à 90 degrés de chaque côté du franchissement sud de cette même piste (traversée des voies d'accès CERN au niveau de OA1) n'ont visiblement pas été dessinées par des gens qui pratiquent le vélo. Les trajectoires proposées sont juste bonnes à se retrouver par terre par temps humide. Il faudrait prévoir un rayon de braquage adapté, même pour les vélos, s'il vous plaît.

- la jonction de la piste cyclable direction Bellegarde->Suisse n'est pas claire. Sur le plan détaillé, je note qu'elle débouche sur la voie de bus, qui plus est avec comme indication dans la légende "accotement BHNS - pavés granit". Il est impensable de circuler à vélo en sécurité sur ce genre de revêtement - sans parler de la promiscuité avec les bus. Et dans l'autre sens (Suisse->Bellegarde) est-il prévu de devoir rouler à gauche sur la voie de bus le long du bâtiment 189 / coupe Q pour rejoindre la piste direction sud? Une chaussée séparée pour les cycles et piétons (dans les deux sens) me semble indispensable sur ce tronçon de 50m environ le long du flanc sud de la voie de bus (et également au passage de la douane, qui est actuellement particulièrement dangereux à vélo).

- je crains les dangers de circulation à vélo sur la zone d'aménagement pendant toute la durée du chantier.

En tant qu'automobiliste:

- je compte pas moins de 4 feux pour le trajet Suisse->Bellegarde. Je ne vois pas comment cela peut "réduire mon temps de parcours" aux heures où je l'emprunte. Ou sont donc les rassurantes simulations numériques montrant l'évolution du temps de parcours en fonction des heures et des trajets avant et après aménagement ?

- l'accès à la contre-allée E depuis la voie rapide me semble dangereuse: je compte seulement 220m jusqu'au feu incluant la décélération et la queue des voitures qui attendront inévitablement au feu OA1. Je ne trouve pas que ça laisse beaucoup de place pour ralentir en sécurité, et ce sera d'autant plus terrible si la queue remonte jusque sur la voie rapide, avec les voitures allant tout droit vers Ferney et continuant à pleine vitesse... à nouveau, quelques simulations seraient bienvenues pour expliquer les différents cas de figure.

- mon impression générale en tant que conducteur, c'est que je me sens bien moins à l'aise avec tous ces feux, couloirs, et tourne à gauche qu'avec le rond point actuel. Les feux impliquent également une vigilance et consommation accrue avec de nombreux arrêts et redémarrages.

D'un point de vue général:

- j'avoue ne pas être emballé par l'impact environnemental en terme de pollution lumineuse par rapport aux équipements en place actuellement. Je vois sur les images du projet une profusion de lampadaires, et je vous invite à faire preuve de sobriété en ce sens.

- mon expérience personnelle d'utilisateur quotidien des alentours du rond-point actuel est satisfaisante, aussi bien à vélo qu'en voiture (et même occasionnellement à pied). Les désagréments principaux lors de mes déplacements sur ce secteur sont plutôt causés par la zone au niveau de la douane (danger à vélo, et feu causant les blocages de la route en amont jusqu'au rond point pour les voitures) et la proximité désagréable de la piste cyclable avec les gaz d'échappement des véhicules. Dans le sens Suisse-Bellegarde, je ne constate pas non plus d'inconvénient majeur au système actuel. La fluidité le soir pourrait sans doute être améliorée en limitant la vitesse des voitures débouchant de la voie rapide pour laisser plus de temps aux autres de s'insérer.

En conclusion:

En ce qui me concerne, et d'après les documents fournis, j'estime que la réalisation de ce projet aura un impact plutôt négatif sur mes trajets quotidiens dans le secteur. Je fais l'effort de prendre mon vélo aux heures de pointe et de télétravailler quand je peux pour réduire mes déplacements, au bénéfice de tous, et là j'ai l'impression d'avoir droit à une double peine avec cette proposition d'aménagement: temps de parcours accru, sécurité douteuse, trajet cycliste malcommode, des années de travaux...

J'espère que vous pourrez l'améliorer, notamment en prenant en considération les aspects relatifs au vélo mentionnés plus haut (zone sud du carrefour, Bellegarde-Suisse).

Bonjour,

Merci pour cette concertation en espérant que ce ne soit pas juste pour "dire" mais qu'ensuite vous y intégrez les usagers des différentes mobilités pour le repenser plus efficace.

Il est important de bien penser la mobilité pour les vélos car:

un moyen de transport, une nouvelle mobilité active dans le pays de Gex. C'est aujourd'hui une galère pour les milliers d'usagers quotidiens du vélo, dans le bassin de vie du Pays de Gex.

Plus il y aura de vélos :

- Plus les voitures seront contentes car il y aura moins de bouchons
- meilleure sera la qualité de l'air et les poumons de tous
- les usagers du vélo font du sport ce qui est bon pour la santé, le moral et la sécurité
- etc.

5

• sans parler de l'objectif du gouvernement d'arriver à faire en sorte que le vélo représente 9 % de nos trajets en 2024 --> impossible dans le pays de Gex (2% actuellement) il n'y a pas les infrastructures pour y arriver : <https://www.ecologie.gouv.fr/velo-et-marche>

. Plus que jamais pour dépendre de moins en moins des énergies fossiles, de pays comme la Russie, polluer moins et permettre au gens de conserver un peu plus de pouvoir d'achat, le développement du vélo comme moyen de transport est une évidence et une opportunité pour le département et ce carrefour.

Au niveau des usagers des vélos, vélotafeurs, vélocargos et trottinette, il ne va pas répondre à leurs besoins.

- Hélas les personnes venant de St Genis pour aller vers la Suisse vont utiliser la voie voiture pour gagner du temps et n'emprunteront pas la voie cyclables.

- il y a beaucoup de trop de feux sur la voie cyclables, les piétons et cycles n'attendent pas et traverseront sauvagement hélas avec des risques graves d'accidents.

- il faudrait une passerelle aérienne dédiée aux cycles et piétons dans le sens St Genis --> suisse ( côté sud-ouest), en plus de répondre au besoin de ces utilisateurs, cela permettra aussi d'y raccorder le trafic cycles venant de Thoiry, Collonges et d'avoir une logique de déplacement avec la piste cyclable existantes de la douane.

Il y a peut de cycles venant du côté Nord Est.

- il faudrait un parking vélo à l'arrêt du BHNS et P+R voitures.

Cordialement,

6

A mon avis, il vaut mieux faire un seul grand rond-point au-dessus de la trémie, et c'est le rond-point qui relie les 4 axes. Le tramway traverserait le rond-point (il n'y aurait que des feux de circulation pour laisser passer le tramway).

Si on met des feux de circulation pour toutes les entrées, ce sera moins fluide au final. Il est indéniable que la voiture particulière est le moyen de transport le plus pratique et le plus confortable. Qu'est-ce que le progrès, alors ?

Il pourrait être intéressant d'envisager la possibilité de faire un turbo rond-point (rond point avec des voies dédiés à chaque sortie. Plus fluide encore).

Pour les vélos, à mon avis, il vaut mieux ne pas mettre de feux de circulation, car s'il y en avait, les cyclistes ne les respecteraient pas. Ce serait une bonne idée de mettre un détecteur de cycliste relié à des panneaux lumineux, disant "attention, cycliste dans le passage piéton". Et la même chose pour les piétons. Et des lumières puissantes avec des capteurs de présence (pour optimiser la consommation).

Il est également important de poser des panneaux pour limiter les nuisances sonores dans les bâtiments voisins.

