

Projet restructuration du carrefour Porte de France

Réunion de concertation avec les associations APICY et VELOURUTION

Réunion du 23 février 2023

Ce compte-rendu retranscrit les principaux points d'échanges avec les associations sur le sujet de la Porte de France uniquement. Il n'intègre pas les échanges menés hors périmètre Porte de France, notamment avec Pays de Gex agglomération.

La présentation est annexée au présent CR.

Participants :

Département de l'AIN

- Mme Laure ALBINET – Responsable Service Route Aménagement
- M. Flavien SIRON – SRA/Chargé d'opération Porte de France

Pays de Gex Agglomération

- M. Xavier POLY

Représentants des associations

- M. Yvan BOHANES (Apicy)
- M. Victor KOHLER (Apicy)
- M. Peter LOOSLI (Apicy)
- M. Vincent MILLOT (Apicy)
- M. Tor BOTHNER (Apicy)
- M. Pierre GRANIER (Vélorution)
- M. Jean-François MARCHAND (Vélorution)

1 Retour sur la concertation

Le Département rappelle les éléments soumis à concertation et présente les grandes lignes des avis exprimés.

Le bilan de la concertation est disponible sur le site internet du Département.

A – Le Département est interpellé sur la prise en compte, dans l'aménagement, des futurs besoins de mobilité sur le secteur du fait de l'augmentation à venir de l'activité du CERN, du centre commercial OPEN, du portail de la science ou du pôle hospitalier de Meyrin.

CD01 - Le Département a mis à jour ses données de trafic en 2022. Sur cette base, le Département projette une augmentation très significative du trafic de la porte de France de l'ordre de +50% (49 à 54% selon les heures de pointe) à l'horizon 2040.

Concernant l'activité du CERN, celle-ci a également été largement majorée dans l'évaluation des flux afin de tenir compte du caractère irrégulier/cyclique de l'activité.

Les hypothèses retenues dans la modélisation prennent par ailleurs en compte le report modal vers le BHNS ou les modes actifs pour les personnes habitant à proximité de la ligne et souhaitant réaliser un mouvement transfrontalier.

A - Le Département est interrogé sur les raisons des difficultés de circulation au niveau de la Porte de France. Un représentant de l'association Apicy juge que les dysfonctionnements, en particulier le matin,

sont liés à la saturation rencontrée sur la RD984f mais pas à l'aménagement actuel de la Porte de France.

CD01 - Le Département rappelle que, de son analyse, c'est bien le fonctionnement en giratoire, sans gestion des flux, qui occasionne les difficultés constatées le matin sur la RD884. Le flux venant du sud se retrouve en effet pénalisé par les mouvements venant du Nord et de Saint-Genis, occasionnant des difficultés d'écoulement.

Dans l'hypothèse où seule la saturation de la RD984f serait responsable des conditions de circulation sur la Porte de France, l'ensemble des voies connaîtrait un niveau de saturation similaire (rue de Genève et RD35).

En conséquence, s'il fait consensus que la RD984f sature en heure de pointe, comme en témoigne toutes les études, cet élément demeure un invariable. Les propositions de réaménagement étudiées par le Département ont justement pour objectif de répondre à cette difficulté : offrir une offre de mobilité alternative sur l'axe Est-Ouest et permettre de conserver de bonnes conditions de circulation dans le sens Nord-Sud sans être pénalisé par la saturation de la RD984f.

A - Le Département est interrogé sur la possibilité d'identifier la voie communale route de l'Europe située avant la douane de Meyrin comme une voie privilégiée afin de décharger Porte de France. La proposition serait d'interdire les mouvements de tourne à droite depuis la D984f au niveau de la Porte de France, et d'obliger les véhicules à réaliser ces mouvements par la route de l'Europe.

CD01 - Cette solution n'a pas été envisagée par le Département. Cette voie constitue déjà une voie de report possible pour les usagers pour lesquels elle représente un avantage. Par ailleurs, la multiplication des voies permettant de réaliser un mouvement similaire permet de répartir le trafic entre ces voies.

Le Département prend toutefois note de cette remarque afin d'en vérifier l'opportunité.

