

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

**Concertation
du 11 septembre au 11 octobre 2023**

Bilan de la concertation

SOMMAIRE

I. Déroulement de la concertation préalable	3
II. Les avis des partenaires associés	4
III. Les avis exprimés regroupés par thématiques	11
Thématique 1 : Soutien au choix du scénario retenu.....	12
Thématique 2 : Scénario « 4B ».....	16
Thématique 3 : Volonté d'un aménagement plus routier	30
Thématique 4 : Projets connexes de mobilités.....	38
Thématique 5 : Aménagements modes actifs	42
Thématique 6 : Travaux	47
Thématique 7 : Coût et financement	48
IV. Bilan des engagements du maître d'ouvrage	50
Annexes : Liste exhaustive des avis	50

I. DEROULEMENT DE LA CONCERTATION PREALABLE

La concertation, organisée par le Département, maître d'ouvrage de l'opération, avec l'appui des communes de Saint-Genis-Pouilly et de Prévessin-Moëns ainsi que de Pays de Gex Agglomération, s'est déroulée du 11 septembre au 11 octobre 2023. Cette concertation fait suite à une première concertation qui s'était tenue du 14 mars au 15 avril 2022, et qui avait participé à réinterroger le parti d'aménagement initialement retenu.

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

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

Le dossier de concertation mis à disposition de la population permettait également d'établir le lien entre le programme soumis en concertation et l'historique de l'opération (en particulier avec la précédente phase de concertation).

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
- 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 29 août et le 5 septembre 2023 et dans le Pays Gessien du 31 août et du 7 septembre 2023
- Une page Web consacrée à l'opération sur le site Internet du Département (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.
- La tenue de 2 permanences d'information les 2 et 3 octobre 2023 dans les locaux du centre départemental de la solidarité de Saint-Genis-Pouilly

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 gestion du trafic, 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 (120 observations), à Prévessin-Moëns (2 observations) et à Gex au siège de Pays de Gex Agglomération (2 observations)

- Sur un formulaire numérique accessible durant toute la période de concertation depuis la page web dédiée à l'opération (195 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) (aucune observation reçue via ce canal)

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

Les avis exprimés dans les registres/courrier/formulaires par les élus ou les associations sont repris dans leur intégralité tels qu'ils ont été écrits. Les autres avis sont traités de manière groupée, sans distinction, qu'ils aient été exprimés dans les registres ou déposés via le formulaire disponible sur le site internet de l'opération.

Les avis exprimés qui abordent des sujets sans lien fonctionnel et géographique direct avec le projet Porte de France ne sont pas intégralement repris et traités dans le cadre du présent bilan. Par ailleurs, au regard du nombre d'avis exprimés (supérieur à 300), ceux-ci sont regroupés par thématique et n'apparaissent donc que certains avis représentatifs. Les avis non repris sont toutefois comptabilisés et apparaissent donc dans l'analyse quantitative. Une seule réponse est apportée par thème.

En outre, les avis figurent tous dans leur intégralité en annexe.

II. LES AVIS DES PARTENAIRES ASSOCIES

II.1 – AVIS DE L'ASSOCIATION VELOURTION

« Commentaire général

Le nouveau projet proposé prend correctement en compte le besoin de sécurisation des déplacements cyclistes sur l'axe Saint-Genis - Meyrin grâce à la trémie "modes doux", cette amélioration est attendue depuis de nombreuses années. Nous soutenons ce nouveau projet.

Commentaires sur le projet

Selon le plan présenté, il semble que le cheminement pourrait être simplifié et rendu plus roulant et plus lisible avec quelques modifications mineures. En effet, venant de Thoiry, deux options sont proposées :

- *Piste principale (plus large) partant à gauche et passant au-dessus de la trémie*
- *Piste secondaire (plus étroite) partant à droite, desservant le CERN et rejoignant l'entrée-sortie de la trémie*

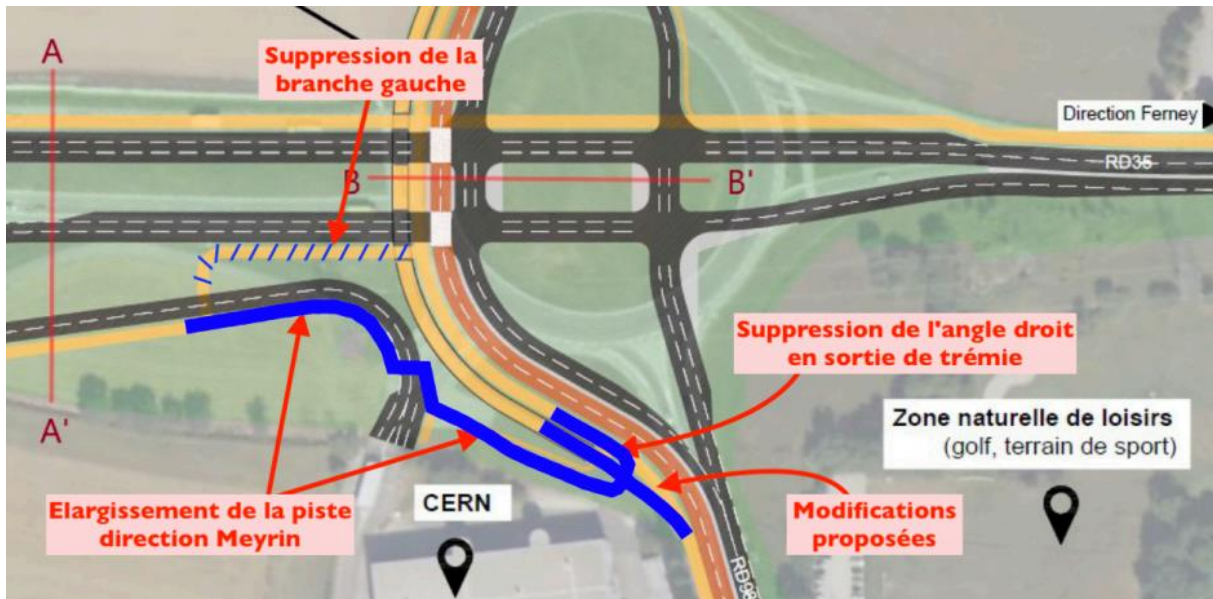
La piste "secondaire" semble destinée principalement aux personnes se dirigeant vers le CERN alors que la piste principale semble destinée aux usagers utilisant l'axe Thoiry – Meyrin : L'intérêt de la piste "principale" est questionnable car les cyclistes circulant de Thoiry à Saint-Genis devront faire une boucle pour emprunter la trémie et seront incités à ne pas l'emprunter.

Une proposition de simplification serait de supprimer la piste partant à gauche (appelée ici "piste principale") et d'élargir la piste partant à droite (dans la direction Thoiry-Meyrin) (voir figure 1). Cela

inciterait les cyclistes à emprunter de préférence la trémie pour rejoindre Saint-Genis plutôt que la piste en surface et simplifierait la liaison vers Meyrin.

Aussi, par soucis de sécurité, il semblerait important de ne pas relier les différentes pistes cyclables à la sortie immédiate de la trémie mais quelques mètres plus loin afin d'améliorer la visibilité et de permettre aux cyclistes d'anticiper les croisements/dépassements.

La piste principale sortant de la trémie pourrait également être élargie ponctuellement au niveau et en amont/aval de l'intersection des différentes pistes cyclables pour le confort et la sécurité des cyclistes.



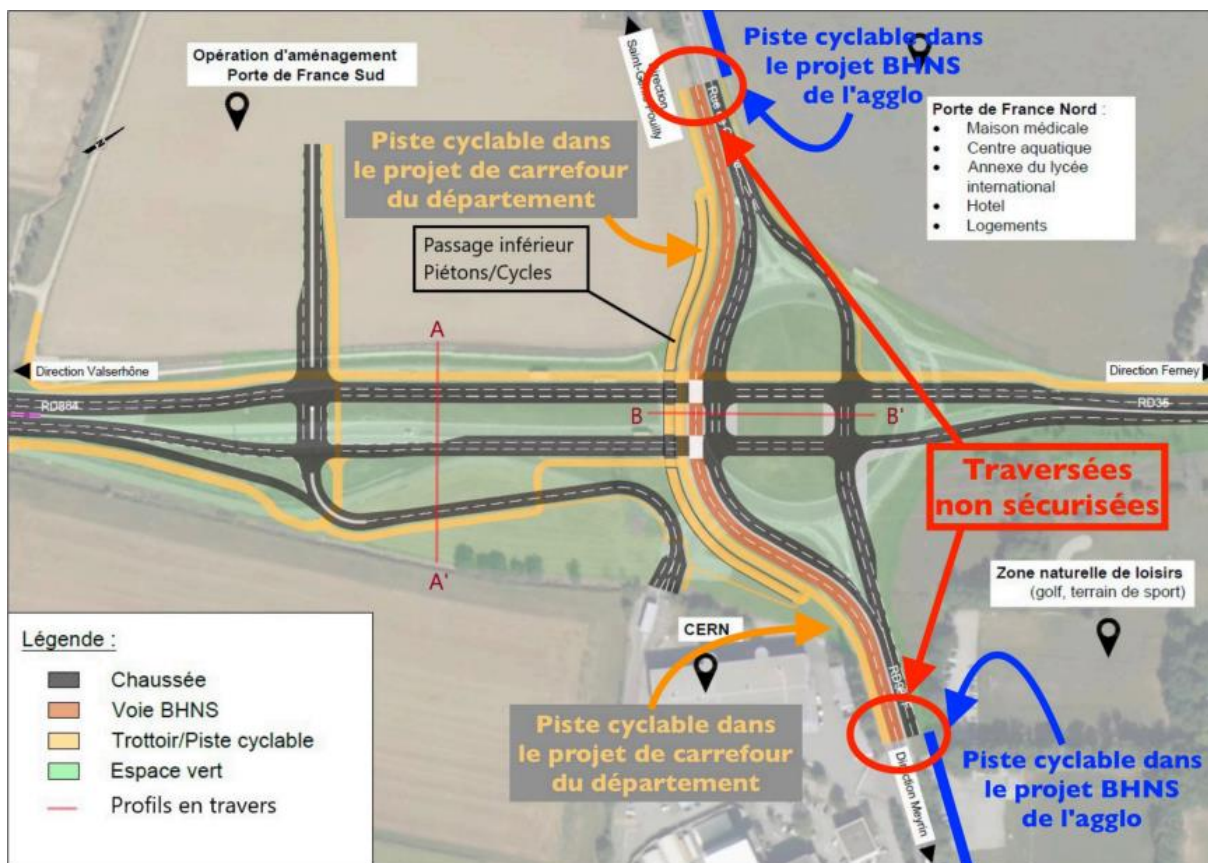
Il faudra aussi assurer une largeur suffisante (supérieure à 4m) pour les aménagements cyclables principaux (axe Saint-Genis - Meyrin et Thoiry - Meyrin). La piste actuelle longeant le CERN est déjà très utilisée aux heures de pointe et la sécurisation de la traversée du carrefour Porte de France entrainera une augmentation du trafic cycliste, il est donc important d'anticiper cette évolution et de prévoir une largeur suffisante pour la sécurité et le confort des cyclistes.

Point de vigilance

Le projet de BHNS Saint-Genis - Meyrin également mis à l'enquête publique en parallèle a mis en évidence une incohérence avec le projet d'aménagement du carrefour de la Porte de France (voir figure 2):

- En amont du carrefour Porte de France, côté Saint-Genis, sur le projet de BHNS Saint-Genis - Meyrin, la piste cyclable est placée côté NORD
- Dans la traversée du carrefour Porte de France, le projet du Conseil Départemental sécurise la traversée piétons/cycles en souterrain côté SUD
- En aval du carrefour, le projet de BHNS Saint-Genis - Meyrin la re-place côté NORD

Les plans présentés dans le projet de BHNS Saint-Genis - Meyrin n'ont peut-être pas été mis à jour, mais il conviendra de veiller à la cohérence globale des 2 projets afin de ne pas créer de discontinuité dans les aménagements cyclables. »



Réponse du MOA :

Le Département prend note du soutien de l'association Vélorution et des remarques formulées par l'association pour améliorer les conditions de déplacement des cycles.

Au stade du dossier de concertation (établi sur la base des études de programme), le Département s'est attaché à présenter des grands principes d'aménagements.

Pour la suite du projet et en particulier dans le cadre des études de détail, **le Département s'engage à étudier les propositions d'optimisation permettant d'améliorer encore davantage le cheminement des modes actifs.**

Pour rappel, dans le cadre de la première concertation, le Département s'était engagé à poursuivre la démarche de concertation initiée lors des études amont avec les associations représentatives des piétons et usagers des cycles.

Cet engagement issu du bilan de la première concertation demeure pour la suite du projet.

Concernant les raccordements (Est et Ouest) avec les aménagements réalisés par Pays de Gex Agglomération et pour lesquels des incohérences sont relevées par l'association. Le Département précise qu'un travail de coordination a bien été mené avec Pays de Gex agglomération conformément aux engagements pris lors de la première concertation.

Le Département s'était en effet engagé 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 avec piste cyclables côté sud (telle que présentée dans le dossier de concertation) a bien été retenue par le Département sur son périmètre d'opération. C'est également le cas pour Pays de Gex Agglomération, cependant, les plans mis en consultation par Pays de Gex Agglomération n'ont pas été mis à jour pour l'enquête publique menée sur le projet BHNS.

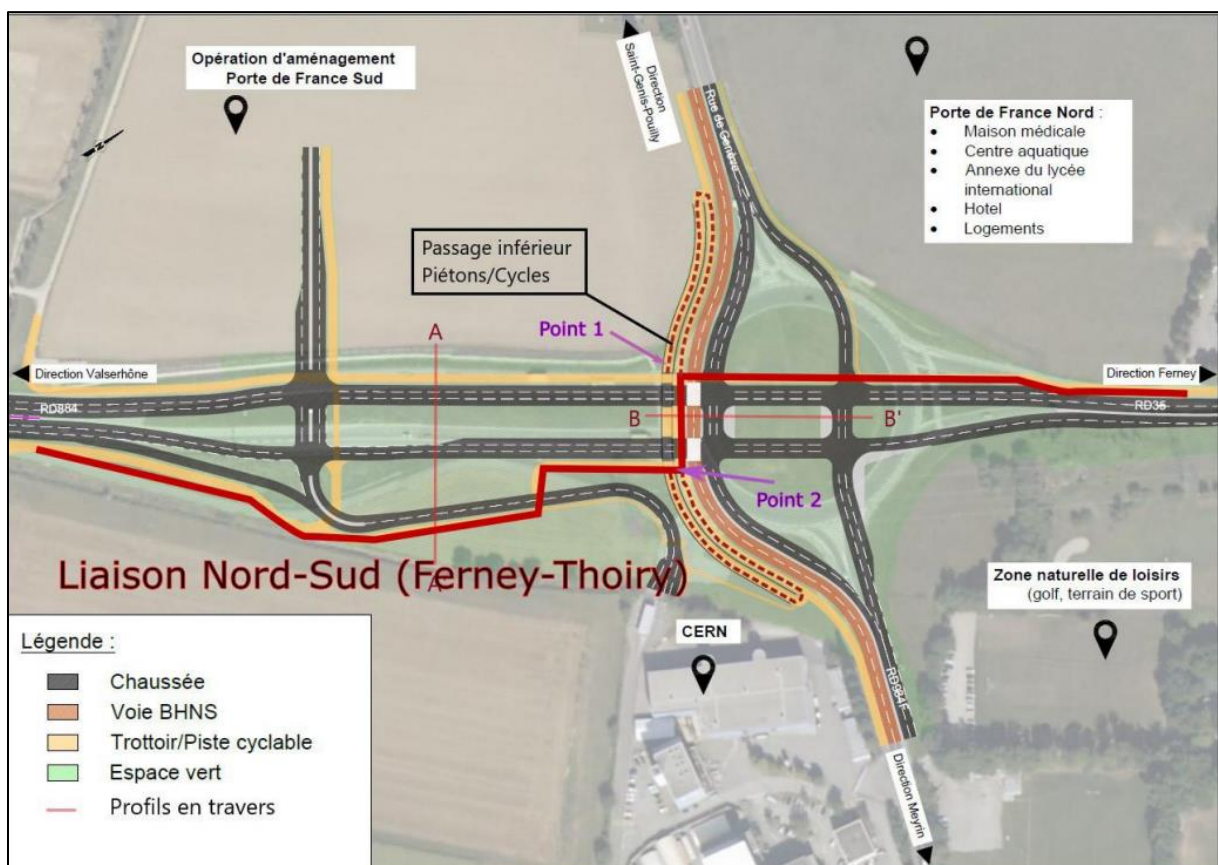
II.2 – AVIS DE L'ASSOCIATION APiCY

« L'APiCy constate un énorme travail accompli par les instances du département et juge ce travail globalement positif. Nous soutenons le passage en trémie souterraine dédié aux modes doux, et soutenons donc ce projet tel que présenté ici.

Remarque préliminaire

L'APiCy souligne le fait d'avoir été écouté lors de la première concertation publique et que le département en ait pris compte.

A plus forte raison que cet itinéraire s'inscrit dans le Schéma Directeur Cyclable du Grand Genève comme un itinéraire structurant principal (voir schéma page suivante), et pour l'APiCy, un des points de passage les plus fréquentés par les modes doux dans le Pays de Gex, avec la douane de Ferney-Voltaire



Nous vous demandons de prendre en compte le schéma réalisé par nos soins en page précédente.

L'APiCy souhaite apporter, à certains endroits, des ajustements où la sécurité doit être améliorée. Nous pensons que nos propositions apporteront des améliorations qui permettront d'augmenter le nombre de cyclistes.

1. D'après le département, le flux Valserhône-Ferney (Nord-Sud) est important pour toutes les mobilités, y compris les vélos.

Or, en regardant le dessin du carrefour, du nord au sud, nous devons traverser 5 routes pour cette itinéraire important (voir tracé rouge sur le schéma). Ce chiffre pourrait être ramené à 3, si les piétons/cyclistes passaient dans la trémie. Avec le projet actuel, le détour est d'environ 120m, ce qui représente 500m au total, en comptant le passage dans la trémie. Cette distance représente beaucoup pour les mobilités douces, surtout les piétons, présents sur cet itinéraire d'après nos comptages.

Donc nous suggérons qu'aux points 1 et 2 sur le dessin, il y ait des liaisons entre la trémie et la surface. Au minimum des escaliers pour les piétons, au mieux une rampe courte et raide passable aussi pour les vélos et poussettes. (Cette rampe peut être raide, car pour les PMR, la trémie est possible ; des aménagements de ce type sont présents en nombre en Suisse voisine). La présence de telles rampes permettrait d'encourager les cyclistes devant passer en surface à prendre la trémie, et donc limiter le passage dangereux de cyclistes ou piétons en surface, avec le risque de compromettre leur propre sécurité en croisant des routes alors que la priorité ne leur sera pas donnée.

Cette réflexion et solution concerne aussi les liaisons N-E (Ferney-Meyrin, qui est beaucoup utilisée) et S-O (Valserhône-St-Genis, avec des cyclistes venant majoritairement de Bourdigny).

2. Puisque ces liaisons seront un axe très fréquenté par les modes doux, nous estimons que la largeur minimale de la piste cyclable soit de 4 mètres, en accord avec les recommandations nationales du CEREMA. L'axe fort Genève – Ferney-Voltaire, en projet à court terme et déjà dessiné, se voit d'ailleurs doté d'une largeur de 4 mètres.

3. Il faut que ce projet soit connecté avec un aménagement sécurisé (voire dénivelé) à la piste cyclable qui sera réalisée dans le cadre du projet du BHNS (enquête publique en cours).

Notre association est donc favorable à ce projet et le soutient. Les améliorations principales demandées par l'APiCy dans ce document sont :

- Ajout d'escaliers avec rampes raides compatibles pour vélo aux points dessinés sur notre schéma
- Largeur des aménagements modes doux en accord avec les recommandations nationales
- Meilleure coordination entre le département, l'agglomération et la commune de Saint-Genis-Pouilly concernant la liaison avec le projet BHNS »

Réponse du MOA :

Le Département prend note du soutien l'association Apicy et des remarques formulées par l'association pour améliorer les conditions de déplacement des piétons et des cycles.

Le Département étudiera l'opportunité et les conditions de faisabilité des connexions proposées et des demandes relatives à la largeur des voies cyclables.

Pour la suite du projet et en particulier dans le cadre des études de détail, **le Département s'engage à étudier les propositions d'optimisation permettant améliorer encore davantage le cheminement des modes actifs.**

Les réponses apportées dans le cadre de la partie II.1 viennent également compléter la présente réponse.

II.3 – AVIS DU MAIRE DE SAINT-GENIS-POUILLY

« En ma qualité de Maire de la commune de Saint-Genis-Pouilly, j'apporte au nom du Conseil municipal mon soutien au scénario 4b afin que le conseil départemental requalifie le secteur de la Porte de France par un aménagement adapté en surface pour les véhicules et une trémie pour les transports en commun et les modes actifs.

Pour rappel, cela fait plus de 15 ans que le conseil départemental de l'Ain mène des études, et il est regrettable qu'après avoir étudié plusieurs scénarios, qui ont été soumis à la validation des conseillers municipaux de Saint-Genis-Pouilly, des Maires du Pays de Gex et des conseillers communautaires de Pays de Gex Agglo, le département ait fait le choix de ne pas respecter la voix des élus locaux en présentant au vote des conseillers départementaux uniquement un scénario celui du 3b.

Nous sommes surpris que les élus départementaux aient voté, lors de la séance du 3 juillet dernier, en faveur du scénario 3b, c'est à dire celui d'un réaménagement du giratoire Porte de France sans solutions réelles, et ce, en contradiction totale avec le vote des élus gessiens en faveur du 4b.

Il est inacceptable que le conseil départemental ne soutienne pas les choix des élus gessiens, qui ont voté après un processus de discussion et de concertation.

1. Le 12 juin dernier, les conseillers municipaux de Saint-Genis-Pouilly (majorité et opposition) ont voté à l'unanimité pour le scénario 4b.

Le vote a eu lieu après la présentation des 4 scénarios aux élus. Ces derniers ont, à l'issue du vote, acté le fait :

- qu'il est urgent que le conseil départemental de l'Ain engage le réaménagement de ce carrefour afin d'apporter des solutions aux difficultés rencontrées quotidiennement par l'ensemble des habitants du Pays de Gex qui traversent par milliers chaque jour le rond-point Porte de France dont la dangerosité est unanimement reconnue ;

- que les élus regrettent les retards et l'abandon du projet de réaménagement du giratoire Porte de France dans sa version "AVP 2 Optimisé - Mai 2022" ;

- qu'au regard des scénarios étudiés et proposés en juin 2023, à savoir :

- scénario 1 - Trémie réduite

- scénario 3a - Aménagement en surface

- scénario 3b - Aménagement en surface avec une trémie uniquement pour les modes doux

- scénario 4b - Aménagement en surface avec une trémie pour les transports en commun et les modes actifs ;

A l'unanimité, les conseillers municipaux de Saint-Genis-Pouilly demandent au conseil départemental de réaliser le scénario 4b, c'est à dire un aménagement en surface avec une voie en trémie pour les transports en commun et les modes actifs.

2. Au vu de l'ensemble des contraintes énoncées par le conseil départemental et notamment de l'analyse comparative des différents scénarios tels qu'apparus dans le dossier de la requalification et de l'aménagement du giratoire Porte de France : d'abord le bureau exécutif de l'agglomération, puis la

conférence intercommunale des Maires et enfin les élus communautaires se sont prononcés également par un vote très largement majoritaire en faveur du scénario 4b.

C'est pourquoi, nous demandons au conseil départemental de réaliser une concertation transparente en expliquant également le scénario 4b et en diffusant les études et avis réalisés. Il a fallu attendre la semaine du 25 septembre 2023, soit deux semaines après le démarrage de la concertation publique, pour que le conseil départemental décide d'organiser deux réunions de présentation du projet 3b. C'est pourquoi nous avons mis en place des réunions d'informations afin d'expliquer l'objet de cette concertation aux habitants et avoir plus de précisions complémentaires face à leurs questions.

Nous sollicitons le conseil départemental pour qu'il respecte le choix des élus gessiens et de ses habitants : à savoir celui de l'ambition d'un aménagement tourné vers l'avenir qui sécurise les transports publics et les cycles tout en désengorgeant ce carrefour.

Il devient impératif que le conseil départemental réalise le réaménagement de ce carrefour en apportant des solutions efficaces.

Pour cela, seul le scénario 4b réserve une voie souterraine pour les modes doux et le BHNS et positionne les voitures et les camions en surface, ce qui permettra la fluidité de la circulation et une réelle garantie de gains de temps pour l'ensemble des usagers.

Avec la création de la trémie pour les transports en commun, les cycles et les piétons, la circulation en surface des voitures sera favorisée, indépendamment du passage des transports en commun, du futur BHNS puis du futur TRAM.

Les transports en commun, les voitures et les camions en surface régulés par des feux, ne pourront fluidifier la circulation de plus de 25 000 véhicules par jour et aggraveront la saturation du secteur et multiplieront les bouchons.

Nous espérons que le choix se fera en faveur de l'intérêt des habitants du Pays de Gex.

Nous militons pour que le projet voulu par les habitants et les élus gessiens permette de fluidifier le secteur et de convaincre les automobilistes de délaisser la voiture, réduisant ainsi considérablement les émissions de CO².

Je suis à votre disposition afin d'avancer sur ce dossier structurant et majeur pour l'ensemble du Pays de Gex et je vous prie de recevoir mes salutations distinguées. »

Réponse du MOA :

Les éléments de réponse concernant le scénario 4B sont développés dans la partie « Thématique 2 – scénario 4B » et plus particulièrement dans les parties III.2.3 à III.2.5.

En outre, le Département partage la volonté du Maire de Saint-Genis-Pouilly que l'aménagement puisse être réalisé.

Pour que cela soit possible, il convient que le projet porté soit en mesure d'aboutir et se fasse donc dans le strict respect des contraintes réglementaires et environnementales qui s'imposent. Le scénario retenu l'a été car il offre le meilleur compromis entre réponse aux objectifs et prise en compte de l'environnement dans le strict respect de la réglementation.

A l'inverse, le scénario 4B repris dans son avis par le maire de Saint-Genis-Pouilly présente l'inconvénient majeur d'impacter plus significativement l'environnement et notamment la nappe (et donc potentiellement les milieux naturels qui en dépendent) sans avantages/bénéfices supplémentaires sur la fluidité du trafic et avec un surcoût difficilement justifiable.

Cette situation serait de nature à fragiliser juridiquement l'opération en situation de recours et ne permettrait pas au maître d'ouvrage d'assurer une livraison dans les délais envisagés.

III. LES AVIS EXPRIMES REGROUPES PAR THEMATIQUES

Les observations ont été triées et regroupées selon les thématiques principales abordées :

THEMATIQUE 1 : SOUTIEN AU CHOIX DU SCENARIO RETENU

III.1.1 Soutien au projet pour la bonne prise en compte des modes actifs

III.1.2 Soutien au projet pour la bonne pris en compte de l'environnement

III.1.3 Soutien au projet pour la prise en compte des conditions de mobilité

THEMATIQUE 2 : SCENARIO « 4B »

III.2.1 – La concertation confondue avec une votation

III.2.2 – Un scénario 4B non présenté et donc parfois mal compris

III.2.3 – Le scénario 4B jugé plus favorable pour la fluidité du trafic

III.2.4 – Le scénario 4B jugé plus favorable pour le développement des modes de transport alternatifs

III.2.5 – Le scénario 4B en vue de l'arrivée du tramway

III.2.6 – Le projet 4B défini comme celui des élus locaux

THEMATIQUE 3 : VOLONTE D'UN AMENAGEMENT PLUS ROUTIER

III.3.1 Aménagement d'une trémie Nord-Sud

III.3.2 Aménagement d'un autopont Nord-Sud

III.3.3 – Opposition aux feux tricolores

THEMATIQUE 4 : PROJETS CONNEXES DE MOBILITES

III.4.1 – Tramway

III.4.2 – Parking relais et stationnement

THEMATIQUE 5 : AMENAGEMENTS MODES ACTIFS

III.5.1 – Les raccordements des aménagements cyclables en limite de périmètre

III.5.2 – Le profil des aménagements proposés

III.5.3 – Identification de points particuliers d'amélioration

III.5.4 – La dénivellation des flux piétons/cycles et les adaptations nécessaires

THEMATIQUE 6 : TRAVAUX

THEMATIQUE 7 : COUT ET FINANCEMENT

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.

Comme rappelé en introduction, 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. Seuls certains avis représentatifs y sont repris. Les avis figurent néanmoins tous dans leur intégralité en annexe.

THEMATIQUE 1 : SOUTIEN AU CHOIX DU SCENARIO RETENU

Parmi les avis exprimés lors de la concertation, près d'une soixantaine d'avis soutiennent ou privilégient le parti d'aménagement proposé. Certains avis notent également les évolutions du projet par rapport au projet qui avait été soumis en concertation en 2022 et qui avait alors fait l'objet très majoritairement d'avis négatifs.

« Le nouveau projet dans l'ensemble est vraiment bien mieux que l'ancien, bravo ! »

« merci pour ce dossier, qui est certainement un grand progrès par rapport de la situation actuelle. »

« Merci pour ce projet dont l'amélioration par rapport au précédent est très appréciable. »

« Le projet est évidemment très intéressant, je passe la frontière chaque jour soit en voiture soit en vélo et chaque année le trafic augmente et les difficultés avec. »

« J'ai un avis favorable au réaménagement du carrefour porte de France. »

« je suis entièrement favorable à la réalisation du projet d'aménagement de ce carrefour qui est devenu névralgique et en cette époque de trafic routier pléthorique, de danger permanent, il serait temps et même urgent que cet ouvrage se réalise. »

« Je suis d'accord avec la requalification de la porte de France. Très bien pour tout le secteur en considérant la grande quantité de transfrontaliers ! »

« Cet aménagement, tant attendu par toutes les catégories d'usagers, est bienvenu, il aurait dû être fait il y a 10 ans, espérons une réalisation rapide. »

« Je trouve ce projet très intéressant et très important à mener au bout car le giratoire est devenu un enfer aux heures de pointe. »

III.1.1 Soutien au projet pour la bonne prise en compte des modes actifs

Le motif principal repris par les personnes s'étant exprimées en faveur du parti d'aménagement proposé est la prise en compte jugée satisfaisante des mobilités actives.

« Bravo. Etant donné le nombre de cyclistes qui passe par ce giratoire pour l'aller / retour au CERN, et l'importance d'encourager les gens de prendre leurs vélos plutôt que leurs voitures, il est bien que les modifications mettent le cycliste hors de danger, et de préférence les séparent de la circulation de voitures et camions. »

« Ce projet mérite tout mon soutien, car me déplaçant tant à bicyclette qu'en voiture, il est important d'assurer la sécurité des usagers et la fluidité des véhicules motorisés. Le passage en tunnel est la meilleure solution pour la sécurisation des modes doux. »

« Je soutiens l'aménagement que vous proposez qui favorise un aménagement sécurisé pour les modes actifs. Je souhaite que les aménagements pour les modes actifs seront suffisamment large (4 m pour les vélos et 2 m pour les piétons avec leurs séparation) dans le but d'offrir un itinéraire sécurisé. »

« Je tenais à vous remercier pour ce nouveau projet pour Porte de France, qui, contrairement au précédent, répond aux besoins de notre région. [...] vous avez sécurisé les modes doux dans l'axe St-Genis – Meyrin. Cette approche permet d'être alignée avec la ville et le canton de Genève qui impose un plan de mobilité aux entreprises ayant plus de 50 salariés. »

« C'est bien d'avoir fait une trémie pour les vélos. Cela va faciliter grandement la décarbonisation des transports et va convaincre des habitants à passer ce carrefour en vélo. Beaucoup ont remis le vélo au garage en voyant la dangerosité du site actuellement. »

« Ravi de voir que le département mette en œuvre certains projets dans le Pays de Gex, cette zone qui paraît si loin de Bourg-en-Bresse. Je suis plutôt content de voir qu'un espace propre sera dédié aux mobilités actives et que ces dernières ne seront pas handicapées dans leur déplacement transfrontalier par les autosolistes. C'est une clé de la réduction de la part modale des voitures dans cette zone totalement saturée. »

« Meilleure prise en compte des modes doux. C'est très bien. »

« Je félicite le département de l'Ain pour le choix concernant le futur aménagement du carrefour Porte de France qui tient compte de la mobilité douce. Une traversée sécurisée de ce carrefour accidentogène ne pourra qu'encourager la pratique de la marche et du vélo ! »

« L'évolution du projet depuis la première concertation mérite d'être soulignée : amélioration des parcours pour les modes doux (en particulier vélo) »

« le projet est effectivement un atout primordial pour la mobilité des usagers sur cet axe très fréquenté, l'option de sécurisation des piétons et des cyclistes en niveau inférieur est une excellente idée. »

« J'apprécie la proposition de sous-terrain qui me semble adaptée et beaucoup plus sécurisante que le tracé actuel. »

« Je me réjouis s'il y a passage sécurisé sous-terrain pour les vélos et piétons. Ce sera un soulagement personnel et meilleur pour la mobilité douce. Étant résidant du quartier porte de France, ma première préoccupation est la sécurisation des piétons et vélo ainsi que leur diminuer le temps de trajet avec un passage sans feu ni cédez le passage. »

« Ça a l'air d'être un beau projet... Nous ne pouvons qu'encourager les mobilités douces, malheureusement bien trop absentes dans le Pays de Gex.... »

« Le nouveau scénario répond beaucoup mieux aux besoins de la mobilité douce, merci beaucoup d'avoir repensé le projet. »

« Le projet du département me paraît plus sécurisant pour les mobilités actives grâce au passage souterrain dédié à ces derniers. [...] Il est évident que Genève va progressivement réduire le trafic motorisé par la contrainte, ce qui aurait pour conséquence de rendre un projet pensé pour les voitures obsolète. »

Réponse du MOA :

Le Maître d'ouvrage prend note du soutien apporté au projet présenté, que ce soit de la part d'associations modes actifs reconnues pour leurs avis éclairés d'utilisateurs, ou que ce soit de la part du grand public. Ces avis n'appellent pas de réponse de la part du maître d'ouvrage.

III.1.2 Soutien au projet pour la bonne pris en compte de l'environnement

Le 2^{ème} motif avancé dans les avis que l'on peut qualifier de favorables au projet est la bonne prise en compte de l'environnement (dans ses différents aspects).

« Je tenais à vous remercier pour ce nouveau projet pour Porte de France. [...] L'impact environnemental sera moindre grâce à votre trémie "modes actifs" uniquement. »

« C'est bien que l'impact de la flore et de la faune ait été pris en compte. Que le projet ait été repensé dans ce sens-là. »

« Je soutiens pleinement cette option car elle est respectueuse de l'environnement, avec une circulation fluide des vélos, tout en autorisant une voie de bus séparée. Cela devrait être une priorité car cela signifierait qu'un plus grand nombre de personnes voudraient renoncer à la voiture privée et utiliser plutôt les transports publics plus régulièrement. »

« Je tenais dans un premier temps à vous remercier d'avoir écourter les retours sur le projet précédent. Le projet actuel est bien plus adapté aux besoins de la zone et a un impact environnemental bien moins important (remblai et impact sur la nappe, impact sur la faune...). »

« C'est très bien. Impact modéré sur la nappe phréatique de surface. »

« Je suis en faveur du projet de la région qui me paraît plus respectueux de l'environnement. Je suis en faveur d'une voie réservée aux cyclistes. »

« L'évolution du projet depuis la première concertation mérite d'être soulignée : [...] réduction de l'impact sur le milieu, dimensionnement plus raisonnable. Tel que présenté, le projet semble bien dimensionné [...]. Une trémie supplémentaire réservée aux transports publics, telle que présentée dans les souhaits de l'Agglo, me paraîtrait disproportionnée, en termes de coûts et d'emprise écologique (hauteur de passage libre d'au moins 3 à 4 m pour les bus), surtout au regard de l'ambition de transformer un jour la voie BHNS en tramway (hauteur de passage encore accrue et rampes d'accès en pente plus douce, ce qui augmenterait encore la longueur et la profondeur des travaux) pour un gain très limité. »

« Je suis d'accord avec l'option choisie par le département. Il semble bien équilibrer les défis environnementaux et de circulation. »

Réponse du MOA :

Le Maître d'ouvrage prend note du soutien apporté au projet présenté. Ces avis n'appellent pas de réponse de la part du maître d'ouvrage.

III.1.3 Soutien au projet pour la prise en compte des conditions de mobilité

D'autres avis favorables mettent davantage en avant les bénéfices apportés par le projet sur les conditions de mobilités en transport en commun ou pour la circulation motorisée.