7	<p>Bonjour,</p> <p>Ce dont nous avons besoin, c'est de la prolongation de la ligne de tram jusqu'à ce giratoire, et qu'un important (&gt; 500 places) parking relais gratuit y soit accolé. Cela diminuerait fortement la fréquentation de la route de Meyrin, fluidifiant ainsi le trafic dans son ensemble. Il suffit de voir le nombre de voitures garées le long du CERN avant le poste de frontière pour constater que le besoin principal est un parking relais : investissez dans un parking et la prolongation du tram, pas dans + d'infrastructures qui ne feront qu'encourager + de voitures !</p> <p>Cordialement</p>
8	<p>Mon avis et mes remarques se trouvent dans le document annexé :</p> <p>Le projet est intéressant, et donne certaines pistes permettant le prolongement et le désenclavement du Pays de Gex. Cependant, j'ai quelques remarques / questions quant au projet :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Espaces dédiés à la mobilité douce : <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Pas de clarification du rattachement à la Rue de Geneve côté St Genis Pouilly : on se situe côté Nord de la route (proche de Porte de France Nord), mais comment les vélos allant vers Geneve se greffent sur cette partie de piste cyclable ?</li> <li>b. Aucun rattachement au réseau de mobilité douce défini par rapport au Quartier Porte de France Nord -&gt; Pourquoi ne pas créer cet accès spécifique entre le lycée et la maison médicale ?</li> <li>c. Pas de clarification du rattachement à la Route de Meyrin côté Suisse : devra-t-on traverser la Route de Meyrin pour se raccorder à la piste cyclable le long du CERN ?</li> <li>d. N'y a-t-il pas moyen d'éviter les traversées de route ?</li> <li>e. Comment sera géré la priorisation de la mobilité douce par rapport au trafic routier pour les traversées de voies ?</li> <li>f. Pour les axes piétons, a minima, n'est-il pas possible de prévoir plus de zones ombragées ? Cela permettra de favoriser l'utilisation de ces axes lors des périodes de forte chaleur</li> </ol> </li> <li>2. Espace dédié à la circulation routière : <ol style="list-style-type: none"> <li>a. A l'heure de l'artificialisation nette zéro, pourquoi prendre autant d'espace au sol, avec des excavations pour la partie allant directement sur Ferney Voltaire ?</li> <li>b. N'est-il pas envisageable de resserrer les sorties pour les positionner sur l'axe routier principal ? Cela serait utile pour limiter d'une part l'emprise du projet, mais limiterait également les îlots de chaleur, ainsi que le bruit routier produit par la circulation de cet axe principal.</li> <li>c. Est-il prévu d'ajouter de l'absorption au niveau de l'axe principal (vers Ferney) afin de limiter l'impact lié au bruit routier qui pourrait exister vis-à-vis du Secteur Porte de France ?</li> <li>d. On parle de parking relais à Porte de France Sud. Mais, si l'on observe l'implantation prévisible, on ne le voit pas, ou alors il ne serait pas directement relié ni aux axes routiers qui sont prévus dans ce projet, ni à un arrêt de bus. D'autant plus que l'axe routier qui pourrait être utilisé par le BHNS se décale par rapport à ce quartier particulier. e. Comment est géré le raccordement du BHNS entre le projet actuel et le projet de BHNS. Je suis surprise de l'arrêt de celui-ci « au milieu » du carrefour, cela est un non-sens et sera inexploitable de cette manière.</li> </ol> </li> <li>3. Végétation / Gestion des eaux pluviales / revêtements <ol style="list-style-type: none"> <li>a. A part nous vendre des surfaces végétalisées, et bien que nous trouvant dans un secteur fortement dédié au trafic routier, nous ne voyons pas beaucoup de zones permettant d'ombrager le secteur. Or, la volonté et les besoins futurs au niveau de la mobilité risquent d'être plutôt accès sur les transports publics et la mobilité douce. Dès lors, il me semble important de prévoir des éléments permettant de faire ces déplacements dans de bonnes conditions, notamment en été.</li> <li>b. A l'heure où l'on essaie de limiter l'utilisation de ressources naturelles en favorisant la réutilisation ou alors des éléments autres que le béton, pourquoi ne pas proposer des revêtements alternatifs au béton ou aux enrobés pour certains axes (piétons, pistes cyclables, accotements) ? La teinte claire est un minimum, mais je pense que nous pouvons proposer d'autres alternatives sans forcément nécessiter de moyens financiers complémentaires</li> <li>c. Concernant la gestion des eaux pluviales, est-ce que les différents espaces verts permettent de gérer les eaux pluviales, en permettant une infiltration de celle-ci plutôt que son ruissellement et sa récupération par des réseaux d'eau ?</li> </ol> </li> </ol>
9	<p>je me trouve d'accord avec le propositions de APICY ci joint</p>
10	<p>En général ça me semble une bonne solution.</p> <p>Mais je vois beaucoup de feux tricolores. Aux heures de pointe ça va bouchonner.</p> <p>Le matin en venant de Thoiry pour tourner vers Genève le premier feu est peu après la sortie de la voie rapide, donc le bouchon va déjà commencer sur celle-là et bloquer la voie droite.</p> <p>Le soir, quand on voudra tourner à gauche vers Thoiry en venant de Genève, il faudra franchir 4 feux avant d'entrer sur la route à 2x2 voies. Ça va bloquer.</p> <p>Il faudra coordonner les phases des feux de façon intelligente en fonction de l'heure pour fluidifier la circulation.</p>

11	Test Captcha
12	<p>Vous parlez du tram à St-Genis depuis 25 ans. C'était un moment où la Suisse était prête à participer et la France a créé des contraintes : hauteur du fil, passage des ronds-points etc. Entre temps nous voyons l'arrivée du tram en France.</p> <p>Vous savez que le plus grand frein à l'utilisation des transports publics est la correspondance supplémentaire. Vous en ajoutez une pour 2.5km avec le BHNS!</p> <p>Vous prévoyez toujours d'ajouter de plus en plus d'appartements sans l'infrastructure nécessaire, après l'explosion de la population de Saint-Genis.</p> <p>Le goulot d'étranglement sera toujours le passage de la frontière (ou le premier feu de signalisation).</p> <p>Avez-vous calculé combien de temps il faudra pour aller de voie rapide à Saint-Genis depuis Val Thoiry en dehors des heures de pointe avec les feux de circulation ? Avez-vous les résultats du comptage du trafic par direction et par heure (différences énormes entre les heures de pointe et les heures creuses, les achats du week-end, etc.)</p> <p>Avez-vous envisagé la traversée du Technoparc chemin de Vignes - route Thomas Edidison ? Ah oui, vous n'avez pas non plus prévu une nouvelle liaison routière vers Sergy (déjà occupé par de nouvelles maisons).</p> <p>J'aimerais connaître votre avis.</p>
13	<p>Bonjour,</p> <p>plusieurs éléments:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1- Ne pourrait on pas envisager qu'au moins une des 2 voies des contre allées est et ouest recouvrent la trémie, afin de réduire inutilement l'emprise au sol?</li> <li>2- Serait il possible de végétaliser les abords des trémies des OA1, 2 et 3?</li> <li>3- Serait il possible de recouvrir la trémie a l'aide de poutre en bois, a clairevoie par exemple? réduction de la chaleur par ombre-portée sur les voies de la trémie, végétalisation des OA.</li> <li>4- Serait-il possible recouvrir les parois de la trémie de surface absorbante acoustique?</li> <li>5- Végétaliser le long de la piste cyclable et chemins piétonniers afin de créer de l'ombre portée, au moins sur les OA, ou reproduire le concept de la commune des arbres dans les bacs colorés.</li> </ol>
14	<p>Bonjour,</p> <p>Je m'exprime concernant votre projet de votre "requalification" aux portes de France. Projet auquel je trouve qu'il est aberrant, pleins de non sens et très décevant à mon gout. Je m'explique ci dessous.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Comment la circulation peut être plus fluide si des carrefours seront mis en place ? Le problème majeur de la situation actuelle vient des automobilistes qui vont en direction de Genève. Tous les matins un bouchon de plusieurs kilomètre s'étale jusqu'au centre de St Genis. La situation va s'aggraver si en plus il y aura des feux tricolores à la place du rond point.</li> </ul> <p>Une des meilleures idées s'agirait de construire un parking GRATUIT pour les citoyens de St genis Pouilly (comme ça ils prendront sans hésitation un bus (Toutes les 5 minutes) qui les amèneront jusqu'à Genève/Meyrin/Vernier. Ce parking se situera dans le champ de libre en face du lycée, car ce n'est pas en construisant des logements que la situation va s'arranger. Je vous en prie, stoppez de construire des logements il y en a suffisamment pour tout le monde et les routes ne sont plus en capacités d'accueillir tant de trafic.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- A propos des piétons et cyclistes, je n'ai pas l'impression que ça changera quelque chose sur leurs sécurité, ni au niveau de praticité.</li> <li>- Dernier détail; je suis curieuse de savoir comment allez vous procéder pour gérer la circulation lorsque les travaux vont commencer ?</li> </ul> <p>Merci de m'avoir lu et pris en compte mes suggestions. Une habitante de St Genis Pouilly.</p>