Post Réunion : Après échange avec l'exploitant et analyse en détail des trafics, cette solution ne semble pas pertinente. En effet, le flux en TAD depuis la RD984f ne représente qu'une centaine de véhicules en heure de pointe le matin et à peine 200 véhicules en heure de pointe du soir (sur 4200 sur la porte de France). Ce mouvement n'est par ailleurs pas un mouvement pénalisant en termes de gestion de trafic.

Leur report sur une voie communale pourrait à l'inverse occasionner des difficultés au niveau du carrefour à feux du CERN (Europe/RD35).

A – Le Département est interrogé sur la prise en compte de l'arrivée possible du tramway

CD01 – Le projet est actuellement étudié en intégrant le passage d'un futur Bus. Il est toutefois également étudié pour être compatible avec un projet de tramway sans nécessiter de travaux lourds (les ouvrages ou les rayons de girations sont par exemple dimensionnés pour être compatibles avec le passage d'un tramway). Les travaux pour le passage d'un tramway se limiteraient ainsi au système de transport (rail, ligne aérienne de contact, stations).

2 Aménagements cyclables transitoires

Le Département présente les mesures transitoires envisagées afin de sécuriser les flux piétons/cycles au niveau de la porte de France en attendant le lancement des travaux. Celles-ci doivent être réalisables à coût réduit et pour le printemps.

La première proposition consiste à renforcer la signalisation verticale et horizontale en entrée et sortie RD35 et RD984f. Concernant la signalisation verticale, il est proposé de la passer en signalisation lumineuse afin de renforcer la vigilance des automobilistes.

En complément de cette mesure qui est jugée à elle seule insuffisante, le Département propose d'étudier l'aménagement de plateau permettant de réduire la vitesse en entrée et sortie Nord du giratoire sur la RD35.

A - Un membre des associations propose de réduire le nombre de voie en entrée et sortie de giratoire afin de les passer à 1 voie coté St Genis et coté RD35. Cette proposition permettrait d'éviter que des véhicules ne dépassent pas avec une cinétique trop importante les véhicules s'étant arrêtés au niveau des traversées.

Ce point fait l'objet de désaccord entre les différents membres dont certains privilégient la solution plateau et d'autres la réduction de voie. Est également évoquée la possibilité de prévoir des ilots entre les voies pour inciter à réduire la vitesse.

CD01 – Les 2 solutions seront étudiées et comparées avant validation d'ici le printemps d'un principe d'aménagement transitoire. Celui-ci doit pouvoir être mené dans des délais et coûts réduits. En première approche, la solution de réduction du nombre de voie n'avait pas été proposée car elle était susceptible d'occasionner des difficultés de circulation significatives sans qu'une offre alternative de transport n'ait encore pu être mise en place en substitution/compensation. Ces difficultés seraient susceptibles de générer des tensions possibles entre les différents usagers. Par ailleurs le plateau surélevé, s'il n'interdit pas le dépassement d'un véhicule arrêté au niveau des traversées, permet de limiter la vitesse des véhicules.

Post réunion : Après échange avec le service exploitation et analyse comparative des deux solutions, la solution plateau a été retenue par le Département. Outre les éléments de réponse apportés en réunion, la réduction de la capacité sur l'anneau sans proposition de solution de mobilité alternative risquerait également d'entraîner un report de trafic sur les voies communales.

A – Pourquoi ne pas déplacer la zone d'agglomération afin d'intégrer Porte de France dans le périmètre d'agglomération de Saint-Genis et ainsi donner la priorité aux modes actifs.

CD01 – Sans que ce sujet n'ait fait l'objet d'échange avec la commune, il est précisé par le Département que d'autres considérations liées notamment à l'exploitation et à la gestion de l'aménagement sont également à considérer avant de modifier un périmètre d'agglomération.

A – Il est rappelé l'importance de bien renforcer la signalisation horizontale. Par ailleurs, la solution entre réduction du nombre de voies ou plateau ne faisant pas consensus, il semblerait pertinent de réaliser un retour d'expérience de l'aménagement proposé.