« Je tenais à vous remercier pour ce nouveau projet pour Porte de France, qui, contrairement au précédent, répond aux besoins de notre région. Il est certain que les "pro-voitures" vont râler, que les Cernois vont râler, mais vous avez [...] donné la priorité aux transports en commun »

« Tel que présenté, le projet semble bien dimensionné, notamment pour faciliter la circulation des transports publics, moyennant une bonne régulation des feux de circulation, avec priorité aux bus. »

« Utilisateur quotidien des transports en commun, je trouve le projet de requalification indispensable [...] il est plus que nécessaire de rendre la liaison en bus attractive »

« Since I live in France and work in Swiss it is really important for the daily commute to have a better and comfortable road and I believe this project will make it much easier for everyone to easily commute between two countries and specially for people who work on the other side of border. it will be great opportunity for everyone to use public transport. »

« Projet intéressant qui fluidifiera très certainement du fait des feux de circulation comme je le constate tous les jours en passant par le carrefour du centre Leclerc à Ferney pour me rendre au P+R de Meyrin Gravière. »

« J'ai lu votre dossier et d'une part je confirme qu'il est nécessaire de réorganiser ce carrefour qui est aujourd'hui déjà très passager et très dangereux pour les cyclistes/piétons et même pour les automobilistes. Je comprends l'abandon du projet initial pour cette nouvelle version qui fait sens, même d'un point de vue du flux automobile. »

Réponse du MOA :

Le Maître d'ouvrage prend note du soutien apporté au projet présenté. Ces avis n'appellent pas de réponse de la part du maître d'ouvrage.

THEMATIQUE 2 : SCENARIO « 4B »

Durant la concertation organisée par le Département, la commune de Saint-Genis-Pouilly a organisé une communication indépendante et non concertée avec le Département.



Cette communication présente la concertation comme une votation entre 2 projets, celui du Département ou celui de la commune dit le « scénario 4B ».

Dans cette communication, la commune présente le projet du Département (qu'elle nomme scénario 3B) comme un projet n'apportant aucune amélioration des conditions de circulations et même comme un projet qui génèrera des bouchons et qui aggravera les conditions de circulation.

A l'inverse, le projet dit « 4B » est présenté comme celui « porté par les élus gessiens » et comme le « seul à garantir la fluidité de la circulation ». Ces éléments de langage ont également été repris sur un flyer distribué ainsi que lors d'une réunion publique et d'une permanence d'élus.



III.2.1 – La concertation confondue avec une votation

La communication portée par la commune a eu pour conséquence de créer une incompréhension dans de très nombreux avis. En premier lieu de nombreuses personnes se sont exprimées comme dans le cadre d'un vote. Sur les 319 avis exprimés en concertation, 136 avis font référence au scénario « 4B ».

Sur ces 136 avis, plus de 80 se contentent de soutenir ou de voter pour le scénario 4B sans apporter d'explication ou de justification. Certains de ces avis sont repris dans leur intégralité ci-dessous.

« Je vote pour le projet 4B »

« Je vote pour le 4B ! et que cela se passe au plus vite, Merci »

« Je soutien le projet 4B pour le futur de la ville cela est mieux desservie en bus et vélo (trottinette) »

« Je suis pour l'aménagement du projet 4B le projet 3B me semble moins durable »

« J'appuie le scénario 4B »

« J'ai pris connaissance du projet porté et défendu par la ville et l'équipe municipale de Saint-Genis-Pouilly. Ce projet important, nécessaire et d'utilité public pour l'ensemble des usagers Gessiens. Je suis favorable à la réalisation de ce projet. »

« Hâte de voir le scénario 4B mis en place »

« Après examen des scénarios présentés le seul acceptable est celui présenté par la commune de St Genis a savoir le 4B. Le scénario 3B imposé par le CD est inacceptable »

« Je soutiens la proposition présente par la commune de St Genis Pouilly. A savoir la solution 4B. »

« Le scénario 4B est le plus adapté. »

« Je choisis le projet 4 B »

« J'approuve entièrement le plan développé par l'actuelle Municipalité. Le projet choisi par le département est voué à l'échec »

« Je suis d'accord avec le projet des élus gessiens. »

« 4B »

Certains avis (3) semblent même se tromper en reprenant la numérotation des scénarios figurant exclusivement dans la communication de la municipalité :

« Je soutiens le projet 4D »

« Je suis d'accord projet 4D »

« Je suis d'accord et soutiens le projet 4D »

Réponse du MOA :

Ces avis non argumentés n'appellent pas de remarques de la part de la maîtrise d'ouvrage. Le Département rappelle que la procédure de concertation n'a pas été organisée comme une votation entre différents scénarios d'aménagement et qu'aucun document portant sur le scénario 4B n'a été présenté. Le Département ne peut que regretter cette confusion qui nuit à la qualité de la procédure de concertation menée.

III.2.2 – Un scénario 4B non présenté et donc parfois mal compris

En dehors des avis non argumentés, plusieurs avis ont également apporté des justifications qui interrogent sur le contenu ou la compréhension du « scénario 4B ».

Pour rappel, seul le scénario soumis à concertation était présenté par le MOA dans le dossier de concertation. Les nombreux scénarios étudiés mais non retenus (dont le scénario 4B fait partie) n'ont pas été présentés dans le dossier de concertation. De ce fait, le Département n'est pas en mesure de savoir sur quelles informations les personnes qui se sont exprimées sur le scénario 4B l'ont fait.

De nombreux avis montrent d'ailleurs une incompréhension de ce scénario d'aménagement tel que le Département l'a défini dans le cadre de ses études programmatiques.

« Le projet de mettre des feux de circulation me paraît, au vu de l'objectif [...], totalement aberrant.

Par conséquent le second projet avec des passages souterrains me paraît bien plus en cohérence avec les objectifs »

« Je ne suis pas d'accord avec cette proposition (3b) et pense que la proposition 4b était bien meilleur (passage souterrain des transports et cycles). Mettre des feux à cet endroit engorgera d'autant plus la circulation et le trafic sera encore plus dense »

« Je ne comprend pas pourquoi le département ne suit pas la volonté de la ville qui est la plus impacter par ces problèmes de circulations et celui de la CAPG. Ce sont des élus de terrain qui représente les gessiens qui passent chaque jours par ce carrefour et pas que pour rejoindre la suisse ! Le projet avec des feux n'est pas valable et ne fluidifiera pas le trafic nous le savons tous !

Même si le projet avec un passage souterrain est plus coûteux c'est quand même bien l'argent des frontaliers gessiens majoritairement qui permet au département de financer ce projets. »

« Il est dommage que des décisions soient prisent au niveau de conseil départemental, sans écoute des élus de terrains. En effet, le scénario 4b était retenu par le conseil municipal de St Genis et les élus de Pays de Gex Agglo. Il en pas envisageable d'avoir des feux au milieu de cette route... »

« Je remercie la commune d'avoir invité la population à la présentation de ce projet et de nous laisser nous exprimer à ce sujet. J'ai bien écouté les 2 parties et sans hésitation, je soutiens le projet B4 proposé par la commune. J'ai même été choqué par la représentante de la préfecture qui veut nous faire croire que les feux rouges ne sont pas des sources d'embouteillages "suite à des études"

Là vraiment, nous avons la preuve formel que l'on peut faire dire à ces études ce que l'on veut. »

« Je suis contre le projet 3B. Des feux de circulation ne feront qu'empirer le problème et la pollution. Je suis pour le projet 4B des élus gessiens pour garantir la fluidité de la circulation. »

« C'est complètement aberant que le Conseil Départemental de l'Ain propose la solution 3B pour le rond-point Porte de France, alors que la majorité des élus Gessiens, qui connaissent bien le problème, ont voté pour la solution 4B. Mettre des feux va aggraver la situation des frontaliers, et ne garantira pas la fluidité de la circulation. C'est gaspiller de l'argent pour ne pas améliorer la situation.

[...] La solution 3B a été proposée uniquement car c'est moins cher que la solution 4B. Il y a largement assez d'argent pour payer la solution 4B. Et ce seait bien, pour une fois, si cet argent est utilisé pour améliorer la situation des frontaliers »

« J'ai travaillé en Suisse pendant plusieurs années et le passage du rond-point était déjà pénible en plus je n'aurais jamais osé y aller en vélo. Maintenant c'est beaucoup pire et le seul projet qui peut vraiment améliorer la situation est celui porté par les élus locaux. Celui du département avec les feux qu'il prévoit ne fera qu'augmenter les bouchons. »

Réponse du MOA :

Ces avis montrent une certaine incompréhension des caractéristiques du scénario « 4b ». En effet, les personnes s'étant exprimées pensent visiblement qu'il n'y a pas de système de feux tricolores sur le scénario dit « 4B ».

Or, le scénario « 4B » est, de la même manière que le projet proposé en concertation et que l'ensemble des scénarios de régulation du trafic étudié, géré par des dispositifs de feux tricolores (leurs nombres et leurs positions sont identiques dans les 2 scénarios).

Le Département regrette que la communication menée en parallèle de la communication du maître d'ouvrage, sans que celle-ci ne s'appuie sur les études techniques du Département, ait pu induire en erreur des personnes. Cela nuit malheureusement à la compréhension du projet présenté dans le cadre de la procédure de concertation.

III.2.3 – Le scénario 4B jugé plus favorable pour la fluidité du trafic

Sur les 136 avis qui font mention du scénario « 4B », on en dénombre une vingtaine qui privilégie le scénario 4B du fait de ses bénéfices supposés sur la fluidité du trafic. Dans ce cadre, c'est le passage prioritaire des bus qui est généralement identifié comme source de rallongement des temps d'attente aux feux.

« le fait de laisser les transports en commun en surface, vont bloquer la circulation qui est déjà bien compliqué. »

« Je vote pour le scénario 4B.[...]Mettre des feux avec priorité aux transports publics aggravera la situation au lieu de fluidifier le trafic »

« Je suis favorable au projet porté par mes élus gessiens qui est le seul adapté à la circulation très dense du secteur, complètement contre le projet proposé par le département qui générera des bouchons conséquents. »

« C'est le scénario 4B le mieux adapté à la fluidité du trafic »

« Si l'on observe les grosses perturbations de circulation accrues par l'arrivée du BHNS sur les communes de Ferney et Gex avec un alternat de priorité, il faut vraiment privilégier sur le rond point porte de France une voie souterraine indépendante pour les transports en commun, cyclistes et piétons pour une bonne fluidité du trafic, en évitant ces feux qui ne feront que créer d'énormes embouteillages ».

« Il me paraît aberrant de remettre des feux de circulation qui ne feront qu'aggraver la situation actuelle et ne pas dissocier les transports en commun des véhicules particuliers. Le scénario 4B est certes légèrement plus coûteux mais définitif et résolvant un premier problème. »

« le scénario 3B [...] ne va pas dans le sens d'une vraie amélioration du flux routier de ce rond-point. Séparer les voix comme dans le scénario 4B est clairement plus logique de mon point de vue. A chaque fois qu'on essaie d'aller sur Genève à des heures un temps soit peu chargées, il faut attendre, bouchons, etc... Je ne vois pas comment le projet 3B pourrait réellement améliorer la situation de matière pérene dans le temps »

« Je pense que le projet porté par le département n'est pas du tout approprié pour la fluidisation du trafic, au contraire. L'installation de feux avec priorité donnée aux bus est un gros problèmes sur certains points dans l'agglomération de Genève, cela en sera un de plus...

Il faudrait absolument enterrer la voie de bus/cyclistes pour éviter les feux au rouge pour les voies les plus fréquentées [...] Je comprends que c'est ce que les élus gessiens souhaiteraient et je suis d'accord avec eux. »

« Seul le projet 4b apportera une amélioration et une sécurisation des usagers [...] Cet aménagement garantira un gain de temps pour l'ensemble des habitants. [...] Nous considérons que des transports en commun, des voitures et des camions au même niveau, régulés uniquement par des feux, créeront encore plus d'embouteillages sur le secteur et paralysera d'autant plus l'entrée du territoire. En surface, la circulation ne sera donc pas fluide mais pire qu'actuellement. »

« Souhaitons que la Porte de France bénéficie d'un aménagement tourné vers l'avenir et non déjà dans le passé, par le choix d'une voie souterraine pour les modes doux ainsi que pour le BHNS en positionnant les voitures et les camions en surface ; ce qui permettra une réelle fluidité de la circulation et une réelle garantie de gain de temps pour l'ensemble des usagers. »

« Je vote pour le projet de la mairie. Celui-ci donne une meilleure fluidité au trafic »

« Séparer le transport automobile du transport "doux" (bus, vélos piétons) me semble indispensable pour la sécurité et la fluidité de la circulation. »

« Je suis convaincu qu'il est préférable de NE RIEN FAIRE plus tôt que de mettre en place votre plan 3B. Il en va tout autrement de la proposition 4B, qui avait le grand mérite de fluidifier l'ensemble du trafic »

« Le projet porté par les élus gessiens garantira à mon avis une meilleure fluidité de circulation. »

« Le projet retenu par le département 3b ne permet de réguler correctement le trafic routier dans le carrefour giratoire Porte de France. En choisissant de mettre tous les modes de mobilité sur le même niveau, il oppose les véhicules motorisés, aux transports en commun et à la mobilité douce. [...] Le projet retenu par les élus du Pays de Gex 4B répond en revanche aux besoins de fluidité de la circulation dans le carrefour. »

« La proposition de réaménager le rond-point porte de France en installant des feux va compliquer la fluidité du trafic [...] le scénario 4B me semble le plus approprié »

« la solution d'un aménagement du carrefour en surface intégrant une voie en trémie pour les transports en commun et les modes actifs nous paraît la meilleure des solutions proposées car il permet [...] de fluidifier les flux de véhicules en surface, qui ne seront pas impactés par la priorité donnée au transport en commun. »

« Nous sommes contre le scénario 3 B [...] il faut s'assurer que la circulation soit aussi fluide que possible afin d'éviter les bouchons et de promouvoir de l'investissement dans le Pays de Gex.

Le scénario 4B remplit ces besoins - donc nous soutenons cette solution : la circulation sera plus fluide avec moins de temps bloquer par un ensemble de feux de circulation avec une utilisation plus rare ».

Réponse du MOA :

Le scénario 4B a été identifié lors des études de programme menées en 2023 et a été étudié par le MOA à sa seule initiative. Il a ensuite été repris dans la communication de la commune comme le scénario des élus gessiens. Il n'a pas été retenu par le MOA pour être soumis à la concertation du fait notamment de son absence de bénéfice sur le volet du trafic.

Le scénario 4B n'ayant initialement pas été présenté dans le dossier de concertation (au même titre que l'ensemble des 6 autres scénarios étudiés et non retenus), les éléments permettant d'apprécier ses avantages/inconvénients potentiels n'ont pas été portés à la connaissance de la population dans le cadre du dossier de concertation. Les avis exprimés dans le cadre de la concertation ne l'ont donc été qu'au regard de la communication réalisée par la commune et dont le contenu technique s'avère erroné.

Comment fonctionne le scénario 4B ?



Le scénario 4B fonctionne avec un ensemble de 2 carrefours à feux qui permet de réguler et gérer le trafic selon les périodes de la journée. Contrairement à un giratoire sur lequel le trafic s'écoule sans régulation, les carrefours à feux permettent de gérer les flux et ainsi de répartir le passage des véhicules entre les différents axes se raccordant au carrefour (RD884/RD35/Rue de Genève/RD984F).

La différence entre le scénario soumis en concertation et le scénario 4B est que les bus circulent au même niveau (altimétrique) que la circulation générale dans le scénario retenu alors qu'ils circulent dans un passage inférieur dans le scénario 4B (cf. Perspective d'aménagement ci-dessus).

Dans le cas du projet retenu, les bus sont prioritaires aux feux (les feux passent au vert pour les bus à leurs arrivées aux carrefours) alors que dans le scénario 4B les bus passent en trémie sans croiser les véhicules individuels au carrefour et donc sans incidence sur les feux.

Il apparaît donc légitime, en absence d'explication de penser que le scénario 4B est plus favorable que le projet retenu pour la fluidité du trafic. C'est d'ailleurs avec une approche intellectuelle similaire que ce scénario avait été identifié et étudié par le MOA.

Les résultats des études de trafic menées par le MOA dans le cadre de ses études de programme ont toutefois démontré l'absence de gain significatif en termes de saturation comme en termes de temps de parcours (cf. tableau comparatif des temps de parcours en véhicule individuel selon les heures de pointe).

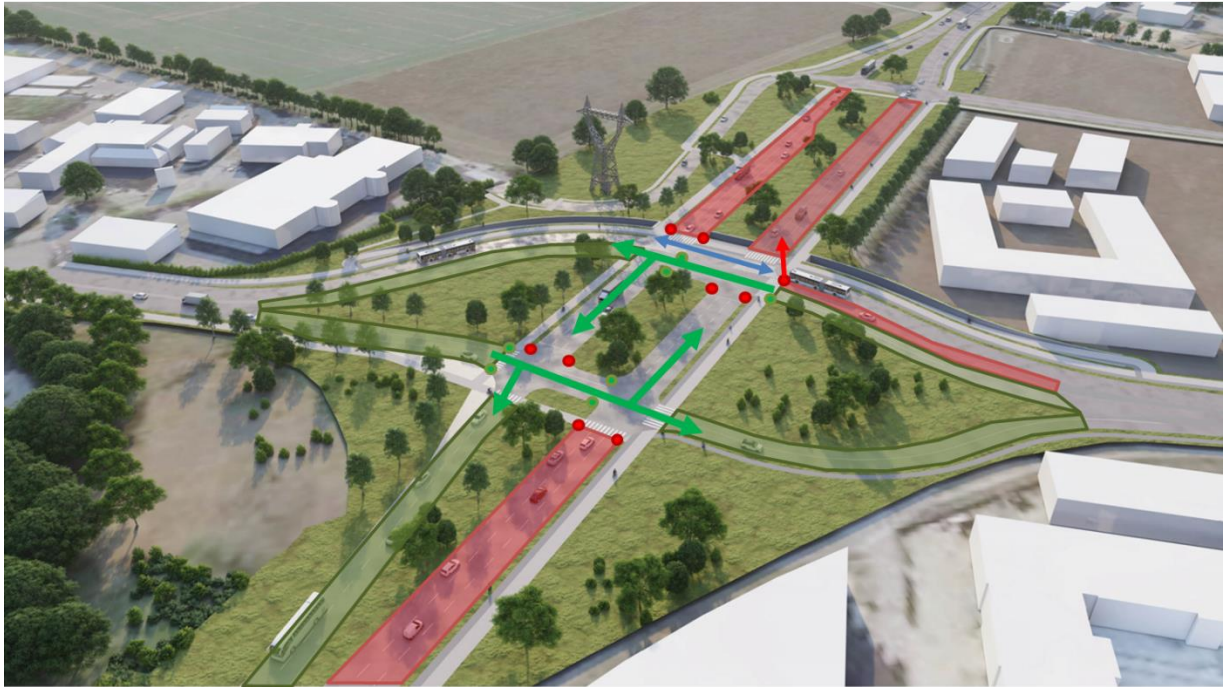
Temps de parcours Heure de pointe du matin	Actuel 2022	Projeté 2040	Scénario retenu pour concertation - 2040	Scénario 4B – Trémie modes doux + Bus - 2040
RD884 → RD984f – Accès Suisse	00:11:47 (9 à 20min)	00:17:31	00:07:14	00:07:18
RD89 Saint-Genis-Pouilly → RD 35	00:05:49 (4 à 8min)	00:12:50	00:03:22	00:03:17
RD 884 → CERN	00:07:21 (7 à 14min)	00:13:36	00:02:18	00:02:15
RD 884 → RD 35	00:09:56 (6 à 14min)	00:15:48	00:03:45	00:03:34
RD 35 → Projet OAP PDF Sud	-	-	00:01:51	00:01:46
RD 35 → RD984f - Accès Suisse	00:05:27 (5 à 10min)	00:05:36	00:06:27	00:06:05
RD 35 → RD 884	00:02:34 (~3 min)	00:02:46	00:03:05	00:02:53
RD89 Saint-Genis-Pouilly → RD984f – Accès Suisse	00:09:45 (7 à 14min)	00:14:59	00:06:37	00:06:39

Temps de parcours Heure de pointe du soir	Actuel 2022	Projeté 2040	Scénario retenu pour concertation - 2040	Scénario 4B – Trémie modes doux + Bus - 2040
CERN → RD 884	00:05:40 (~4min)	00:13:44	00:03:39	00:03:29
Projet OAP PDF Sud → RD 884		00:10:33	00:02:48	00:02:48
RD984f - Accès Suisse → RD 884	00:08:46 (5 à 9min)	00:13:16	00:08:48	00:08:50
RD984f - Accès Suisse → RD89 Saint- Genis-Pouilly	00:09:20 (6 à 10min)	00:13:39	00:07:50	00:08:05
RD984f - Accès Suisse → RD 35	00:07:22 (4 à 7min)	00:12:13	00:07:13	00:07:27
RD35 → RD89 Saint-Genis-Pouilly	00:06:41 (4 à 6min)	00:07:23	00:02:48	00:02:46
RD 884 → RD 35	00:02:21 (~3min)	00:02:30	00:03:34	00:03:15
RD 35 → RD 884	00:04:13 (~4min)	00:04:49	00:03:44	00:03:27

La comparaison des temps de parcours permet de constater les gains de temps que permettent ces deux aménagements, en particulier par rapport à la situation de référence de 2040 (maintien du giratoire sans aménagement).

Les bénéfices du scénario 4B apparaissent comme très limités et s'évaluent en moyenne entre 15 et 20 secondes sur le flux Nord-Sud (RD884-RD35) en dépit d'une fréquence de bus calibrée à 1 bus toutes les 2min15 tout sens confondu. Ces gains apparaissent très limités et ne justifient pas des impacts environnementaux plus importants et un surcoût de l'ordre de 7M€.

Ce gain très faible s'explique par le phasage des feux mis en place dans le scénario retenu qui a pu être optimisé grâce au passage latéral de la voie bus : à l'approche d'un bus, le feu vert « bus » se met en route. Cependant, ce passage au vert ne s'accompagne pas d'un blocage complet du carrefour pour les autres véhicules. La quasi-totalité des flux continue de s'écouler pendant la phase de passage du bus (cf. représentation du phasage ci-dessous).



On constate que seuls les véhicules venant de Saint-Genis-Pouilly et souhaitant tourner à droite direction Valsershône en seront alors empêchés (ce flux représentant moins de 5% du trafic de la Porte de France). Après le passage du bus, le cycle de feux recommencera automatiquement et permettra le passage au vert sur le sens d'écoulement Nord-Sud.

Deux autres facteurs viennent également dégrader le fonctionnement du scénario 4B et limiter ses bénéfices : l'augmentation de temps de dégagement du fait du recul de la ligne de feux au niveau de la trémie bus et la réduction nécessaire de la durée des cycles des feux en l'absence de passage de bus qui vient réduire le temps de vert effectif.

III.2.4 – Le scénario 4B jugé plus favorable pour le développement des modes de transport alternatifs

Sur les 136 avis qui font mention du scénario « 4B », on en dénombre une quinzaine qui privilégie le scénario 4B du fait de ses potentiels bénéfices pour les modes actifs, pour les transports en commun ou pour les deux à la fois.

« il devient vital d'encourager les transports publics, en parallèle au mode doux, et le tramway dans un deuxième temps. Dans ce contexte, seul le scénario 4 B est cohérent avec les besoins actuels et le développement à venir. »

« Le scénario 4 B envoie clairement un signal fort à nos voisins suisses. Il exprime aussi une vision des transports pour notre commune et l'ensemble du territoire Gessien sur ces sujets de mobilité(s) »

« Je choisis le projet 4 B car je me rends au travail tous les jours à vélo, les embouteillages ainsi que l'incivilité croissante des automobilistes face aux piétons et aux vélos me pèse. L'environnement est aussi bien sûr un argument. »

« Je préfère le scénario où le bus et les vélos passent en dessous de la route. Premièrement car ce sera plus sûr pour les vélos [...] Deuxièmement, je préfère que le bus passe également en dessous car, en cas de bouchon au niveau voiture quand c'est les heures de pointe le bus pourra passer sans problème

et ne sera pas en retard. Pareil pour le tram [...] En cas d'accident, cela ne bloquera pas non plus la circulation des bus et trams prochainement. »

« Faisons en sorte de privilégier les transports en commun. Des voies sous-terraines sont à privilégier pour l'avenir de nos enfants et de l'écologie. »

« Scenario 4 B est évident plus respectueux des challenges de l'avenir, intégrant un passage transport en commun en site propre. »

« Le projet 3b ne permet pas d'amélioration de la circulation. Tant que les bus / vélos / taxi n'ont pas de voies spécifiques, la circulation ne changera pas !!! Je suis complètement d'accord pour le projet 4B en incluant les Taxis dans les voies de bus »

« La proposition de réaménager le rond-point porte de France [...] ne favorise pas le transport public [...] Le scénario 4B me semble le plus approprié »

« Je pense que le projet 4B est plus intéressant au niveau de la sécurité. En effet, ce projet apporte une sécurité au niveau des cyclistes, ce que ne fait pas le 1er projet. »

« seul le scénario 4b permettra de résoudre les enjeux de circulation. La pollution sonore et en termes de qualité de l'air pour les habitants doit également être une priorité. C'est pourquoi, j'espère que cette consultation permettra réellement de fluidifier la circulation et de positionner les transports en commun dans une trémie souterraine, donc plus rapide, ce qui poussera les usagers à opter pour les modes doux. »

« Le projet 4B porté par les élus me semble plus adapté, car il facilitera le déplacement des transports en commun ainsi que la protection de la mobilité douce. »

« La votation en faveur du schéma 4B me semble être le plus pertinent en comparaison du 3B que le département propose. L'environnement ne doit pas empêcher la réalisation d'un projet pour une mobilité fluidifier, pour la sécurité des piétons et des cyclistes ainsi que le développement des transports en commun qui dit préparer la venue incontournable du Tramway à Saint Genis Pouilly »

« la solution d'un aménagement du carrefour en surface intégrant une voie en trémie pour les transports en commun et les modes actifs nous paraît la meilleure des solutions proposées car il permet de favoriser et sécuriser les transports collectifs et les modes doux »

« Nous sommes contre le scénario 3 B pour des raisons diverses :

- il faut privilégier les transports en commun c-à-d les donner un avantage sur les voitures, camions, etc afin de promouvoir leur usage et convaincre plus de monde de changer leurs habitudes.

- la sécurisation des piétons et cyclistes n'est pas à la hauteur que nous attendons de ce genre de projet. [...] Le scénario 4B remplit ces besoins - donc nous soutenons cette solution :

- des gains de temps importants pour les transports en commun et plus de sécurité pour les modes doux via une voie en trémie pour ces modes. »

« Je suis convaincue que la priorité doit être donnée aux modes doux séparés de la circulation automobile. C'est pourquoi le scénario présenté par le Département ne me paraît pas assez ambitieux. »

Réponse du MOA :

Le projet proposé en concertation prévoit un site propre bus, c'est-à-dire une voie réservée aux bus dans chaque sens. Ce site propre permet aux bus de bénéficier de la priorité en traversée du carrefour grâce à un dispositif de détection à distance (détection radio) couplé d'un dispositif de boucle de détection (capteur en pied de feu) permettant de pallier tout dysfonctionnement du système radio.

De cette manière, le scénario d'aménagement retenu garantit aux lignes de transport qui traversent le carrefour, des temps de trajet sécurisés équivalents à ceux qui seraient constatés dans le cadre du scénario 4B.

Concernant les modes actifs, le projet prévoit plus de 3km de cheminements dédiés aux modes actifs. Le projet intègre notamment la création d'un passage inférieur dédié aux piétons et aux cycles et qui permet au flux Est-Ouest entre le futur pôle d'échange multimodal de Saint-Genis-Pouilly et la RD984f (voie d'accès à la douane de Meyrin) de traverser le carrefour de la Porte de France sans s'arrêter aux feux (cf. perspective d'aménagement ci-dessous).



Le projet 4B ne diffère en aucun point du scénario soumis en concertation sur le volet mobilité douce. Les aménagements de surfaces restent identiques et l'ajout des bus dans la trémie ne change pas le fonctionnement de l'aménagement. La trémie du scénario 4B est juste plus profonde (pour permettre le passage des bus) et donc plus longue et exige des pentes plus importantes. Ce dernier point est donc plutôt défavorable au scénario 4B sur le volet des mobilités douces.

III.2.5 – Le scénario 4B en vue de l'arrivée du tramway

Sur les 136 avis qui font mention du scénario « 4B », on en dénombre plus d'une dizaine qui privilégie le scénario 4B du fait de sa compatibilité avec un système tramway, ou de son évolution plus facile vers un dispositif tramway.

« Le projet de la CAPG et de la commune est réfléchi pour le tram à l'avenir parce que malheureusement la volonté du département est de mettre un BHNS alors que l'on sait très bien que celui de Gex / Ferney n'est pas une réussite et que l'avenir à St Genis est le tram ! »

« Je ne vois pas comment le projet 3B pourrait réellement améliorer la situation de manière pérenne dans le temps. Si économiser de l'argent est le seul but, je ne vois pas l'intérêt si le projet ne prend pas en compte de futurs projets potentiels, comme la venue du tram »

« le scénario doit impérativement prendre en compte un futur tram (vite ! vite !) et/ou des lignes dédiées aux bus, sans oublier de garder une voie cyclable. Le scénario 3B ne semble pas approprié [...] Le scénario 4B semble largement mieux adapté aux différents besoins, même avec un investissement plus important. »

« Je soutiens le scénario 4 B qui permet [...] d'aménager une espace également pour un tram à l'avenir est excellent et fait plus de sens que le plan actuellement prévu. »

« Je pense que le projet 4 B permettant ultérieurement l'accès vers Genève par le TRAM sera plus efficace pour éviter l'engorgement du rond-point. »

« La proposition de réaménager le rond-point porte de France ne garantit pas l'évolution vers le tramway qui est le projet le plus logique et nécessaire pour résoudre le problème. Le scénario 4B me semble le plus approprié »

« Afin de rendre possible la circulation d'un futur tram, seul moyen de transport réellement efficace pour relier la France et la Suisse, je choisis le scénario 4B. »

« Le scénario 4B entraînera en plus moins de travaux pour le passage du tramway »

« Le projet 4B porté par les élus [...] nous facilitera dans un futur proche l'entrée du tramway dans notre ville, moyen de transport très attendu par nos citoyens. »

« Le scénario proposé par le département n'a pas de vision à long terme ! La solution du Tram s'imposera un jour. Dès lors le projet soutenu par le pays de Gex est en perspective idéale. »

« la solution d'un aménagement du carrefour en surface intégrant une voie en trémie pour les transports en commun et les modes actifs nous parait la meilleure des solutions proposées car [...] cette organisation facilitera l'évolution du BHNS vers un transport en tramway qui ne manquera pas d'arriver un jour prochain. »

« je suis pour le scénario 4B la sécurité des cyclistes et espérons un jour la venue du tram. Un grand parking gratuit Porte de France et le tram, c'est la solution pour réduire le trafic frontalier »

Réponse du MOA :

Parmi les objectifs du projet présenté en concertation figure l'objectif suivant : Anticiper la mutation du système de transport en commun bus vers une éventuelle ligne de tramway.

Aussi, le projet présenté en concertation est parfaitement compatible avec une future évolution de la ligne vers un système tramway. Dans le cadre de ses études, le MOA s'est attaché à vérifier ce point. Le MOA a notamment ajusté les rayons de courbure du site propre pour permettre le passage du tramway et a également conservé des emprises en limite de plateforme afin que puissent être implantés les dispositifs support des lignes aérienne de contact en cas de transformation vers un système tramway. Ce changement de mode pourra alors se faire sans qu'il ne soit nécessaire de reprendre l'ensemble de l'aménagement.

Afin de confirmer le respect de cet engagement, **le Département s'engage à produire dans le cadre de ses études ultérieures une notice spécifique dédiée à la compatibilité du projet avec un système tramway.** Elle permettra d'identifier les modalités de mutation vers un dispositif tramway et assurera à l'ensemble des acteurs la compatibilité de l'aménagement proposé (position des supports de ligne aérienne de contact, rayon de giration de la plateforme, implantation de la signalisation complémentaire dédiée au tramway...).

Concernant la facilité de réalisation des travaux permettant la transformation vers un système de transport type tramway, le MOA partage les avis exprimés.

Le Scénario 4B, avec une trémie dédiée aux bus, permet de manière plus simple de réaliser d'éventuels travaux de plateforme tramway en limitant l'impact sur la circulation générale.

Ce seul point a toutefois semblé insuffisant au MOA pour privilégier le scénario 4B, d'autant plus qu'à ce jour, la mutation vers un dispositif tramway reste hypothétique.

A l'inverse, l'impact plus important sur la nappe (provisoire et définitif), le volume de déblais plus important, l'impact plus important sur les réseaux concessionnaires (notamment RTE et GRT Gaz), le coût supérieur de 7M€, et le coût carbone des travaux sont des aspects négatifs avérés sur lesquels s'est appuyé le MOA pour choisir le scénario soumis à concertation (dans le respect de la démarche réglementaire « Eviter, Réduire, Compenser »).

III.2.6 – Le projet 4B défini comme celui des élus locaux

En parallèle des argumentaires développés en faveur du scénario 4B et repris ci-dessus, de nombreux avis insistent également sur le fait que le projet retenu par le Département ne soit pas celui des élus gessiens et qu'il n'est pas « normal » que le Département ne suive pas le choix des élus locaux.

« Je souhaite que le conseil départemental écoute les élus gessiens qui se sont prononcés à une grande majorité contre le scénario proposé dans cette concertation publique. En effet, les élus locaux veulent une réhabilitation efficace du secteur afin de désengorger le rond-point Porte de France.

Pour cela, seul le scénario 4b, c'est-à-dire un aménagement en surface avec une voie en trémie pour les transports en commun, et les modes actifs, permettra de résoudre les enjeux de circulation.

[...] La démocratie locale a fonctionné avec des votes auprès de chaque instance (Elus de Saint-Genis-Pouilly, Maire du Pays de Gex, Bureau exécutif de Pays de Gex aggro, Conseil communautaire) en faveur du scénario 4b, j'ose croire que le conseil départemental ne bafouillera pas le choix des élus locaux en respectant leur vœu pour le territoire. »

« Il convient de respecter le choix des élus locaux fait lors des concertations successives dans les années et mois qui précèdent. Par conséquent, ceux-ci ayant choisis d'opter pour le scénario 4b. Les membres du Conseil Départemental, éloignés pour la plupart des réalités quotidiennes de la vie dans le Pays de Gex, se doivent de respecter ce choix, quel qu'en soit le coût. »

« Je suis favorable au projet porté par mes élus gessiens qui est le seul adapté à la circulation très dense du secteur, complètement contre le projet proposé par le département qui générera des bouchons conséquents.»

« Je crois savoir que le conseil municipal de Saint-Genis-Pouilly ainsi que le conseil communautaire de la Communauté de communes du Pays de Gex se sont positionnés en faveur du scénario 4b. Ce scénario est apparu comme la solution la plus cohérente, répondant aux besoins actuels et futurs des usagers de cette zone cruciale de notre département. [...] Par ce message, j'aimerais vous donner mon avis et vous encourage vivement à reconsidérer ce choix en tenant compte des recommandations des assemblées communales et intercommunales, qui ont, je le crois, le meilleur aperçu des besoins de notre vie locale. Il est essentiel que les décisions prises concernant le développement de notre région soient en phase avec les intérêts de ceux qui y vivent, travaillent et circulent quotidiennement. »

« Je sollicite le Conseil Départemental afin qu'il respecte le choix des élus gessiens.

En effet, nous avons voté en tant qu'élus de Saint-Genis-Pouilly puis en tant que conseillers communautaires en faveur du scénario 4b car nous souhaitons un aménagement qui fluidifie réellement le trafic de la Porte de France.

Pour cela, seul le projet 4b apportera une amélioration et une sécurisation des usagers avec d'une part une voie souterraine pour les cycles, les piétons et le BHNS et d'autre part les voitures et les camions en surface. Cet aménagement garantira un gain de temps pour l'ensemble des habitants. »

« Je suis surprise que le Conseil Départemental aille à l'encontre du vote des élus de Saint-Genis, des Maires du Pays de Gex et des conseillers communautaires du territoire. Nous avons suivi un processus démocratique avec plusieurs niveaux de présentations et de débats qui se sont clôturés par un vote majoritaire en faveur du 4b. Il est donc choquant que les élus départementaux fassent fi de notre souhait commun en présentant lors de la concertation publique uniquement le projet 3b qui a été rejeté par les élus locaux »

« En tant qu'élus de terrain, nous sommes bien placés pour connaître l'enjeu de cet aménagement que nous réclamons depuis 20 ans. Je trouve scandaleux que notre avis ne soit pas pris en compte. Nous avons rejeté en masse le projet proposé par le département et nous avons voté pour le scénario 4b que vous avez proposé aux élus. »

« Nous soutenons vivement le projet porté par les Elus Gessiens qui nous paraît être celui qui correspond le mieux aux besoins de toute notre zone par MEYRIN. Je suis extrêmement choqué de tout ces revirements de situation de la part du Département qui ne réalise pas toutes les dépenses pour les études menées depuis au moins 10 ans. »

« Pourquoi le Département n'a-t-il pas présenté le projet validé par les élus gessiens ?

Le projet des élus gessiens (4B) représente le choix des habitants de St Genis et environs qui vivent, eux, tous les jours les problèmes de circulation pour aller et revenir en Suisse. »

« En tant qu'élus à la municipalité de Péron et ayant suivi les discussions de près concernant le réaménagement de ce giratoire, je tenais à exprimer ma profonde incompréhension quant au choix du département. Les élus du Pays de Gex ainsi que le conseil communautaire se sont prononcés en faveur d'un projet allant directement dans le sens des habitués et des usagers de ce giratoire. Le département a quant à lui choisit une solution totalement contradictoire sans à priori en connaître les vrais enjeux. »

Réponse du MOA :

Le scénario 4B est souvent présenté dans les avis comme celui des élus gessiens en opposition au Département.