15	<p>Bonjour,</p> <p>Ce projet ne prend pas assez en compte les nouveaux modes de mobilité. Ou sont les pistes cyclables?? Les voies piétonnes? Nous sommes en 2022, pas en 1950. C'est hallucinant d'investir autant d'argent public dans un projet non fédérateur. C'est tellement dommage!</p>
16	<p>En soit je trouve le projet plutôt clair et bien fait. Le seul point négatif que je vois : les passages piétons et cyclistes qui coupent encore une fois les routes. Il aurait fallu intégrer directement des passerelles / ponts / passage surélevé pour éviter les croisements et surtout sécuriser au maximum ce type de locomotion.</p>
17	<p>Mon avis est que ce nouveau projet va complètement à l'inverse de sens commun et des défis actuels. Le but devrait être d'encourager la mobilité douce, les transports en commun, la protection des usagers... et ici, vous dépensez 40 millions pour étendre la 2x2 voies avec pour objectif ultime de la faire traverser le Pays de Gex.</p> <p>Moi, ce que je ferai, c'est exactement l'opposé. Je ferai un passage direct, souterrain et sans feu de St Genis vers Genève qui permettrait aux piétons, vélos, bus, voitures, trottinettes... de passer directement. Cela encouragerait les gens de St Genis de poser la voiture car le trajet serait sécurisé, simple et direct. Cela permettrait à nos enfants (inclus lycée) de descendre au Tram rapidement et en sécurité. N'oublions pas que nos élus nous vendent la densification folle de nos villes pour justement favoriser les transports en commun, la mobilité douce... et ce carrefour fait l'opposé.</p> <p>Il faut comprendre que les gens qui descendent à vélo ou en transport en commun ne se promènent pas plus que ceux en voiture (sûrement moins même car il y a une garantie du temps de trajet). En gros, pour ces personnes là, vous dépensez de l'argent public pour rien. Cela ne va rien changer aux parcours saccadés, entrecoupés, dangereux pour la mobilité douce, et cela ne changera rien non plus pour les bouchons dans St Genis.</p> <p>En gros, ce projet est vendu comme une avancée pour la zone mais il n'en est rien. Ce projet, pas encore construit ni payé, a déjà 20 ans de retard sur son temps. Il est en dissonance totale avec les défis qui nous attendent, en vous entêtant à encore tout aménager en fonction des voitures.</p> <p>C'est vraiment dommage car compte tenu du budget, de l'espace à disposition, de l'emplacement stratégique, il y avait moyen de faire quelque chose de bien, d'innovant et d'inspirant pour d'autres régions et de servir d'exemple. Là, ce projet est juste un projet de plus, sur la lignée de ce qui est fait depuis 50 ans.</p> <p>Cordialement, Jean-Christophe</p>
18	<p>Il manque dans ce projet un très grand parking pour les voitures et le tram direction Genève/St. Genis</p>
19	<p>Bonjour,</p> <p>Ce dont nous avons besoin, c'est de la prolongation de la ligne de tram jusqu'à ce giratoire, et qu'un important (&gt; 500 places) parking relais gratuit y soit accolé. Cela diminuerait fortement la fréquentation de la route de Meyrin, fluidifiant ainsi le trafic dans son ensemble. Il suffit de voir le nombre de voitures garées le long du CERN avant le poste de frontière pour constater que le besoin principal est un parking relais : investissez dans un parking et la prolongation du tram, pas dans + d'infrastructures qui ne feront qu'encourager + de voitures !</p> <p>Cordialement</p>
20	<p>Make it safe, and especially also efficient/fast for bicycles. Not again a situation, where cars can go smoothly without stopping and cyclists have several stops and dangerous cross sections! Cycling needs to be more efficient than driving!</p>
21	<p>Il semble peu judicieux de réaménager le rond-point sans tenir compte de la possibilité d'ajouter ultérieurement des voies de tramway.</p>