CD01 – Le renforcement de la signalisation verticale et horizontale est bien prévue. Du reste, quel que soit l'aménagement réalisé au printemps, celui-ci fera bien entendu l'objet d'un retour d'expérience avec un suivi pour en vérifier son fonctionnement et sa pertinence (usage, accidentologie, dysfonctionnement apparu).

3 Evolutions du projet à l'étude

Le Département rappelle les grandes lignes du projet tel que présenté lors de la phase de concertation.

Depuis, le Département s'est engagé à retravailler son programme afin de prendre en compte au mieux les avis exprimés, mais aussi l'évolution du trafic et les fortes attentes en termes de mobilités douces notamment.

Dans ce contexte d'évolution du projet d'aménagement, les associations sont sollicitées sur les adaptations possibles sur lesquelles le Département pourrait travailler. L'objectif est de pouvoir travailler et comparer plusieurs scénarios.

A – Les associations ont pris connaissance des arguments développés dans le bilan de la concertation au sujet de la passerelle entre St-Genis et le CERN, que les longueurs de rampes rendent non pertinente/faisable.

En réponse Apicy suggère d'envisager des dispositifs d'ascenseurs couplés à des escaliers, permettant de limiter la longueur des rampes tout en rendant la passerelle accessible aux piétons, cycles et PMR. Ce point ne fait pas consensus entre les associations. Certains jugent qu'elle ne sera pas utilisée dans ces conditions. Véloration est plus favorable à une solution en tunnel.

CD01 – Le Département demeure très réservé quant à la proposition de passerelle accessible par ascenseur. Ces derniers posent d'importantes difficultés de gestion en extérieur et sont régulièrement en panne. Par ailleurs, en termes de rapidité de déplacement, ils sont susceptibles d'occasionner un temps d'attente (montée + descente) plus long que l'attente au feu.

La solution en tunnel ne semble pas techniquement compatible avec la trémie Nord-Sud.

Le Département interroge donc les associations afin de comprendre leurs positions sur l'aménagement de traversées piétons/cycles sécurisées par feu qu'elles jugent dangereuses.

A – Apicy trouve que les traversées par feux ne sont pas toujours respectées. Par ailleurs, le cycle de feu en 2 temps (à la française) implique des mouvements de tourne à droite pour les véhicules dans le même cycle que les traversées piétons/vélo.

La solution portée par les associations est celle d'une dénivellation du flux piéton/cycle sur l'axe St-Genis → CERN. Les autres mouvements ne nécessiteraient pas de dénivellation. Cette dénivellation ne se substituerait pas aux aménagements de surface.

CD01 – Le Département sollicite également les associations sur d'autres éléments d'aménagements comme la position de la piste sur l'axe Saint-Genis → Meyrin ou la dimension des aménagements piétons cycles.

A – La dimension des aménagements piéton cycle mutualisés doit être de 4m minimum afin d'éviter les conflits piétons/cycles. Par ailleurs la séparation doit faire l'objet d'une délimitation claire. La position de la piste cyclable en bidirectionnelle coté CERN sur la RD984f est souhaitée.

PGA – PGA informe que les contraintes imposées par la douane imposent une circulation des cycles en unidirectionnelle sur cette zone de la RD984f (2x1,5m). Des traversées seraient donc nécessaires pour assurer une jonction avec l'aménagement Porte de France.

CD01 – Le Département précise que les modalités d'aménagement cyclable de la Porte de France sont en cours d'étude afin de définir différents scénarios possibles. À la suite de cela, des échanges seront programmés entre PGA et CD01 pour la mise en cohérence des aménagements. Le Département interroge les associations sur leurs préférences dans le cadre d'un aménagement de 4m (4m en voie verte ou 2,5m en bidirectionnelle et 1,5m de trottoir piétons)

A - Les associations consultent leurs membres et feront un retour au Département

POST réunion : Apicy a transmis une demande écrite complémentaire à la suite de la réunion. Celle-ci est annexée au présent CR. Une réponse y sera apportée ultérieurement.

Flavien SIRON
Chargé d'Opération Porte de France
Le 6 mars 2023