Il convient en premier lieu de préciser que le scénario en question a été identifié par le Département et étudié à sa seule initiative avec, comme pour tous les scénarios étudiés, l'objectif de le retenir s'il s'avérait être le meilleur choix d'aménagement.

Après qu'il a eu été étudié en détail, il a été écarté sur la base d'arguments objectifs et dans le respect notamment de la logique Eviter, Réduire, Compenser qui s'applique à l'impact environnemental des projets (cf. III.2.3 à III.2.5). Il s'est avéré ne pas répondre plus efficacement aux objectifs de mobilité et est par ailleurs significativement plus cher que le scénario retenu (~7M€ soit entre 25 à 30% de surcoût), surcoût que ne justifie aucunement le rapport avantages/inconvénients de ce scénario.

Le choix « final » du projet à soumettre dans le cadre d'une nouvelle concertation a été fait à l'unanimité par le Département et mené avec le soutien de Pays de Gex agglomération qui a été associé à l'ensemble des étapes de décision du projet dans le cadre de comités de pilotage.

THEMATIQUE 3 : VOLONTE D'UN AMENAGEMENT PLUS ROUTIER

Parmi les 319 avis exprimés lors de la concertation, une quarantaine d'avis sont favorables à un scénario d'aménagement qui prévoit une dénivellation du trafic, que ce soit via une trémie routière ou via un autopont. Dans le cadre de ces avis, la priorité est donnée à la circulation motorisée qui est identifiée comme subissant aujourd'hui d'importantes difficultés de circulation sur le secteur.

Outre ces avis et ceux abordés dans le thème 1 « scénario 4B », une vingtaine d'avis remettent en cause le choix d'aménagement réalisé et en particulier le fonctionnement du carrefour avec des feux. La saturation, la fluidité et les temps de parcours ont fait partie des principales préoccupations remontées dans ces avis. Le carrefour à feux est considéré dans ces avis comme générateur de saturation.

III.3.1 Aménagement d'une trémie Nord-Sud

Parmi les avis de cette thématique, une vingtaine expriment un avis plutôt favorable sur l'ancien scénario d'aménagement (présenté lors de la concertation de 2022 et écarté à la suite de celle-ci) caractérisé par la création d'une trémie routière sur l'axe Nord-Sud.

« Il me paraît être un non-sens de mettre un carrefour à feux, cela ne fluidifiera pas le trafic bien au contraire, quand bien même les vélos et transports publics seraient desservis par une autre voie. [...] Un passage sous route aurait été bien plus adéquat. »

« Le trafic et la mobilité sont devenus de réels calvaires dans le pays de Gex. Tout le monde perd un temps incroyable en tentant de se déplacer ici, notamment dans la zone de porte de France. Le projet présenté avec des feux ne changera rien à mon humble avis ! cela pourrait même empirer encore les bouchons plus loin. Je suis pour le projet initial. »

« Le projet 3B n'est pas suffisamment abouti. Cette solution va créer des bouchons énormes aux croisements. Ceux-ci seront encore plus importants que la solution actuelle (giratoire). Je ne comprend pas pourquoi les études ne préconisent pas ce qui était initialement prévu à savoir une voie propre sans croisement (voie souterraine et/ou pont) pour les flux Thoiry vers Prévessin et St-Genis vers la Suisse. Seule l'absence de croisement de ces deux flux permettrait d'enrayer les bouchons énormes auxquels nous sommes chaque jours confrontés et qui prennent chaque année plus d'ampleur. »

« Selon moi, le carrefour tel que prévu dans le projet du Département n'améliora pas la situation actuelle. En effet, les bouchons qui seront toujours prévus sur la route de Meyrin vont remonter la route de Meyrin jusqu'au carrefour à feux, et la majorité des voitures arrivant de la RD884, ce carrefour à feux va se voir obstruer [...]. Des bouchons vont alors se former sur la RD884 et sur la route de Genève, bloquant de ce fait les personnes arrivant de Saint Genis et ceux arrivant de la RD884 et voulant traverser en direction de Prévessin. [...] un carrefour à 2 niveaux reste selon moi la seule solution qui permettrait de fluidifier le trafic dans cette zone. »

« Je ne trouve pas les 2 propositions correctes car il y a 1 feu rouge ce qui me semble accentuer les bouchons le matin et le soir. Je pense que passer la 4 voies en souterrain aurait été le mieux pour la circulation. »

« Le projet ne correspond pas aux attentes de la population gessienne depuis plus de deux décennies, le franchissement de ce carrefour par une 2x2 voies ininterrompue. Les temps de circulation vont même augmenter quand ils étaient fluides. »

« Je trouve inacceptable de ne pas avoir de passage direct depuis la voie rapide en direction de Ferney-Voltaire et Gex (le projet de ce printemps prévoyait un passage sous les autres voies, bien plus rationnel à mon avis). »

« La prolifération des feux est une aberration complète, typiquement genevoise et qui s'étend par contagion à la France voisine, d'autant que la synchronisation est malmenée par les BHNS. Ce projet ne finira que de congestionner le secteur. Il y avait un projet pour enterrer le trafic sur l'axe principal, le seul vraiment cohérent. »

« Je pense que le projet consistant à enfouir en tranchée ouverte les voies 2x2 permettra de garantir le flux de circulation fluide jusqu'au rond point de la déchetterie (avec doublement de la voie du rond point porte de France à la déchetterie). L'espace ainsi libéré "en surface" permettra d'isoler le flux de circulation s'orientant vers Meyrin et le CERN. Par ailleurs, l'espace libre créé en surface permettra, dans les années à venir, le franchissement de la 2x2 par le Tram ou une ligne réservée aux bus. Enfin, l'axe de circulation "vert" (très très fréquenté tout au long de la journée) deviendra plus sécurisé, sans avoir à traverser l'axe de la 2x2. »

« Les flux nord sud et est ouest ne doivent plus se croiser il faut donc créer un tunnel afin de garantir une fluidité (exemple à Meyrin commune voisine ou à Maastricht au pays bas). »

« Les véhicules traversant cet axe routier majeur de Valserine vers Ferney vont venir inutilement augmenter le trafic sur cette intersection. L'intégration de feux tricolores me semble inapproprié et risque plus de complexifier le trafic. [...] Toutes ces problématiques disparaissent si les voies sous-terraines sont utilisées pour les véhicules motorisés et que les modes doux restent en surface. »

« Seul des voies enterrées (RD884, RD35) réduiront la nuisance du trafic pour Saint-Genis et créerons de la fluidité pour les automobilistes. La version initiale du projet répondait parfaitement à la problématique, il suffisait d'y intégrer la mobilité douce. »

« Le projet dans son format actuel va contribuer plus à la formation des bouchons et à allonger le temps de parcours sur l'axe Valserhône -> Ferney / la Suisse. L'installation des feux va diminuer la fluidité du trafic d'avantage par rapport au rond point existant. Une seule solution de réaménagement qui pourrait résoudre le problème de trafic est une création des passages à niveau sur l'axe Valserhône -> Ferney »

« La voie rapide D884 doit pouvoir passer en souterrain au niveau de la Porte de France pour laisser la desserte de Saint-Genis-Pouilly et de Meyrin en surface, ainsi que les accès piétons, vélos et BHNS. »

« les arguments présentés par le département contre la proposition d'une tranchée couverte ont du mal à être entendus... que ce soit concernant la présence de la nappe phréatique ou encore les volumes de matériaux à excaver pour un tel projet... D'un point de vue hydrogéologique, nous avons à faire à la nappe libre de l'Allondon qui ne présente aucun enjeux en terme de qualité vis-à-vis de son utilisation [...] Concernant les volumes de matériaux qui seraient à excaver [...], on parlerait d'un volume de matériaux de l'ordre de 50'000 m3 [...] nous aurions un coût avoisinant les 700'000 à 850'000 euros ».

Réponse du MOA :

Le scénario d'aménagement avec trémie routière Nord-Sud a fait l'objet d'une présentation en concertation en mars et avril 2022 et a recueilli des avis majoritairement défavorables. L'aménagement a souvent été jugé trop routier et en décalage avec les problématiques environnementales et avec l'évolution des mobilités impulsée par le Grand Genève.

Outre la prise en compte du bilan de cette concertation, le Département a profité de la période de reprise d'étude 2022/2023 pour mettre à jour son modèle de projection de trafic de la Porte de France. Pour rappel, les projections issues de ce modèle conduisaient à une augmentation prévisionnelle du

trafic sur la porte de France de l'ordre de +100% en à peine plus de 20 ans (sur la base de la dynamique constatée entre 2009 et 2015) et avaient conduit, à proposer un passage de la circulation en trémie.

La prise en compte des dynamiques constatées sur la période 2015 - 2022 pour intégration dans le modèle de trafic a permis de réduire significativement les hausses prévisionnelles de trafic et donc le dimensionnement de l'infrastructure.

A titre d'exemple, le modèle ayant conduit à proposer une trémie routière prévoyait une augmentation de +3% du trafic chaque année entre 2015 et 2040 (selon la même dynamique qu'entre 2009 et 2015). Or, entre 2015 et 2022, le trafic n'a augmenté en moyenne que de +0,3%/an soit 10 fois moins que ce qui était pris en compte dans la modélisation du trafic.

Avant même la période COVID (qu'il convient de neutraliser pour fiabiliser les projections), la dynamique d'augmentation du trafic avait été fortement ralentie (moins de +1,8%/an d'augmentation du trafic).

Le développement des modes actifs et la démocratisation des vélos à assistance électrique, le co-voiturage, la généralisation du télétravail sur le territoire français, le coût de la mobilité ou les prises de conscience de la problématique environnementale dans les choix de mobilité sont autant de facteurs qui ont très fortement limité les hausses de trafic attendues et induites par l'urbanisation rapide du pays de Gex. Par ailleurs, la politique conduite par le Grand Genève pour contraindre très fortement l'usage de la voiture individuelle conduit également les transfrontaliers en ayant la possibilité à envisager un report modal.

A l'horizon 2040, en prenant en compte la réalité des nouveaux usages, la hausse du trafic attendue pourrait rester très forte mais n'excèdera pas +50% par rapport au trafic actuel.

Cette évolution du trafic ne nécessite pas la création d'ouvrages lourds pour permettre le fonctionnement du carrefour de la Porte de France. L'aménagement d'un carrefour multimodal géré par un dispositif de feux tricolores à 3 voies permet de réguler le trafic et ainsi de répondre aux objectifs de l'opération. Les éléments relatifs à la gestion du trafic sont présentés dans la partie III.2.3.

A l'inverse, impacter la nappe en venant prélever pendant 3 ans plus de 2 millions de m³ pour la réalisation des travaux aurait eu pour conséquence probable d'assécher et de détruire les zones humides situées à proximité et dépendant de cette nappe superficielle. La trémie aurait également eu pour effet de créer un effet barrage permanent pour l'écoulement de la nappe.

La réalisation de la trémie aurait nécessité le terrassement d'environ 60 000m³ supplémentaires et le radier de la trémie plus de 15 000m³ de béton supplémentaire.

Tous ces éléments viendraient dégrader fortement l'impact environnemental de l'opération (sur la nappe, sur l'artificialisation, sur le coût carbone) sans nécessité.

Conformément à la réglementation, le maître d'ouvrage s'inscrit avec ce programme dans une démarche, d'évitement des impacts ou à défaut de réduction.

III.3.2 Aménagement d'un autopont Nord-Sud

Comme pour la solution trémie, une vingtaine d'avis expriment un avis favorable pour une solution d'autopont. Cette solution est souvent proposée au regard des contraintes liées à la nappes et en prenant pour exemple l'autopont de Val Thoiry présent plus au sud sur la RD884.

« la solution présentée semble très complexe pour aboutir à des feux de circulation ? Je n'y suis pas favorable. je pense qu'une voie simple en hauteur dans le sens Valserhone Ferney permet de dégager l'espace pour le reste du carrefour. »

« Ajouter des feux ne fera que bloquer encore plus la circulation aux heures de pointes et reportera le trafic sur l'ensemble des routes secondaires. Une solution similaire au pont de Val Thoiry répondrait bien mieux à la problématique, et permettrait d'avoir des passages protégés en dessous pour les piétons, les cyclistes et le bus, ceci sans interrompre le trafic. »

« Nous sommes arrivés à faire un passage sur 2 niveaux à Val Thoiry et dans l'incapacité de faire la même chose Porte de France ? »

« Le tout premier projet était intéressant car il permettait aux automobilistes désireux d'aller plus loin que St Genis, de continuer rapidement plus loin. [...] Le rond-point du CERN est très fluide, et vraiment efficace. Le fait de modifier ce rond par des feux rouge ne rendra pas plus fluide la circulation. [...] Créer un rond-point (style celui de Val Thoiry) en dessous de la voie rapide, à hauteur du technopark, qui sera à la fois l'accès à St Genis, et l'accès à la porte de France du CERN ».

« Sans trémie ni pont pour l'un des deux axes les bouchons gigantesques seront inévitables. [...] Je peux comprendre que la trémie est difficile à réaliser à cause des eaux souterraines, mais rien n'empêche de construire un pont. Celui à Valthoiry est une bonne solution. »

« Tant que le trafic Bellegarde-Ferney (dans les 2 sens) croisera physiquement le trafic Saint-Genis-Meyrin, aucune amélioration ne sera possible. Et si pour X raisons une longue trémie (projet initial de 2019) n'est pas possible, il faut faire passer la 4 voies par-dessus le carrefour. Exactement comme le rond point du centre commercial de Val-Thoiry qui est sous la voie-rapide, mais à une autre échelle. »

« Je ne comprend pas pourquoi les véhicules arrivant du sud (double voie) et allant en direction du nord (Ferney-Gex) devraient s'arrêter aux feux. Ce flux ne devrait pas avoir d'intersection, comme proposé par le projet initial de tranchée. Si la tranchée n'est plus possible, faites les passer au-dessus, et créent une sorte d'échangeur, comme l'accès au centre commercial Val Thoiry. »

« Lors de la 1ère concertation, la solution d'une tranchée pour faciliter les flux directs Nord-Sud me paraissait une excellente proposition, du fait des contraintes techniques celle-ci s'avère impossible mais pourquoi ne pas prévoir une traversée aérienne. »

« NON AUX FEUX...NON NON NON!! il nous faut fluidifier le trafic en utilisant des voies sécurisées pour les vélos et des accès fluides entre BUS/TRAM et voitures: si on ne peut le faire par un souterrain, faisant le par une voie aérienne, mais évitons les feux s'il vous plait!! Car qui dit feux dit embouteillages dans les croisements lorsque les voitures ne peuvent pas avancer, ce qui est le cas si il y a du monde à la douane ou si le feu du CERN est au rouge.

« Je comprends que le projet de trémie qui passe sous l'actuel rond-point n'est pas possible pour différente raison. Alors pourquoi ne pas passe au-dessus ? Ceci serait beaucoup plus agréable que des feux tricolores qui bloquent la circulation. »

« L'idée initiale avec la 2x2 voies en trémie était une excellente idée, et surtout sans feux de signalisation pour ceux qui traverse le carrefour (Bellegarde -> Ferney)! Malheureusement la topographie des lieux vous impose à changer vos plans... Mais pourquoi ne pas conserver le projet initial et de faire passer la 2x2 voies non plus en dessous mais au dessus du giratoire? Dans ce cas, on se retrouverait avec un carrefour identique à celui de Val Thoiry et le flux de voiture serait identique au projet initial. »

« Selon moi le projet ne changera que peu de chose à la fluidité. La solution de mettre la RD 35 en aérien serait logique, comme vers Val Thoiry a une plus grande échelle. »

« Je ne comprends pas pourquoi une option avec un pont pour limiter le nombre de feux sur l'axe bellegarde/Ferney n a pas été envisagé. Comme c'est le cas du côté de migros. »

« Sera pas possible d'avoir un pont pour un des axes routières et ainsi d'éviter les feux ? Si un passage à trémie donne des impacts majeures, un pont n'affectera pas trop la nappe freatique. »

« il faudrait faire un carrefour type celui de la Migros à Val Thoiry :

- passage dessus (ou dessous) de la 4 voies (mais surtout pas des feux en bout de 4 voies) »

Réponse du MOA :

Comme précisé en partie III.3.1, les évolutions de trafic constatées depuis le début des années 2000 jusqu'au milieu des années 2010 ne sont aujourd'hui plus d'actualité. Le développement des modes actifs et la démocratisation des vélos à assistance électrique, le co-voiturage, la généralisation du télétravail sur le territoire français, le coût de la mobilité ou les prises de conscience de la problématique environnementale dans les choix de mobilité sont autant de facteur qui ont très fortement limité les hausses de trafic attendues et induites par l'urbanisation rapide du pays de Gex.

En parallèle, la politique conduite par le Grand Genève pour contraindre très fortement l'usage de la voiture individuelle conduit également les transfrontaliers en ayant la possibilité à envisager un report modal.

Cette dynamique va par ailleurs s'accroître dans les années à venir avec l'objectif du Grand Genève de très fortement contraindre les entrées dans l'agglomération pour les véhicules motorisés (suppression de plusieurs milliers de places de stationnement, réflexions sur un dispositif de péage urbain, gestion des feux, réduction du nombre de voie pour créer une voie de stockage tramway après la douane...). En effet, les véhicules individuels motorisés sont aujourd'hui considérés dans l'agglomération genevoise (dont le pays de Gex fait partie) comme une source de nuisances très importantes : émission de gaz à effet de serre, pollution de l'air, incidence sur la santé, nuisances sonores, utilisation des ressources, consommation d'énergie, imperméabilisation et artificialisation des sols...

En prenant en compte la réalité des nouveaux usages, la hausse du trafic attendue pourrait rester très forte mais n'excèdera pas +50% par rapport au trafic actuel. Cette évolution du trafic ne nécessite pas la création d'ouvrages lourds pour permettre le fonctionnement du carrefour de la Porte de France.

Par ailleurs, l'aménagement proposé sur le secteur de Val Thoiry plus au sud sur la RD884 est possible à Thoiry du fait du tissu urbain situé à proximité de la RD884 sur ce secteur (cf – vue aérienne de l'autopont de Val Thoiry ci-dessous).



La ZA Val Thoiry est en effet une zone exclusivement commerciale. Les nuisances générées par l'autopont ne posent donc pas de difficultés majeures. Les premières habitations et établissements sensibles recevant du public (notamment scolaires, hospitaliers, de soin, de petite enfance) de Thoiry sont situées plus à l'Ouest à plus de 800m de l'autopont.

Dans le cadre du secteur de la Porte de France, ce carrefour constitue l'entrée de ville de la commune de Saint-Genis-Pouilly. Dans le futur au niveau de Porte de France Sud mais dès aujourd'hui sur le secteur de Porte de France Nord, l'aménagement sera bordé de logements, de service et d'activité non compatible avec l'aménagement d'une autoroute urbaine en ouvrage (exposition au bruit, qualité de l'air, impact sur la santé). La présence de la maison de la santé située à quelques mètres du carrefour ainsi que d'un établissement d'enseignement situé à moins de 150m sont également difficilement compatibles avec ce type d'aménagement.

III.3.3 – Opposition aux feux tricolores

Outre les avis évoqués dans les deux parties précédentes et qui proposent des scénarios d'aménagements alternatifs avec dénivellation du trafic, une vingtaine d'avis s'opposent au choix du dispositif de feux tricolores sans mettre en avant spécifiquement une dénivellation du trafic. Certains de ces avis expriment la volonté de conserver le giratoire et d'autres ne proposent pas d'aménagements spécifiques.

Au global, ces avis jugent défavorable le système de gestion par feux tricolores pour la régulation du trafic.

« Ce nouveau projet ressemble plus à un projet de parc nature ou d'espace vert qu'à un projet de transport. Beaucoup trop d'arbres et pas assez de béton et de goudron à mon goût. »

« Non aux feux tricolores a la porte de France. Cela n'améliorera pas la circulation a long terme, il suffit de regarder ce qui se passe aux feux du CERN de Prévessin ou au Leclerc de Ferney (pendant les heures de pointes)! »

« La proposition retenue par le département ne va pas résoudre les bouchons quotidiens qui empoisonnent la vie des Gessiens. Des feux tricolores vont accentuer les bouchons. »

« La création de feux empirera le trafic déjà bien congestionné. Toutes les simulations ne sont pas réalistes car le flux de voiture est si important qu'un simple feu provoquera un énorme bouchon. »

« Cette proposition est totalement aberrante.... Installer des feux de circulation à cet endroit est vraiment la pire des choses à faire. La circulation ne va pas s'améliorer mais plutôt se compliquer. En plus du feu, il faudra s'arrêter à chaque passage de bus! »

« Il est bien dommage que la 2x2 voies ne soit pas prolongée car mettre des feux tricolores ne fluidifiera pas cet axe principal qui est l'artère économique du Pays de Gex ! »

« un projet qui [...] promet un encombrement encore plus important du trafic a cette endroit notamment au niveau de la deux fois deux voies car aucune réel solution de mobilité douce n'ont ete pris si ce n'est surcharger la voie routière qui ne désemplis pas »

« il mérite d'être réétudié pour supprimer ces feux et ces nombreuses intersections. Le pays de Gex a besoin que nos élus du départements approfondissent le sujet et ne prennent pas de décision contraire à la fluidification du trafic »

« La mise en place de feux risque d'augmenter fortement les embouteillages ! »

« Je suis contre d'avoir des feux »

« Un aménagement avec des feux seraient selon moi une abération car avec l'augmentation du trafic routier, le phénomène de bouchon sera amplifié. »

« C'est un rond-point avec une circulation très fluide, car les bouchons se forment avant, au rond-point de Meyrin. Il suffisait de faire respecter les limitations de vitesse et de faire un passage pour piétons et vélos. Mettre des feux augmentera encore les bouchons. »

« Je pense que le fait de mettre en place des feux tricolores ne fera qu'empirer les embouteillages. Pour ce qui est de la voie vélo et piétonne l'idée est bonne mais il faudrait a tout prix garder le giratoire »

Réponse du MOA :

Des premiers éléments de réponses sont apportés dans la partie III.2.3 et permettent de comprendre le fonctionnement du carrefour et des feux tricolores. En complément, il convient de préciser que :

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 lorsque 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 occasionneront une légère dégradation des temps de parcours moyen (inférieur à la minute) mais permettront de réguler la vitesse et ainsi sécuriser les traversées des piétons et des cycles en surface.

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 peut pas augmenter le nombre de véhicules en direction de la RD984f, mais doit bien assurer le fonctionnement du carrefour Porte de France en tenant compte des conditions de circulation au droit de la douane de Meyrin.

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.

Afin de favoriser la bonne compréhension du projet et rassurer les usagers quant au fonctionnement futur du carrefour multimodal de la Porte de France, **le Département s'engage à publier sur son site internet les vidéos de modélisations du trafic en heure de pointe à l'horizon 2040**, qui permettent d'appréhender les conditions futures d'écoulement du trafic.

Maintien du giratoire :

Le maintien du giratoire avec ajout de voies BHNS gérées par un dispositif de feux a fait l'objet d'une étude par le Département. Cet aménagement permet de répondre à l'objectif de sécurisation des temps de parcours bus en traversée du carrefour Porte de France, cependant la fluidité pour les véhicules motorisés s'en retrouve dégradée.

La traversée du giratoire par une voie bus axiale occasionne une interruption de l'ensemble des circulations près de 30 fois par heure pour le passage des bus (1 bus toutes les 2min15 en heure de pointe) contrairement à l'aménagement proposé qui permet de conserver l'écoulement du trafic lors du passage des bus.

L'autre solution d'aménagement consiste à prévoir une traversée du giratoire en latéral sud afin de ne pas pénaliser autant le trafic. Cette solution est moins impactante pour la globalité du trafic cependant elle vient fortement pénaliser le flux venant du sud à chaque passage de bus (flux déjà pénalisé par le giratoire en heure de pointe du matin).

Les temps de parcours avec maintien du giratoire (sans même intégrer le passage des bus) sont présentés dans la partie III.2.3 (« projeté 2040 ») et montrent les dégradations importantes des temps de parcours en heure de pointe que générerait le maintien du giratoire.

Par ailleurs, ce type d'aménagement ne permettra pas non plus de simplifier et de sécuriser les liaisons piétonnes et cyclables qui ne peuvent pas toutes être assurées par un système dénivelé.

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 directs 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).

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 strict 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 cinquantaine d'avis mettent en avant la prolongation de la ligne de tramway entre Meyrin et Saint-Genis Pouilly. Le tramway est souvent identifié comme une priorité et est souvent considéré comme le seul moyen pour réduire le nombre de véhicules motorisés et inciter au report modal. Certains avis s'inquiètent également de la compatibilité de l'aménagement présenté avec un futur projet de tramway.

« La solution serait le tram. »

« Habitante de SGP, ce que je souhaiterais en priorité c'est d'avoir la ligne de tram qui se prolonge jusqu'au centre de SGP. »

« Vous pouvez mettre 25 millions, il y aura toujours des bouchons... La seule solution c'est de remplacer les milliers de voitures qui circulent pendulairement par des transports publics efficaces (voie dédiés), régulières, qui ramassent les personnes dans le pays de Gex, et bien raccordé au réseau TPG pour desservir Genève. Le mieux serait le tramway pour avoir la continuité TPG... »

« il faut favoriser et renforcer l'offre de transport en commun et cyclable en donnant plus de sécurité et plus de rapidité. [...] Un tramway entre le CERN et le centre de st Genis, ou même jusqu'à Val Thoiry, Gex et Ferney serait très souhaitable pour un réseau facile et harmonisé dans le pays de Gex »

« On veut un TRAM !! un trafic fluide et quelque chose de durable ! »

« A une époque pas très lointaine, il avait été question que le tram 18 aille jusqu'à St-Genis. Pourquoi avoir abandonné l'idée ? Pourquoi y a-t-il des travaux pour le tram à Ferney-Voltaire où il y a tout autant de frontaliers ? »

« L'absence d'extension du tram genevois est effarante, et devrait être une priorité du département. »

« Un projet de tramway transfrontalier avec P+R ne avérerait-il pas être une option plus écologique, et qui réduirait le temps de parcours de tous les usagers de la route ? »

« Le tram depuis le Cern est devenu une nécessité vu le nombre de frontaliers journalier qui passent sur cet axe »

« Il aurait été bien plus intéressant de dépenser autant d'énergie, et de fonds, pour finaliser le tramway vers Saint-Genis-Pouilly »

« L'aménagement du rond-point c'est un projet qui ne peut pas répondre aux besoins ni d'aujourd'hui, ni de demain, car, il va être très vite dépassé. La solution du tramway est la + intelligente, et la + logique m si aujourd'hui, elle difficile à faire accepter. Pour le Gessien le tramway est la solution. »

« Je pense que nous attendons tous le tram avec une impatience grandissante et qu'une majorité souhaite privilégier les transports en communs »

« Il est impératif pour l'avenir de militer pour le Tramway d'autant + que le tram arrive à Meyrin et cela résoudrait un maximum. »

« Je suis favorable à l'arrivée du Tram jusqu'à St Genis Pouilly »

« 1) IL FAUT LE TRAM C'EST IMPERATIF ! 2) SEUL LE TRAM ENLEVERA LES VOITURES »

« Encore un projet (25M€ HT) en faveur de la bagnole ! Mais toujours pas de prolongation du tram CERN - Meyrin - Centre St Genis-Pouilly et l'on souhaite minorer la pollution ! »

« Le futur tramway constitue également un avantage, mais l'accent doit bien entendu être mis sur un transport public fluide avec une fréquence accrue des bus dans les deux sens. »

« Dans l'attente du TRAM attendu à St GENIS depuis longtemps. »

« espérons un jour la venue du tram. Un grand parking gratuit Porte de France et le tram, c'est la solution pour réduire le trafic frontalier »

« je trouve que toute proposition qui exclut de quelque manière que ce soit la possibilité pour le tramway de voir un jour une extension vers la France sur cet axe ne devrait pas être envisagée. »

« A quand un tram qui arrive à Saint-Genis ? »

« Dépêchez-vous et sortez-nous enfin ce tram »

« le scénario doit impérativement prendre en compte un futur tram (vite ! vite !) »

« On attend une grande cyclables et le tramway »

« je ne vois pas l'intérêt si le projet ne prend pas en compte de futurs projets potentiels, comme la venue du tram (chose que les habitants attendent depuis des années !!!!) »

« Ne pas anticiper l'arrivée du tram (qui a du sens pour la liaison Meyrin/Genève/St-Genis contrairement au tram de Ferney Voltaire qui ne dessert aucune zone intéressante commerciale/résidentielle/ industrielle) est un non-sens total. »

« Même si un prolongement du tram entre Saint-Genis et la Suisse aurait été la meilleure solution, il est plus que nécessaire de rendre la liaison en bus attractive. »

Réponse du MOA :

Le maître d'ouvrage prend note des nombreux 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 tramway, l'ensemble de l'aménagement de la Porte de France est étudié pour être compatible avec le passage du tramway. Il s'agit là d'ailleurs de l'un des objectifs majeurs affichés sur l'opération « Anticiper la mutation du système de transport en commun bus vers une éventuelle ligne de tramway ».

Dans le cadre de ses études, le MOA s'est attaché à vérifier ce point. Le MOA a notamment ajusté les rayons de courbure du site propre pour permettre le passage du tramway et a également conservé des emprises en limite de plateforme afin d'implanter les dispositifs support des lignes aérienne de contact sans qu'il ne soit nécessaire de reprendre l'ensemble de l'aménagement.

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).

Afin de confirmer le respect de cet engagement, et comme évoqué en partie III.2.5, **le Département s'engage à produire dans le cadre de ses études ultérieures une notice spécifique dédiée à la compatibilité du projet avec un système tramway**. Elle permettra d'identifier les modalités de mutation vers un dispositif tramway et assurera à l'ensemble des acteurs de la compatibilité de l'aménagement proposé (position des supports de ligne aérienne de contact, rayon de giration de la plateforme, implantation de la signalisation complémentaire dédiée au tramway...).

III.4.2 – Parking relais et stationnement

D'autres avis, plus d'une trentaine, demandent la création rapide d'un parking relais en lien direct avec la future ligne BHNS.

« Hâte de voir [...] parking relais pour enfin pouvoir utiliser le tram CERN »

« je pense qu'il faut surtout un parking relais, privilégier le transport en bus pour passer la frontière »

« Il reste un problème majeur pour faciliter le co-voiturage et l'usage des transports en commun via Meyrin/genève : un parking relais suffisamment grand a proximité. »

« Que nos élus, sous la direction de Monsieur le Président Jean Deguerry, nous propose une vision globale à 10, 20, 30 ans, qui englobe [...] le développement du ferroviaire dans le Pays de Gex avec des bus de rabattement et des parc relais. »

« un parking relais important pour les non résidents de St genis pouilly »

« Un autre point important que vous avez mentionné est l'intégration du projet avec l'amélioration du transport public vers Meyrin/Genève, avec un parking relais et une gare BHNS (idéalement tram). »

« Penser également à des parkings Relais à proximité afin de favoriser les déplacements "doux" »

« Parking relais pour les travailleurs frontaliers »

« Auparavant j'étais au P+R Cern, très pratique. Il est totalement illogique d'avoir un terminus de tram sans parking ! »

« De nos jours, il faut un tram direct avec un P+R à st Genis ou sur la route du CERN. »

« Dépêchez-vous et sortez-nous enfin ce tram, ce P+R »

« il faut absolument prévoir un P+R côté français. Sinon, les frontaliers continueront à privilégier la voiture et engorger le rond-point Porte de France ! »

« Un projet de tramway transfrontalier avec P+R ne avérerait-il pas être une option plus écologique »

« préconise la recherche et la mise en application de P+R sur France pour se rattacher facilement au réseau des TPG »

« Si ces projets de parking sont de la responsabilité du Pays de Gex Agglo, il est primordial qu'une concertation soit faite et un calendrier agressif de réalisation de ces partages. Sans parking publics, ce projet n'a aucun sens. »

« Je souhaite que le P+R se concrétise au plus vite afin de donner du sens à l'ensemble du projet »

« il est impératif de prévoir un parking dès à présent »

« Je soutiens également la création [...] du parking relais, qui aurait aussi dû être créé depuis 20 ans... »

« Je cherche dans le projet la présence de parkings afin de permettre le covoiturage pour le travail vers la Suisse et pour prendre le tram?? »

« Ou sont les parkings pour faciliter le co-voiturage? est ce que les voitures vont toujours être garées en montant après la douane? »

« Il est urgent de créer près de la porte de France un grand parking afin de pouvoir utiliser le réseau des TPG suisse . »

« Un grand parking gratuit Porte de France et le tram, c'est la solution pour réduire le trafic frontalier. »

« Ce qui est préoccupant et incompréhensible, c'est le manque d'information sur la mise en place d'1 parking dont l'Agglomération doit s'occuper »

Réponse du MOA :

Le maître d'ouvrage prend note des avis demandant l'aménagement d'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 Département continuera de travailler de concert avec Pays de Gex agglomération, afin d'assurer une cohérence générale entre les projets. Le projet Porte de France sera efficient à la mise en service de l'ensemble des projets de mobilité portés par Pays de Gex Agglomération et en particulier la voie BHNS Saint-Genis-Pouilly/Meyrin, le pôle d'échange multimodal et le parking relais.

THEMATIQUE 5 : AMENAGEMENTS MODES ACTIFS

Si la très grande majorité des avis s'accorde à dire que les aménagements dédiés aux modes actifs sont un point fort du projet, une trentaine d'avis sollicite le Département pour que soient étudiés en complément certaines optimisations et adaptations.

A l'exception de quelques remarques générales (« j'aimerais que la circulation en vélo soit améliorée », « des pistes cyclables sûres et continues devraient être mises en place tout autour de la Porte de France. Pour que les cyclistes puissent venir et aller dans n'importe quelle direction. », « La protection des vélos est essentielles »), la majorité des avis soumettent clairement des pistes d'amélioration à considérer pour rendre plus attractif les modes actifs.

III.5.1 – Les raccordements des aménagements cyclables en limite de périmètre

Une dizaine d'avis interrogent sur les continuités des cheminements en limite de périmètre et sur les conditions de raccordement aux aménagement cyclables réalisés en amont et en aval, en particulier sur l'axe Saint-Genis-Meyrin. Plusieurs avis relèvent notamment les incohérences entre les plans présentés par le Département et ceux présentés dans le même temps par Pays de Gex Agglomération.

« je suis surpris des incohérences entre le projet du Département pour le carrefour Porte de France et le projet de la CAPG pour le BHNS, bien que la concertation publique du premier et l'enquête publique du second aient commencées en même temps. [...] la piste cyclable est prévue d'un côté de la route par la CAPG et de l'autre côté par le Département côté Meyrin »

« En amont du carrefour Porte de France, coté Saint-Genis, Pays de Gex agglo a placé la piste cyclable en coté NORD. Dans la traversée du carrefour Porte de France, L'Ain, le Département sécurise la traversée piétons/cycles en souterrain coté SUD. En aval du carrefour, Pays de Gex agglo la re-place coté NORD. Et... qu'est-ce qui sera prévu pour la sécurisation des traversées cyclistes/piétons en amont et en aval du carrefour ??? Bah on dirait bien que... RIEN... AUCUNE SECURISATION... »

« Autant j'applaudis la mise en place d'une réelle voie de circulation pour vélos et piétons. Autant il faudrait que ce soit cohérent par rapport aux autres projets d'aménagement mis en place : s'assurer que la piste cyclable ne traverse pas la route sous prétexte que l'aménagement de la Porte de France est sous l'égide du département alors que le rond-point en amont dépend de Pays de Gex agglo... »

« il restera le problème que les cyclistes qui montent de Meyrin vers St Genis-Pouilly doivent croiser la route RD984f, ce qui reste dangereux. »

« Les pistes cycles seront-elles ininterrompues et sécurisées pour permettre un vrai déplacement en vélo ? »

« Il faudra bien entendu s'assurer que la future trémie pour piétons et cycliste soit bien reliée au réseau cyclable actuel et à venir. Par exemple, la liaison Saint-Genis-Pouilly Preveissin à vélo est actuellement un vrai problème et doit être traité en priorité, compte-tenu de la demande en raison notamment du nouveau lycée à Saint-Genis et des jeunes qui souhaitent s'y rendre à vélo. »

Les liaisons à prévoir en entrée de ville coté Saint-Genis-Pouilly

« la voie cycliste disparaît une fois de plus en direction de la rue de Genève (direction saint genis pouilly), plus de voie cycliste jusqu' au rond-point de l'entrée (au brasseur) de st genis oui l'accès vélo sera amélioré sur le rond-point mais à quoi cela sert-il si l'aménagement vélo n'est pas poursuivi sur les entrées de ville »

« étudier les possibilités de traversée pour les vélos à la sortie de l'ouvrage, direction Saint-Genis - comment traverser la route pour revenir du côté droit ? »

« Une traversée efficace devrait être créée sur la rue de Genève entre les secteurs Porte de France Nord (lycée) et Sud. Dans le périmètre du projet présenté, un itinéraire résidence Schuman - CERN oblige à deux larges détours pour prendre la trémie, ou à traverser 4 axes routiers (avec attentes aux feux) et la voie BHNS !! Des traversées piéton/cycles devraient être prévues "au plus près" du carrefour, sur la rue de Genève face au lycée, et sur la route de Meyrin face au centre sportif. »

« L'interaction entre le voie cyclable, le quoi de chargement de BHNS et l'arrivé au rond point st genis reste à résoudre. L'accès à vélo coté centre médical (N-W) devraient être résolu (connexion avec la route existant que ne débouche pas au rond point). »

Réponse du MOA :

Comme précisé en réponse à l'avis remis par l'association Vélorution et traité dans la partie II.1, un travail de coordination a bien été mené avec Pays de Gex agglomération conformément aux engagements pris lors de la première concertation.