22	<p>Avis actuel : La zone Porte de France est actuellement très dangereuse et pas pratique pour les piétons et vélos. Le carrefour est très souvent sujet à la congestion, en plus d'être très mal intégré au paysage.</p> <p>Avis sur le projet : La création en voie propre pour les mobilités douces, et aménagement d'espaces verts aide à la sécurisation et intégration dans le paysage du projet. Cependant, la majorité des voitures allant à Genève le matin et en sortant le soir, les voies correspondantes risquent donc d'être bouchées. De plus, les zones piétonnes et passages piétons ne sont pas éclairés la nuit.</p> <p>Propositions : La sécurisation des passages et voies piétonnes par l'installation de lampadaires. Les espaces verts peuvent être mis en valeur par le fleurissement et la plantation d'essences locales (chênes, hêtres, résineux...). Ces travaux paysagers peuvent de plus être effectués par des associations de réinsertion ou botaniques locales.</p> <p>Pour transformer les zones de piétons de passage en espaces de rencontre et d'échange, surtout pour profiter au mille lycéens sur la zone (Lycée de Saint-Genis), il y a la possibilité de créer un/des mur(s) à peindre : mur(s) peints par différentes associations ou artistes locaux à tour de rôle. Ceci peut être complété par l'installation de bancs, kiosques, poubelles etc, pour faire du carrefour aussi un espace de vie, intégré à l'urbanité.</p> <p>Merci de votre lecture ! Si cela vous a plu, merci beaucoup de faire un petit retour rapide à <a href="mailto:dorian.picard06@gmail.com">dorian.picard06@gmail.com</a>, cela aidera le professeur à noter mon travail. Merci bonne journée !</p>
23	<p>Avis sur le projet :</p> <p>I – Nous sommes mitigés par rapport à ce projet, et ce pour plusieurs raisons. Il pourrait être bénéfique et apporter une sorte de lien entre St-Genis-Pouilly et Meyrin, seulement les travaux vont être longs et coûteux et vont contredire les pratiques quotidiennes des usagers pendant longtemps et compliquer le trafic.</p> <p>II – Ce projet serait d'un côté très bénéfique, à la fois pour la liaison entre la Suisse et la France, mais aussi pour améliorer l'aménagement urbain de la ville de St-Genis-Pouilly. Ce nouveau carrefour pourrait permettre une amélioration des déplacements multimodaux, en proposant un meilleur accès à des alternatives de transports : des pistes cyclables pour encourager à utiliser des vélos, des lignes de bus plus accessibles, et des trottoirs moins dangereux pour les piétons et trottinettes. De plus, ce projet pourrait travailler sur l'exploration de l'espace public, et proposer des aménagements pour améliorer le lien social : parcs, commerces, lieux de discussion et rencontres... Environ un millier de jeunes fréquentent le quartier à côté du lycée et pourraient bénéficier de ces infrastructures. Il permettrait également d'améliorer considérablement la circulation à long terme, et notamment le confort entre le jour et la nuit, avec par exemple la pose de lampadaires pour améliorer la visibilité des piétons et vélos.</p> <p>III – Cependant, ce projet de carrefour comporte énormément d'inconvénients : premièrement, la durée incontestablement longue des travaux, et son coût. La somme des travaux devrait s'élever à environ 40 000 000 €, argent qui pourrait être investi dans plusieurs autres projets peut-être plus urgents et intéressants. De plus, le sol des travaux et son relief va devoir être revu et aura un impact écologique non négligeable. Il ne faut pas non plus négliger les outils de conceptions, qui regroupent à la fois l'analyse du contexte et l'élaboration du projet, sa construction, son développement, et donc par conséquent son impact à long terme sur la ville.</p> <p>IV – Pour améliorer le projet, on pourrait rajouter l'agrandissement de la ligne de tram TPG 18, qui permettrait un accès plus direct à la Suisse pour à la fois les employés du CERN, mais également pour les lycéens souhaitant aller en Suisse. Ensuite, il faudrait garantir que les travaux ne complexifient pas la circulation dans le rond point actuel, car il très emprunté et des travaux mal organisés provoqueront inévitablement des bouchons, des retards à la fois pour les employés mais également pour les lycéens, et un engorgement des routes secondaires pour éviter le trafic du rond-point.</p> <p>V - Notre projet idéal (cf pièce jointe) ne serait pas un changement complet du rond point, mais simplement une amélioration des voies à mobilité douce et transports en commun : La voie de tram s'allongerait jusqu'à St-Genis-Pouilly et passerait au centre du rond point, auquel on ajouterai donc des feux de circulation. De plus, les passages piétons passeraient sous terre, pour ne pas gêner la circulation mais surtout pour les sécuriser. Chaque trottoir serait accompagné d'une piste cyclable indépendante, permettant d'encourager l'utilisation de vélos. Un nouveau parking serait créé, des panneaux solaires ainsi que des espaces verts ajoutés.</p> <p>Merci de votre lecture ! Si cela vous a plu, merci beaucoup de faire un petit retour rapide à <a href="mailto:dorian.picard06@gmail.com">dorian.picard06@gmail.com</a>, cela aidera le professeur à noter mon travail. Merci bonne journée !"</p>

24	<p>Tout ceci me paraît très bien sauf "Les mouvements Nord-Sud et les accès au CERN se feraient via des voies vertes (mutualisées piétons et cycles)". Pourquoi ne pas faire comme l'itinéraire cyclable Saint-Genis Pouilly à Meyrin qui est séparé du trottoir? A chaque fois que des trottoirs sont mixtes, il y a des problèmes (risque d'accident, frottements au sens propre comme au figuré, insultes, etc.). Tout le monde a remarqué que les cyclistes ne respectent rien ni personne. Ils se croient chez eux partout. Il faut absolument séparer ces itinéraires et c'est techniquement très faisable. Je préconiserais même de les séparer physiquement par un dénivelé par exemple; une simple ligne peinte ne suffit pas. Cordialement, Alexandre Kehrer</p>
25	<p>Mesdames, Messieurs,      Vous trouverez dans le dossier ci-joint les propositions et la position de l'APiCy.      Bien cordialement,      Blaise Bachmann      Président de l'APiCy</p>
26	<p>Bonjour,</p> <p>En tant qu'habitant de St Genis Pouilly,      Je vous exprimé librement mon avis suite à votre étude de projet.      Je suis surpris par celui ci. Votre proposition de plan me donne l'impression que vous voulez augmenter la nombre de voitures dans la région plutôt que de trouver une réelle solution pour fluidifier la circulation. De plus en plus de routes pour de plus en plus de voitures. Plusieurs etudes prouvent ce système:  <a href="https://link.springer.com/article/10.1007/s10683-013-9378-4#page-1">https://link.springer.com/article/10.1007/s10683-013-9378-4#page-1</a>  <a href="https://sciencenorway.no/society-and-culture-traffic/building-larger-and-better-roads-results-in-more-traffic-not-fewer-traffic-jams/1676992">https://sciencenorway.no/society-and-culture-traffic/building-larger-and-better-roads-results-in-more-traffic-not-fewer-traffic-jams/1676992</a></p> <p>D'après ce que je remarque, il n'y a pas de vrai amelioration pour les cyclistes et pietons. En effet, il faut encore traverser plusieurs carrefours pour aller vers Geneve/CERN. Pourquoi il n'y a pas des ponts ou tunnels pour les cyclistes et piétons?</p> <p>"Pour pallier ces difficultés, le Département de l'Ain a décidé de requalifier le secteur de la Porte de France en permettant le développement de transports alternatifs à la voiture individuelle."      Ou sont les alternatives? On ne voit pas de tram et la piste est encore dangereuse pour les cyclistes et pietons. Pour reduire le nombre de voitures il faut de vrai solutions par exemple :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Une piste cyclable et pietonne sans devoir à traverser la route.</li> <li>- Prioriser les vélos, pietons et transports publics au lieu des voitures individuelles qui saturent le trafic.</li> <li>- Avoir un acces au tram depuis Saint Genis avec éventuellement un grand parking gratuit pour inciter les habitants de prendre les transports en communs.</li> <li>- Augmenter les fréquences des bus (tous les 5, 10 ou 15 min) - actuellement c'est une fois par heure le weekend, donc on est forcé de prendre la voiture. Une honte pour une si grosse ville.</li> <li>- Connecter les villages du pays de gex (Crozet, Saint-Jean de Gonville, Pregnin, etc.) de Saint Genis et Ferney avec le bus (ou minibus), sinon on est obligé de prendre la voiture.</li> <li>- Réduire les prix pour le transport public, ou encore mieux, rendre gratuit !</li> </ul> <p>Vous devriez penser au future au long terme concernant les transports alternatifs, à la voiture individuelle et le changement du climat. Avec cette proposition il va y avoir encore des bouchons et dans 10 ou 15 ans vous devrez encore faire des travaux pour regler les problemes qui ne sont pas pris en compte aujourd'hui.</p> <p>Merci de prendre en compte mes remarques qui me sont importantes à vous partager.</p> <p>Bien cordialement,      Simon</p>