Le Département s'était en effet engagé « 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 avec piste cyclables côté sud (telle que présentée dans le dossier de concertation) a bien été retenue par le Département sur son périmètre d'opération. C'est également le cas pour Pays de Gex Agglomération. Cependant, les plans mis en consultation par Pays de Gex Agglomération n'ont pas été mis à jour pour l'enquête publique menée sur le projet BHNS.

Il n'y aura donc pas de traversées à prévoir pour les piétons et cycles qui pourront continuer de cheminer le long du CERN en direction de Meyrin sans avoir à opérer de traversée de la RD984f.

Concernant les aménagements cyclables, permettant la liaison entre Porte de France sud et porte de France Nord, ou les aménagements de l'entrée de ville entre le futur pôle d'échange multimodal et le carrefour Simone Veil, ceux-ci sont hors périmètre de réaménagement du Département.

Ils sont pris en considération dans le cadre de l'aménagement porté par Pays de Gex Agglomération à proximité du futur pôle d'échange.

III.5.2 – Le profil des aménagements proposés

Quelques avis portent spécifiquement sur les largeurs et profil des voies cyclables. Sont en particulier évoqué les largeurs d'aménagement et les modalités de séparation des usages.

« Il faut bien penser à la largeur du tunnel piétons-vélos. N'est pas la même chose de partager un espace de 4.5m en ouvert, que avec des murs qui limitent encore plus la mobilité, la visibilité et l'espace en général. »

« la piste cyclable au long du route RD984f est déjà aujourd'hui trop étroite pour le trafic cyclistes/piétons bidirectionnel, il faudrait l'élargir tout au long du CERN »

« Du côté des modes actifs, il faut séparer les piétons et les cycles par plus qu'une bande de peinture, une hauteur différencié avec une bordure douce entre le trottoir et la piste cyclable est une bonne solution. Sans oublier que la largeur totale prévue pour les piétons et les cycles n'est pas assez grande. Le trottoir devrait être plus grand que le 1.5m prévu pour être plus confortable. Et du côté des pistes cyclables la largeur devrait être augmentée aussi pour permettre les croisements facilités et prendre en compte l'évolution des vélos cargos. »

« Les vélos (électriques notamment) circulent vite, il faut probablement travailler sur la sécurité entre piéton et vélo lorsque les voie sont cote a cote. Notamment travailler sur le respect des voie par chacun mais aussi de la séparation physique »

« Pour des questions de sécurité et de fluidité du trafic non-motorisé, il serait indispensable que la partie de la chaussée pour les vélo soit séparée physiquement de celle pour les piétonnes, par exemple, les piétonnes pourraient avoir un trottoir, et la voie pour les vélos serait séparée en deux piste cyclables, une par direction de course. Il serait donc idéal que la partie souterraine ait la partie piétonne séparée de la partie vélo. La sortie sud pour les vélos et piétonnes, direction Meyrin, devrait logiquement se prolonger en ces 2 parties séparées jusqu'à la douane, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. Avoir une seule voie mixte pour vélos et piétonnes est dangereux. Surtout que la voie est étroite et les vélos vont vite (d'autant plus avec en vélo électrique). »

Réponse du MOA :

Le Département prend note des remarques formulées pour améliorer les conditions de déplacement des cycles.

Comme évoqué dans les réponses apportées aux avis des associations Vélorution et Apicy en parties II.1 et II.2, le Département s'est attaché à présenter des grands principes d'aménagements dans son dossier de concertation (établi sur la base des études de programme). Les profils des voies piétons/cycles ne sont à ce stade d'étude pas encore définis (tout comme les revêtements ou la signalisation).

Pour la suite du projet et en particulier dans le cadre des études de détail, **le Département s'engage à étudier les propositions d'optimisation permettant améliorer encore davantage le cheminement des modes actifs.** Si le Département souscrit au besoin de séparations des usages et de matérialisation claire de cette séparation, au regard des trafic constatés, chaque situation devra être étudiée au cas par cas lors des études de détail.

En effet, le Département devra concilier la nécessité d'offrir les aménagements modes actifs les plus efficaces avec la nécessité de préserver les autres usages de l'espace public et avec les contraintes d'emprises disponibles.

Les zones humides ou abritant des espèces protégées et situées le long de la RD984f ne pourront par exemple pas être artificialisées pour permettre l'élargissement de certains cheminements.

Selon les sections, les études s'attacheront à optimiser le confort des cheminements en respectant les emprises à disposition.

III.5.3 – Identification de points particuliers d'amélioration

Plusieurs avis exprimés lors de la concertation formulent des propositions très précises d'adaptation. Ces demandes peuvent porter sur des points ponctuels, sur l'éclairage ou encore sur la nécessité d'étendre le principe de dénivellation des flux piétons/cycles à l'ensemble des axes.

« un point noir : en supprimant le passage piéton côté nord du rond-point, il n'y a plus d'accès sécurisé au terrain de rugby et golf, emprunté chaque matin par des classes entières de lycéens. Prévoir peut-être un feu piéton (activé uniquement par bouton presseur) sur la D984F au niveau de l'entrée du rugby - ou alors un trottoir aussi sur le côté nord du carrefour, jusqu'à l'entrée du rugby »

« Le croisement des cycliste (essentiellement) et piéton en sortie/entré de trémie doit être traité »

« D'autre part, le projet prévoit aujourd'hui plusieurs traversées de cette voie [la voie d'accès au CERN] pour les cyclistes. A mon sens, celle envisagée à proximité du carrefour Sud n'est pas une bonne idée : elle est trop proche du carrefour et de la voie de sortie de la 2x2 voies. En la « regroupant » avec la traversée envisagée plus loin, je verrais plutôt une seule traversée à la hauteur du travers AA', mais avec ralentisseur et priorité aux cyclistes. De même, la traversée de cette voie à proximité du CERN devrait être aménagée avec ralentisseur et priorité aux cyclistes. »

« Le projet a oublié complètement l'accès cyclable au CERN. Cette accès est existant actuellement. Il est manquant du coté Thoiry ainsi que du côté Prévessin. L'accès au trémie depuis st genis pour les cyclistes pourrait être plus fluide (pas de virage à 90 degré). »

« Concernant les voies vertes et cyclables, pourquoi faire croiser ces voies à 2 reprises avec la route du CERN ? Les tracés ne sont clairement pas optimisés !

Eclairage public et visibilité

« éclairage (de préférence peu intense) sur les approches et la partie sous-terrain »

« balisage du tracé, photo-luminescent, réfléchissant ou équivalent en cas de panne ou d'extinction programmée de l'éclairage »

« La trémie manque d'éclairage publique sur le concept (coupe page 9). »

Demande de généralisation du système dénivelé pour les modes actifs

« Je déplore néanmoins l'absence d'une séparation complète du trafic "verte" du trafic automobile, ce qui créera de nouveau des points dangereux, passages à piétons, qui deviennent très dangereux aux heures de pointe et freinent donc les modes "verts" de la mobilité à nouveau. La création d'un troisième niveau, surélevée, pour la mobilité "vert" serait un vraie plus qui serait digne d'une politique orientée à l'avenir. »

« A notre époque nous ne pouvons pas laisser les vélos et les piétons se mélanger avec la circulation automobile. Ne mettre qu'un sens piéton et vélo en sous-terrain c'est faire la moitié du travail, dommage. Toute la mobilité douce doit être en niveau inférieur et les voitures en aérien. C'est le seul moyen de parler de sécurité. Avec ce projet, beaucoup d'argent engagés pour très peu de sécurité. »

« Pourquoi réaliser une trémie sous la RD884, mais réaliser quand même des voies en surface, traversant le carrefour probablement le plus accidentogène ? Il serait bien plus judicieux de ne prévoir qu'une traversée en trémie. »

Réponse du MOA :

Le Département prend note des demandes formulées.

Concernant le maintien d'un accès entre Porte de France Nord et le secteur Golf/terrain de rugby, celui-ci semble en effet être pertinent au regard des usages évoqués. Aussi, **le Département s'engage à étudier, en collaboration avec Pays de Gex agglomération, la création de la liaison piéton/cycle manquante entre Porte de France Nord et la zone naturelle de loisirs.**

L'éventuelle continuité de cette liaison le long de la RD984f n'entre pas dans le périmètre d'opération de la Porte de France. Elle sera potentiellement intégrée par Pays de Gex Agglomération dans son périmètre d'opération ou dans son plan directeur pour la mobilité active (en fonction de la faisabilité et des contraintes programmatiques).

Concernant le traitement de la sortie de la trémie ou les modalités de cheminement au niveau des accès au CERN, le Département étudiera et proposera les ajustements nécessaires pour mieux sécuriser les flux et limiter les conflits entre les différents usagers.

Cet engagement a déjà fait l'objet d'une formalisation dans les parties III.5.2, II.1 et II.2 : **Le Département s'engage à étudier les propositions d'optimisation permettant améliorer encore davantage le cheminement des modes actifs.**

A noter que la liaison aménagée à proximité immédiate du carrefour sud doit intégrer dans sa conception la circulation des engins agricoles. En effet, la voie cyclable venant de Thoiry est une voie réservée autorisant la circulation des engins agricoles. Il convient de permettre aux engins agricoles de rejoindre les voies de circulation générale au niveau du carrefour sud.

Concernant les questions relatives à l'éclairage public ou à la signalisation horizontale, le maître d'ouvrage étudiera ces sujets dans le cadre des études de détail. A ce stade, seuls les grands principes d'aménagement ont été étudiés.

Concernant le choix de déniveler le trafic sur l'axe Est-Ouest. Ce choix a été fait au regard des usages constatés, des contraintes de site, des emprises disponibles et des enjeux environnementaux. Ainsi disposée, la dénivellation permet, en complément des aménagements de surface réalisés, d'isoler de la circulation automobile entre 52% (heure de pointe du matin) et 75% (heure de pointe du soir) des déplacements vélo réalisés via la Porte de France.

Ce sont au global de la journée 62,5% des déplacements vélo qui pourront se faire (sur la base des comptages directionnels vélo établis en 2022) sans croiser aucune voie de circulation.

Toute autre solution de dénivellation occasionnerait des surcoûts et des impacts environnementaux supplémentaires disproportionnés au regard des bénéfices qu'elle apporterait.

A titre d'exemple, une dénivellation mode actif Nord Sud, (raccordée à la dénivellation prévue dans le cadre du projet) serait 3 fois moins efficace et permettrait d'isoler à peine plus de 20% des déplacements vélo (40 déplacements/heure en moyenne).

III.5.4 – La dénivellation des flux piétons/cycles et les adaptations nécessaires

Quelques avis reviennent sur le dispositif de trémie mode actif présenté et mettent en avant les limites ou difficultés de ce type d'aménagement.

« - On fait transiter les piétons et cyclistes dans une tranchée en contrebas ce qui amène deux réflexions : qu'en sera-t-il des problèmes de sécurité. Les concepteurs de ce projet ont-ils déjà déambulé la nuit

dans ce genre de structure ? C'est loin d'être rassurant. D'autre part l'accumulation des gaz polluants est bien plus importante en contrebas d'un axe routier qu'en surface. Bref, c'est une double peine les piétons et cyclistes.

Vu la présence de la nappe phréatique, cette tranchée devra bénéficier d'une pompe H24 pour évacuer les inévitables fuites d'eau. Ce n'est pas très économique ni écologique. Ne serait-il pas possible de légèrement baisser le niveau des axes routiers et de faire une passerelle pour les piétons et cyclistes ? Le coût serait nettement moins élevé qu'une tranchée étanche et le confort des utilisateurs nettement accru (vue, salubrité, sécurité...) »

« Le seul point négatif que je vois à ce stade, c'est le chemin enterré pour les cyclistes piétons dans cette sorte de couloir de béton. Je pense que pour des raisons de sécurité, de propreté, de luminosité, il faudrait soit l'ouvrir au maximum vers l'extérieur avec des talus ou carrément le mettre en hauteur avec des passerelles ou alors tout simplement le laisser au hauteur de route.

Mais du nuit, personnellement que ce soit à pied ou à vélo, je ne voudrais pas y passer. Même avec des lumières, je ne me sentirais pas en sécurité. De plus tout la saleté, les déchets jetés par des abrutis, les feuilles aux alentours tomberaient dedans. Et pour finir, un mois plus tard, tout le tunnel serait déjà taggé. »

« Vos études actuelles montrent que la nappe est montée et se trouve à 1m de profondeur environ. Sachant qu'initialement, elle était à 4,5 m de profondeur, la question de la trémie, même pour les modes actifs, se pose réellement »

« évacuation adaptée des eaux de pluie et de ruissellement dans la partie sous-terrainne (surtout si on est sous la nappe...) »

Réponse du MOA :

La solution privilégiée au stade du programme pour assurer une faisabilité a été la solution trémie qui est moins gourmande en emprise qu'un ouvrage (la profondeur de la trémie est inférieure à la hauteur d'une passerelle) et qui permet donc d'être intégré plus facilement dans l'aménagement.

Cette solution nécessitera en effet la mise en place de pompe de relevage et devra faire l'objet d'un entretien régulier.

L'étude de la solution alternative avec passerelle en remplacement de la trémie est prévue par la suite, dans le cadre des études de définition. Il convient en effet pour le maître d'ouvrage de s'assurer qu'il n'existe pas de solution équivalente en termes d'usage, qui réponde aux objectifs de l'opération et qui génèrerait moins d'impact.

Quelques soit la solution retenue pour la dénivellation du trafic, **le Département s'engage à étudier et à proposer, en lien avec le futur gestionnaire, des solutions facilitant la gestion et sécurisant l'utilisation du cheminement dénivelé pour modes actifs.**

THEMATIQUE 6 : TRAVAUX

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

« Cependant dans le dossier, vous ne parlez pas des temps de trajet durant la phase de travaux »

« J'espère sincèrement par contre que la gestion des travaux sera programmé de sorte à ce que ne soit pas l'enfer sur la route tous les jours. »

« Les travaux vont durer un moment, et avec vos 2 propositions, ce sera un énorme embouteillage qui risque de faire parler très négativement des têtes pensantes de ce projet »

« Estimation de temps de construction pour les deux projets ? »

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 véhicules/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.

A noter qu'avec les évolutions apportées au programme, la durée de travaux est aujourd'hui évaluée à 24 mois contre plus de 3 ans pour le projet historique.

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 ce sera 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.

THEMATIQUE 7 : COUT ET FINANCEMENT

Une vingtaine d'avis évoquent spécifiquement le coût ou le financement de l'opération.

Dans une partie de ces avis, les investissements et dépenses réalisés sont jugés trop importants au regard des enjeux (bénéfices insuffisants, situation actuelle acceptable...).

« Beaucoup de projet coûtant des sommes mirobolantes sont à l'étude et peu traitent du problème à sa source. »

« Les gains sont très limités et ne justifient pas qu'autant d'argent public soit dépensé dans ce seul projet [...] il est urgent de ne rien faire et d'arrêter de dépenser des fonds publics sur la base d'hypothèses contestables et visiblement incomplètes dans les projets pharaoniques de la mairie »

« Engager autant d'argent publique sur un projet qui dès le premier coup d'œil ne sera pas pérenne »

« je suis très surpris que tout ce projet soit basé sur des fait non quantifiés comme «il y a de grosses difficultés de circulation aux heures de pointes». Aucun chiffre, aucun élément concret, aucun objectif ne sont fixés pour un projet qui va couter plusieurs millions. Comment se fait-il qu'il n'y ai pas

de quantification réelle de ces congestions ? C'est quelques minutes de bouchon par jour, et alors ? Et après avoir tout refait, on aura gagné combien de minutes de bouchon ? Franchement, cette manière de dépenser l'argent public est plus que légère ! Heureusement votre nouveau projet est plus léger que les projets précédents »

Dans d'autres avis, à l'inverse, il est demandé que le coût ne soit pas considéré comme un élément déterminant dans le choix du programme retenu.

« le coût. Ce dernier peut être plus élevé actuellement, mais l'amélioration de la fluidité de circulation et des conditions de vie locales sont des éléments qui doivent prévaloir sur une vision comptable étriquée et inadaptée. »

« Je regrette profondément que le seul impératif économique semble avoir été privilégié dans le choix du scénario »

« Quelle différence de coût entre les deux projets ? »

« J'ose espérer que l'économie de 7 millions d'euros que ferait le conseil départemental avec le projet 3b ne rentre pas en compte. »

« Il est évident que l'argent ne doit pas être un frein à la réalisation d'un projet ambitieux. »

« Si économiser de l'argent est le seul but, je ne vois pas l'intérêt si le projet ne prend pas en compte de futurs projets potentiels, comme la venue du tram »

« Trop cher : alors à quoi sert la dotation des travailleurs frontaliers, à ça justement. L'argent coule assez à flot pour des imbécilités, on en voit tous les jours »

« Le financement légèrement plus onéreux pour le 4B est largement financé par la compensation financière suisse. »

Enfin, certains avis évoquent le financement de l'opération.

« Quelle est la participation financière de la Suisse ? »

« c'est quand même bien l'argent des frontaliers gessiens majoritairement qui permet au département de financer ce projet. »

« Ou passe l'argent des Gessiens, en particulier la manne financière de la contribution Genevoise ? »

Réponse du MOA :

Le coût prévisionnel de l'opération est estimé à plus de 25,1M€ HT (condition économique 2021) soit 29,5M€ HT (aux conditions économiques actuelles intégrant l'inflation).

Outre les travaux, ce coût intègre les frais de maîtrise d'ouvrage, les frais de maîtrise d'œuvre et les acquisitions foncières nécessaires au projet.

Ce coût n'intègre pas le coût des éventuels travaux de déplacement des réseaux enterrés (gaz, eau, télécommunication, électricité) qui sont à la charge des concessionnaires. Ces derniers ont toutefois été limités par le choix du parti-pris d'aménagement (dévoiements réseau GRT Gaz et eau pluviale évités, dévoiement réseau RTE réduit).

Parmi les différents scénarios d'aménagement étudiés par le Département, certains étaient plus économiques et d'autres plus onéreux. Le coût, s'il est toujours considéré dans les analyses multicritères, n'a pas été considéré dans le cas d'espèce comme prépondérant dans le choix du programme. La réponse du programme aux objectifs fixés, la faisabilité technique, l'impact environnemental et la sécurité juridique ont aussi été déterminants dans le choix du projet.

Ce coût doit par ailleurs 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.

Le plan de financement est en cours de calage pour mobiliser l'ensemble des partenaires et financements mobilisables (Etat, Suisse, CERN...).

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 étudier et à proposer, en lien avec le futur gestionnaire, des solutions facilitant la gestion et sécurisant l'utilisation du cheminement dénivelé pour modes actifs.
- à étudier, en collaboration avec Pays de Gex agglomération, la création de la liaison piéton/cycle manquante entre Porte de France Nord et la zone naturelle de loisir.
- à étudier les propositions d'optimisation permettant d'améliorer encore davantage le cheminement des modes actifs.
- à produire dans le cadre de ses études ultérieures une notice spécifique dédiée à la compatibilité du projet avec un système tramway.
- à publier sur son site internet les vidéos de modélisations du trafic en heure de pointe à l'horizon 2040

Par ailleurs, si certains engagements pris dans le cadre du bilan de la concertation précédente ont déjà été tenus, plusieurs des engagements pris par le maître d'ouvrage à cette occasion demeurent.

Le Département s'était engagé et demeure engagé :

- 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

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

Concertation du 11 septembre au 11 octobre 2023

Bilan de la concertation Porte de France

Annexe : Liste exhaustive des avis

je vote le scénario 4B

Il me paraît être un non-sens de mettre un carrefour à feux, cela ne fluidifiera pas le trafic bien au contraire, quand bien même les vélos et transports publics seraient desservis par une autre voie.

Et cette problématique sera toujours présente tant que le développement au niveau du Pays de Gex et PARTICULIEREMENT SUR LE SUD GESSIEN des transports en communs ne sont pas prévus pour décharger le flux de voitures.

Un passage sous route aurait été bien plus adéquat.

Je ne suis absolument pas emballé par votre projet, mais alors vraiment pas ! L'idée du souterrain était excellente pour faire passer les voitures tout droit (axe Bellegarde-Gex et inversement) mais impossible avec les nappes. Alors pourquoi bloquer, oui le terme est juste, ceux qui veulent juste traverser le rond point actuel ? Pourquoi ne pas faire des ponts ? Trop cher : alors à quoi sert la dotation des travailleurs frontaliers, à ca justement. L'argent coule assez à flot pour des imbécilités, on en voit tous les jours. Aprs forcément si on a un couloir d'étranglement, une route unique + une douane, forcément ca coince. Vous pourrez faire tout ce que vous voudrez, ca coince en Suisse. Alors n'ennuyez pas ceux qui justement évitent cette route du Cern. L'histoire du gain de temps ? Je n'y crois pas une seconde. On a vu les statistiques au début du covid ou des millions allait mourir... De plus comme exemple concret, un rond point a été transformé en un passage avec feu et c'est REELEMENT pire qu'avant : le carrefour au niveau du centre commercial Espace Candide. Je ne vous félicite pas.

Le trafic et la mobilité sont devenus de réels calvaires dans le pays de gex . Tout le monde perd un temps incroyable en tentant de se déplacer ici, notamment dans la zone de porte de France . Le projet présenté avec des feux ne changera rien à mon humble avis ! cela pourrait même empirer encore les bouchons plus loin . Je suis pour le projet initial.

Si l'on observe les grosses perturbations de circulation accrues par l'arrivée du BHNS sur les communes de Ferney et Gex avec un alternat de priorité, il faut vraiment privilégier sur le rond point porte de France une voie souterraine indépendante pour les transports en commun, cyclistes et piétons pour une bonne fluidité du trafic, en évitant ces feux qui ne feront que créer d'énormes embouteillages sur cet ouvrage qui est emprunté par apparemment 25 000 véhicules jour et une sécurisation pour l'ensemble des usagers (soit retenir le scénario 2B).

Bonjour.

Quelques remarques sur le nouveau projet.

- Il manque cette grand zone tampon pour accumuler les véhicules en provenance de la 2x2 et qui veulent aller en Suisse qui doivent donc patienter. Sans cette zone tampon, ceux qui veulent aller tout droit vers Ferney sont pris au piège dans le bouchon.

- Ce nouveau projet ressemble plus à un projet de parc nature ou d'espace vert qu'à un projet de transport. Beaucoup trop d'arbres et pas assez de béton et de goudron à mon goût.

- Le passage inférieur pour piétons et vélos deviendra malheureusement vite impraticable de nuit en raison de la criminalité qui augmente régulièrement à Saint Genis Pouilly, et ne manquera pas de s'y développer.

Cordialement
Didier Trosset.

la solution presentee semble tres complexe pour aboutir a des feux de circulation? Je n'y suis pas favorable. je pense qu'une voie simple en hauteur dans le sens Valserhone Ferney permet de degager l'espace pour le reste du carrefour. L'acces du nouveau Quartier pourrai se faire par le technoparc et par la route de st Genis. Il faut en priorité une voie verte pour la mobilité douce et une voie pour les bus plus un parking d'echange qui manque beaucoup.
Bonne suite de projet.

Bravo. Etant donné le nombre de cyclistes qui passe par ce giratoire pour l'aller / retour au CERN, et l'importance d'encourager les gens de prendre leurs vélos plutôt que leurs voitures, il est bien que les modifications mettent le cycliste hors de danger, et de préférence les séparent de la circulations de voitures et camions.

Le projet 3B n'est pas suffisamment abouti. Cette solution va créer des bouchons énormes aux croisements. Ceux-ci seront encore plus importants que la solution actuelle (giratoire).

Je ne comprend pas pourquoi les études ne préconisent pas ce qui étaient initialement prévu à savoir une voie propre sans croisement (voie souterraine et/ou pont) pour les flux Thoiry vers Prévessin et St-Genis vers la Suisse. Seule l'absence de croisement de ces deux flux permettrait d'enrayer les bouchons énormes auxquels nous sommes chaque jours confrontés et qui prennent chaque année plus d'ampleur.

Le projet 3B est peu ambitieux, novateur en rien et ne répond que partiellement aux problèmes actuels et aucunement aux besoins futurs. Comme nous pouvons le constater tous les jours en ville de Genève, la mixité des transports publics sur les voies de circulation créer des congestions énormes sur le réseau routier. Seules les voies propres permettent de réguler le trafic de manière fluide et cela pour tous les modes de transports (piéton, vélos, transports publics, voitures).

Par défaut, la proposition 4B des élus gestions devrait être retenu car même si celle-ci n'est ni visionnaire ni ambitieuse, elle est toutefois bien meilleure que le projet 3B, notamment en raison de l'isolation du trafic des voies dédiées au transport public.

Je reste affligé de la lenteur de l'évolution et du manque de vision et d'ambition de cette région qui est pourtant un haut lieu d'échange stratégique entre la France et la Suisse. Le flux des frontaliers en suisse et le flux des suisses vers les commerces français sont en constante augmentation et rien ne change depuis bien trop longtemps.

Prenez bien conscience que de plus en plus de personnes renoncent à vivre dans cette région à cause de l'enfer des transports.

St Genis Pouilly devait être relié à Genève par une voie de tram en 2017. Six ans après cet échec, rien n'a été réalisé.

Vraiment, je trouve absolument incroyable que le projet financé ne prévoit pas des voies propres pour tous les modes de transports, et cela sans aucun croisements et que le financement d'une voie de tram ne soit pas prévue au financement.

Nous parlons d'une voie de tram en ligne droite de moins de 2km pour relier le CERN à ST GENIS. On ne demande pas un tunnel sous la manche et pourtant celui-ci existe.

Venez vivre quelques jours ici et vous constaterez qu'un effort supplémentaire est requis.

Si vous avez besoin d'exemples concrets, sachez qu'une personne qui habite à Lausanne arrive à Genève en 30 minutes et qu'ici il m'est arrivé de mettre 45 minutes pour arriver à la frontière suisse à 2km.

Fort est de constater que cette région perd de son attrait en raison de problèmes d'urbanisme et il est regrettable de constater le manque de vision et d'actions de nos élus pour permettre à ces habitants de mieux vivre et faciliter les déplacements à ceux qui se lèvent pour aller travailler.

Je vous saurais gré de tenir compte des doléances des habitants qui vivent cette situation quotidiennement.

la solution proposée par la municipalité pourrait être intéressante. Elle comporte cependant un aspect peu rationnel, le fait que les cycles soient obligés de faire le tour du rond point pour aller vers Genève. Et dans la mesure où l'immense majorité des véhicules passera en surface, il y aura toujours autant de bouchons. Le co voiturage ne marchera pas mieux qu'avant, c'est se leurrer que de croire qu'on va pouvoir faire changer les mentalités.

Si Genève instaure une taxe d'entrée dans la ville, les choses changeront sans doute.

La solution serait le tram.

Je vous remercie de votre travail.

Bonjour, veuillez trouver ci-joint la contribution de l'association Vélorution Pays de Gex.

Bien cordialement



10 octobre 2023

Concertation portant sur la REQUALIFICATION DU SECTEUR DE LA PORTE DE FRANCE



Résumé des points soulevés par rapport aux déplacements cyclistes

- ➔ Projet sécurisant les déplacements cyclistes sur l'axe Saint-Genis - Meyrin
- ➔ Prévoir une largeur suffisante pour les aménagements cyclable
- ➔ Propositions de modifications pour améliorer la lisibilité et la sécurité du cheminement cyclable
- ➔ Appel à la vigilance sur la cohérence avec le projet de BHNS Saint-Genis - Meyrin porté par la CAPG

Commentaire général

Le nouveau projet proposé prend correctement en compte le besoin de sécurisation des déplacements cyclistes sur l'axe Saint-Genis - Meyrin grâce à la trémie "modes doux", cette amélioration est attendue depuis de nombreuses années. **Nous soutenons ce nouveau projet.**

Commentaires sur le projet

Selon le plan présenté, il semble que le cheminement pourrait être simplifié et rendu plus roulant et plus lisible avec quelques modifications mineures. En effet, venant de Thoiry, deux options sont proposées:

- Piste principale (plus large) partant à gauche et passant au-dessus de la trémie
- Piste secondaire (plus étroite) partant à droite, desservant le CERN et rejoignant l'entrée-sortie de la trémie

La piste "secondaire" semble destinée principalement aux personnes se dirigeant vers le CERN alors que la piste principale semble destinée aux usagers utilisant l'axe Thoiry - Meyrin: L'intérêt de la piste "principale" est questionnable car les cyclistes circulant de Thoiry à Saint-Genis devront faire une boucle pour emprunter la trémie et seront incitée à ne pas l'emprunter.

Une **proposition de simplification** serait de **supprimer la piste partant à gauche** (appelée ici "piste principale") et d'**élargir la piste partant à droite** (dans la direction Thoiry-Meyrin) (voir figure 1). Cela inciterait les cyclistes à emprunter de préférence la trémie pour rejoindre Saint-Genis plutôt que la piste en surface et simplifierait la liaison vers Meyrin.

Aussi, par soucis de sécurité, il semblerait important de **ne pas relier les différentes pistes cyclables à la sortie immédiate de la trémie** mais quelques mètres plus loin afin d'**améliorer la visibilité** et de permettre aux cyclistes d'anticiper les croisements/dépassements.

La piste principale sortant de la trémie pourrait également être **élargie ponctuellement au niveau et en amont/aval de l'intersection des différentes pistes cyclables** pour le **confort et la sécurité des cyclistes**.

Figure 1: Proposition de simplification et d'amélioration du cheminement cyclable



Il faudra aussi **assurer une largeur suffisante (supérieure à 4m) pour les aménagements cyclables principaux** (axe Saint-Genis - Meyrin et Thoiry - Meyrin). La piste actuelle longeant le CERN est déjà très utilisée aux heures de pointe et la sécurisation de la traversée du carrefour Porte de France entrainera une **augmentation du trafic cycliste**, il est donc important d'anticiper cette évolution et de prévoir une **largeur suffisante pour la sécurité et le confort des cyclistes**.

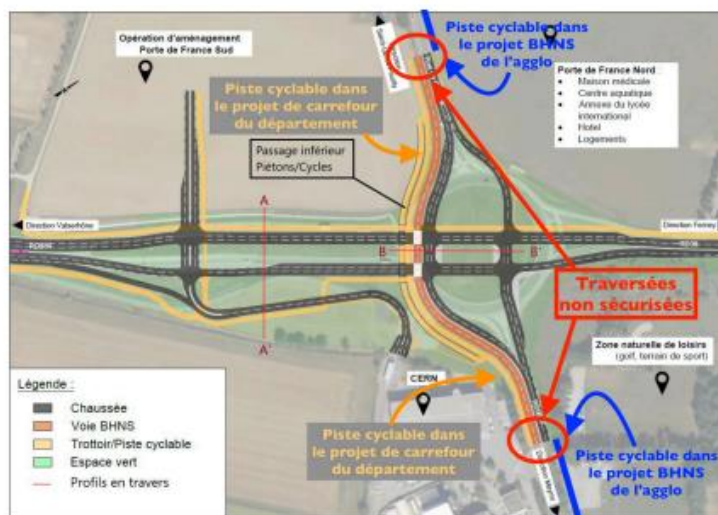
Point de vigilance

Le projet de BHNS Saint-Genis - Meyrin également mis à l'enquête publique en parallèle a mis en évidence une incohérence avec le projet d'aménagement du carrefour de la Porte de France (voir figure 2):

- En amont du carrefour Porte de France, côté Saint-Genis, sur le projet de BHNS Saint-Genis - Meyrin, la piste cyclable est placée **côté NORD**
- Dans la traversée du carrefour Porte de France, le projet du Conseil Départemental sécurise la traversée piétons/cycles en souterrain **côté SUD**
- En aval du carrefour, le projet de BHNS Saint-Genis - Meyrin la re-place **côté NORD**

Les plans présentés dans le projet de BHNS Saint-Genis - Meyrin n'ont peut-être pas été mis à jour, mais il conviendra de **veiller à la cohérence globale des 2 projets afin de ne pas créer de discontinuité dans les aménagements cyclables**.

Figure 2: Plan joint au dossier d'enquête publique du projet du Conseil Départemental pour le carrefour de la Porte de France



Ce qui me paraît important est que le bus, comme les voies cyclistes et piétonnes, soit totalement désolidarisé de la circulation des voitures. En d'autres termes, qu'il passe ailleurs.

Il m'a semblé voir des propositions combinant bus, cycles, piétons sous-terre, indépendamment des

carrefours. Deux voies sous-terraines semblent mieux que ce mixte, à moins qu'il soit très bien aménagé, mais au moins cela désolidarise le bus et les voitures.

Merci.

Ce projet mérite tout mon soutien, car me déplaçant tant à bicyclette qu'en voiture, il est important d'assurer la sécurité des usagers et la fluidité des véhicules motorisés. Le passage en tunnel est la meilleure solution pour la sécurisation des modes doux.

A. Chautems, résident à Prévessin, membre du bureau de l'association ApiCy.

Je soutiens l'aménagement que vous proposez qui favorise un aménagement sécurisé pour les modes actifs. Je souhaite que les aménagements pour les modes actifs seront suffisamment large (4 m pour les vélos et 2 m pour les piétons avec leurs séparation) dans le but d'offrir un itinéraire sécurisé. Les connections avec l'aménagement du BHNS de part et d'autre de la Porte de France devront être bien pensés pour garantir une liaison rectiligne et sécurisée ! Il faut aussi assurer la liaison Thoiry-Prévessin pour la mobilité active.

Je soutiens le scénario 4b qui sécurise les transports en commun et les déplacements piétons et cycles.

Bonjour,

En premier lieu, je suis surpris des incohérences entre le projet du Département pour le carrefour Porte de France et le projet de la CAPG pour le BHNS, bien que la concertation publique du premier et l'enquête publique du second aient commencées en même temps.

En effet, un bassin de rétention est prévu par la CAPG à l'emplacement d'une future route prévue par le Département au niveau de rue de Genève, et la piste cyclable est prévue d'un côté de la route par la CAPG et de l'autre côté par le Département côté Meyrin. La CAPG et le Département ne pourraient-ils pas travailler ensemble sur ces projets ?

Utilisant régulièrement ce carrefour, le scénario est toujours le même : la route de Meyrin se bouche en entrant sur suisse, la file de voiture remonte jusqu'au carrefour porte de France, et génère de ce fait des bouchons sur la RD884 et la rue de Genève.

Selon moi, le carrefour tel que prévu dans le projet du Département n'améliora pas la situation actuelle. En effet, les bouchons qui seront toujours prévus sur la route de Meyrin vont remonté la route de Meyrin jusqu'au carrefour à feux, et la majorité des voitures arrivant de la RD884, ce carrefour à feux va se voir obstruer, pouvant même bloquer la voie de bus (les utilisateurs de cette axe ne voulant pas perdre un centimètre de route le matin...). Des bouchons vont alors se former sur la RD884 et sur la route de Genève, bloquant de ce fait les personnes arrivant de Saint Genis et ceux arrivant de la RD884 et voulant traverser en direction de Prévessin.

Pourquoi ne pas placer la voie du BHNS entre les voies de circulations de la route de Meyrin ? Cela permettrait une circulation fluide de ce mode de transport sans être impacté par les bouchons remontant de la route de Meyrin. Arrivé au carrefour Porte de France, le BHNS pourrait traverser l'axe Valserhone->Prévessin du côté de Prévessin, et Prévessin->Valserhone du côté de Valserhone afin d'être impacté le moins possible par les bouchons. Cela permettrait également d'être dans le prolongement de la voie de tram présente sur Suisse et éviter de ce fait un nouveau croisement de voie plus bas sur la route de Meyrin (au niveau de la douane selon l'enquête publique pour le projet de BHNS).

Ensuite, je ne suis pas favorable à l'ajout d'un nouveau carrefour sur la RD884 coté Valserhône pour l'opération d'aménagement Sud, destiné à la construction d'environ 700 logements. L'ensemble de ces logements devraient avoir leur sortie sur la rue de Genève afin de ne pas perturber la circulation d'un axe structurant. Cela permettrait de prolonger la voie en direction de Prévessin jusqu'à ce carrefour afin de permettre la circulation sur cet axe avec un minimum de perturbations liées aux bouchons en provenance de Meyrin.

Concernant les voies vertes et cyclables, pourquoi faire croiser ces voies à 2 reprises avec la route du CERN ? Les tracés ne sont clairement pas optimisés !

De plus, pourquoi réaliser une trémie sous la RD884, mais réaliser quand même des voies en surface, traversant le carrefour probablement le plus accidentogène ? Il serait bien plus judicieux de ne prévoir qu'une traversée en trémie.