27	<p>Je trouve ce projet très bien et bien étudié et tout semble enfin cohérent et prévu à long terme avec le tram que l'on souhaite aussi bien vivement.</p> <p>Il était temps en espérant que cette fois ci, cela ira jusqu'au bout. Quant on sait le nombre de fois où des études ont été faites depuis le début aux frais du contribuable, c'est déplorable que la gestion des fonds publics soient dilapidées ainsi ! et que dire des fonds frontaliers détournés, c'est très lamentable cette attitude de certains élus ou entité régionale, départementale ou locale !</p> <p>Il est vrai que ce goulot d'étranglement devient pénible pour tous ceux qui passent par le CERN .  J'espère aussi qu'il n'y aura pas encore une fois ces contradicteurs qui sont systématiquement contre TOUT avec recours sur recours !  Bon vent à ce projet, en espérant pouvoir bien vite en profiter !  MERCI et meilleures salutations  27.03.2022</p>
28	<p>Comment s'assurer que le flux de voitures vers ou depuis la Suisse ne sera pas bouché au niveau de la douane de Meyrin, une fois le projet terminé ?</p> <p>La durée des travaux (2024-2027) impactera fortement le trajet vers ou depuis la Suisse. Quelles mesures ont-elles été envisagées pour pallier à cela ? Les accords bilatéraux sur le télétravail et leurs volets fiscaux et sociaux devraient être prolongés, repensés.</p> <p>Où est passé le tramway sur le projet? L'écologie et les nuisances sonores décrites dans le projet sont en contradiction avec l'utilisation de Bus roulant au diesel. Par ailleurs, la non anticipation d'un éventuel tramway pourrait entraîner des travaux supplémentaires quelques années plus tard (coûts, perturbations, etc...) si le projet d'un tramway était mis en place.</p>
29	<p>Bonjour,</p> <p>J'habite à Pregnin et je travaille au CERN, j'utilise le giratoire de porte de France quotidiennement. J'ai examiné avec intérêt le projet comme il est présenté dans le dossier. Je suis tout à fait d'accord sur les problèmes identifiés mais j'ai des doutes sur l'efficacité de la solution telle que proposée.</p> <p>Vous dites, justement, que la « limite de capacité du giratoire atteinte aux heures de pointes occasionnant d'importantes remontées de file et des temps de parcours rallongés ». De mon point de vue, les files qui remontent jusqu'au Technoparc (et parfois au-delà) sont principalement dus :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- à la limite de capacité de la route de Meyrin ;</li> <li>- aux feux coté Suisse, qui débutent en face de l'entrée principale du CERN</li> <li>- de temps en temps à la présence de contrôles douaniers.</li> </ul> <p>Ces facteurs vont rester et je crains que le réaménagement aille simplement relocaliser la queue des voitures. D'ailleurs dans une situation d'embouteillage de la route de Meyrin qui se propagerait jusqu'au carrefour Nord, la présence des feux risque de ne pas améliorer la fluidité (la queue est lente et on risque de trouver des voitures au milieu de la route alors que le feu change).</p> <p>Dans le projet je vois qu'il y a une seule rampe de sortie de la 2x2 – par chaque sens – pour les deux carrefours. Cela est assez critique surtout en venant de Thoiry car les personnes qui vont au CERN, au Technoparc et à Genève vont se retrouver tout suite sur la même rampe, qui, à cause du feu sur le carrefour sud, risque de se remplir très rapidement en bloquant le trafic et en créant une queue sur la route principale (2x2). Ce problème va rester même avec un futur parking d'échange, que j'ai compris être entre les deux carrefours, coté Technoparc : tous les véhicules venant de Thoiry doivent sortir sur la même rampe pour y aller. Un discours similaire peut se faire pour le coté depuis Prévessin mais peut-être qu'il sera moins critique.</p> <p>Finalement je trouve que cette solution va certainement améliorer le passage pour les véhicules voulant traverser porte de France pour poursuivre vers Prévessin, mais il ne va pas vraiment améliorer la situation pour la plus grande partie des personnes qui vont aller au CERN / Genève / futur parking.</p> <p>En revanche, la solution proposée devrait fonctionner assez bien pour le soir, en sens inverse (voitures depuis Genève) mais pour cela une programmation intelligente des feux du carrefour nord (et sud) va être indispensable.</p>

Bonjour,

Je constate que les piétons et cyclistes devront toujours traverser de nombreuses voies, restant ainsi à la merci des voitures dont certaines ne respectent pas les signalisations et priorités, y compris les feux, on n'est pas à l'abri d'un véhicule pressé qui grillerait le feu, surtout que les rodéos se multiplient dans le coin...

Est-il si difficile d'imaginer une passerelle, aérienne ou souterraine pour que les piétons et cyclistes puissent enfin aller et venir entre St Genis et Genève sans risquer d'y laisser la vie chaque jour ?

Ca serait un peu plus encourageant pour les frontaliers qui ont peur de passer au vélo... je fais les 3/4 de mon trajet sur Suisse en vélo et c'est bien côté France que je risque le plus un accident, et pourtant je ne fais pas partie des fous furieux du vélo qui font n'importe quoi, je suis bien trop peureux pour ça !

Par la même occasion, cela éviterait de couper la circulation à chaque appel pour traverser au feu.

Bien que ça soit répréhensible et imprudent, on sait bien que nombre de piétons et cyclistes n'attendent pas le feu vert pour traverser, ce qui s'explique en partie par le fait que la plupart des feux sont mal programmés et/ou très lents (il suffit de penser au feu au pied de l'hôpital de La Tour qui fait parfois 2 voire 3 cycles complets avant de tenir enfin compte de l'appel piéton... autant dire que personne n'attend !

Donc quand le feu sera vert pour les piétons, 9 fois sur 10 ils seront déjà passés (je n'encourage pas cette pratique mais à partir du moment où elle existe, il faut la rentrer dans la réflexion et la prévenir), les voitures vont être contentes de se prendre le feu rouge pour rien...

30 De plus, chaque appel, obsolète ou non, va couper la circulation, quand on sait que le but est de la fluidifier... il faudrait aller au bout de la démarche !

Au passage, la disposition actuelle est très dangereuse pour piétons et cyclistes, ce qui est choquant est que c'était moins dangereux avant les derniers aménagements, à se demander qui nous pond de telles c.....

Maintenant on doit traverser deux voies au lieu d'une, on n'a plus la priorité et surtout à raz du rond point alors qu'avant c'était à 50m, au moins soit y avait une voiture qui sortait soit y en avait pas, maintenant, n'importe quelle voiture sur le rond point est susceptible de sortir sans prévenir et de nous faucher.

Et si elle a la bonne idée de s'arrêter, elle se retrouve le c... encore sur le rond point, ça bloque la circulation et en plus elle n'est pas à l'abri de se faire percuter puisque le rond point est pris à grande vitesses par tous ceux qui prennent les sorties suivantes et qui doivent déjà gérer leurs voisins sur les différentes voies et leur sortie.

Quant aux voitures qui entrent sur le rond point, si une s'arrête on ne peut pas traverser car elle peut cacher une autre voiture sur la 2e voie... donc on bloque tout jusqu'à ce que les deux voies soient stoppées, n'importe quoi, une traversée 50m plus loin, avec une seule voie de voiture qui n'aurait qu'à lever le pied de loin au lieu de stopper pour qu'on passe, au pire un dos d'âne pour éviter les arrivées trop rapides et tout le monde y aurait gagné, fluidité, civilité etc...

Idem pour l'aménagement devant l'entrée du cern à proximité de la déchetterie, deux voies qui rétrécissent pour ensuite se dédoubler dans deux directions, on voudrait faire de la tôle froissée qu'on ne s'y prendrait pas autrement !

C'est compliqué de faire une voie pour chaque direction avec séparateurs physiques pour éviter les rodéos ?

Comment dépenser des millions pour faire n'importe quoi, c'est scandaleux.

Pas un seul ingénieur n'a eu l'idée de faire des voies d'entrée/sortie vers/depuis le cern en amont et en aval de l'intersection pour la désengorger ?

J'espère que cette fois-ci mes impôts seront correctement dépensés et pas en dépit du bon sens...

Merci d'avance !

31

Bonjour. Dans quelques mois, je serai résidente de St Genis Pouilly, dans les nouveaux bâtiments qui sont tout près du rond point porte de France près de la maison médicale. Tout d'abord, bravo pour cette initiative qui améliorera la circulation tout en sécurisant les piétons, vélos et autres usagers de la route. Mes inquiétudes sont les suivantes :

- le bruit des travaux : y aura-t'il des concessions et des aides (réductions d'impôts ou de taxe foncière?) pour les propriétaires qui « subiront » les travaux de 2023 à 2027?