Pour conclure, un carrefour à 2 niveaux reste selon moi la seule solution qui permettrait de fluidifier le trafic dans cette zone. Je trouve vraiment dommage de dépenser 25 MEUR pour un projet qui n'améliorera pas la situation et je préférerais que le Département investisse 35 MEUR pour un projet qui soit plus efficace.

Bonjour,

Je tenais à vous remercier pour ce nouveau projet pour Porte de France, qui, contrairement au précédent, répond aux besoins de notre région.

Carrefour multimodal :

Il est certain que les "pro-voitures" vont râler, que les Cernois vont râler, mais vous avez sécurisé les modes doux dans l'axe St-Genis - Meyrin, donné la priorité aux transports en commun. Cette approche permet d'être alignée avec la ville et le canton de Genève qui impose un plan de mobilité aux entreprises ayant plus de 50 salariés.

Respect de l'environnement :

L'impact environnemental sera moindre grâce à votre trémie "modes actifs" uniquement.

Toutefois, certains points doivent être soulevés et méritent d'être considérés :

1. Le CERN n'a pas de plan de mobilité. Donc tous les Cernois habitant St-Genis peuvent venir en voiture.
2. La direction du CERN a demandé à ses employés de ne pas faire de covoiturage pour le pointage aux portes d'entrée.
3. L'entrée française du CERN, côté St-Genis-Pouilly bloque les automobilistes en provenance de Collonges.
4. L'engorgement de Porte de France est provoqué par le feu du CERN juste à côté de la douane de Meyrin, côté suisse ainsi que par les piétons. Donc n'importe quel aménagement français, quel qu'il soit, subira le feu du CERN.

Points à considérer :

La nappe phréatique. Vos études actuelles montrent que la nappe est montée et se trouve à 1m de profondeur environ. Sachant qu'initialement, elle était à 4,5 m de profondeur, la question de la trémie, même pour les modes actifs, se pose réellement.

Cette nappe va également continuer de monter, car le projet Porte de France Sud, doit se faire en même temps que vos travaux.

Donc, le pont pour les modes actifs est une alternative que vous devez considérer, anticiper.

L'argument donné par vos services concernant la potentielle livraison de matériel exceptionnel pour le CERN ne passe pas :

1. Côté Collonges : la hauteur maximum est de 4,4 m
2. Côté Ferney : le tunnel de l'aéroport est présent
3. Côté Meyrin : le CERN vient tout juste de créer sa passerelle métallique



4. Côté St-Genis : le pont Lion est trop petit

Vous êtes entrés dans une démarche constructive et pertinente. Il est impératif d'anticiper encore plus les problèmes environnementaux concernant l'eau, car très clairement, contrairement à notre CAPG, vous avez enfin adapté votre approche "projet".

Dernier point : Je tenais à souligner la qualité des chefs de projet du Département. Monsieur Siron est très professionnel et ses interventions/explications ont été appréciées par les personnes qui souhaitaient des données factuelles.

Il serait franchement pertinent que le département intensifie sa collaboration avec la Suisse et surtout, que le CERN adopte un plan de mobilité pour aider notre région.

Je reste à votre entière disposition pour continuer à collaborer avec vos équipes.

Bien cordialement

Sylvie Durand

Conseillère municipale de l'opposition de St-Genis-Pouilly

Tél. : 06 84 01 52 93

SVP, revenez sur terre et mettez un peu de bon sens dans votre approche du problème. Vos phrases précieuses et incompréhensibles ne servent à rien. 3 ans de préparation pour un tel projet et 25M€ pour le réaliser :

Vous vous moquez du monde et gaspillez l'argent public. Ajouter des feux ne fera que bloquer encore plus la circulation aux heures de pointes et reportera le trafic sur l'ensemble des routes secondaires. Une solution similaire au pont de Val Thoiry répondrait bien mieux à la problématique, et permettrait d'avoir des passages protégés en dessous pour les piétons, les cyclistes et le bus, ceci sans interrompre le trafic. Et il est impératif de prévoir un parking dès à présent, à ce sujet je ne comprends pas que les espaces vers la douane restent en friche et barricadés alors qu'ils peuvent avec peu de moyen être utilisés comme parking.

Je vous encourage à revoir votre copie, et d'arrêter d'empêcher la libre circulation des citoyens.

Salutations, Jean-Luc Lehmann

On peut s'interroger sur l'intérêt de faire une contribution à cette énième consultation du public, alors que tout semble joué, aux dires du président DEGUERRY.

Après plus d'une décennie d'études, le projet soumis à la concertation semble bien lointain des objectifs ambitieux imaginés à l'origine tout en faisant la part belle aux flux en direction de GENEVE, au détriment des échanges purement Gessiens.

De plus, le projet proposé semble ne pas faire de consensus.

Pour ma part, celui-ci appelle les remarques et soulève les inquiétudes suivantes :

L'option retenue d'un carrefour à niveau et à feux créée une véritable rupture de la continuité des flux de véhicules voulue avec la 2x2 voies arrivant du Sud. Le territoire Gessien se doit d'être desservi de manière continue dans son axe Nord/Sud.

Toute l'activité du Pays de Gex et environs n'est pas orientée que vers GENEVE...

Le projet proposé en 2019 allait complètement dans ce sens.

Sa remise en cause malheureuse, est essentiellement due au fait du choix technique de passer la RD 884 en tranchée, alors qu'une solution « Par dessus » le rond point actuel aurait été nettement plus simple, moins impactant pour l'environnement et bien plus rationnelle.

Cette solution n'a jamais été étudiée pour des raisons que l'on ignore, mais qui aurait largement élevé le débat pour le choix final.

En faisant passer la RD884 au dessus du giratoire actuel, on lui retirerait un trafic important (de l'ordre de 30 à 40%) ce qui aurait pour effet de lui permettre de jouer pleinement son rôle d'ouvrage de distribution des flux en continuité.

Partant du principe que la RD 884 n'a pas vocation à aller en 2x2 voies au delà du giratoire, l'ouvrage de franchissement serait suffisant en 2x1 voie.

Resterait à gérer les modes doux et transports publics (BHNS ou futur tram) arrivant de ST GENIS via la rue de GENEVE, avec la création d'une voie centrale coupant le giratoire en son centre, complétée par deux passages inférieurs « gabarit réduit » pour les cycles et les piétons.

Ce type d'aménagement est pour moi suffisant, fonctionnel et d'un coût raisonné.

De plus, il est en concordance avec les ambitions des élus Gessiens qui ont délibérément pris le parti de limiter les infrastructures routières dans le Pays de Gex ...

Bonjour,

C'est bien d'avoir fait une trémie pour les vélos. Cela va faciliter grandement la décarbonisation des transports et va convaincre des habitants à passer ce carrefour en vélo. Beaucoup ont remis le vélo au garage en voyant la dangerosité du site actuellement. Je vous encourage aussi à aménager de façon temporaire, il faudrait limiter à une voie les voitures au niveaux des passages vélos piétons, c'est très dangereux.

Il faudrait faciliter aussi l'accès au futur tunnel pour les cyclistes venant de Thoiry et ceux venant de Ferney, sans détour.

Il faudrait encourager la ville de St Genis à aménager des pistes cyclables des différents quartiers de ST Genis vers ce tunnel, c'est important.

Le département devrait aussi aménager la RD entre ST Genis et Ferney, il y aurait beaucoup d'adultes à l'utiliser et aussi de d'ado comme par exemple les lycéens.

J'encourage le département à faire la même trémie à Ferney voltaire au niveau du carrefour du Jura avant la grande douane de Ferney. Il est aussi dangereux que porte de France, il doit être refait, et les enjeux pour que les gens se mettent au vélo sont importants à cet endroit. Un seul point dangereux rend bloquant la passage des usagers de la voiture vers le vélo. Pourriez-vous également mettre en place des stationnements vélos?

Merci de prendre en compte mes remarques. J'espère des réponses sur tous les points. Bonne soirée

Moins mauvais que le précédent projet. Pourquoi est ce que la RD984-route de Genève se séparent en 2?

Envie de créer une réserve pour les gilets jaunes? Pourquoi ne pas laisser les flux de trafic sur une seule bande, droite? Vélo-BHNS-voies de voitures dans les 2 sens?

C'est plus simple, il y a moins de surface artificialisée (droite < courbe), moins de bruit (arbres à l'extérieur du

carrefour plutôt qu'au milieu), ...

Surtout, les voies souterraines à vélo sont plus sûres car on peut voir jusqu'au bout si ça passe.

Bonjour,

J'ai lu le projet de réaménagement du sens giratoire de porte de France et plusieurs points me viennent à l'esprit.

Tout d'abord il faut se poser la question de pourquoi est-il intéressant de réaménager ce sens giratoire.

La question de dangerosité pour les cyclistes n'est d'après moi pas une bonne raison. En effet, je prend très régulièrement ce sens giratoire à vélo et les voitures y sont très attentives aux vélos et ce n'est d'après moi pas un endroit dangereux du tout.

Cependant, il y a bien des points qui peuvent être améliorés. Certes, les bouchons le matin pour les personnes venant en voiture sont sans nul doute une des grandes améliorations à faire. En outre je ne pense en aucun cas que de rajouter des feux va résoudre le problème et permettre de fluidifier le trafic, au contraire même cela risque de causer encore plus de problème. De toute façon si les bouchons ne se créent pas au niveau du rond point il se créera plus loin en Suisse et causera des ralentissements jusqu'en France...

Le problème n'est donc pas de fluidifier le trafic en lui-même mais d'inciter les frontaliers à ne pas utiliser leur voiture.

Pour se faire deux principaux points à prendre en réflexion:

- avoir la possibilité d'avoir des transports en commun plus rapides que la voiture
- avoir un accès cyclable qui incite à prendre le vélo

Pour le premier point, l'idée pourrait être de créer un parking P+R sur la zone sud de porte de France et de faire passer un tram ou un bus avec voie express directement jusque devant le CERN Meyrin (en effet ce n'est pas parce que le projet d'amener le tram de TPG sur SGP ne peut se faire qu'il est impossible de créer un réseau de tram sur le secteur français et qui permette d'accéder au tram TPG facilement...)

Pour le second point les pistes cyclables telles que proposées dans votre projet seraient une bonne solution pour inciter du monde à prendre leur vélo.

Pour conclure sur cet aménagement, il serait vraiment intéressant de remonter le problème plus haut et de comprendre que augmenter le débit de voiture ne serait que retarder au futur les bouchons qui se créent. Il faut donc chercher à diminuer le nombre de voitures qui circulent et pour se faire améliorer les réseaux de transport public et les voies vertes.

Bonjour,

Non aux feux tricolores à la porte de France. Cela n'améliorera pas la circulation à long terme, il suffit de regarder ce qui se passe aux feux du CERN de Prévessin ou au Leclerc de Ferney (pendant les heures de pointes)!

Où passe l'argent des Gessiens, en particulier la manne financière de la contribution Genevoise?

Je vis dans le Pays de Gex depuis 1986, et (hormis la 2x2 voies Collonges - St Genis), aucun aménagement de grande ampleur a été fait dans ce coin de l'Ain!

Si les finances sont un problème pour ces travaux, pourquoi ne pas commencer à lutter contre les faux résidents secondaires? Ces personnes sont un véritable manque à gagner pour notre département (au vu du nombre de plaques suisses passant la frontière aux heures de pointe, je vous garantis que le nombre de fraudeurs n'est pas négligeable!).

Réaliser le projet sous cette forme ne fera que ralentir les problèmes de mobilité dans le Pays de Gex (dans 5 ans, il y aura à nouveau des bouchons à Porte de France).

Merci d'avoir pris en considération le point de vue d'un Gessien qui se galère dans les bouchons alors qu'il n'est même pas frontalier!!!

La proposition retenue par le département ne va pas résoudre les bouchons quotidiens qui empoisonnent la vie des Gessiens. Des feux tricolores vont accentuer les bouchons. Seul point positif : la sécurité des cyclistes et piétons. Vu le montant de la compensation Genevoise versée depuis des années je ne comprends pas que le département ne soit pas ambitieux sur ce projet dont le but est de réduire les bouchons, fluidifier et sécurisé le trafic.

Bonjour,

Je suis convaincu de l'opportunité qui nous est offert pour l'aménagement du rond-point porte de France de Saint Genis Pouilly.

En effet, la solution du trémie souterrain pour faire passer les transports en commun, les piétons, et les vélos vont considérablement amélioré la circulation dans ce secteur.

Pour moi, le fait de laisser les transports en commun en surface, vont bloquer la circulation qui est déjà bien compliqué.

De plus, avec un axe principal de Bellegarde à Divonne, vu le nombre de voitures dans un sens, et dans l'autre, et les autres ne solution ne me paraissent pas adapté.

Bien à vous.

C'est bien que l'impact de la flore et de la faune est été pris en compte. Que le projet a été repensé dans ce sens là. Que les vélos et les piétons ont une chance de s'en sortir en passant par ce carrefour. Maintenant ça serait bien que les transports en commun ont leur propre voie. Histoire de ne pas arrivé en retard au travail. Et si ça pouvait être rapide, ça fait maintenant plus d'une décennie que ça devrait être fait. Merci en tout cas de nous proposer une vision du projet avant la validation.

Bonjour. Je soutiens pleinement cette option car elle est respectueuse de l'environnement, avec une circulation fluide des vélos, tout en autorisant une voie de bus séparée. Cela devrait être une priorité car cela signifierait qu'un plus grand nombre de personnes voudraient renoncer à la voiture privée et utiliser plutôt les transports publics plus régulièrement. Le futur tramway constitue également un avantage, mais l'accent doit bien entendu être mis sur un transport public fluide avec une fréquence accrue des bus dans les deux sens. Si la fréquence ne change pas et que les bus circulent toujours une fois par heure en dehors des heures de pointe, les conducteurs privilégieront toujours les transports privés pour convaincre.

Ravi de voir que le département mette en oeuvre certains projets dans le Pays de Gex, cette zone qui paraît si loin de Bourg-en-Bresse. Je suis plutôt content de voir qu'un espace propre sera dédié aux mobilités actives et que ces dernières ne seront pas handicapées dans leur déplacement transfrontalier par les autosolistes. C'est une clé de la réduction de la part modale des voitures dans cette zone totalement saturée. Notre territoire est un exception : la croissance démographique entraîne à planifier dans un cadre peu habituel pour la France. Et pourtant, il faut bien le faire ! Cela veut dire construire trop grand pour demain. Trop de pistes cyclables aujourd'hui sera sans doute pas assez demain. Cela étant dit, quid des traversées de la route pour les mobilités actives une fois le carrefour passé ? Cette zone sera accidentogène et il importe de l'anticiper.

Enfin, en note secondaire, j'aimerais voir un peu de proactivité côté Département concernant la grande douane de Ferney. Les problématiques y sont comparables et un passage souterrain pour éviter la confrontation cycles/véhicules y serait plus que bienvenu. Il importe, si les questionnements sont côté budget, de comparer les coûts d'un ouvrage de génie civil et les coûts engendrés par les accidents dans une zone accidentogène (comme Ferney-Voltaire l'est actuellement - à tel point que ca en est scandaleux mais suffisamment loin de BeB pour être acceptable...). Des soins intensifs, des décès, socialement, coutent chers (cf <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1470160X10002116>). Au plaisir de vous entendre à ce sujet !

Bonjour,

Je voudrais tout d'abord souligner une partie du projet de la Mairie de Saint Genis Pouilly.

Je pense que le tunnel destiné aux piétons et aux vélos devrait être utilisé pour permettre également le passage des transports en commun depuis le centre de Saint Genis Pouilly, cela permettra au tramway de circuler dans un avenir proche sans la contrainte de s'arrêter aux feux tricolores.

Par rapport au projet lui-même pour les voitures, je pense que ce serait une erreur d'inclure des feux tricolores, car le problème se trouve plus loin et il se situe après la douane Suisse devant l'entrée B du CERN. Les passages piétons devant l'esplanade des particules et les feux tricolores devant le CERN sont la cause des ralentissements, une fois passé cette zone le trafic redevient fluide.

Pour éviter ce problème qui provoque des embouteillages, il serait préférable de construire une route qui passe à côté du CERN, du côté sud, cette nouvelle route arriverait à la route du Mandement en Suisse (Meyrin).

Avec cette solution, la D984F serait utilisée pour les transports publics, les véhicules des Cernois, les piétons et les vélos, afin que la nouvelle route ne soit utilisée que par les voitures.



Merci à vous
Cordialement

Je passe tous les matins et fin d'après-midi par le rond point de Porte de France, pour me rendre de Gex à mon travail.

Beaucoup de projet coûtant des sommes mirobolantes sont à l'étude et peu traitent du problème à sa source.

MATIN : Ce qui paraît évident c'est que le gros bouchon qui se forme au niveau du rond-point est du majoritairement au goulot créé par le CERN et la station de tram CERN.

De nombreux véhicules déposent des passagers à cette station en s'arrêtant directement sur la route. Ainsi que de nombreux piétons traversent ce passage et ralentissent le flux routier.

Une fois la station CERN passée, il n'y a plus aucun problème de circulation.

Solutions proposées pour le matin :

Côté Suisse : Passer le goulot du CERN/station de tram en 2x2 voies pour les véhicules routiers. Passage piéton sous terrain ou passerelle.

Côté Français : Passage sous-terrain routier au sud-ouest du rond point pour l'accès réservé au CERN. Utiliser l'espace actuelle de la route d'accès au CERN pour une voie de desserte à sens unique entre la D884 et la D984F.

APRES-MIDI : Le problème de l'après midi est différent, le rond-point de Porte de France n'est pas surchargé. Le gros du trafic bloque côté Suisse au rond-point entre la route du Mandement et la route de Meyrin. Et le second problème reste le goulot créé par le CERN. Passé la station du CERN en direction du rond point de Porte de France, la circulation est relativement fluide.

Solutions proposées pour l'après-midi :

Passage sous-terrain routier au sud-ouest du rond point pour l'accès réservé au CERN.

Passage 1 voie routière sous-terrain qui joint la route du Mandement à l'avenue Louis Rendu.

Bonjour

En tant qu'élus à la municipalité de Péron et ayant suivi les discussions de près concernant le réaménagement de ce giratoire, je tenais à exprimer ma profonde incompréhension quant au choix du département. Les élus du Pays de Gex ainsi que le conseil communautaire se sont prononcés en faveur d'un projet allant directement dans le sens des habitués et des usagers de ce giratoire. Le département a quant à lui choisit une solution totalement contradictoire sans à priori en connaître les vrais enjeux.

Quelle est l'utilité de consulter les élus locaux et les personnes concernées par ce projet si c'est pour ne pas en tenir compte?

J'espère que la réflexion sera de nouveau remise à l'ordre du jour pour faire en sorte qu'une solution acceptable puisse être trouvée.

Merci pour votre temps

Bien cordialement

Guillaume Martinod

Bonjour,

Le projet ne correspond pas aux attentes de la population gessienne depuis plus de deux décennies, le franchissement de ce carrefour par une 2x2 voies ininterrompue. Les temps de circulation vont même augmenter quand ils étaient fluides. On augmente le temps de circulation intra pays de Gex au profit du trafic frontalier.

Ce chantier aurait dû être entrepris depuis plus de dix ans. La voie rapide se termine sur des routes engorgées au rond-point de porte de France (et à Collonges à l'autre extrémité) !

Mais la solution proposée est aberrante. Même si je fais 50% de mes trajets à vélo et que je suis très sensible au développement durable, je trouve inacceptable de ne pas avoir de passage direct depuis la voie rapide en direction de Ferney-Voltaire et Gex (le projet de ce printemps prévoyait un passage sous les autres voies, bien plus rationnel à mon avis).

Je soutiens bien sûr la création d'une voie réservée pour le bus Saint-Genis-Pouilly et Meyrin (à défaut d'un tram), parce qu'il n'est pas normal que le bus soit pris dans les mêmes embouteillages que les autos.

Je soutiens également la création d'un passage protégé pour les vélos, et du parking relais, qui aurait aussi dû être créé depuis 20 ans...

Je vous remercie pour ce canal d'expression.

Meilleures salutations,

Gérald Wenger

Bonjour

Tout d'abord merci de demander l'avis aux concitoyens.

Habitante de SGP, ce que je souhaiterais en priorité c'est d'avoir la ligne de tram qui se prolonge jusqu'au centre de SGP.

Tous travaux qui empêcheraient cela me paraissent donc inutiles.

Dans les scénariis proposés, je suis absolument contre le mise en place de feux. Je ne vois pas en quoi ils pourraient fluidifier le trafic, cela paraît insensé.

J'utilise souvent le vélo pour aller au travail et je ne trouve pas ce rond point très dangereux. Les voitures sont de façon générale très responsables et laissent globalement passer piétons et cyclistes. J'entends cependant que ces arrêts fréquents puissent ralentir le trafic, donc un tunnel sous terrain pourrait éventuellement être une bonne idée pour ces utilisateurs.

Mais au delà de cela le tram avec un P+R serait l'idéal.

Et si pas d'accord avec la Suisse, pourquoi pas faire un tram côté France qui irait jusque la douane ?

Plutôt que de dépenser des millions dans des projets temporaires ...

Bonne journée

Abigail

Bien réfléchi projet avec les 2 feux, il faut juste au temps de passage pour les feux lorsqu'il y a un feu des Poids Lourds qui vont de Bellegarde à Ferney, Gex ou Divonne . Le temps de démarrage est plus long

Je reste sidéré, après des années d'études et un budget colossal, que l'on arrive à proposer un projet comme celui-là !

Nous sommes arrivés à faire un passage sur 2 niveaux à Val Thoiry et dans l'incapacité de faire la même chose Porte de France ?

Je vous remercie de retravailler un projet avec un axe Bellegarde-Ferney sans feu, afin de fluidifier le trafic, de prévoir des parkings pour les frontaliers qui risquent leur vie tous les jours en se garant comme ils le peuvent le long de la route en pleine circulation.

Voilà plus de 40 ans que je circule dans le Pays de Gex, j'ai vu une population qui a presque triplée durant cette période sans que le problème de circulation ne soit vraiment pris sérieusement en compte. Le sud gessien a sacrifié ses terres pour créer une voie rapide pour qu'elle se termine en cul de sac à Collonges et Saint-Genis. On crée un bus à haut niveau de service entre Gex et Ferney en expliquant que l'on mettra plus que 30 minutes... Alors qu'à une époque on mettait 15 minutes, où est le progrès ? Dernier exemple avec le carrefour à feux de bois Candide, qui n'a fait que complexifier la circulation, qui est un danger pour les cyclistes (j'ai testé!).

A quand des élus qui sauront ne pas céder à des pressions locales et s'entourer des personnes qualifiées pour réaliser des infrastructures routières efficaces ?

Bonjour,

Je tenais dans un premier temps à vous remercier d'avoir écouté les retours sur le projet précédent. Le projet actuel est bien plus adapté aux besoins de la zone et a un impact environnemental bien moins important (remblai et impact sur la nappe, impact sur la faune...).

J'ai 2 interrogations sur le projet proposé:

- l'utilisation d'une passerelle pour mode doux au lieu d'une trémie. Je ne connais pas toutes les contraintes techniques mais cela limiterait l'impact environnemental et permettrait à certaines personnes de se sentir plus en sécurité. De plus, la nappe étant affleurante, cela éviterait d'installer des pompes pour évacuer les eaux en cas de pluie.

- est-il possible de faire un pont, plutôt que des carrefours, pour la route qui viendra de Porte de France Sud (au Sud du projet) et qui rejoindra la CERN?

Cordialement,

Jean-Christophe

Bonjour,

Je suis contre le projet 3B. Des feux de circulation ne feront qu'empirer le problème et la pollution.

Je suis pour le projet 4B des élus gessiens pour garantir la fluidité de la circulation. En plus, cela prépare déjà le terrain pour le tram.

Merci de bien vouloir en tenir compte et d'aller dans le sens des habitants qui en sont concernés quotidiennement plusieurs fois.

Avec mes remerciements.

Meilleures salutations

Le projet retenu par le département ne favorise ni les transports en commun ni la fluidité. Il va à l'encontre d'un projet d'avenir écologique. Seul le projet porté par les élus gessiens permet une mobilité durable et adaptée à la triste réalité de ce carrefour !!

Projet intéressant qui fluidifiera très certainement du fait des feux de circulation comme je le constate tous les jours en passant par le carrefour du centre Leclerc à Ferney pour me rendre au P+R de Meyrin Gravière. Auparavant j'étais au P+R Cern, très pratique. Il est totalement illogique d'avoir un terminus de tram sans parking ! Point très important personnellement : développer parking et bus à St Genis afin de ne plus descendre en voiture car prendre le 68 actuellement est beaucoup trop long.

J'espère que les démarches avanceront rapidement car lorsqu'on regarde Ferney et la Haute-Savoie tout se développe mais rien côté St Genis Pouilly....habitante du pays de Gex depuis toujours, je suis très déçue de son évolution...

Bonjour,

Je suis contre le projet 3B. Des feux de circulation ne feront qu'empirer le problème ... plus pollution.

Je suis pour le projet 4B des élus gessiens pour garantir la fluidité de la circulation.

Merci de bien vouloir en tenir compte et d'aller dans le sens des habitants qui en sont concernés quotidiennement plusieurs fois.

Avec mes remerciements et en appelant à votre clairvoyance

Meilleures salutations

Mark Jan-du-Chêne

Bonjour

Le tout premier projet était intéressant car il permettait aux automobilistes désireux d'aller plus loin que st genis, de continuer rapidement plus loin.

De nos jours, il faut un tram direct avec un P+R à st Genis ou sur la route du CERN.

Le rond point du CERN est très fluide, et vraiment efficace.

Le fait de modifier ce rond par des feux rouge ne rendra pas plus fluide la circulation.

La douane aura toujours 1 seule voie.

Des simples flyers ont été distribués le mardi 3 octobre à la douane, ce qui a engendré un bouchon jusqu'à val Thoiry sur l'autoroute et un blocage de st genis jusqu'à 10h du Matin.

On comprends par conséquent que des feux rouge vont engendrer des bouchon quotidien dans toute la ville et la voie rapide.

Il faut

Un accès rapide de la voie rapide à la porte de France (entrée du CERN)

Un accès direct du tram et des Vélos sur le rond point du CERN

Un passage au dessus ou en dessous du rond point du CERN pour la voie rapide.

Condamner l'accès à St Genis par le rond point a du CERN.

Créer un rond point (style celui de val Thoiry) en dessous de la voie rapide, à hauteur du technopark, qui sera à la fois l'accès à St Genis, et l'accès à la porte de France du CERN

Supprimer le rond point du CERN pour laisser une voie rapide dessus ou dessous et laisser le passage pour les piétons, les 2 roues et le tram avec un accès à un P+R

Les travaux vont durer un moment, et avec vos 2 propositions, ce sera un énorme embouteillage qui risque de faire parler très négativement des têtes pensantes de ce projet.

Le projet que je vous propose facilitera grandement les travaux et surtout, il fluidifiera le trafic futur.

Pour finir, parmi les 2 projets pourri que vous proposez, le 4B est le moins pire, même s'il reste désastreux, Bref, un travail à la Française comme on sait bien le faire pour montrer au monde (tout le monde vient au CERN) notre incompetence.

Je tiens à préciser que j'ai une voiture de fonction et que je ne prend ni le tram, ni le vélo, et ne me déplace pas à pieds pour aller travailler.

Mais, je reste l'esprit ouvert et me déplace sur le terrain pour comprendre les problèmes.

Bonne journée et surtout bonne chance si vous opter pour le scénario 3B

C'est une mauvaise idée d'enlever le rond point pour les voitures car il fluidifie le trafic.

Il faudrait juste faire un tunnel au dessous pour la mobilité douce et le bus public avec une voie dédiée jusqu'à la jonction tram Cern.

Les bouchons sont dut a l'affluence et au rétrécissement à la douane, changer pour des feux va empirer la situation.

Le projeteur se rapproche le plusse mon idée est le 4b avec un tunnel pour bus et mobilité douce

Il n'y a aucun des 2 projets qui peut fluidifier le trafic routier, il faut faire une étude sur le lieu de travail des frontalier en Suisse pour pouvoir canaliser le flux routier en direction de Bellegarde Ferney ceux qui vont sur Lausanne ou autre pour éviter le bouchon de Meyrin trouver un moyen de fluidifier route.

Si le projet 3B et 4B sont acceptés cela va créer un bouchon à au potentiel ce qui va engendrer un excès de pollution à Saint Genis pouilly donc une mauvaise qualité d'air. Un bus à haute vitesse qui passerait environ toutes les 10 minutes avec un manque de chauffeur est-ce possible? .

Pour cela il faut encore laisser le rond-point du cerne et faire une autre étude sur le lieu de travail des personnes pour pouvoir canaliser le flux routier. Faire un etude.

Merci de permettre d'apporter des contributions à cette concertation publique. En ce qui me concerne, en termes de profil d'usager, je pratique le « vélotaf » depuis de nombreuses années entre Thoiry et le CERN. J'emprunte ainsi le carrefour Porte de France plusieurs fois par semaine. Il m'arrive bien sûr aussi d'emprunter ce carrefour en tant qu'automobiliste.

Premier point : je suis dubitatif sur les projections écrites dans le chapitre 3 concernant le flux de véhicules motorisés à l'horizon 2040. J'aimerais comprendre d'où elles viennent. Il est clair que le trafic Porte de France

a explosé dans les dernières années. Il est certes probable que la population du Pays de Gex continue de croître mais comment passeraient les 5200 à 6700 véhicules mentionnés ? Aujourd'hui, le facteur déterminant du flux est la RD984F vers/ depuis Meyrin. Sauf erreur de ma part, il n'est (heureusement) pas envisagé d'aménagement en Suisse pour améliorer ce flux. Cependant, même si ces projections sont erronées, cela ne change pas la nécessité du projet Porte de France ni les priorités maintenant mises en avant dans le nouveau projet : pour absorber une demande supplémentaire de mobilité, ce sont les mobilités douces et les transports en commun qui sont à favoriser.

La solution proposée pour le passage des transports en commun (BHNS dans un futur proche, tram à terme) me semble acceptable en fonction des fréquences actuellement envisageables (toutes les 10mn comme le tram 18 aujourd'hui). L'impact du passage d'un bus ou d'un tram me semble alors limité à condition d'avoir des feux véritablement intelligents (le diable sera dans les détails : il ne faudra pas bloquer le carrefour trop en avance par exemple). Avec une fréquence plus élevée, je me demande si le design proposé n'amènera pas un arrêt trop fréquent de la circulation automobile. De ce point de vue, un design avec passage en trémie des TC permettrait d'être certains de faire face à toute évolution.

Concernant la voie vers/ depuis le CERN, il faut savoir que le trafic sur cette voie est et restera relativement limité et qu'il concerne des véhicules légers (pas de camion). La largeur envisagée pour cette voie pourrait à mon avis être un peu réduite.

D'autre part, le projet prévoit aujourd'hui plusieurs traversées de cette voie pour les cyclistes. A mon sens, celle envisagée à proximité du carrefour Sud n'est pas une bonne idée : elle est trop proche du carrefour et de la voie de sortie de la 2x2 voies. En la « regroupant » avec la traversée envisagée plus loin, je verrais plutôt une seule traversée à la hauteur du travers AA', mais avec ralentisseur et priorité aux cyclistes. De même, la traversée de cette voie à proximité du CERN devrait être aménagée avec ralentisseur et priorité aux cyclistes.

Bonjour,

Je suis septique quant à l'utilisation de feux tricolores et de leur utilité pour fluidifier le trafic??!!

Je cherche, dans le projet, la présence de parkings afin de permettre le covoiturage pour le travail vers la Suisse et pour prendre le tram??

Merci

Cher M Deguerry, président du Département de l'Ain,

Je vis à Saint Genis Pouilly depuis maintenant 20 ans et j'ai vu cela évoluer, ainsi que la fréquentation croissante de la Porte de France en raison du fort développement du sud du Pays de Gex.

Après des années de ce processus, je trouve que toute proposition qui exclut de quelque manière que ce soit la possibilité pour le tramway de voir un jour une extension vers la France sur cet axe ne devrait pas être envisagée.

Il n'y a aucune mention du tramway dans les sections 5 à 12 du dossier de concertation.

Bonjour,

La prolifération des feux est une aberration complète, typiquement genevoise et qui s'étend par contagion à la France voisine, d'autant que la synchronisation est malmenée par les BHNS. Ce projet ne finira que de congestionner le secteur.

Il y avait un projet pour enterrer le trafic sur l'axe principal, le seul vraiment cohérent. On y reviendra

certainement, une fois que l'échec de celui ci sera démontré.

Un habitant de 25 ans du Pays de Gex, exaspéré du bazar organisé par le département de l'Ain dans ce coin.

Bonjour,

Je suis contre le projet 3B. Des feux de circulation de feront qu'empirer le problème ... plus pollution.

Je suis pour le projet 4B des élus gessiens pour garantir la fluidité de la circulation.

Merci de bien vouloir en tenir compte et d'aller dans des habitants qui en sont concernés quotidiennement plusieurs fois.

Avec mes remerciements et en appelant à votre confiance

Meilleures salutations

Sabine Jan-du-Chêne

La création de feux empirera le trafic déjà bien congestionné. Toutes les simulations ne sont pas réalistes car le flux de voiture est si important qu'un simple feu provoquera un énorme bouchon. Il suffit de voir comment une simple enquête à la douane de Meyrin cette semaine a crée un bouchon jusqu'à thoiry. J'ai du faire le tour par les petites routes en passant par saint jean de gonville pour arriver à l'heure au travail.

Avant de proposer un projet, il est important d'évaluer le nombre de voitures empruntant l'axe nord/sud et le comparer à celui de l'axe est/ouest et enterrer l'axe le plus emprunter tout en conservant le principe du giratoire.

Je soutiens le scenario 4 B, mais avec la possibilité que les voitures venant de Saint genis, prennent aussi le tunnel.

Il faut bien penser a la largeur du tunnel piétons-velos. N'est pas la meme chose de partager un espace de 4.5m en ouvert, que avec des murs qui limitent encore plus la mobilité, la visibilité et l'espace en general.

Bonjour, le problème est les bouchons formés par la traversée de la douane, en effet le feu et l'arrêt de tramway à Meyrin ralentit la circulation, donc quel que soit l'aménagement du rond point, des bouchons se formeront!!

Vous pouvez mettre 25 millions, il y aura toujours des bouchons...

La seule solution c'est de remplacer les milliers de voitures qui circulent pendulairement par des transports publics efficaces (voie dédiés), régulières, qui ramassent les personne dans le pays de Gex, et bien raccordé au réseau TPG pour desservir Genève.

Le mieux serait le tramway pour avoir la continuité TPG...

Le projet est merveilleux pour la sécurisation de la mobilité douce. Par contre je ne pense pas que cela fluidifiera le trafic tant que la route de Meyrin restera à une voie dans chaque sens, le bouchon se faisant au niveau de la douane (on passe sur une file). Quant au parking, il ne figure pas sur le plan.

Le projet de la 2X2 voies qui devait traverser le Pays de Gex est donc abandonnée.

Le nouveau projet dans l'ensemble est vraiment bien mieux que l'ancien, bravo!

Mais il y a quelques détails ou il faut faire attention:

Du côté des modes actifs, il faut séparer les piétons et les cycles par plus qu'une bande de peinture, une

hauteur différencié avec une bordure douce entre le trottoir et la piste cyclable est une bonne solution. Sans oublier que la largeur totale prévue pour les piétons et les cycles n'est pas assez grande. Le trottoir devrait être plus grand que le 1.5m prévu pour être plus confortable. Et du côté des pistes cyclables la largeur devrait être augmentée aussi pour permettre les croisements facilités et prendre en compte l'évolution des vélos cargos.

Et le réglage des feux avec une priorité selon les flux dans l'ordre : en premier les transports publics, ensuite les modes actifs piétons et cycles et ensuite la mobilité motorisée individuelle.

Merci de prendre en compte cet avis et bonne suite.

Bonjour,

Je me permets de souligner l'objectif premier annoncé dans la description de ce projet qui est de faciliter la circulation actuellement déjà extrêmement difficile aux heures de pointe au rond point Porte de France. Le projet de mettre des feux de circulation me paraît, au vu de l'objectif mentionné ci dessus, totalement aberrant. Les feux obligent les voitures à s'arrêter même quand il y a très peu de monde, ce qui implique davantage de temps à l'arrêt pour les voitures et donc plus de pollution, ce qui n'est en aucun cas en accord avec le second objectif de visée écologique. De plus, le temps que mettent les voitures à redémarrer entraîne des bouchons même quand les feux passent au vert.

Par conséquent le second projet avec des passages souterrains me paraît bien plus en cohérence avec les objectifs sus-mentionnés, car il permettrait une circulation fluide ainsi qu'une protection optimale des personnes employant la mobilité douce. Hors il me semble qu'il s'agit d'un moyen de déplacement que vous voulez encourager.

Avec mes meilleures salutations.

Bonjour,

merci pour ce dossier, qui est certainement un grand progres par rapport de la situation actuelle.