- la proximité du CERN (installations dangereuses, secousses, etc

Outre cela, je pense que c'est une très bonne idée et cela permettra à beaucoup d'usagers de privilégier les transports en commun.

Cordialement,

Lesly

32	<p>1, quel plan pour eventuel remplacement du bus par tram ?  2, Bus Porte2F-cern, quel correso ndence pour le rest de St.Genis, Pas de plans, pas de communications dans le magasin Trait d'union ?  Merci pour plus d'eclaircissement a mes question.  Milu11@hotmail.ch</p>
33	<p>Très bel ouvrage.</p>
34	<p>Bonjour,  Très bonne initiative !par contre, il faut bien penser qu il y a beaucoup de monde qui va au CERN et que le CERN ouvre ses portes à heure fixe pour tout ses employés.  Prévoir aussi une longue sortie (pas forcément large,pour éviter les conflits entre conducteurs...) pour aller en direction de la douane de Meyrin, car beaucoup de frontaliers passe par cette douane.  Bon courage et merci!</p>
35	<p>Bonjour,</p> <p>Je traverse cet-axis presque chaque jour, souvent par velo et parfois en voiture. Je trouve la situation courant mal adapté aux cyclistes, du coup je serai ravi de voir des améliorations dans l'avenir.</p> <p>Si la région est sérieux de soutier la mobilité douce j'ai des observations sur le plan de la point de vue d'un cycliste;</p> <p>* Il y a une flux important des cyclistes sur cet axis, alors un chemin dedie sera plus secure que un chemin partager entre de cycles et pietons. Vous avez fournir beaucoup de space aux motoristes (6 voies) mais pas une voie cyclable dedie sur l'axis?  * Donnez la prioritie aux velos et pietons. La difficulté avec le pont rond courante, la priorité reste toujours avec les vehicules. A chaque intersection il faut donner la priorité aux motoristes, aux heures pont sera presque imposible a traverse les routes en sécurité.  * Planifier l'entretien d'hiver pour les bandes cyclables et les routes compris. En ce moment la route est salée mais pas le chemin.</p> <p>Merci et excuse mon niveau de français.</p> <p>Andrew</p>
36	<p>Ce réaménagement de la Porte de France est terrifiant et d'un autre siècle à l'heure où nous devons mettre en œuvre la transition écologique. Comment pouvez-vous justifier d'un bilan carbone neutre à horizon 2050 avec un tel projet ???  Pourquoi aménager des trémies quand la plupart des métropoles européennes transforment leurs grands axes routiers en boulevard urbain ? Voir la rue Garibaldi à Lyon par exemple.  On comprend que ces trémies sont destinées à ne surtout pas freiner le trafic individuel motorisé alors que l'incitation doit justement être au transfert modal et à la sobriété. On le sait désormais : plus on offre de voies de circulation, plus elles sont saturées, c'est le principe de "l'aspirateur à voitures".  D'ailleurs, si on devine une continuité MD côté lycée de Saint Genis en direction de Ferney, mais où va-t-elle d'ailleurs ? il n'y a aucune prise en considération des flux vélos le long de la RD dans la direction Bellegarde / Ferney. Je vous invite à prendre un vélo et à essayer aujourd'hui de relier la Porte de France à l'avenue de l'Europe sur Prévessin avec des véhicules qui vous frôlent à 90 km/h sans aucun aménagement cyclable.  Pourquoi faire ici un parking relais de 800 places ? A cet emplacement, il est déjà trop près du centre de l'agglomération et il sera de toute façon saturé car les études le démontrent : dès qu'on offre la possibilité aux gens de prendre leur voiture pour faire les quelques kms qu'ils pourraient faire en TC, ils le font. Quel régime de gestion de ce parking ? Attention à adopter un régime proche de celui de la FdP : payant bien sûr, avec abonnement UNIRESO, possibilité d'utiliser ce P+R que si on justifie d'être éloigné de plus de x kms d'un arrêt TC et qu'on travaille ou étudie dans le Canton.  Cet aménagement est un îlot de chaleur en devenir vu les constructions en béton envisagées et la part réservée aux mobilités douces apparait bien maigre au regard de la part réservées aux TIM.  J'espère que vous saurez prendre en considération ces remarques.</p>

37	<p>Couvrir complètement l'autoroute et éviter la tranchée, avec une esplanade paisible et création d'un grand jardin urbain qui protégera les riverains des nuisances. Faire un saut qualitatif et bénéficier des expériences d'autres villes :</p> <p>1. La ville Suisse de Meyrin limitrophe de Saint Genis Pouilly, avec le projet de l'enfouissement de la route de Meyrin en réalisant le tunnel de Meyrin Village ou la tranchée couverte. Sur la dalle remblayée, les voies du tram ont été réalisées et la circulation dans le village de Meyrin est resté fluide</p> <p>2. Comme aussi la ville de Paris qui a entamé de grands chantiers de réaménagement des portes parisiennes et le boulevard périphérique, a l'exemple de a. La Porte des Lilas : <a href="http://www.semavip.fr/sites/default/files/brochure_PorteDesLilas2010.pdf">http://www.semavip.fr/sites/default/files/brochure_PorteDesLilas2010.pdf</a> b. La Porte de Montreuil : <a href="https://www.paris.fr/pages/20-e-porte-de-montreuil-3329/">https://www.paris.fr/pages/20-e-porte-de-montreuil-3329/</a></p> <p>Bénéfices</p> <p>Qui rentrent complètement dans les objectifs énoncés du projet</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ü Améliorer le cadre de vie et la qualité de vie quotidienne par la valorisation paysagère et la réduction des nuisances phoniques et la place de la voiture, considérant ce lieu non plus comme une limite de Saint Genis Pouilly, mais comme un espace central du sud du Pays de Gex où se concentrent de multiples fonctions urbaines ;</li> <li>ü Désenclaver et relier le quartier à son environnement par la mise en place des continuités urbaines et le décroisement de grandes emprises ;</li> <li>ü Favoriser la mixité des fonctions et le développement économique lié à la proximité avec l'autoroute, la maison de santé et le Technoparc, développer le commerce et les services en lien et lutter contre l'inoccupation des locaux ;</li> </ul> <p>Risques :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>§ Création d'un espace éventré par la tranchée de l'autoroute, séparant la commune en deux</li> <li>§ D'insécurité du grand anneau routier par la création d'un no man's land livré aux pratiques illicites, en marge de la ville ;</li> <li>§ Difficulté de vivre en bordure de l'autoroute par l'intensité du trafic qui ne peut que s'intensifier dans les années à venir et en raison de l'urbanisation de la région, il rendra les fenêtres des nouvelles habitations et l'hôtel jamais ouvertes.</li> </ul>
38	Très bonne initiative, tant au niveau du flux, de la sécurité ( véhicules, cycles et piétons) et de l'esthétique.
39	Je ne pense pas que la sortie Suisse en provenance de Thoiry ne soit bonne. Avec deux feux pour pouvoir accéder à la route direction suisse, lors des heures de pointe le matin, des bouchons vont se créer sur la 2x2 voie, comme c'est le cas par exemple sur l'autoroute Annemasse pour la sortie Bardonnex...
40	<p>Bonjour,</p> <p>J'habite dans le Pays de Gex depuis 2015. S'il y a bien un ouvrage routier qui est à conserver sans réaliser de modifications est le rond-point de Porte de France. D'abord car il n'est pas possible de rendre un point d'échange plus fluide qu'un rond point. Ensuite parce qu'il n'y a pas de problème de circulation à cet endroit. S'il devait en avoir ce serait à cause des futurs logements et pas l'inverse, le problème est donc pris à l'envers. Enfin cet axe défavorise largement les habitants qui n'habitent pas à Saint Genis, on comprend clairement que les nouvelles intersections vont ajouter du temps de trajet à tous les habitants du pays de Gex, donc consommer d'avantage de carburant. Même si la mobilité douce est mise à l'honneur dans ce projet, ce n'est pas aux véhicules d'être impactés. Pourquoi ? Car les habitants n'ont pas et n'auront pas les moyens de prendre les transports en commun avec suffisamment de fréquence depuis suffisamment d'arrêt. L'argent du projet devrait donc être mieux investi pour la mobilité douce et les transports en commun plutôt que ce nouveau carrefour qui n'apporte pas autant de valeur que les autres points d'améliorations donnés ci-dessus. Merci pour votre écoute.</p>
41	je suis contre ça