Je deplore neanmoins l'absence d'une separation complete du traffic "verte" du traffic automobile, ce qui creera de nouveau des points dangereux, passages a pietons, qui deviennent tres dangereux aux heures de pointe et freinent donc les modes "verts" de la mobilite a nouveau. La creation d'un troisieme niveau, surelevee, pour la mobilite "vert" serait un vraie plus qui serait digne d'une politique orientee a l'avenir. J'aime bien la definition "active" pour "mobilite vert", ca devrait meme concerner les "speed pedelecs" (limitation 25km/h a prévoir quand meme). C'est certainement couteux de construire quelque chose comme le "Hoovenring" (<https://hovernring.com/>) mais avec un poids limitee pour les usagers, et la taille reduit, ca serait un solution vraiment attractive. Un tram futur, eventuelle, serait plus facilement integree aussi. Vue aussi que il's agiterai d'une solution deciderment vert et innovateur les fonds additionnels (EU https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal/finance-and-green-deal_en ?) pour "mobilité vert" pourront peut-etre etre recoltees.

Avec mes meilleurs salutations,

M Ludwig

Bonjour,

L'APICY est favorable au projet présenté pour cette concertation publique. Veuillez trouver nos commentaires dans le PDF ci-joint. Bonne journée,



Requalification du secteur de la Porte de France dans le Pays de Gex

RÉPONSE AU DOSSIER DE CONCERTATION PUBLIQUE

Analyse du dossier

par l'Association des Piétons et Cyclistes du Pays de Gex - APiCy

L'APiCy constate un énorme travail accompli par les instances du département et juge ce travail globalement positif. Nous soutenons le passage en trémie souterraine dédié aux modes doux, et soutenons donc ce projet tel que présenté ici.

Remarque préliminaire

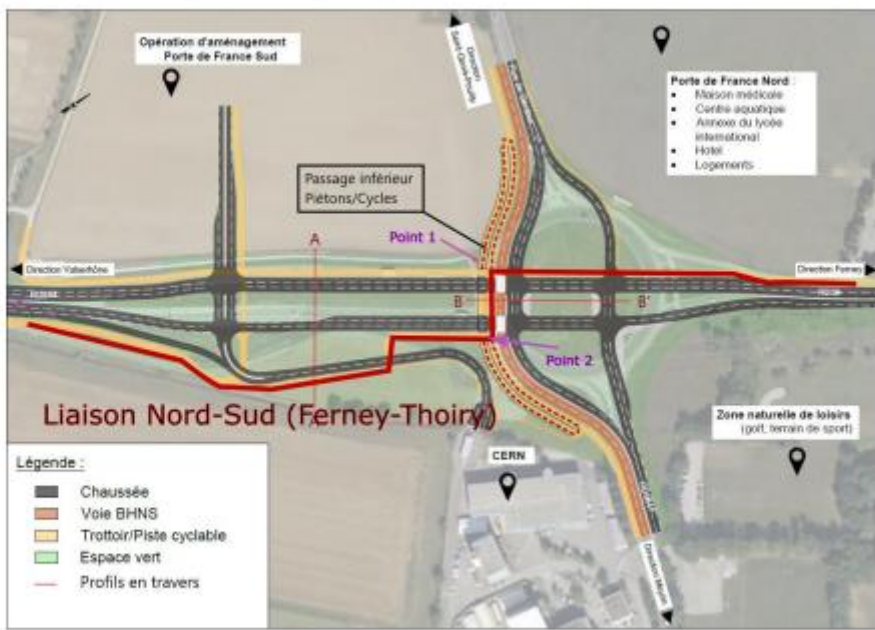
L'APiCy souligne le fait d'avoir été écouté lors de la première concertation publique et que le département en ait pris compte.

A plus forte raison que cet itinéraire s'inscrit dans le Schéma Directeur Cyclable du Grand Genève comme un itinéraire structurant principal (voir schéma page suivante), et pour l'APiCy, un des points de passage les plus fréquentés par les modes doux dans le Pays de Gex, avec la douane de Ferney-Voltaire.



Projet mis à jour en 2019 sur schéma directeur cyclable 2030 du Grand Genève

Commentaires techniques de l'APiCy sur le projet



Nous vous demandons de prendre en compte le schéma réalisé par nos soins en page précédente.

L'APICy souhaite apporter, à certains endroits, des ajustements où la sécurité doit être améliorée.
Nous pensons que nos propositions apporteront des améliorations qui permettront d'augmenter le nombre de cyclistes.

1. D'après le département, le flux Valserhône-Ferney (Nord-Sud) est important pour toutes les mobilités, y compris les vélos.

Or, en regardant le dessin du carrefour, du nord au sud, nous devons traverser 5 routes pour cette itinéraire important (voir tracé rouge sur le schéma). Ce chiffre pourrait être ramené à 3, si les piétons/cyclistes passaient dans la trémie. Avec le projet actuel, le détour est d'environ 120m, ce qui représente 500m au total, en comptant le passage dans la trémie. Cette distance représente beaucoup pour les mobilités douces, surtout les piétons, présents sur cet itinéraire d'après nos comptages.

Donc nous suggérons qu'aux points 1 et 2 sur le dessin, il y ait des liaisons entre la trémie et la surface. Au minimum des escaliers pour les piétons, au mieux une rampe courte et raide passable aussi pour les vélos et poussettes. (Cette rampe peut être raide, car pour les PMR, la trémie est possible ; des aménagements de ce type sont présents en nombre en Suisse voisine). La présence de telles rampes permettrait d'encourager les cyclistes devant passer en surface à prendre la trémie, et donc limiter le passage dangereux de cyclistes ou piétons en surface, avec le risque de compromettre leur propre sécurité en croisant des routes alors que la priorité ne leur sera pas donnée.

Cette réflexion et solution concerne aussi les liaisons N-E (Ferney-Meyrin, qui est beaucoup utilisée) et S-O (Valserhône-St-Genis, avec des cyclistes venant majoritairement de Bourdigny).

2. Puisque ces liaisons seront un axe très fréquenté par les modes doux, nous estimons que la largeur minimale de la piste cyclable soit de 4 mètres, en accord avec les recommandations nationales du CEREMA. L'axe fort Genève – Ferney-Voltaire, en projet à court terme et déjà dessiné, se voit d'ailleurs doté d'une largeur de 4 mètres.
3. Il faut que ce projet soit connecté avec un aménagement sécurisé (voire dénivelé) à la piste cyclable qui sera réalisée dans le cadre du projet du BHNS (enquête publique en cours).

Notre association est donc favorable à ce projet et le soutient.

Les améliorations principales demandées par l'APICy dans ce document sont :

- Ajout d'escaliers avec rampes raides compatibles pour vélo aux points dessinés sur notre schéma
- Largeur des aménagements modes doux en accord avec les recommandations nationales
- Meilleure coordination entre le département, l'agglomération et la commune de Saint-Genis-Pouilly concernant la liaison avec le projet BHNS

* * *

Absolument pour le 4B , seul projet pouvant améliorer la fluidité du trafic, donc la qualité de l'air, et garantir la sécurité des usagers de mobilité douce

Occuper autant de terrains et mettre des feux tricolores ne me semble pas très positif ni pour l'environnement ni pour la fluidité de la circulation même si la prise en compte des piétons et vélos semble bonne.
A l'école , on dirait " copie à revoir"

Cette proposition est totalement aberrante.... Installer des feux de circulation à cet endroit est vraiment la pire des choses à faire.

La circulation ne va pas s'améliorer mais plutôt se compliquer. En plus du feu, il faudra s'arrêter à chaque passage de bus! Les personnes qui ont fait cette proposition sont-ils réellement venues constater la problématique sur le terrain?

il faut favoriser et renforcer l'offre de transport en commun et cyclable en donnant plus de sécurité et plus de rapidité.

vos projet d'avoir 3 carrefour avec des feux tricolore ne résorbera pas les bouchons, tant pour l'entrée vers la suisse que vers Saint Genis, qui est de plus en plus bouchonné

Un tramway entre le CERN et le centre de st Genis, ou même jusqu'à Val Thoiry, Gex et Ferney serait très souhaitable pour un réseau facile et harmonisé dans le pays de Gex. (bus 33 de la région, TPG: 2 réseau différents actuellement)

Bonjour, je vous remercie pour ce projet que vous présentez. J'aimerais vous apporter 3 réflexions à ce sujet.

- 1). vous prévoyez une voie directe de traversée pour le bus BHNS reliant Saint-Genis au CERN, en ajoutant que cette plateforme pourrait être utilisable par un futur tramway. Or, c'est maintenant que ce dernier est vraiment nécessaire. Il faut un transport de masse, et non des bus à 2 caisses, pour désengorger l'axe de la RD 984f et relier directement sans cabotage à l'arrêt de la douane, pour accéder au CERN et à Genève. Attendre 10 ou 15 ans est refuser de projeter une offre de transport viable, conséquente, capable de modifier les rapports de forces au niveau de la mobilité et du comportement des usagers.

- 2). vous avez prévu un passage souterrain est - ouest pour les piétons et cyclistes, ce qui est la meilleure initiative. Mais quid de la relation nord - sud, c'est à dire du flux venant de Gex par les RD 35 et 35a? Actuellement il n'existe aucune piste cyclable indépendante et parallèle à ces deux routes. Les cyclistes sont pris dans la circulation routière intense, avec des voitures et des camions qui roulent souvent à vive allure., cette situation est dissuasive parce que dangereuse. N'est-ce pas l'occasion d'améliorer en même temps la mobilité des modes que vous appelez, je crois, actifs?

- 3) Depuis plusieurs décennies, la priorité absolue des politiques, dans le Pays de Gex, fut donnée à la circulation automobile. Aujourd'hui, nous sommes arrivés à une saturation avec des bouchons s'étalant, chaque jour, sur des dizaines de kilomètres engendrant des conséquences néfastes sur les plans écologiques, sanitaires, Quelques lignes de bus furent récemment introduites mais il s'agit de la mobilité de proximité, souvent dissuasive par sa lenteur. Pour les voyageurs, le transport ferroviaire qui est un mode de masse plus rapide que le tramway, avec une plateforme indépendante est totalement absent du Pays de Gex depuis 1980. Aujourd'hui, le canton de Genève imagine une extension du Léman Express Nord- Sud afin de réaliser une diamétrale sur le parcours Meyrin-Zimeysa, aéroport, Genève Cornavin, Bernex ou Annemasse. Pourquoi ne pas prendre cette opportunité pour créer à partir de Zimeysa par exemple une liaison directe qui court circuite les villes et atteint directement le Pays de Gex à Saint-Genis et le pied du Jura, voire de réhabiliter tout ou partie de la ligne Bellegarde - Divonne les bains. Cela permettrait une connectivité avec l'aéroport, la gare de Cornavin et tout le réseau ferroviaire Suisse, ainsi que la Haute Savoie grâce au Léman Express, voire Lyon. De plus, le problème de mobilité et de pollution du canton de Genève est moins son réseau de transport intra-muros qui est très développé, mais plus ses connexions avec la France voisine; et côté Pays de Gex, elle n'est pas du tout à la hauteur. Des instances politiques trans-frontalières existent pour discuter et penser de tels projets.

Je suis conscient que ce sont des investissements très importants, mais on doit se projeter pour être en amont des enjeux de cette région, en expansion, plutôt que d'être constamment dépassés, ne laissant à la population que les choix individuels centrés sur l'automobile. Je vous remercie de m'avoir lu.

Bonjour,

Autant j'applaudis la mise en place d'une réelle voie de circulation pour vélos et piétons. Autant il faudrait que ce soit cohérent par rapport aux autres projets d'aménagement mis en place : s'assurer que la piste cyclable ne traverse pas la route sous prétexte que l'aménagement de la Porte de France est sous l'égide du département alors que le rond-point en amont dépend de Pays de Gex agglo...

Par ailleurs, j'aimerais connaître les résultats des études mettant en évidence qu'un carrefour à feux permet plus de transit qu'un giratoire.

Pour réduire le trafic en provenance de la voie rapide, n'aurait-il pas été plus judicieux d'agrandir la route en direction de la suisse partant de Saint Jean de Gonville ? Cela permettrait d'orienter une partie des frontaliers vers cette voie et désengorger la porte de France

Bref, je n'ai pas hâte de voir ce projet se concrétiser

Cordialement
Marianne Garcia

Je soutiens le projet porté par les élus gessiens

Sans trémie ni pont pour l'un des deux axes les bouchons gigantesques seront inévitables. La nouvelle tendance d'aller en arrière vers des feux est une erreur. Vous verrez dans 10 ans et vous changerez tout à nouveau.

Je peux comprendre que la trémie est difficile à réaliser à cause des eaux souterraines, mais rien n'empêche de construire un pont. Celui à Valthoiry est une bonne solution.

Bonjour

Malheureusement force est de constater que les personnes qui on créer se concept n'en sont pas les utilisateurs. Le trafic Suisse-France n'est pas pris en compte et surtout avec des feux ! Vous pouvez essayer de mettre des feux mobiles en test et vous constaterer que cela n'est pas réalisable . Il existe des solutions mais cela veux dire une bonne concertation (qui n'es pas eu lieu pour le tram) avec la suisse et la possibilité de dédoubler la route Meyrin/ porte de france et faire une deuxième axe au sud du Cern - Zymesa . la volonté de "bloquer" les véhicules est contraire à la logique écologique car elle entraine des temps d'attente soit des pic de pollution. L'accès au parking de "dissuasion" doit être fait directement de la voie rapide et depuis le nord du pays de Gex , normalement avec la voie rapide étudiée pendant des années et rien n'as été fait . on en voit le résultat serait-ce la même chose avec le rond point ? pendant ce temp St Julien a bientôt accès au Tram et le Ceva est mis en place... la Haute savoie devient de plus en plus intéressante pour les frontalier que le pays de gex

En tant que conseiller municipal de Vesancy et usager régulier de la "porte de France", je tiens à vous faire part de mon inquiétude sur le bien fondé de la solution 3B. Je pense que vous avez placé l'aspect financier au dessus de toute autre considération. Mon avis est que l'aménagement 3B:

- va certainement améliorer le passage des piétons et cyclistes (seule valeur ajoutée de cette approche)
- en rien désengorger le trafic vers Genève le matin et vers le pays de Gex le soir
- couper la fluidité du trafic quelque soit la direction et l'horaire
- par conséquent inciter les automobilistes à contourner la porte de France encore plus que maintenant, et donc générer une nouvelle dégradation dans la traversée des communes de Thoiry, Sergy, Saint-Genis ...

Je suis convaincu qu'il est préférable de NE RIEN FAIRE plus tôt que de mettre en place votre plan 3B. Il en va

tout autrement de la proposition 4B, qui avait le grand mérite de fluidifier l'ensemble du trafic (à l'exception de Genève aux heures de pointe, qui me semble de toute manière insoluble).

Bonjour,

Le projet a-t-il pour objectif de fluidifier la circulation automobile, ou de favoriser le développement d'une mobilité douce (durable = moins d'émissions)? A lire le projet, on a plutôt l'impression que c'est la première option qui a été retenue. Malheureusement, on sait maintenant que mobilité automobile améliorée ne dure jamais très longtemps, puisque qu'elle suscite un appel à prendre davantage sa voiture... puisqu'on met moins de temps qu'avant.

Où se trouve, sur le plan le parking de délestage pour permettre aux usagers de laisser leur voiture et prendre le bus ? à défaut du Tram, qui serait une véritable avancé vers plus de durabilité.

Les pistes cycles seront-elles ininterrompues et sécurisées pour permettre un vrai déplacement en vélo?

Merci

Il est difficile de se prononcer sur la validité de ce projet. En effet vous ne fournissez aucune donnée sur les flux de véhicules en fonction des différentes directions et de la capacité des axes routiers à "évacuer" ces flux. A quoi sert ce projet si tout est bloqué aux alentours (Douane route de Meyrin, petit rond point de la rd 35) . Ainsi on peut se poser la question de la cohérence des chiffres prévisionnels annoncés des temps de parcours en 2040.

D'autre part il y a deux éléments qui interpellent en regardant les dessins du projet et qui contribuent à le discréditer :

- On ne voit quasiment pas d'automobiles, et il n'est donc pas représentatif de l'objet même pour lequel il est réalisé, à savoir un temps d'attente moins long aux heures de pointe. Il aurait été plus crédible de faire figurer les files automobiles à l'arrêt...

- On fait transiter les piétons et cyclistes dans une tranchée en contrebas ce qui amène deux réflexions : qu'en sera-t-il des problèmes de sécurité. Les concepteurs de ce projets ont-ils déjà déambulé la nuit dans ce genre de structure ? C'est loin d'être rassurant. D'autre part l'accumulation des gaz polluants est bien plus importante en contrebas d'un axe routier qu'en surface. Bref, c'est une double peine les piétons et cyclistes. Vu la présence de la nappe phréatique, cette tranchée devra bénéficier d'une pompe H24 pour évacuer les inévitables fuites d'eau. Ce n'est pas très économique ni écologique. Ne serait-il pas possible de légèrement baisser le niveau des axes routiers et de faire une passerelle pour les piétons et cyclistes ? Le coût serait nettement moins élevé qu'une tranchée étanche et le confort des utilisateurs nettement accru (vue, salubrité, sécurité...)

En résumé, on ne peut valider l'efficacité de ce projet en terme de fluidité du trafic aux heures de pointes par manque de données sur les flux. (cours de certificat d'études des années 1960)

Le cheminement piétons/cyclistes est à ré-étudier en tenant compte des problèmes de sécurité, insalubrité et confort visuel des utilisateurs, sans oublier la notion des coûts.

En espérant avoir contribué à l'amélioration de ce projet couteux.

Il convient de respecter le choix des élus locaux fait lors des concertations successives dans les années et mois qui précèdent. Par conséquent, ceux-ci ayant choisis d'opter pour le scénario 4b. Les membres du Conseil Départemental, éloignés pour la plupart des réalités quotidiennes de la vie dans le Pays de Gex, se doivent de respecter ce choix, quel qu'en soit le coût. Ce dernier peut être plus élevé actuellement, mais l'amélioration de la fluidité de circulation et des conditions de vie locales sont des éléments qui doivent prévaloir sur une vision comptable étriquée et inadaptée.

Encore un projet proposé par le département qui n'a visiblement aucune idée de ce qui se passe chaque jour sur ce rond point. On prend la compensation financière des frontaliers alégrement mais rien n'est fait pour les gessiens.

De l'argent foutu par les fenêtres pour des guéguerres qui finissent par lasser les gens (et après ils se plaignent que l'on ne vote plus).

On veut un TRAM !! un trafic fluide et quelque chose de durable ! Venez chaque matin et chaque soir, prenez votre voiture et regardez ce qui s'y passe. Pour ex. à Gex et ces voies de bus LAMENTABLE ! Franchement...

Madame, Monsieur,

En tant qu'utilisateur quotidien et habitant du département de l'Ain, je tiens tout d'abord à exprimer ma sincère reconnaissance pour les efforts déployés par le département de l'Ain et ses conseillers départementaux en vue d'améliorer l'infrastructure et la qualité de vie la région du Pays de Gex

Cependant, je me permets de vous faire part de ma surprise, voire mon choc, quant au choix du scénario de réalisation retenu pour le carrefour de la Porte de France à Saint-Genis-Pouilly. Il semble que cet important projet n'ait pas pris suffisamment en compte les impératifs stratégiques et les besoins des usagers locaux.

Je crois savoir que le conseil municipal de Saint-Genis-Pouilly ainsi que le conseil communautaire de la Communauté de communes du Pays de Gex se sont positionnés en faveur du scénario 4b. Ce scénario est apparu comme la solution la plus cohérente, répondant aux besoins actuels et futurs des usagers de cette zone cruciale de notre département.

Je regrette profondément que le seul impératif économique semble avoir été privilégié dans le choix du scénario, au détriment d'autres considérations cruciales telles que la sécurité, la fluidité de la circulation, le flux des travailleurs frontaliers et la qualité de vie des résidents.

Par ce message, j'aimerais vous donner mon avis et vous encourage vivement à reconsidérer ce choix en tenant compte des recommandations des assemblées communales et intercommunale, qui ont, je le crois, le meilleur aperçu des besoins de notre vie locale.

Il est essentiel que les décisions prises concernant le développement de notre région soient en phase avec les intérêts de ceux qui y vivent, travaillent et circulent quotidiennement.

Je vous remercie sincèrement pour l'attention que vous porterez à cette préoccupation et j'espère que notre voix sera prise en considération dans le processus décisionnel en cours.

Régis VISCONTI

Il est primordial que les aménagements cyclistes soient sécurisés, donc séparés des voies de circulation des voitures.

Bonjour,

Première remarque

Dans les variantes 3B et 4B, les piéton-nes et les cyclistes passent en dessous des voies de circulation. Ceci est une bonne chose. La sortie souterraine direction nord, vers St Genis, de cette voie souterraine pourrait avoir deux sorties : la première, pour la circulation nord-sud, reste en surface ; la deuxième, pour la circulation sud-nord, pourrait continuer en souterrain en passant sous la rue de Genève, de manière à éviter que les piéton-nes et les cyclistes doivent traverser la route. Cela permettrait d'avoir un trafic motorisé en surface plus fluide (les véhicules ne doivent pas s'arrêter pour laisser passer piéton-nes et vélos) et une circulation plus fluide mais surtout plus sûre pour vélo et piéton-nes.

Deuxième remarque

Pour des questions de sécurité et de fluidité du trafic non-motorisé, il serait indispensable que la partie de la chaussée pour les vélos soit séparée physiquement de celle pour les piéton-nes, par exemple, les piéton-nes pourraient avoir un trottoir, et la voie pour les vélos serait séparée en deux piste cyclables, une par direction de course.

Troisième remarque

Il serait donc idéal que la partie souterraine ait la partie piéton-ne séparée de la partie vélo. La sortie sud pour les vélos et piéton-nes, direction Meyrin, devrait logiquement se prolonger en ces 2 parties séparées jusqu'à la douane, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. Avoir une seule voie mixte pour vélos et piéton-nes est dangereux. Surtout que la voie est étroite et les vélos vont vite (d'autant plus avec en vélo électrique).

Conclusion

Si le souhait des autorités est de promouvoir la mobilité douce, des aménagements doivent aller plus loin de ce qui est projeté. C'est l'occasion rêvée pour avoir un rond-point vraiment sûr et fluide pour les piéton-nes et les vélos !

Merci d'avoir lu ce message

Belle journée

Diego Zinetti

1) Le projet laisse la part belle au BHNS St-Genis/Cern. Quel transport ou solution est proposée pour les résidents hors St-Genis ?

2) Quelle sera la fréquence de passage du BHNS et pourra t'on garantir le recrutement de chauffeur, sachant qu'actuellement les bus des TPG doivent limiter leur fréquence, faute de chauffeur

3) un seul P + R semble prévu dans ce projet qui a pour vocation de limiter le flux de voitures estimé à 25'000 véhicules/jour. De combien de places de parc disposera t'il ?

Bonjour, je pense que ces nouveaux travaux ne prennent pas en compte ceux qui transitent sans entrer dans Meyrin. Aujourd'hui dans le sens bellegarde - prevessin (ou l'inverse) j'ai une seule intersection, le (dangereux) rond point du cern.

Dans votre proposition je vois sur les plans 3 intersections avec des feux. J'ai du mal à imaginer une amélioration du trafic ou de ma sécurité.

La trémie pour les modes doux est une bonne idée mais pourquoi seulement dans l'axe st genis - meyrin? Les cyclistes qui arrivent de ferney depuis la RD35 profiteraient grandement d'une trémie pour aller sur la RD984F. Qu'avez vous prévu pour la sortie du CERN? Elle va nécessairement impacter l'axe nord sud dans les 2 sens avec ces feux.

Le tunnel évitait beaucoup de ces problèmes, mettre tous ces modes de transports sur le même plan va forcément créer une solution moyenne pour tous, mais bonne pour personne.

Il n'y a aucun P+R dans le pays de gex, pas assez de transports en commun pour éviter qu'au sud de Thoiry les travailleurs viennent en voiture.

Je me pose la question sur les contraintes techniques qui ont fait que vous présentez un nouveau projet : tout proche: Meyrin a fait un tunnel pour que les voitures ne passent plus par le centre de Meyrin, de même du côté de la haute Savoie à Vesenaz, de même maintenant pour éviter le Grand Saconnex.... Le Cern fait des trous partout visiblement cela n'a pas posé de problème particulier!

C'est bien cher payé un passage souterrain pour seulement les piétons et les vélos.... comme pour le souterrain de Pregnin!

Et une route surélevée a t'elle été envisagée? A val Thoiry la route a été surélevée - de même côté Suisse avant la douane de Ferney.

L'entrée sur le CERN venant de Valserhône existe déjà.

Est ce que des feux sont plus fluides qu'un rond point?

Combien de feux pour aller de Saint Genis à Ferney?

Où sont les parkings pour faciliter le co-voiturage? est ce que les voitures vont toujours être garées en montant après la douane?

A quand un tram qui arrive à Saint Genis?

Tout cela pour favoriser l'économie de la Suisse qui nous ristourne en fait le tiers de ce que lui rapporte un travailleur frontalier.

Quelle est la participation financière de la Suisse?

Pratiquant ce carrefour quotidiennement depuis très longtemps, je vois ses défauts et ses mérites.

En réalisant les difficultés qu'il y a à le remplacer par une solution simple et tentant de garantir au moins le même niveau de service, je m'interroge sur les solutions proposées.

J'ai consigné mes avis et suggestions dans le document ci-joint "Avis Hundzinger Portes de France".pdf

Rond point Porte de France St Genis pouilly: Avis de Denis Hundzinger, 5 rue Charpak, St Genis-Pouilly le 24/09/2023

J'habite tout près de ce carrefour giratoire depuis 1980, et le pratique chaque jour en vélo ou auto.

De par sa taille, sa position proche de la Suisse et sa grande visibilité sur un trafic volumineux, cet ouvrage cristallise bien des craintes et exige de tous ses utilisateurs une attention soutenue qui limite probablement sa dangerosité en regard du fort trafic assuré (ref 1 ci-dessous)

Problèmes sur ce rond point

Je vois 4 problèmes actuels, causés en partie seulement par ce carrefour giratoire.

a) Risques cyclistes et piétons

La visibilité est très bonne, et de vois depuis longtemps une habitude très positive des automobilistes, piétons et cyclistes à bien s'observer mutuellement et systématiquement.

L'engagement d'un piéton ou cycliste se fait presque toujours après acquiescement mutuel visible du piéton ou cycliste ET de l'automobiliste. (C'est un bénéfice direct de la priorité récente des piétons).

Par ailleurs, le dessin actuel de la piste cyclable du carrefour giratoire a le grand mérite de réduire les intersections très passantes de 8 à 4. (Sorties Ferney et Suisse).

Ainsi les points A,B,C,D (cf croquis ci-dessous) drainent la quasi totalité des traversées piétons cycliste / auto (voir Notes diverses ci-dessous pour la sortie St Genis).

Les récents aménagements sortie Ferney (feu clignotant et surélévation chaussée piétons me paraissent très positifs).

Enfin, un passage inférieur piétons-cyclistes limité aux points A,B,C,D éliminerait l'essentiel du risque et permettrait une augmentation de fluidité véhicule en libérant le giratoire de la charge piétons-cyclistes

Des exemples actuels de tels passages inférieurs existent (ref 8)

b) Embouteillage le matin vers la Suisse en venant de Bellegarde (7h30 à 8h30)

Cause essentielle: Etranglement du flux vers la Suisse à 1,7 km du carrefour giratoire, au complexe douane, feu Cern, arrêt Tram Cern.

Mais cela ne bloque ni ne freine les autres flux.

Et le carrefour giratoire n'y est pour rien, les autres projets auront le même problème de saturation vers la Suisse.

Une faible partie du trafic vers la Suisse vient de St Genis et Ferney et contribue donc à cette saturation. Il est toujours possible de réduire ces 2 flux à l'entrée du giratoire avec des feux freinant ces deux flux, lesquels pourraient sécuriser aussi les piétons- cyclistes des points A et B, soit la moitié des piétons-cycliste empruntant le giratoire.

Le résultat attendu pourrait être de réduire la queue venant de Bellegarde, mais au détriment des 2 flux freinés. Je ne vois aucune raison qu'un carrefour à feux puisse mieux faire sur ce point, ni pour les piétons-cycliste, ni pour la queue.

c) Embouteillage le soir en sortant de la Suisse à l'entrée du rond point

Le rond point est parfois seulement saturé sur cette direction (de 17h30 à 19h)

Au pire, son débit est à peine inférieur au débit de sortie de la Suisse limité par le complexe douane, feu Cern, arrêt Tram Cern.

Il faut voir que environ 40% du flux venant de Suisse va en direction de Ferney Gex.

Et l'intersection piétons-cyclistes / autos aux points C et B ralentit ce flux d'au moins 20%.

Le passage inférieur piétons-cyclistes aux points D,C,B,A ferait donc gagner ces 20%, ce qui devrait permettre un débit du giratoire supérieur au débit du complexe douane, feu Cern, arrêt Tram Cern, supprimant ainsi l'accumulation (et le bouchon de 1,7km) en sortant de la Suisse.

Si cette disposition devait ne pas suffire, l'addition d'une bretelle de dégagement (tout contre le golf) devrait résoudre efficacement le problème, (en rouge sur le croquis). Mais cette disposition semble écartée en raison de contraintes écologiques.

d) Embouteillage (léger) le soir en venant de Ferney / Gex 18h-19h)

Le carrefour giratoire n'est jamais saturé devant le point A.

Le passage des piétons-cyclistes en A cause en grande partie ce ralentissement. Là encore, le passage inférieur piétons-cyclistes serait donc très favorable.

Nouveaux projets par rapport au giratoire actuel

Le projet 2021 qui supprimait des croisements à niveau permettait d'espérer des améliorations.

Les projets 3B et 4B marquent un retour à des croisements à niveau à 4 branches et à feux pour tous les véhicules motorisés (sauf BHNS en projet 4B qui concerne une part infime du trafic).

Ces croisements impliquent que tous les véhicules doivent fondamentalement partager séquentiellement leur présence dans les zones de conflit du carrefour, surtout les zones de croisement orthogonales, ce qui limite fatalement les débits par rapport au giratoire, surtout si les débits sont volumineux sur tous les mouvements, et empêchent donc les " longs cycles de vert".

Ce seul fait me laisse tout à fait perplexe sur la capacité de ces solutions à atteindre déjà les débits actuels du giratoire, surtout pendant les heures de pointe.

Et ceci malgré les perfectionnements ou complexifications prévues (multi voies par canal, éclatement en 6 carrefours partiels, hyper intelligence des 10 feux de régulation).

Et surtout, pendant les heures de pointe où tous les mouvements sont volumineux, (par exemple le mouvement actuellement fluide Ferney-Bellegarde, 1500 v/h le soir).

Scénario 4B

Faire passer seulement les cyclistes et transports publics (environ 1 véhicule sur 30) en passage inférieur soulagera un peu le débit automobile venant de Suisse, mais pas assez pour dégorger la section Douane - Porte de France (1,7km). Ce scénario a évidemment un avantage majeur pour la plupart (mais pas tous) des piétons-cycliste

Scenario 3B

Piétons-cyclistes dans le scénario 3B:

La multiplication impressionnante du nombre de voies à traverser (5 ou 6 minimum dans bien des cas) m'interroge fortement sur le risque et les temps d'attente.

Améliorations possibles du carrefour giratoire actuel

Le principe du giratoire étant considéré comme très favorable à la fluidité, il convient d'essayer de l'améliorer à priori.

Pieton-cyclistes

On a la chance que les points A,B,C,D captent la presque totalité de ce trafic

Un passage inférieur, ou passerelle limité à ces points assez rapprochés seraient donc une solution sûre absorbant tout ce trafic. Une telle réalisation est décrite en ref 2 (Rond point de l'Octra à Laval)

Comme dit dans l'annexe, le passage piéton-cycliste sortie St Genis pourrait peut être évité, au grand bénéfice du coût final.. Une autre amélioration possible pourrait être l'introduction d'îlots intra annulaires, sous réserve de place (Ref 9)

Prioritisation de certains mouvements pour équilibrer les flux: On peut faire cela aussi avec un giratoire comme exprimé ci-dessous pour diminuer le bouchon de Bellegarde.

Conclusion:

On a condamné le giratoire actuel à un moment où il semblait facile de le remplacer.

On s'est attaché à des objectifs superbes, que j'approuve, en particulier la mobilité douce et les transports publics.

Mais les contraintes apparaissent, et le remplacement s'avère compliqué.

Le carrefour giratoire, insatisfaisant mais perfectible n'est jamais totalement saturé, fonctionne déjà parfaitement 20h / 24h minimum, et assure pendant ce temps une fluidité inégalable pour un trafic déjà important.

Et les améliorations mentionnées en a, b, et c, surtout le passage inférieurs cyclistes-piétons, limités aux points A,B,C,D me paraissent à même de réduire fortement la part d'embouteillage causée ou non par ce carrefour giratoire pendant les heures de pointe, et de supprimer l'insécurité piétons-cyclistes.

Ce passage inférieur, en éliminant la charge piétons-cyclistes, libèrerait totalement le potentiel de fluidité du carrefour giratoire à tous moments, y compris aux heures de pointe.

L'équilibrage ou la régulation des flux est aussi réalisable sur le giratoire avec 3 feux seulement, capables de freiner les 3 entrées denses du giratoire, soit St Genis, Ferney et Suisse, afin de limiter les bouchons aux heures de pointe en donnant une priorité de fait à l'entrée embouteillée.

La dépense et les inconvénients de chantier d'amélioration du giratoire me paraissent aussi mineurs par rapports aux projets 3B et 4B.

Vu l'importance du trafic actuel (25000 v/J total) et sa répartition sur tous les mouvements, le passage à un carrefour classique en croix et à feux m'interroge:

Ce type de carrefour peut il assurer déjà les débits actuels du giratoire, sans même parler de l'avenir, sauf pour les piétons et BHNS dans le scénario 4B ?

Je ne suis pas insensible à tous les autres objectifs d'un carrefour écologique soignant les paysages, les animaux, l'esthétique. Mais la priorité écologique me paraît être d'abord la fluidité de la circulation, limiter les saccades des flux aux feux, en attendant que cette circulation motorisée diminue au profit des transports collectifs.

Notes diverses

Bénéfice de la largeur des voies actuelles du carrefour giratoire

En cas de forte circulation, les automobilistes se sont bien habitués à la grande largeur de la chaussée du carrefour giratoire, équivalent de 3 voies, et utilisent abondamment cette largeur au grand bénéfice de la fluidité.

Ligne prioritaire pour Bus ou Tram

Le carrefour giratoire n'est pas un obstacle pour un tram long. Il suffit de voir ce qui se fait à Meyrin. Le tram traverse les carrefours giratoires sans ralentissement. La seule contrainte est pour les véhicules tournant à gauche et seulement au moment du passage du Tram (feux) ref 6

Passage piéton-cycliste côté St Genis

Personnellement, je l'évite totalement et sans détour significatif (20m) en arrivant au carrefour giratoire de la rue Charpak sur la gauche, puis en empruntant un bout de piste cyclable contre le lycée, et arrivant ainsi tout droit au point A.

Il y aurait donc le moyen d'éviter de faire un passage inférieur au passage coté St Genis, moyennant un aménagement mineur de piste cyclable.

Références

1) Cartographie des accidents en France.

<https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/cartographie-des-accidents-metropole-dom-tom>

2) Carrefours à feux

<https://www.cerema.fr/fr/lescarrefoursafeux>

Auteur: CEREMA, organisme officiel, Climat et territoires de demain

Extrait de cet article:

*" Ne pas abuser des feux, car ils ne constituent pas en soit un équipement de sécurité *. Ils ne doivent être employés que si aucune autre solution d'aménagement sans feux (priorité à droite ou carrefour à sens giratoire) ne donne satisfaction"*

3) Les carrefours giratoires

Auteur : Ministère des transports du Québec

<http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/0993469.pdf>

4) Avantages de la suppression des feux de carrefours

Auteur: Compétence Sécurité Routière, spécialiste en accidentologie

<https://www.securite-routiere-plus.com/pages/avantages-de-la-suppression-des-feux-de-carrefours.html>

5) L'incontournable avancée des carrefours giratoires : analyse de la prise de décision publique [article]

https://www.persee.fr/doc/pomap_0758-1726_1996_num_14_3_2113

Voici un extrait de cette référence

Dans un carrefour classique, le nombre de points de conflit est défini comme l'ensemble des lieux de croisement possibles entre deux véhicules à l'endroit du carrefour. Dans un carrefour typique à quatre branches, il y a 32 points de conflit dont 16 sécants (conflit de cisaillement). La transformation d'un carrefour de ce type en giratoire réduit le nombre de ces points de 32 à 8 et supprime les conflits de cisaillement.