42	<p>Bonjour !</p> <p>Le rond-point du Cern est horrible et je suis d'accord qu'il faut le changer. Mais je ne comprends pas votre projet qui va élargir les routes pour la voiture. Il y a déjà maintenant trop de voiture! Réfléchissez une fois et créez un autre carrefour respectueux de le vélo et de la transport public. Reprenez votre project entièrement de nouveau et faites mieux pour le vélo et la transport public. Il faut freiner la voiture mais votre carrefour appui sur le pédale d'accélérateur. C'est vraiment très dommage. Je m'excuse pour mes fautes, je ne suis pas français, mais j'habite à St. Genis depuis 25 ans.</p>
43	<p>Ce projet est complètement fou. Il favorise la voiture ! Il nous faut le tram et des pistes cyclables dignes de ce nom et non pas du bricolage bas-de-gamme par des bureaucrates qui n'ont jamais enfourché un vélo !</p>
44	<p>Le tram peut-il faire partie du projet ?</p>
45	<p>A mon avis de cycliste, les cheminements cyclables présentés ne sont pas logiques : en effet, il conviendrait de les faire longer la voie des transports publics : tout droit, sans dévier inutilement à gauche ou à droite, et sans les dangereuses traversées d'autres routes et sans les nombreux feux tricolores qui constituent des obstacles pour le cycliste. Pour rappel : chaque millimètre gagné résulte d'un effort musculaire et la remise en route du vélo est plus énergivore que de continuer à rouler.</p> <p>En hiver, si les voies des transports publics sont dégagés en priorité, les voies de mobilité douce individuelle sont souvent oubliées. Qu'en sera-t-il avec votre nouveau double-carrefour ? En cheminant parallèlement (et sans déviation) aux transports publics, les cyclistes auront, eux aussi, immédiatement accès aux voies déneigées.</p> <p>Ce projet, tel qu'il est présenté, est peut-être censé favoriser les transports en commun et la mobilité douce individuelle, mais il est clairement dessiné pour un grand nombre de voitures individuelles. A mon avis, c'est une erreur monumentale.</p> <p>Selon mon observation personnelle, le flux motorisé matinal conflue des 3 axes français vers la Suisse (douane du CERN) et le flux du soir arrive depuis la Suisse pour ensuite se diviser en 3. Le projet de trémie n'en tient pas compte non plus ; elle me paraît surdimensionnée si vous souhaitez privilégier la mobilité douce. En effet, il semble se baser sur le volume quotidien de voitures sur chaque axe, mais sans distinction de l'horaire !</p> <p>Comprenez-moi bien, si toutefois quelqu'un lit ce commentaire, le giratoire actuel est une catastrophe et il est urgent de le remplacer par autre chose, surtout pour les transports publics et la mobilité douce individuelle.</p> <p>A mon avis, il serait beaucoup plus intéressant de simplifier l'aménager de ce carrefour : un axe large vers Genève, avec deux voies dédiées aux transports publics et une voie large dédiée à la mobilité douce individuelle, tout en maintenant la largeur de la chaussée actuelle pour les usagers motorisés individuels ; on peut éventuellement prévoir une seule voie pour les TPG (et les véhicules gyrophare bleu), avec un contrôle d'accès par feux/barrière de chaque côté (et évtlmt. une ou des aires de croisement, à voir en fonction des horaires) ; il y aurait également la possibilité d'élargir la chaussée à 3 voies pour le trafic motorisé individuel (en régulant l'accès à la voie du milieu par des feux/barrières en fonction des horaires : le matin 2 voies direction CH, le soir 2 voies direction FR). J'aménagerais un grand P+R sur plusieurs étages (5 étages, dont 1-2 souterrains, pour ne pas utiliser trop d'espace au sol) et une gare (un arrêt à l'abri des intempéries : toit, paravents, bancs, présence d'un petit kiosque à journaux et d'un snack) TPG+TER+car scolaire confortable à proximité immédiate. Sur mon carrefour, les voitures passeraient sur un giratoire à 2 voies, semi-enterré sous les voies droites et planes réservées aux transports publics et à la mobilité douce individuelle ; il y aurait des passerelles pour la mobilité douce individuelle dans chaque direction et de chaque côté de chaque chaussée.</p>
46	<p>Nous voulons le tram ! et pas le BHNS</p>
47	<p>P8 : légende annexes illisible</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Plan d'aménagement beaucoup trop petit pour comprendre les intentions d'aménagement</li> <li>- Manque 1 plan général de situation</li> <li>- Venant de Bellegarde entrée CERN Porte de France par où ?</li> </ul>

- Depuis Meyrin → Saint-Genis pourquoi ce S et non cette voie parallèle à la voie inverse
- Impossible de lire les différentes voies routières, piétonnes, cyclables dans ces petits cercles

Il manque plusieurs priorités dans la liste d'objectifs de réaménagement du carrefour Porte de France (grande giratoire) :

Par exemple :

- La priorité à un réduction de temps de parcours pour les transports publics.
- L'augmentation des cadences de transport en commun.
- L'augmentation du flux des transports publics en commun créée par la création de PR avant d'arriver sur la commune de Saint-Genis-Pouilly, pour les véhicules circulant sur la RD 884 en direction de Porte de France.
- L'aménagement est prévu à court terme, moyen terme ou à long terme ? Pour 5 ans, 10 ans, 15 ans ou 30 ans ? Il est espéré que les indicateurs pour l'investissement prévu soit pour le long terme, en tenant compte des prévisions d'augmentation constante de la population et des activités économiques de l'agglomération Pays de Gex, de Genève et du Grand Genève. Ces zones sont intéressantes à moyen terme et l'aménagement se doit de viser plus que le court terme en solutionnant uniquement les questions d'actualité.
- Les stationnement ne sont pas uniquement ceux de frontaliers qui travaillent en horaires de bureau ; il y a nombre de frontaliers en restauration/hôtellerie, en soins hospitaliers, etc sur le canton de Genève qui ont des horaires irréguliers 7/7, et aussi sur la plateforme aéroportuaire (sécurité, commerces, installations de l'aérogare strictement liées aux avions et de leurs passagers, des vols privés aussi, et du trafic de fret de GVA), donc il faut établir des places de parking à utilisation variable :
  - 1- Stationnement de courte durée à l'intention des usagers des services proposés à Porte de France : l'éducation avec le lycée international, les sports avec le centre nautique, la santé avec la maison médicale, etc.
  - 2 – Stationnement de moyenne durée à l'intention des employés des mêmes services.
  - 3 – Stationnement de longue durée à l'intention des habitants ou visiteurs des quartiers attenants à Porte de France et du Technoparc (hôtels, entreprises, etc).
  - 4 – Stationnement de longue durée à l'intention de voyageurs qui utiliseront les transports publics (bus tpg ou autres) très occasionnellement dans le but de voyage depuis Genève soit depuis l'aéroport international par exemple, ou des gares ferroviaires du canton de Genève (vers la Suisse et la Haute-Savoie), ou depuis la gare de Valserhône, pour utiliser le réseau ferroviaire français qui dessert les villes de Lyon ou de Paris (et aussi en direction du sud vers Marseille), ainsi que les aéroports situés à Lyon et à Paris.
  - 5 – Stationnement de véhicules de prêts d'agences de location pour les visiteurs de tourisme et d'affaires de l'agglomération du Pays de Gex, car les villages sont difficilement accessibles sans un véhicule motorisé.
  - 6 – Autres usages pas encore prévus ou imaginés dans 10 / 15 /20 ans.