6) Un article plutôt orienté vers le tramway sur le giratoire

<https://www.citec.ch/wp-content/uploads/2020/12/20-Citec-Tufo-Golay-VSS-05-2010.pdf>

7) Transformation de carrefour à feux en carrefour giratoire

<https://www.securite-routiere-plus.com/pages/avantages-de-la-suppression-des-feux-de-carrefours.html>

8) Exemples de passages inférieurs piéton-cycliste dans un grand giratoire

Deux passages inférieurs piétons-cyclistes de 25m et 50m sur le giratoire de l'Octroi Laval (30000v/h)

<https://www.ouest-france.fr/pays-de-la-loire/la-val-53000/des-traversees-sous-la-rocade-de-laval-en-projet-autour-de-l-espace-mayenne-c310dece-318c-11ec-a94b-0a3292b9dbf1>

et mise en service 2023

<https://www.lamayenne.fr/page/2-passages-inferieurs-au-niveau-du-giratoire-de-loctroi-laval-un-enjeu-de-securite-pour-les>

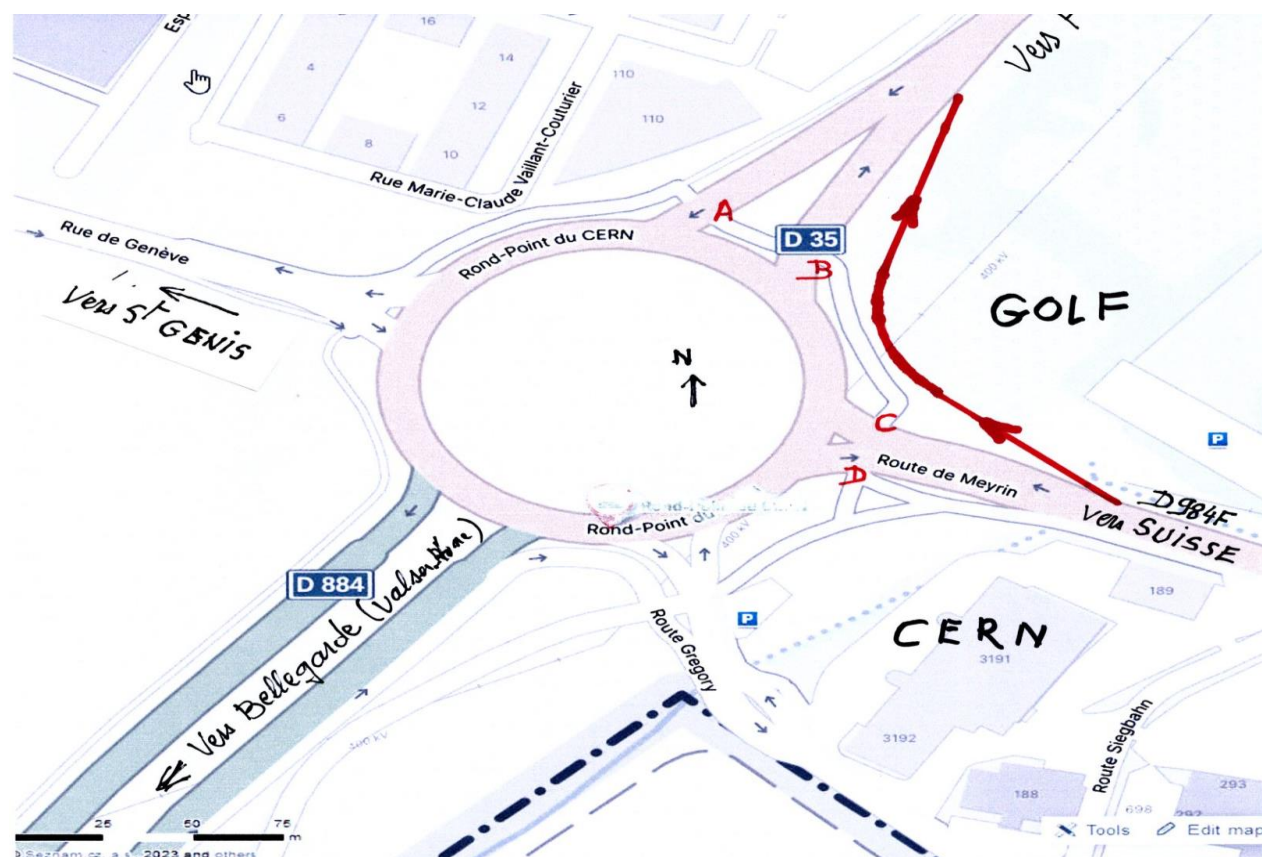
Autre exemple, sous la RD27 Ile et Vilaine voir page 26 de ce texte projet

<https://www.ille-et-vilaine.fr/sites/default/files/asset/document/220511-rd637-reunionpublique-diaporama.pdf>

9) Giratoire à îlots intra annulaires (page 25 du document ci-dessous)

https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Annexe%203_Recommandations%20techniques%20du%20CEREMA.pdf

Croquis du giratoire actuel montrant les points de croisement piétons-cyclistes / autos A,B,C,D et l'addition suggérée d'une bretelle tout contre la piste cyclable, donc à faible empiètement sur le golf.



Bonjour,

il semble que ce soit le cas sur les vues d'artistes,
mais il me semble important que les arbres qui seront plantés le soit au sud des routes,
afin d'ombrager les parties revêtues quand le soleil les chauffe le plus et éviter l'effet "îlot de chaleur".

Merci pour toute la considération que vous voudrez bien donner à cette remarque.

Cordialement,

Le 03.10.2023, plus d'une heure pour descendre sur le CERN avec les transports publics. C'est inadmissible ! il faut vraiment que ce rond-point Porte de France soit réaménagé dès que possible.

Les habitations à St-Genis-Pouilly et dans les environs poussent comme des champignons, pour ne pas être dans les embouteillages il faut prendre les transports publics. Ceux-ci d'ailleurs ne sont pas non plus adaptés, pas assez de rotation de bus, pas assez grand et en période pendulaire trop de monde dans les bus. Etre serrés comme des sardines empêchent les automobilistes à prendre le bus.

Il n'y a qu'une seule route, pas très large du reste, pour descendre sur la douane de Meyrin-CERN. Nous avons besoin d'un réaménagement au plus vite.

Matin et soir, c'est la même chanson quant aux embouteillages, même pendant les grandes vacances. Pour les travailleurs frontaliers ce n'est plus possible.

A une époque pas très lointaine, il avait été question que le tram 18 aille jusqu'à St-Genis.

Pourquoi avoir abandonné l'idée ?

Pourquoi y a-t-il des travaux pour le tram à Ferney-Voltaire où il y a tout autant de frontaliers ?
Aidez-nous !!

Le projet est évidemment très intéressant, je passe la frontière chaque jour soit en voiture soit en vélo et chaque année le trafic augmente et les difficultés avec. J'espère sincèrement par contre que la gestion des travaux sera programmé de sorte à ce que ne soit pas l'enfer sur la route tous les jours. Ce matin par exemple « étude sur le trafic » a la douane du coup 2h pour faire Thoiry Vernier

J'habite Pougny depuis 1999 et je traverse la porte de France tous les jours depuis cette date, et depuis cette date, absolument aucun aménagement n'a été fait pour améliorer la circulation. Ayant été au conseil communal, l'on savait pourtant depuis plus de 20 ans que le Grand Genevois projetait 300.000 résidents supplémentaire à l'horizon 2030. L'état de Genève rétrocède chaque année (340 millions en 2022) aux département de l'Ain et en plus grosse partie la Haute-Savoie. Une partie de ces fonds doivent améliorer les infrastructures menant à la Suisse pour ces travailleurs. Or bilan depuis 1999, zéro investissements. Maintenant nous expliquer que ce rond-point constitue enfin un « enjeu majeur pour l'Ain » relève presque d'ironie après tant d'inaction et d'un dédain vis-à-vis des personnes qui l'empruntent tous les jours. Vous avez 25 ans de retard. Tout sauf un rond-point aurait déjà du être réalisé à l'origine.

Dans le nouveau projet vous nous vantez les mérites d'une trémie en faveur de la mobilité douce et des transport en commun. Mais cela ne concerne que les habitants de Saint-Genis. Aucun transport en commun digne de ce nom n'existe dans le Pays de Gex. Seul les bus... des TPG... y circulent. Je ne parle même pas d'une piste cyclable me permettant de venir à Saint-Genis. Rien, trois fois rien. Et garer ma voiture à Saint-Genis et prendre le tram ? 15 ans de retard et toujours rien. On habite Saint-Genis ou Ferney ou l'on n'existe pas.

Vous nous vantez enfin deux carrefour avec des feux intelligents... Des feux ?? Il suffit de voir comment le nouveau feu à la sortie du Cern Prévessin à aggravé le problème... Je conduit depuis 34 ans et je n'ai jamais vu un feu résoudre un problème de circulation... Le seul intérêt des feux est la réduction du budget du projet.

Tant que le trafic Bellegarde-Ferney (dans les 2 sens) croisera physiquement le trafic Saint-Genis-Meyrin, aucune amélioration ne sera possible. Et si pour X raisons une longue trémie (projet initial de 2019) n'est pas possible, il faut faire passer la 4 voies par-dessus le carrefour. Exactement comme le rond point du centre commercial de Val-Thoiry qui est sous la voie-rapide, mais à une autre échelle.

Le cout du projet (25 millions) représente moins de 8% de ce que Genève rétrocède chaque année, et aucun investissement digne de ce nom dans le Pays de Gex depuis 20 ans. Il est peut-être temps d'arrêter de se moquer des travailleurs qui permettent justement à cette manne financière d'être reversée aux départements et d'enfin faire un vrai investissement vers eux.

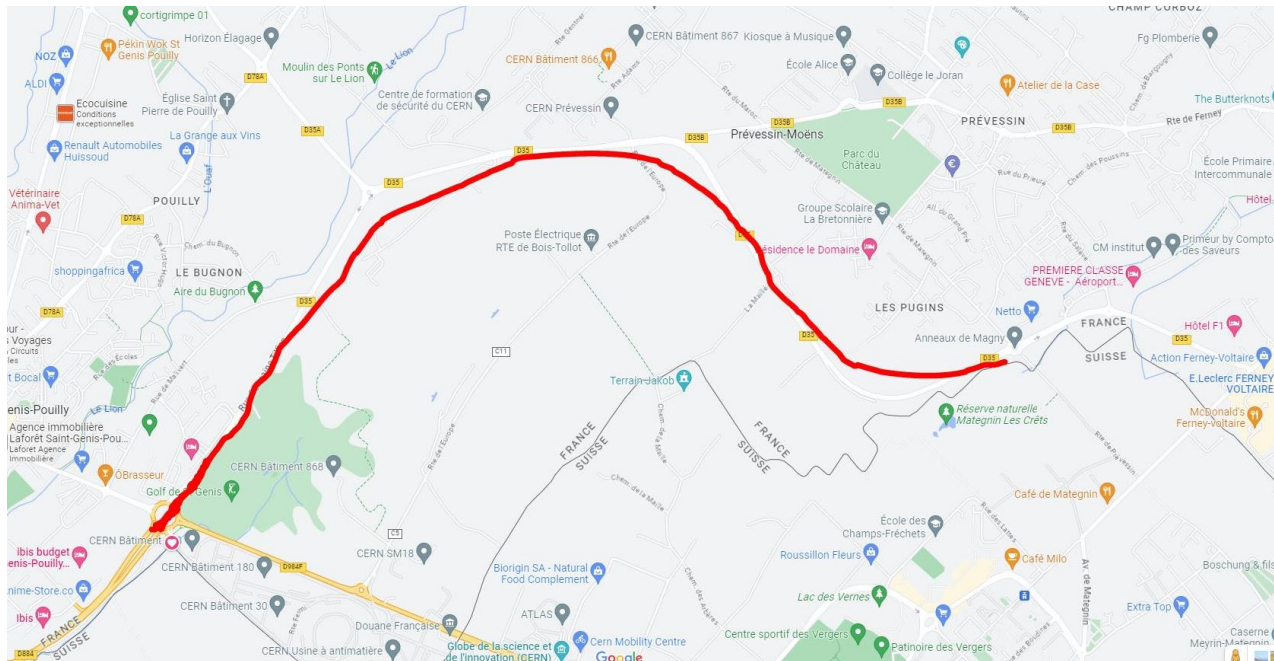
Bonjour,

Je passe quotidiennement ce rond point, arrivant du nord et entrant directement sur le site du CERN. Je ne comprend pas pourquoi les véhicules arrivant du sud (double voie) et allant en direction du nord (Ferney-Gex) devraient s'arrêter aux feux. Ce flux ne devrait pas avoir d'intersection, comme proposé par le projet initial de tranchée. Si la tranchée n'est plus possible, faits les passer au dessus, et créent une sorte d'échangeur, comme l'accès au centre commercial Val Thoiry. Les feux ne feront que déplacer le problème en amont sur la double-voie. Au lieu de s'empiler au rond point, les véhicules s'empileront au niveau du feu sud. Si en fin de compte tous les véhicules doivent se croiser, autant garder le rond point et investir dans l'aménagement correct de la piste cyclable, des voies piétonnes. De plus, penser a un marquage au sol clair permettant de guider les véhicules sur les bonnes voies pourrait aider, déjà dans un premier temps et a moindre cout. Ajouter les ralentisseurs a toutes les entrées-sorties permettrai également de casser la vitesse

des voitures arrivant et donc de faciliter l'insertion: C'est le problème du soir quand des voitures arrivent a toute vitesse depuis la double voie et que les véhicules sortant de Genève ou du CERN ne peuvent s'engager facilement.

Le bus a haut rendement malheureusement ne fonctionnera pas, les routes étant déjà saturées, même s'il a par moment une voie prioritaire, il se retrouvera coincé dans les bouchons.

Il semblerai que la vraie solution pour fluidifier le trafic serait la prolongation de la double voie jusqu'à l'entrée de Ferney (voir capture) ou en direction de Gex et Divonne.



Si vous voulez réussir cet aménagement, il faut y mettre les moyens et ne pas se rabattre sur un projet réduit qui ne produira aucun effet bénéfique.

Après avoir vu le dossier de concentration du département et passant régulièrement la frontière, aux heures de pointe, je le trouve pas adapté et je pense que ce projet ne changera rien aux conditions de circulation. Par contre, le projet porté par les élus gessiens garantira à mon avis une meilleure fluidité de circulation.

Meilleure prise en compte des modes doux . C est très bien .
Impact modéré sur la nappe phréatique de surface .
L axe est il suffisamment structurant vers la Suisse ?

Le projet a oublié complètement l'accès cyclable au CERN. Cette accès est existant actuellement. Il est manquant du côté Thoiry ainsi que du côté Prévessin.

L'accès au trémie depuis st genis pour les cyclistes pourrait être plus fluide (pas de virage a 90 degré). La trémie manque d'éclairage public sur le concept (coupe page 9).

L'interaction entre le voie cyclable, le quoi de chargement de BHS et l'arrivé au rond point st genis reste à résoudre.

L'accès à vélo coté centre médical (N-W) devraient être résolu (connexion avec la route existant que ne débouche pas au rond point).

Bonjour, comme vous le dites, projet majeur et forte augmentation du trafic à l'horizon 2040 donc il ne faut pas de feux ,source d'engorgement par rapport à un rond point.(Il y aurait eu des feux à ce rond point si c'était mieux !).Il faut une voie souterraine pour piétons et mobilités douces, en effet, mais aussi pour les transports en communs et prolonger cette voie réservée en surface jusqu'à la douane afin de diminuer le trafic auto. Il

faudrait aussi que le dernier kilomètre de la 2x2 sur sa partie droite soit réservée à la direction Genève pour ne pas gêner le trafic en direction de Gex ou Ferney.

Point positif de ce projet : favoriser la mobilité douce.

Cependant, le gain de temps avec ce projet est difficile à croire étant donné qu'on ne se base sur ce résultat d'un point de vue théorique. Deux à trois intersections (en fonction d'où l'on vient pour rejoindre la Suisse) avec des feux de circulation aura peut-être le bénéfice de fluidifier le flux mais pas celui de réduire le temps de trajet, les ralentissements étant tributaires d'autres problèmes tels que le giratoire en amont de la douane, la présence (normale) de contrôles douaniers certains jours, et le feu de circulation au début de la route de Meyrin en Suisse.

La réfection du croisement « porte de France » est en soi une bonne chose, mais autant de travaux ne sont peut-être pas nécessaires.

Privilégier la voie souterraine par exemple, tout en conservant le giratoire mais avec des voies dédiées pour les trajets les plus impactés par les ralentissements.

Étant natif du pays de Gex, j'ai pu voir l'évolution démographique de notre région depuis plus de 20 ans, et quand bien même les « bouchons » se sont légèrement intensifiés à ce niveau là, ils n'en sont pas pour autant laborieux.

La création d'un parking relais et des voies de mobilité douce, tout en créant des nouvelles lignes de transport en commun desservant les diverses communes du pays de Gex, même les plus reculés restent pour moi, les meilleures clés d'amélioration à notre disposition.

Cordialement.

Bonjour,

En regardant le nouveau plan pour le rond point à St Genis (je suis résident depuis 9 ans), je trouve que ce plan, bien comme celui d'avant, ne sert pas le plupart des membres du CERN de St Genis. C'est à dire que l'accès sert que les membres qui résident vers l'ouest du giratoire, où la ville est située plus vers l'est. Je crois qu'en fermant l'accès du CERN (Porte Charles de Gaulle) pour les résidents de St Genis, vous allez créer plus de problèmes pour la route de Meyrin, et plus au centre ville. Une situation déjà compliquée par le passage des bus et autocars au centre ville.

je vote pour le scénario 4B

Il serait fortement judicieux de penser aux personnes empruntant la rocade chaque jour pour se rendre au travail avant de prendre toutes décisions. En effet, si les personnes prenant la décision de choisir le scénario avec des feux, voitures, camions, bus sur la même voie, c'est que ces personnes ne prennent pas la rocade tous les jours aux heures de pointe. Penser aux piétons et aux cycles, certes c'est très bien, mais au vu des kilomètres à parcourir pour beaucoup de personnes pour se rendre au travail, ils n'ont pas d'autres choix que de prendre leur véhicule. Merci de bien réfléchir, de se mettre à la place des personnes qui perdent leur temps dans les bouchons. Les feux ne feront qu'empirer, nous n'allons tout de même pas nous lever 2 heures plus tôt pour pouvoir être à l'heure au travail ? Regardons dans certaines communes les erreurs qui ont été commises pour au départ améliorer le trafic et au final des embouteillages aux heures de pointe et qu'il faut de nouveau réfléchir pour réparer les erreurs, mais avec quel argent cette fois-ci? Pensez aux communes côté Sud, c'est primordial. Je ne vote donc pas votre choix qui est déraisonnable et non réfléchi, je vote pour le scénario 4B, à défaut d'avoir abandonné par vos soins l'ancien projet qui était parfait. Merci pour votre écoute envers une population qui s'inquiète de votre décision et envers les élus du Pays de Gex qui vous avaient fait part d'un autre choix mais que vous n'avez pas écouté.

Le scénario 3B n'est pas pensé pour améliorer dans son ensemble les points clés d'une circulation réussie (fluidité, sécurité, cohabitation des moyens de transports sur un même réseau). Je vote pour le scénario 4B qui me semble d'avantage soutenir les enjeux des communes concernées ainsi que l'évolution des moyens de mobilité douce.

Salutations

Charles AIGLON

Je préfère l'option d'aménagement qui donne la priorité aux bus/ vélos/ piétons

Je vote pour le scénario 4B. J'habite Pregnin et je passe tous les jours la frontière matin et soir par Vaudagne car c'est impossible de passer par le Cern. A Vaudagne, il y a une voie pour le bus qui est inutile vu le peu de bus qui y passe.

Du côté de Porte de France, c'est toujours bloqué matin et soir. On commence la journée déjà énervé et fatigué. Mettre des feux avec priorité aux transports publics aggravera la situation au lieu de fluidifier le trafic. Je pense qu'avec l'argent reçu de la part de Genève, la France devrait privilégier la mobilité des frontaliers qui devient de plus en plus difficile et se répercute sur le bien-être des familles entières.

Je suis née dans le Pays de Gex comme mes grands-parents et arrière-grands-parents avant moi. J'ai vu avec plaisir et confiance grandir ma région de façon exponentielle.

Mais il faut reconnaître que les services publics ne suivent pas du tout : santé, transports, etc...sont à la traîne. Quant à ce carrefour, nous l'appelons le grand collisionneur, en référence au CERN voisin. Il faut agir et très vite. C'est très dangereux, pour les voitures, les piétons et les cyclistes très nombreux. De plus, cela génère des embouteillages monstres.

Je suis favorable au projet porté par mes élus gessiens qui est le seul adapté à la circulation très dense du secteur, complètement contre le projet proposé par le département qui générera des bouchons conséquents. Pourquoi le département n'écoute-t'il pas les personnes qui vivent dans la région et subissent ce carrefour depuis tant d'années ?

Il faudrait penser à faire des pistes cyclables. Il y a assez de constructions dans le pays de Gex, ça suffit. Laisser la nature respirer et laisser les champs libres (on a besoin de manger plus que de faire des immeubles). Le pays de Gex était une région agréable, il commence à ne plus le devenir. J'habite à Lyon (mes parents habitent dans le pays de Gex) et je vous garantis que ce n'est pas agréable en été c'est infernale !! L'heure est à la transition écologique pas à faire de nouveaux immeubles. Je vous rappelle quand même quels faits montée des eaux, mégafeux, cyclones, canicules etc. Il serait temps que le pays de Gex prenne conscience de l'enjeu climatique que de continuer à bétonner.

Bonjour , je prend connaissance du scénario retenu par le conseil départemental et celui préconisé par les élus Gessiens. Vivant depuis plus de 15 ans dans le pays de gex on ne peut pas dire que les axes routiers de manière générale soient une priorité pour le département. Nous sommes de plus en plus nombreux et aucune des routes n'est améliorée pour faciliter la circulation. Il me paraît aberrant de remettre des feux de circulation qui ne feront qu'aggravés la situation actuelle et ne pas dissocier les transports en commun des véhicules particuliers. Le rond point de la porte de France est une véritable verrue que très peu savent empruntés correctement . Il faudra ensuite continuer cette 2x2 voies qui me paraît également plus que nécessaire. Le scénario 4B est certes légèrement plus coûteux mais définitif et résolvant un premier problème.

Bonjour , je prend connaissance du scénario retenu par le conseil départemental et celui préconisé par les élus Gessiens. Vivant depuis plus de 15 ans dans le pays de gex on ne peut pas dire que les axes routiers de manière générale soient une priorité pour le département. Nous sommes de plus en plus nombreux et aucune des routes n'est améliorée pour faciliter la circulation. Il me paraît aberrant de remettre des feux de circulation qui ne feront qu'aggravés la situation actuelle et ne pas dissocier les transports en commun des véhicules particuliers. Le rond point de la porte de France est une véritable verrue que très peu savent empruntés correctement . Il faudra ensuite continuer cette 2x2 voies qui me paraît également plus que nécessaire. Le scénario 4B est certes légèrement plus coûteux mais définitif et résolvant un premier problème.

Il est urgent de créer près de la porte de France un grand parking afin de pouvoir utiliser le réseau des TPG suisse .

Actuellement, Les frontaliers qui veulent ou doivent prendre le tram pour Genève en sont réduit au stationnement sauvage...

Je suis en faveur du projet de la région qui me paraît plus respectueux de l'environnement.
Je suis en faveur d'une voie réservée aux cyclistes.

Chef de Centre du centre de secours de l'Est-Gessien à PREVESSIN-MOENS, résidant à Nantua.
Utilisateur quotidien de la RD884 et de la Rd35 en véhicule personnel.

Quotidiennement, le flux de circulation provenant de 2x2 voie est interrompu par les véhicules se dirigeant sur la sortie CERN et sur la 1ère sortie du rond point (direction Meyrin). Je pense que le projet consistant à enfouir en tranché ouverte les voies 2x2 permettra de garantir le flux de circulation fluide jusqu'au rond point de la déchetterie (avec doublement de la voie du rond point porte de France à la déchetterie). L'espace ainsi libéré "en surface" permettra d'isoler le flux de circulation s'orientant vers Meyrin et le CERN. Par ailleurs, l'espace libre créé en surface permettra, dans les années à venir, le franchissement de la 2x2 par le Tram ou une ligne réservée aux bus. Enfin, l'axe de circulation "vert" (très très fréquenté tout au long de la journée) deviendra plus sécurisé, sans avoir à traverser l'axe de la 2x2.

Un tel équipement favorisera et sécurisera aux heures de pointe les circulations des engins de secours partant en direction du Sud du Pays de Gex (meilleure fluidité du flux de circulation, sans goulet d'étranglement (rond point actuel), sans intersection avec des piétons et cyclos).

Ceci est un avis personnel d'un utilisateur, qui n'engage pas le SDIS de l'Ain.

Lieutenant Olivier RAMBERT

Chef de Centre du CIS de l'Est Gessien

Comment des gens qui habitent à 120 kilomètres des chez moi peuvent décider de ce qui est bon pour moi? Votre projet ne réduira pas les embouteillages aux heures de pointe (si un feu pouvait faire cela, ça se saurait! J'ai vécu 8 ans à Lyon où des trémies ont été remplacées par des feux... rue Garibaldi, par exemple: là où on circulait relativement bien, même aux heures de pointe, c'est désormais embouteillé quasiment toute la journée!), mais en provoquera d'autres à n'importe quel moment de la journée! Pour s'en convaincre, il n'y a qu'à regarder ce qui s'est produit à l'entrée de Ferney par Préveessin, là où un giratoire a été remplacé par des feux: là où dans la journée, la circulation était fluide (personne n'attendait plus de quelques secondes), on met maintenant plusieurs minutes à franchir ce carrefour!

Mais c'est vrai que le bon sens paysan des ruraux locaux est peu à peu remplacé par les certitudes néfastes des urbains qui viennent s'implanter à la campagne, et à qui les embouteillages et autres nuisances urbaines manquent cruellement pour qu'ils se sentent chez eux...!

Si vous vouliez faire quelque chose d'intelligent, il eût mieux fallu doubler la route qui part de ce carrefour jusqu'à Ferney et en faire un 2X2 voies pour désengorger les entrées d'agglomération... mais ça, ça n'emmerdait pas les gens et allait à rebours de la volonté politique affichée qui consiste à supprimer autant que faire se peut la voiture. Vous pouvez faire cela en ville, pas dans des endroits où nous avons besoin de nos véhicules pour circuler, alors qu'il n'existe que quelques pauvres lignes de bus!

Vous aurez compris que je suis farouchement contre ce projet.

Bonjour,

Mêler des transports à haut niveau de service dans une circulation d'automobile et de camions au milieu de nombreux feux tricolores me semble complètement incohérent. C'est pourquoi le scénario 4B des élus me semble le plus adéquat, d'autant qu'ils savent un peu de quoi ils parlent en vivant dans le Pays de Gex.

Bien cordialement.

Philippe

Quel que soit le projet, la priorité actuelle est, à mon humble avis, à la lutte contre le réchauffement climatique. En conséquence les élus doivent avoir le courage de faire des choix pertinents, même si pas toujours populaires auprès de leurs électeurs, pour lutter contre la pollution, favoriser et sécuriser les modes doux.

L'avenir de nos enfants et petits-enfants est entre nos mains. Ne l'oublions pas! Retiendront-ils que leur parent ou grand-parent a fait une belle carrière politique ou seront-ils fiers que leur parent ou grand-parent ait été un acteur courageux de la transition écologique notamment en termes de mobilité?

Honnêtement aucun scénario proposé par le Département n'est parfait. Optons pour le moins pire!

Je souhaite surtout voir avant ma retraite plusieurs P+R, à Saint Genis, à Ferney, à Prévessin et enfin que nous puissions prendre le tram depuis le Pays de Gex.

Nous sommes très en retard par rapport à la Haute Savoie.

C'est un constant d'échec cuisant pour les élus locaux depuis 20 ans, qu'ils soient de n'importe quel bord.

Dépêchez-vous et sortez-nous enfin ce tram, ce P+R, ces pistes cyclables maillées entre elles et sécurisées !!!

Je pense toujours que l'accès à la porte E du CERN n'est pas optimal : les personnes utilisant cette porte côté français vont/viennent également de/vers Saint Genis Pouilly ou Prévessin, et avoir un accès facile uniquement du côté Thoiry provoquera des embouteillages.

Je suis pour la proposition 4b des élus gessiens qui favorise les transports en commun pour un supplément de budget acceptable.

Bonjour,

Au regard des dernières nouvelles sur le refus d'un aménagement routier efficace et nécessaire de la Porte de France à St Genis-Pouilly, je m'interroge vivement sur les motivations de certains élus d'aboutir enfin à un réseau routier en relation avec son bassin de population de près de 200'000 habitants.

Tous les jours, les camionnettes, camions (Gravats, chantier, transports...), voitures passent au même endroit pour se rendre au travail et pas seulement en Suisse.

Bien entendu, certains passent par les routes secondaires plus étroites et à vive allure pour éviter ce point noir qui ce produit tous les jours du lundi au vendredi de 06h30 à 09h00.

Enfin en attendant un hypothétique TRAM, que diriez-vous d'une voie unique avec tout simplement un BUS qui ferait la navette entre ST Genis et l'embranchement du TRAM au CERN le matin et le soir au lieu de mettre un TRAM?

Moins chère, rapidement mise en place mais Parking pour déposer les voitures, vélos...afin d'éviter les parking sauvages comme le long de la ligne droite après la douane direction ST Genis.

Salutations

Emmanuel Hervet

Bonjour pour moi les flux nord sud et est ouest ne doivent plus se croiser il faut donc créer un tunnel afin de garantir une fluidité (exemple à Meyrin commune voisine ou à Maastricht au Pays Bas). De plus il faudrait permettre au vélo de passer sans s'arrêter et en sécurité via un pont par exemple (il y a beaucoup d'exemple au Pays Bas dans ce domaine)

Merci

Pour maximiser réellement les usages et montrer l'avenir de la mobilité douce, des pistes cyclables sûres et continues devraient être mises en place tout autour de la Porte de France. Pour que les cyclistes puissent venir et aller dans n'importe quelle direction.

C'est maintenant l'occasion d'être audacieux !

Bonjour,

J'avais répondu à la 1ère enquête publique, donc je me permets de redonner mon avis sur cette seconde monture.

Je suis un utilisateur quotidien du giratoire Porte de France : la semaine depuis Ferney vers Meyrin le matin (et inversement le soir), le week-end depuis Ferney vers Valserhône

Ayant fait des études dans le monde du transport et la logistique avec des cours spécialisés dans la modélisation des flux , je m'étonne que la mise en place de feux tricolores puissent apporter un gain pour les automobilistes.

D'autant plus dans mon cas particulier avec l'utilisation matinale depuis Ferney vers Meyrin, où il faudra passer 2 feux tricolores (voire 3 feux ?... je n'ai pas saisi toutes les subtilités des sens de circulation des 3 carrefours à feux ... si d'avantage d'éléments visuels pouvaient être fournis pour schématiser les différents cas mentionnés dans les tableaux du chapitre « des temps de parcours réduits »)

Le passage inférieur pour les piétons et cyclistes semble en théorie une bonne idée, mais dans les faits il s'agit toujours de zones sombres peu amènes sans parler de leur utilisation lors d'évènements climatiques hivernaux (pluie, verglas, neige)

Lors de la 1ère concertation, la solution d'une tranchée pour faciliter les flux directs Nord-Sud me paraissait une excellente proposition, du fait des contraintes techniques celle-ci s'avère impossible mais pourquoi ne pas prévoir une traversée aérienne.

En espérant que ma modeste contribution puisse servir à modifier le projet

Cordialement
Fabien

J'ai un avis favorable au réaménagement du carrefour porte de France.

NON AUX FEUX...NON NON NON!! il nous faut fluidifier le trafic en utilisant des voies sécurisées pour les vélos et des accès fluides entre BUS/TRAM et voitures: si on ne peut le faire par un souterrain, faisant le par une voie aérienne, mais évitons les feux s'il vous plait!! Car qui dit feux dit embouteillages dans les croisements lorsque les voitures ne peuvent pas avancer, ce qui est le cas si il y a du monde à la douane ou si le feu du CERN est au rouge. Des croisements encombrés ne résoudront en RIEN le problème et ne permettront pas au BUS ou TRAM de passer en priorité donc ça n'encouragera pas les gens à passer sur un transport public pour aller plus vite. ET SURTOUT un aménagement qui ne fonctionne pas nous forcera à refaire des aménagements plus tard, explosant les coûts, le temps et les ennuis liés à ces projets de grande envergure... Il nous faut aussi des voies douces sécurisées. (Ce carrefour est actuellement très dangereux pour les cyclistes, malgré les aménagements récents).

Le but premier est de fluidifier le trafic et de réduire les bouchons venant du CERN. Il faut également dédier une voie unique pour les piétons et cyclistes pour qu'ils soient en sécurité et pour ne pas perturber le trafic.

Ne pas anticiper l'arrivée du tram (qui a du sens pour la liaison Meyrin/ Geneve/ St Genis contrairement au tram de Ferney Voltaire qui ne dessert aucune zone intéressante commerciale/résidentielle/ industrielle) est un non sens total. Fluidifiant du trafic et extension des transports publics du grand Geneve sont les priorités.

Ne pas améliorer la fluidité de la 2x2 voie mais mettre des intersections avec feux sera un regret dès la réalisation des travaux.

Oublier les autres aménagements du pays de gex comme le rond point temporaire en plastique de plus de 18 ans entre les communes de Pouilly et Pregnin, témoigne du manque de considération du département envers le pas de gex.

Bonjour et merci de nous donner la parole.

Sincèrement, quelque soit le projet, il faut agir.

Le rond point actuel est un casse tête, où chacun fait ce qu'il veut et il est d'une dangerosité incroyable.

Sincèrement depuis le temps, comment se fait-il qu'aucun ralentisseur ou radar de vitesse n'ait été installé en amont de la voie rapide ou de la ligne droite arrivant de Prévessin ?

Certain véhicules roulent à plus de 60km/h dans le rond point malgré les aménagements qui ont été installés. D'après les projets présentés, il y a encore du temps qui va s'écouler avant la réalisation.

S'il vous plait, que ce soit les Elus de tous bords, Communauté des Communes ou les Comités de Région, mettez vous autour d'une table et arrêtez de vous tirer à boulet rouge ou créer des querelles de clocher sur les points qui intéressent les Gessiens. Les routes du Pays de Gex sont désastreuses suivant les endroits, bien que des réalisations ont été faites, il y a du retard de partout.

S'il vous plaît, entendez nous et faites de mieux pour accélérer les projets urgents. L'argent est là, utilisez le pour les Gessiens. Pour ce projet, le 4B est le meilleur projet et le plus sécurisé. Pensez qu'il a des scolaires et des lycéens à proximité de la zone.

Le 3B est un rond point carré et à part de l'embellissement, il n'apportera rien de plus que ce qu'il y a maintenant.

je suis pour le SCENARIO 4B, projet porter par les élus GESSIENS.

Bonjour,

Je comprends que le projet de tremis qui passe sous l'actuel rond-point n'est pas possible pour différente raison. Alors pourquoi ne pas passe au-dessus? Ceci serait beaucoup plus agreable que des feux tricolores qui bloquent la circulation.

Cordialement,

Cedric Charrondiere

en effet si mon avis peut compter ,je suis entièrement favorable à la réalisation du projet d'aménagement de ce carrefour

qui est devenu névralgique et en cette époque de trafic routier plétorique ,de danger permanent,il serait temps et même urgent que cet ouvrage se réalise.

Bonjour Madame, Monsieur,

Empruntant cette route quotidiennement en vélo pour me rendre sur mon lieu de travail je soutien le projet 4B qui a été retenu par les élus locaux.

Madame,Monsieur,

Merci de prendre le temps de lire mes quelques lignes.

Je ne comprend pas pourquoi le département ne suit pas la volonté de la ville qui est la plus impacter par ces problèmes de circulations et celui de la CAPG.

Ce sont des élus de terrain qui représente les gessiens qui passent chaque jours par ce carrefour et pas que pour rejoindre la suisse !

Le projet avec des feux n'est pas valable et ne fluidifiera pas le trafic nous le savons tous !

Même si le projet avec un passage souterrain est plus coûteux c'est quand même bien l'argent des frontaliers gessiens majoritairement qui permet au département de financer ce projets.

Le projet de la CAPG et de la commune est réfléchi pour le tram à l'avenir parce que malheureusement la volonté du département est de mettre un BHNS alors que l'on sais tous très bien que celui de Gex / Ferney n'est pas une réussite et que l'avenir à St Genis est le tram !

La mobilité douce doit être également une priorité et doit être sécurisé au maximum pour que tout le monde puisse ce déplacer en sécurité

Arrêtez de vous tirer dans les pattes, pensez aux citoyens qui vous ont élus et non à vos guerres de cloché !

Prenez le rond point chaque jours avec un camion, une remorque, une ambulance, un vélo et vous verrez la

galère!!

Ecouter les gens de terrain devrais être votre priorité !

Je ne pense pas que les élus de la CAPG donnent leurs avis sur l'aménagement d'un rond point dans les dombes !

Merci

Un gessien pas frontalier

Bonjour,

Alors d'un cote, L'Ain, le Département a soumis son nouveau projet de carrefour Porte de France d'ou votre enquete publique.

En parallèle, de l'autre cote, Pays de Gex agglo vient aussi de soumettre son projet d'aménagement pour le BHNS Saint-Genis-Meyrin à l'enquête publique du 18 septembre au 9 octobre <https://www.registre-numerique.fr/pays-de-gex-ligne-bus/>

Et, une nouvelle fois, le manque de communication et de concertation entre les différents acteurs est criant et désolant...

Les perdants sont les mobilités actives (piétons, cyclistes, etc..) comme toujours!!