48

Suggestions

PR : La taille du PR n'est pas assez ambitieuse pour un aménagement d'importance stratégique sur l'agglomération du Grand Genève. La création du PR à étages est une réflexion nécessaire car sa capacité d'utilisation sur la commune de Saint-Genis-Pouilly sera exponentielle : en effet, l'offre du nombre de places de stationnement doit être étoffée pour répondre aux besoins des usagers car les services offerts au public de l'agglomération du Pays de Gex et aussi des communes de la rive droite de Genève est développée sur l'entrée de la commune de Saint-Genis-Pouilly au niveau de Porte de France : voir point 1 à 4 ci-dessus. L'utilisation d'un PR doit satisfaire aussi les usagers du Technoparc : des clients et des employés des entreprises, des hôtels, des services de l'agglomération, etc.

Le PR dessert une agglomération qui compte en 2022 environ 100 000 habitants et dont l'offre économique est en expansion depuis des années. Le projet carrefour Porte de France répond à une demande qui croît constamment et il est plus efficace dans un plan d'aménagement d'une telle ampleur et de dimension de prévoir la construction d'une offre prévisible exponentielle et adaptable aux circonstances futures que de souffrir d'exiguïté après le réaménagement de Porte de France :

Le bâtiment d'un PR (véhicules privés famille, 2-roues motorisés comme les motos, 2-roues électriques, 2-roues classiques, etc) à multi étages hors sol peut offrir de véritables services de grand carrefour d'une zone d'habitat qui propose des activités professionnelles et de loisirs très divers. Ce bâtiment peut être conçu entièrement alimenté par de l'énergie solaire : les SIG à Genève ont une expérience sur ce sujet et ce serait l'occasion pour l'agglomération Pays de Gex et Grand Genève et la Région AURA avec le Département d'impulser la formation d'électriciens et de métiers dans cette filière spécialisée. Ce bâtiment PR serait être un exemple dans la Région d'une façon d'utiliser une énergie indépendamment des autres sources de la zone de l'agglomération.

Au rez-de-chaussée, des espaces réservés aux voyageurs de longue distance avec casiers proches et accessibles aux arrêts des TER qui relient le Pays de Gex sur longue distance à Lyon et aéroport ainsi que d'autres grandes villes de France, et des TPG qui relient le Pays de Gex à l'aéroport et l'aérogare de Genève : ces usagers qui sont en voyage d'affaire (Technoparc/lycée/etc) eu aussi de loisirs (CERN et/ou Genève) et de sports (Monts Jura, événements ou concours athlétisme/cyclisme/etc). Les usagers ont besoin de casiers pour bagages, points de recharge (équipement électronique), zone de location de véhicules électriques (abonnements, compagnies de location tous-type de véhicules et vélo vtt, etc), zone de parking d'autocars privés (excursions, réunions d'entreprises, etc), de navettes privées (entreprises, résidences de vacances, etc), zone de dépose-minute pour véhicules privés, zone de places réservées aux taxis pour déplacements locaux ou longue distance, guichets de prestataires de services de voyages en commun (SNCF, TPG, etc) et individuel. Ces mêmes services seraient utilisés par la population locale de l'agglomération et du département de l'Ain, en déplacement en journée de travail ou en week-ends et jours fériés aussi. Des espaces de travail et de change pour les usagers en attente sont aussi à envisager.

Multi modal : L'espace multi modal doit être sécurisé pour que les piétons et cyclistes, tous deux usagers des transports publics : ces usagers accèdent ainsi aux établissements éducatifs, sportifs, et de santé, du quartier Port de France, en toute sécurité par rapport à la circulation de véhicules privés et des transports en commun : par ex. emprise trottoirs larges pour piétons et un parc sécurisé pour cycles. Les usagers de l'espace multi modal augmenteront exponentiellement. L'espace multi modal doit aussi simplifier la pose et la dépose minute pour qu'elle reste fluide dans cet espace et sur les axes routiers et réserver des places faciles d'accès et proches des transports en commun pour les usagers des taxis et de service de transporteur de personnes. Le mix population jeune (familles avec crèches par exemple et lycée et installations sportives) et vieillissante (personnes qui sont à la retraite et sont clientes d'espaces de loisirs et de santé aussi) de l'agglomération du Pays de Gex est à prendre en compte lors de la conception de l'espace multi modal : les usagers en attente de bus locaux et de longues distances ont besoin de bancs avec visibilité et protégés des intempéries d'espaces ombragés lors des périodes chaudes en été, etc. Ces critères de protection de « type » météo sont variables aussi pour les véhicules de transport en commun.

#### Questions/réflexions

Etude du flux de véhicules routiers sur la nouvelle voirie proposée dans le réaménagement d'un giratoire en carrefour à feux ? On installe subitement des séries rapprochées de feux sur les grands axes de l'agglomération du Pays de Gex à proximité de la frontière avec la Suisse. La question concerne le flux de véhicules routiers qui est ainsi régulé en grande partie aux heures de pointe par des giratoires depuis une vingtaine d'années. Le ralentissement sur les giratoires sont habituellement assez fluides mais le manque de fluidité dans les giratoires à proximité de feux déjà existants tels que ceux du CERN Prévessin en France ou du CERN Meyrin en Suisse en est la preuve au quotidien.

L'installation de feux si proches de zones de contrôles douaniers (Suisse et France) sur le carrefour sera compliquée par les files d'attente qui existent lors des contrôles des douanes « volantes ». Il semblerait plus judicieux de ne point rajouter de feux de circulation car leur installation, bloquent aussi les autres routes d'accès qui elles, sont toutes munies de giratoires (sauf la D 884). Les giratoires avaient été créés pour réguler le trafic sans l'arrêter sur des voies où il n'existe aucun feu. En créant des feux sur un carrefour où les voies sur le trajet Saint-Genis-Pouilly (RD 984F) et la voie de et vers Prévessin (RD 35) sont munies de giratoires qui régulent les flux de circulation routière, il est important de savoir que la circulation sur ces giratoires sera souvent bloquée par les files d'attente des véhicules arrêtés aux feux du nouveau carrefour. Faut-il revoir dans le projet de réaménagement du carrefour un plan d'impact du trafic de tous les autres accès qui seront affectés par le nouvel aménagement ? Faut-il en parallèle de la rénovation du carrefour Port de France établir un pronostic pour avoir un plan technique et plan de financement de coordination et de construction / d'aménagement / transformation des giratoires affectés par l'installation de feux sur les routes communales et départementales ? Et ce pronostic affecte au moins un secteur de zone de vie et d'activités allant de Thoiry jusqu'à Prévessin ?

49

Projet attendu et absolument nécessaire à la mobilité des gessiens. La requalification de ce giratoire est déterminante pour favoriser les déplacements pendulaires mais aussi internes au pays de Gex, qui sont aujourd'hui confrontées à un ouvrage inadapté, voir dangereux pour les usagers