En amont du carrefour Porte de France, coté Saint-Genis, Pays de Gex agglo a placé la piste cyclable en coté NORD

Dans la traversée du carrefour Porte de France, L'Ain, le Département sécurise la traversée piétons/cycles en souterrain coté SUD

En aval du carrefour, Pays de Gex agglo la re-place coté NORD

Et... qu'est-ce qui sera prévu pour la sécurisation des traversées cyclistes/piétons en amont et en aval du carrefour ??? Bah on dirait bien que... RIEN... AUCUNE SECURISATION...

C'est quand même incroyable qu'en 2023 on n'arrive même pas à concevoir un aménagement cyclable sécurisé et continu dans un projet à plusieurs dizaines de millions d'euros...

Nous vous remercions par avance d'harmoniser votre projet, par egard aux usagers des mobilites douces qui payent leurs impots comme les autres!

Je vote pour le 4B ! et que cela se passe au plus vite, Merci

Bonjour,

Le trafic sur les trois départementales qui se croisent ici (vers Bellegarde, Ferney et Meyrin) est extrêmement élevé, et rien n'indique qu'il va diminuer au futur. C'est pour cela que la priorité 1 doit être, à mon avis, fluidifier le trafic et surtout prévoir une croissance au futur. Cela passe forcément par faire un vrai échangeur, qui donne des flux les plus continus possible (pas de stop ni feux, et les moins possible de "cedez le passage").

En particulier, l'axe Bellegarde-Ferney est spécialement stratégique et, à mon avis, il devrait à un moment donné avoir 2x2 voies sur toute sa longueur. Pour cette raison, ce carrefour doit déjà prévoir 2x2 voies pour cet axe, en ligne droite et sans obstacle (ex: en souterrain/élevé).

Une possible solution qui serait déjà très valide, c'est de faire l'axe Bellegarde-Ferney en souterrain, et faire au-dessus un rond point similaire à celui qu'il y a maintenant.

Par contre, si le budget permet, la liaison des voitures qui viennent de Bellegarde et vont vers Meyrin, ou au sens contraire (qui a une forte affluence) pourrait être directe aussi. C'est à dire, que les voitures qui prennent cette liaison ne doivent faire aucun "cedez le passage" (sauf pour s'incorporer sur la 2x2) et ne doivent pas trop déceler. Cela nécessiterait évidemment de ponts supplémentaires, pour permettre de croiser les autres flux.

En résumé, les points clés à mon avis:

-Fluidifier forcément le trafic vers toutes les directions principales (notamment Bellegarde, Ferney, Meyrin): faire un échangeur d'autoroute.

-Faire l'axe Bellegarde-Ferney (avec trafic de autoroute) en 2x2 voies et sans obstacle (idéalement en souterrain/élevé)

-Solution simple: rond point sur le 2x2.

-Solution plus chère: plus de ponts pour offrir une connexion directe en direction Bellegarde-Meyrin

-Pas de Stop ni de feux, notamment pour les flux MeyrinBellegarde et MeyrinFerney (bien sûr non plus pour BellegardeFerney)

Merci d'avance pour servir aux citoyens et les permettre de se déplacer en suivant ses préférences.

Cdt,

Miguel

Les deux projets sont décevants : celui de département parce qu'il n'apporte rien et paralysera plus encore; celui des élus gessiens, parce que je ne comprends pas pourquoi on confine vélos et piétons dans un passage souterrain qui deviendra sale, dangereux... alors que c'est le flot des voitures qui devrait passer par la voie souterraine!

Pour le projet 4B porté par les élus Gessiens

Je découvre dernièrement les différents projets du rond-point, porte de France de Saint Genis Pouilly, avec, semble-t-il un choix qui se porterait sur le scénario 3B, scénario qui ne va pas dans le sens d'une vraie amélioration du flux routier de ce rond-point. Séparer les voix comme dans le scénario 4B est clairement plus logique de mon point de vue. A chaque fois qu'on essaie d'aller sur Genève à des heures un temps soit peu chargées, il faut attendre, bouchons, etc... Je ne vois pas comment le projet 3B pourrait réellement améliorer la situation de matière péenne dans le temps. Si économiser de l'argent est le seul but, je ne vois pas l'intérêt si le projet ne prend pas en compte de futurs projets potentiels, comme la venue du tram (chose que les habitants attendent depuis des années !!!!), car au final, cela bloquera ces projets ou engendrera des frais supplémentaires dans le futur.

L'actuel rond-point Porte de France est trop dangereux et bloque chaque matin de semaine la circulation. Pour son adaptation, il est important de distinguer 2 flux, ceux qui vont dans le sens Collonges -> Ferney (principalement artisans ou frontaliers qui vont vers Versoix/Nyon), et ceux qui vont dans le sens Collonges/St Genis -> Suisse/CERN. Ces 2 flux doivent être optimisés au maximum, et le scénario doit impérativement prendre en compte un futur tram (vite ! vite !) et/ou des lignes dédiées aux bus, sans oublier de garder une

voie cyclable. Le scénario 3B ne semble pas approprié car les axes automobilistes seront davantage saturés devant la priorité laissée aux bus. Personnellement je travaille sur Plan-les-Ouates et utiliser les transports en commun me rallongerait de plus d'une heure de trajet chaque jour. Donc tout le monde ne peut passer sur ce type de mobilité. Le scénario 4B semble largement mieux adapté aux différents besoins, même avec un investissement plus important. Merci.

Hâte de voir le scénario 4B mis en place avec

- parking relais pour enfin pouvoir utiliser le tram CERN
- bus ou tram afin d'accéder à Genève .. (plus d'une heure voire 1h 30 ... 2x/jour) pour les trans frontaliers ... incroyable ms vrai

Bonjour et merci de pouvoir donner la parole aux usagers sur ce projet. Selon moi, le système de feux du nouveau projet est une hérésie et ne rendra pas la circulation plus fluide, le croisement de véhicules restant identique à celui d'aujourd'hui. La clé pour améliorer la situation est je pense une désynchronisation des flux St-Genis/Meyrin vs Valhersone/Gex. Pour se faire le projet initial répondait à cette problématique en proposant une trachée souterraine. Si à cause des nouvelles contraintes rencontrées (sol argileux, nappe, CERN) ce dernier n'est plus implémentable, pourquoi ne pas proposer une trachée dans le sens St-Genis/Meyrin regroupant à la fois les flux voitures, bus voir tram , piétons et vélos (et pas uniquement piétons et vélo comme dans la nouvelle proposition) ? De plus, pour vraiment améliorer le flux il est important d'étendre la réflexion pas uniquement sur le carrefour porte de France mais jusqu'à la route de Meyrin côté Suisse. Deux paramètres semblent pour moi nécessaires d'être pris en compte dans le sens des allés 1) les passagers du tram descendant à l'arrêt CERN et immobilisant le flux de voitures 2) le feu juste après la douane et avant l'entrée du CERN bloquant totalement la circulation pendant plusieurs minutes. Le rond point à l'entrée de Meyrin est aussi très surchargé en fin de journée dans le sens des retours. Rouvrir la route de Bourdigny pour décharger le flux principal a-t-il aussi été envisagé ? Bien cordialement. Benoît Mailloux

Je souhaite que le scénario 4B soit celui retenu pour l'aménagement du rond point Porte de France.

Je souhaite que le scénario 4B soit celui retenu pour l'aménagement du rond point Porte de France

Bonjour,

Étant habitant de saint genis pouilly et utilisant ce carrefour tous les jours pour me rendre au travail, je pense qu'il faut surtout un parking relais, privilégier le transport en bus pour passer la frontière (voir en tram) et pousser pour que du côté suisse le réseau en transport en commun soit assez dense pour inciter les gens à prendre les transports en commun. Et pousser pour un prix du ticket depuis le parking relais identique à la zone Genève (pourquoi les gens voudraient payer 50% en plus pour un arrêt?)

Un Réaménagement sera utile seulement si plus de gens prennent le transport en commun. Mais il faut les pousser à avoir envie de le prendre en améliorant sensiblement la situation

Cordialement

Chère Madame, cher Monsieur,

Je félicite le département de l'Ain pour le choix concernant le futur aménagement du carrefour Porte de France qui tient compte de la mobilité douce. Une traversée sécurisée de ce carrefour accidentogène ne pourra qu'encourager la pratique de la marche et du vélo !

Lors de la réalisation du futur carrefour, il faudra bien entendu s'assurer que la future trémie pour piétons et cycliste soit bien reliée au réseau cyclable actuel et à venir. Par exemple, la liaison Saint-Genis-Pouilly Prevessin à vélo est actuellement un vrai problème et doit être traité en priorité, compte-tenu de la demande en raison notamment du nouveau lycée à Saint-Genis et des jeunes qui souhaitent s'y rendre à vélo.

J'ai dans mon entourage de nombreuses demande de sécurisation accrue du carrefour Porte de France, à court terme et sans attendre la réalisation du nouveau projet, afin de faciliter la mobilité douce dans ce secteur très passager et actuellement encore dangereux pour les piétons et cycles.

Le pays de Gex connaît des retards dans ses projets en lien avec la mobilité transfrontalière et la mobilité douce (un récent article du Pays Gessien y fait référence) : il n'y a pas ou peu de pistes cyclables le long des routes départementales, idem au niveau des passages aux carrefours. Il n'y a pas de tunnels et pas de passerelles, comme ça se fait dans d'autres départements en France. Il n'y a pas de continuité cyclable avec une logique de déplacement dans le pays de Gex entre les différentes communes.

J'attends beaucoup du schéma directeur cyclable pour le Pays de Gex, le projet démarré cet été par Pays de Gex Agglo. J'espère que toutes les villes du pays de Gex feront des propositions concrètes de pistes cyclables, pour leur territoire et dans le sens d'une meilleure connectivité entre les communes. Le carrefour Porte de France est bien entendu un endroit stratégique, pour la mobilité douce également.

Au moins deux cyclistes ont été très gravement blessés au Carrefour Porte de France depuis le début de l'année. J'ai également été au courant d'accidents à la place des Lumières (ex place du Jura) à Ferney-Voltaire. Cela doit changer. Pour cela, le même genre d'aménagements, de type trémie pour piétons et cyclistes, doivent être mis en place à d'autres endroits accidentogènes du Pays de Gex (sortie de Prévessin côté Aglands, place des Lumières à Ferney-Voltaire, ...)

Avec mes remerciements réitérés pour le choix de l'option qui tient compte des demandes des piétons et cyclistes, je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, mes meilleures salutations.

Blaise BACHMANN

Bonjour,
Quelle différence de coût entre les deux projets?
Estimation de temps de construction pour les deux projets ?
Merci

À la fois cycliste et automobiliste, le scénario 3B apparaît comme un projet totalement irréaliste, porté par des élus qui visiblement ne sont jamais venus au rond point porte de France aux heures de pointe (ni aux heures " normales " non plus). 100% pour le projet 4B des élus gessiens.

Bonjour,

L'idée initiale avec la 2x2 voies en trémie était une excellente idée, et surtout sans feux de signalisation pour ceux qui traversent le carrefour (Bellegarde -> Ferney)!

Malheureusement la topographie des lieux vous impose à changer vos plans...

Mais pourquoi ne pas conserver le projet initial et de faire passer la 2x2 voies non plus en dessous mais au dessus du giratoire? Dans ce cas, on se retrouverait avec un carrefour identique à celui de Val Thoiry et le flux de voiture serait identique au projet initial.

Cordialement

Vincent BARBET

Bonjour, c'est un beau projet, cependant j'aimerais apporter des précisions. J'utilise cette route chaque jour pour me rendre sur mon lieu de travail au Grand Saconnex. Nous allons arriver d'une double voie limitée à 110km/h à un carrefour avec feu rouge pour faciliter le passage de bus alors que les bouchons viennent essentiellement du fait que nous quittons une double voie pour prendre une seule voie direction Genève et un feu rouge après la douane au CERN. L'idéal serait une bretelle direction Genève, parallèle à celle utilisée par le personnel du CERN, un accès direct à double sens Bellegarde-Preussin, et passage des piétons et vélo avec les transports en commun en souterrain???

L'évolution du projet depuis la première concertation mérite d'être soulignée : amélioration des parcours pour les modes doux (en particulier vélo), réduction de l'impact sur le milieu, dimensionnement plus raisonnable. Tel que présenté, le projet semble bien dimensionné, notamment pour faciliter la circulation des transports publics, moyennant une bonne régulation des feux de circulation, avec priorité aux bus. Une trémie supplémentaire réservée aux transports publics, telle que présentée dans les souhaits de l'Agglo, me paraîtrait disproportionnée, en termes de coûts et d'emprise écologique (hauteur de passage libre d'au moins 3 à 4 m pour les bus), surtout au regard de l'ambition de transformer un jour la voie BHNS en tramway (hauteur de passage encore accrue et rampes d'accès en pente plus douce, ce qui augmenterait encore la longueur et la profondeur des travaux) pour un gain très limité.

En revanche, quelques inquiétudes : ce carrefour, même redimensionné, s'inscrit dans un environnement très contraint. Les embouteillages créés par la douane de Meyrin / CERN remontent déjà fréquemment jusqu'à la Porte de France (le matin), règle-t-on vraiment le problème avec le redimensionnement de la Porte de France ? De la même façon le soir, l'axe D35a est saturé, et même avec les aménagements prévus sur cet axe, le gain de fluidité à la Porte de France risque de reporter les bouchons sur la D35, en amont du carrefour D35-D35a. Concernant les itinéraires vélo, la trémie fera sûrement gagner beaucoup de temps, mais ne concerne pratiquement que les mouvements St-Genis (centre) - Meyrin (voire CERN). Une traversée efficace devrait être créée sur la rue de Genève entre les secteurs Porte de France Nord (lycée) et Sud. Dans le périmètre du projet présenté, un itinéraire résidence Schuman - CERN oblige à deux larges détours pour prendre la trémie, ou à traverser 4 axes routiers (avec attentes aux feux) et la voie BHNS !! Des traversées piéton/cycles devraient être prévues "au plus près" du carrefour, sur la rue de Genève face au lycée, et sur la route de Meyrin face au centre sportif.

L'échéance de réalisation semble aussi très lointaine (au moins 4 ans), et d'ici là il serait important de réaliser des aménagements provisoires pour favoriser le report modal. L'aménagement de la traversée piétons/cycles sur la D35 est déjà un bon point. Ne pourrait-on pas, côté Meyrin et St Genis, dédier aux bus (courte voie bus) la voie de droite d'entrée sur le giratoire actuel ? Cela permettrait de gagner quelques secondes, et améliorerait aussi la sécurité des traversées piétons et cycles (voitures sur une seule file = moins de risque de masquage).

Les véhicules traversant cet axe routier majeur de Valserine vers Ferney vont venir inutilement augmenter le trafic sur cette intersection.

L'intégration de feux tricolores me semble inapproprié et risque plus de complexifier le trafic.

Laisser les véhicules en surface et renvoyer les modes actifs en sous-terrain va à l'inverse du bon sens : les

personnes faisant l'effort d'utiliser un mode de transport actif souhaitent être à l'air libre et non enfermés dans une trémie. On crée également des problèmes d'enfermement dans ces voies avec les risques d'agressions associés. Il est donc probable que certaines personnes se remettent à prendre leur véhicule afin de ne pas emprunter ces voies. Toutes ces problématiques disparaissent si les voies sous-terraines sont utilisées pour les véhicules motorisés et que les modes doux restent en surface.

le projet est effectivement un atout primordial pour la mobilité des usagers sur cet axe très fréquenté, l'option de sécurisation des piétons et des cyclistes en niveau inférieur est une excellente idée. Aux heures de pointe des flux transfrontaliers, le temps de parcours sera-t-il réellement réduits avec des feux tricolores ? Il reste un problème majeur pour faciliter le co-voiturage et l'usage des transports en commun via Meyrin/genève : un parking relais suffisamment grand a proximité.

Commentaires généraux sur l'aménagement voiture:

- Le projet actuel est nettement moins favorable que le projet initial, car il ne contribue pas à améliorer la circulation des véhicules en direction Nord-Sud. Il risque même d'aggraver les embouteillages en ajoutant une nouvelle intersection pour le technoparc.

- Est-ce que les simulations du trafic prennent en compte la frontière suisse où le trafic est souvent ralenti? Que disent vos simulations du Carrefour en cas d' engorgement dû à la frontière? (Voir plan en pièce jointe). Intuitivement, cela semble empirer la situation, et je m'attends à voir des files de voitures bloquant toute l'intersection le matin.

- Est-ce que le nouveau carrefour pour le technoparc est vraiment nécessaire? On va passer d'un rond point fluide en dehors des heures de pointes à un double feu rouge qui sera beaucoup plus lent (et probablement bloqué aux heures de pointes également).

Commentaires généraux sur l'aménagement vélo:

- Considérant les distances à parcourir (et le relief du pays de Gex) il faut prévoir une grande proportion de VAE. Cela veut dire construire des pistes cyclables adaptées à leurs vitesses (25km/h ou 45km/h). Avec assez d'espace pour doubler et se croiser. Les pistes cyclables ne doivent en aucun cas être pensées comme des trottoirs, ce qui est malheureusement actuellement la norme à Saint Genis.

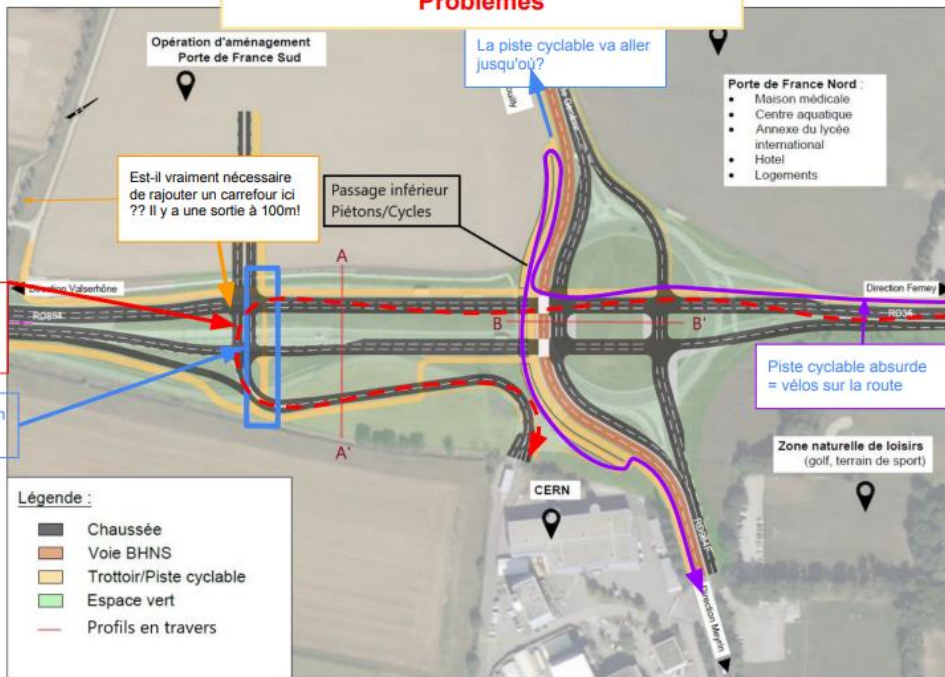
-Privilégier les axes de circulation linéaires (pas de tournant à angle droit, encore moins de demi-tour!)

- Bordure de piste cyclables inclinées pour que les vélos puissent la rejoindre à tout moment (coût additionnel = 0)

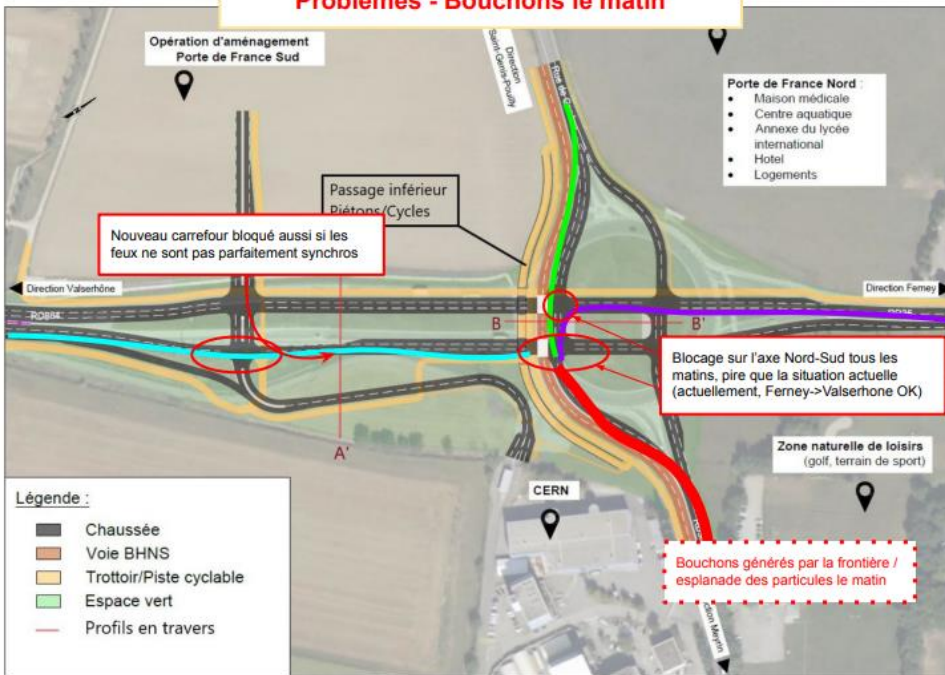
-Intégrer le carrefour dans un plan cyclable plus global (piste cyclable direction Ferney jusqu'à Ferney, piste vers Saint genis traversant toute la municipalité)

Vélo direction Ferney-Genève: mauvais design (voir pièce jointe)

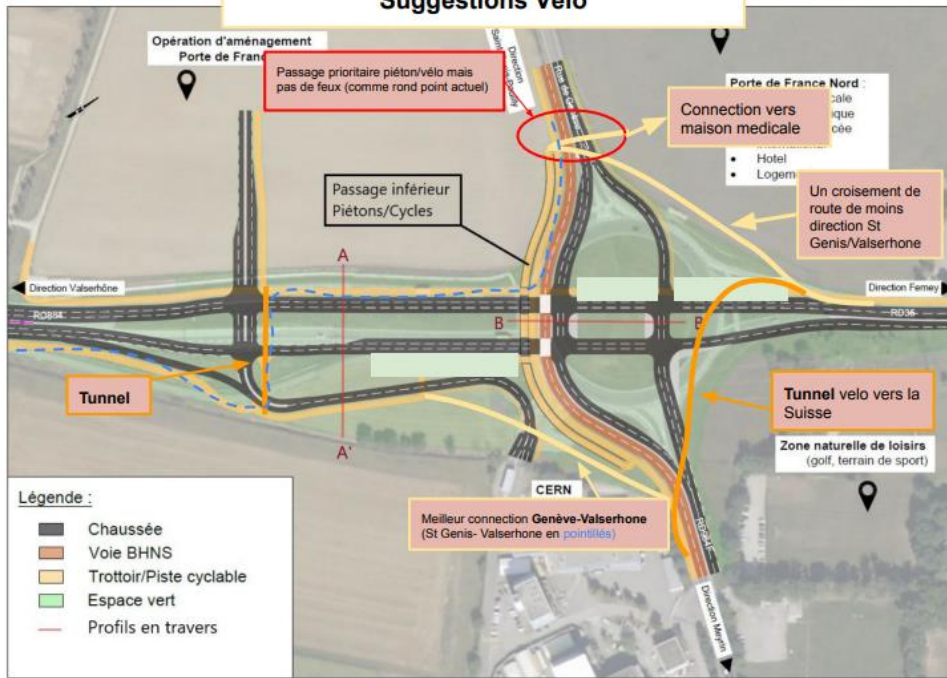
Problèmes



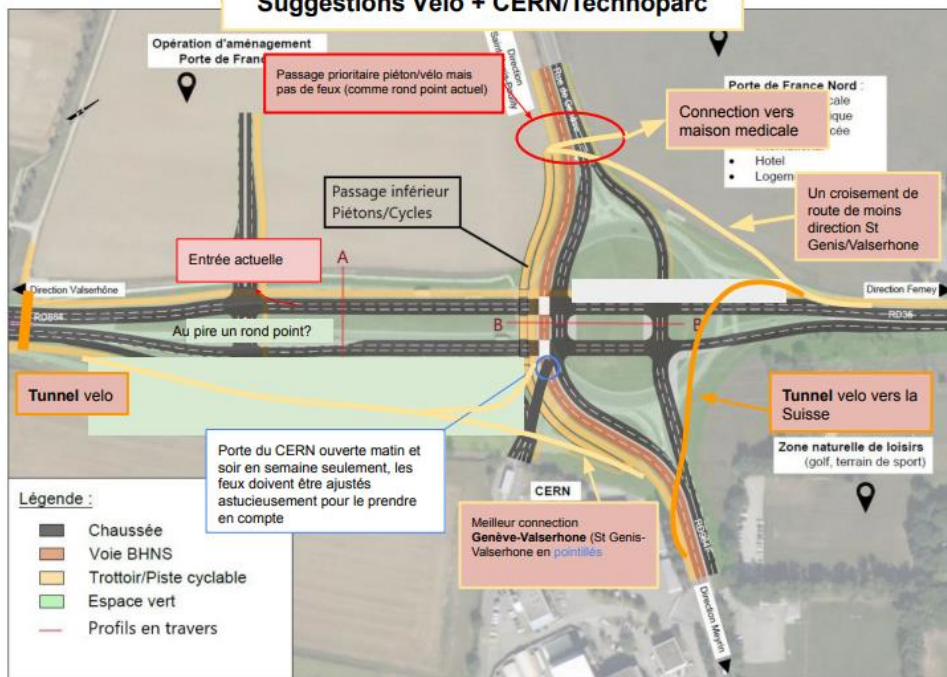
Problèmes - Bouchons le matin



Suggestions Vélo



Suggestions Vélo + CERN/Technoparc



Commentaires généraux sur l'aménagement voiture:

- Le projet actuel est nettement moins favorable que le projet initial, car il ne contribue pas à améliorer la circulation des véhicules en direction Nord-Sud. Il risque même d'aggraver les embouteillages en ajoutant une nouvelle intersection pour le technoparc.
- Est-ce que les simulations du trafic prennent en compte la frontière suisse où le trafic est souvent ralenti? Que disent vos simulations du Carrefour en cas d'engorgement dû à la frontière? (Voir plan en pièce jointe). Intuitivement, cela semble empirer la situation, et je m'attends à voir des files de voitures bloquant toute l'intersection le matin.
- Est-ce que le nouveau carrefour pour le technoparc est vraiment nécessaire? On va passer d'un rond point fluide en dehors des heures de pointes à un double feu rouge qui sera beaucoup plus lent (et probablement bloqué aux heures de pointes également).

Vélo direction Ferney-Merlin: mauvais design

- Passage souterrain non praticable à cause du tournant à 180°. Il n'y aura pas de visibilité ni la place de tourner correctement.
- En surface il y a plus de routes à traverser qu'actuellement et avec un feu à chaque intersection ça va prendre un temps infini (proposition donc bien pire que le rond-point). Les vélos ne devraient pas avoir à s'arrêter à plus de feux que les voitures. Si vous ne respectez pas ce principe, les vélos rouleront sur la route.
- Deuxième passage souterrain direct Ferney-Genève nécessaire

- Passage souterrain non praticable à cause du tournant à 180°. Il n'y aura pas de visibilité ni la place de tourner correctement.

En surface il y a plus de routes à traverser qu'actuellement et avec un feu à chaque intersection ça va prendre un temps infini (proposition donc bien pire que le rond-point). Les vélos ne devraient pas avoir à s'arrêter à plus de feux que les voitures. Si vous ne respectez pas ce principe, les vélos rouleront sur la route.

- Deuxième passage souterrain direct Ferney-Genève nécessaire

Passage souterrain St-Genis-Genève:

- Bonne idée car plus sûr et plus rapide pour les vélos mais il doit être bien pensé (pas de détours, pas de tournants abruptes) pour être pratique sinon il est peu utile.

- Allez-vous continuer la piste cyclable sur l'entièreté de la rue de Genève? (vraie piste cyclable, pas un trottoir)?

Commentaires généraux sur l'aménagement vélo:

- Considérant les distances à parcourir (et le relief du pays de Gex) il faut prévoir une grande proportion de VAE. Cela veut dire construire des pistes cyclables adaptées à leurs vitesses (25km/h ou 45km/h). Avec assez d'espace pour doubler et se croiser. Les pistes cyclables ne doivent en aucun cas être pensées comme des trottoirs, ce qui est malheureusement actuellement la norme à Saint Genis.
- Privilégier les axes de circulation linéaires (pas de tournant à angle droit, encore moins de demi-tour!)
- Bordure de piste cyclables inclinées pour que les vélos puissent la rejoindre à tout moment (coût additionnel = 0)
- Intégrer le carrefour dans un plan cyclable plus global (piste cyclable direction Ferney jusqu'à Ferney, piste vers Saint genis traversant toute la municipalité)

Passage souterrain St-Genis-Genève:

- Bonne idée car plus sûr et plus rapide pour les vélos mais il doit être bien pensé (pas de détours, pas de tournants abruptes) pour être pratique sinon il est inutile.
- Allez-vous continuer la piste cyclable sur l'entièreté de la rue de Genève? (vraie piste cyclable, pas un trottoir)?

Bonjour,

Je ne suis pas d'accord avec cette proposition (3b) et pense que la proposition 4b était bien meilleur (passage souterrain des transports et cycles). Mettre des feux à cet endroit engorgera d'autant plus la circulation et le trafic sera encore plus dense .

Le scenario 4b est celui que je pense le mieux adapté aux besoins des gessiens

Projet de Rond-Point Porte de France :Opte pour le scénario 4B

Je soutien le projet Scénario 4B

Bonjour,

Je me réjouis de la volonté de repenser l'aménagement de ce rond point, dangereux en voiture (vitesses trop élevées) et extrêmement dangereux pour les cyclistes et piétons.

je pense que le projet porté par le département n'est pas du tout approprié pour la fluidisation du trafic, au contraire. L'installation de feux avec priorité donnée aux bus est un gros problèmes sur certains points dans l'agglomération de Genève, cela en sera un de plus...

Il faudrait absolument enterrer la voie de bus/cyclistes pour éviter les feux au rouge pour les voies les plus fréquentées ie arrivée double voie et RD35... Je comprends que c'est ce que les élus gessiens souhaiteraient et je suis d'accord avec eux.

Merci.

Cordialement.

Vincent DELCOUR

La proposition avec la voie souterraine est la meilleure à envisager. Sans cette voie, la situation ne changera pas. Même si, à mon avis, ce n'est pas la création de cette voie qui résorbera les bouchons qui deviennent de plus en plus présents et de moins en moins supportables.

Je traverse ce rond-point entre deux et trois fois par semaine en vélo, dans le sens Saint-Genis Meyrin.

J'apprécie la proposition de sous-terrain qui me semble adaptée et beaucoup plus sécurisante que le tracé actuel.

Merci cependant de prendre en compte les suggestions suivantes, si ce n'est déjà fait:

- éclairage (de préférence peu intense) sur les approches et la partie sous-terrain
- balisage du tracé, photo-luminescent, réfléchissant ou équivalent en cas de panne ou d'extinction programmée de l'éclairage
- évacuation adaptée des eaux de pluie et de ruissellement dans la partie sous-terrain (surtout si on est sous la nappe...)
- étudier les possibilités de traversée pour les vélos à la sortie de l'ouvrage, direction Saint-Genis - comment traverser la route pour revenir du côté droit?

Merci et bon dépouillement des réponses,
Olivier

Bonjour,

Il est dommage que des décisions soient prises au niveau de conseil départemental, sans écoute des élus de terrains. En effet, le scénario 4b était retenu par le conseil municipal de St Genis et les élus de Pays de Gex Agglo.

Il n'est pas envisageable d'avoir des feux au milieu de cette route...

Bonjour, je suis pour le scénario 4B la sécurité des cyclistes et espérons un jour la venue du tram. Un grand parking gratuit Porte de France et le tram, c'est la solution pour réduire le trafic frontalier. Pas compliqué en théorie mais malheureusement cela coûte cher et deux pays différents pour financer tout ça...Je n'y crois plus trop. Dommage pour nous et pour la planète....

Cordialement;
Stéphane Bisiaux

Je suis pour le projet 4B

Prévoir que l'entrée du CERN ne se fasse pas au même endroit que les véhicules qui vont vers la Suisse car ceux qui veulent accéder au CERN bloquent l'accès au rond point.

Prévoir à ce que les piétons et cyclistes soient protégés et ne passent pas sur les mêmes voies

Pas de feux car ce serait une catastrophe pour le rallongement du temps de trajet !

Prévoir à ce que les véhicules qui partent sur Prévessin passent ailleurs.

- Une liaison tram SUISSE-SAINT GENIS POUILLY reste certainement plus réaliste que le BHNS; ce bus retrouvera forcément dans le flot de circulation une fois traversée la Porte de France. Je ne vois pas où passerait la voie du tram dans le schéma actuel

- Les feux de circulation, en interrompant le trafic, quelque soit le sens, vont quand même générer des bouchons aux heures de pointe.

- trois voies dans le carrefour c'est bien, mais après:

Direction Ferney Voltaire, on débouche sur une 2x1 voie

Idem côté Saint Genis Pouilly avec un rond point quelques dizaines de mètres plus loin

Idem direction Genève

En conclusion:

BHNS: mauvaise solution

Peu de chance de voir les bouchons se résorber

Seuls les modes de déplacement "doux" (vélos, piétons) y trouveront leur compte

Je passe souvent les passages piétons avec ma petite dans la poussette. C'est toujours un facteur de stress.

Je me réjouis s'il y a un passage sécurisé sous-terrain pour les vélos et piétons. Ce sera un soulagement personnel et meilleur pour la mobilité douce.

Étant résidant du quartier porte de France, ma première préoccupation est la sécurisation des piétons et vélos ainsi que leur diminuer le temps de trajet avec un passage sans feu ni cédez le passage.

La création du bhns pour prendre plus facilement le tramway à Meyrin.

Ce projet ne répond pas aux problématiques rencontrées sur cet axe de circulation ultra engorgé. Les projets similaires, portés par le département, avec la réalisation de carrefours à feux sur la commune de Prévessin (carrefour du CERN) et à la douane de Mategnin (centre commercial Leclerc) sont des échecs majeurs, aucune amélioration de la fluidité du trafic, une vraie catastrophe. La solution retenue de carrefour à feux à Saint-Genis sera elle aussi un échec total. A ce stade, mieux vaut ne rien faire et attendre que de nouveaux élus capables de prendre des décisions utiles pour la population locale prennent le pouvoir. Je m'étonne d'ailleurs que le département de l'Ain n'ait suivi aucune des voix politiques locales (CCPG, mairie de Saint-Genis). Est-ce que le département a une meilleure vision de comment résoudre les problèmes du pays de Gex? Le mille-feuille administratif conduit à ce type de décision complètement absurde. Seul des voies enterrées (RD884, RD35) réduiront la nuisance du trafic pour Saint-Genis et créeront de la fluidité pour les automobilistes. La version initiale du projet répondait parfaitement à la problématique, il suffisait d'y intégrer la mobilité douce. Un peu de courage politique serait le bienvenu. J'espère que cette version du projet sera abandonnée au plus vite, sinon mieux vaut économiser ces 25M€ et attendre, cela fait déjà 20 ans que ce problème existe, les gessiens ne sont définitivement que des vaches à lait pour le département...

Comme mentionné plusieurs fois, je suis très surpris que tout ce projet soit basé sur des faits non quantifiés comme « il y a de grosses difficultés de circulation aux heures de pointes ». Aucun chiffrage, aucun élément concret, aucun objectif ne sont fixés pour un projet qui va coûter plusieurs millions. Comment se fait-il qu'il n'y ait pas de quantification réelle de ces congestions ? C'est quelques minutes de bouchon par jour, et alors ? Et après avoir tout refait, on aura gagné combien de minutes de bouchon ? Franchement, cette manière de dépenser l'argent public est plus que légère ! Heureusement votre nouveau projet est plus léger que les projets précédents, et il prend enfin en compte les mobilités douces, ce qui est une nouveauté pour le département ! Donc malgré les réserves précédentes, je soutiens tout à fait ce projet allégé qui prévoit une traversée souterraine pour les cycles et piétons. Il faudra faire attention à ce qu'elle soit assez large et pas anxiogène. Merci.

Le problème n'est pas que le rond point, vous avez une succession d'entonnoirs qui ralentissent les flux. Au final, dans le sens des retours ce n'est même au rond point que vous perdez le plus de temps. Le rond point de Meyrin avec 3 arrivées de flux, le feu du CERN avec 2 voies en 1, et la douane qui provoque un ralentissement pour pas grand chose étant donné qu'on y voit des douaniers tous les 4 ou 5 mois. Aucune des douanes et des accès coté Suisse n'a vraiment changé en 40 ans, même route, même nombre de voies, nous avons même perdu des petites douanes !. Vous débouchez d'un côté le trafic se reporte mathématiquement plus loin.

Si feux il y a, ils devraient être dynamiques et s'adapter au trafic.

De plus, les récents problèmes de bus montrent qu'avoir des bus c'est bien, mais avoir des chauffeurs c'est mieux.

Bonjour,

Pour nous les habitants du "Nord du Pays de Gex", la présentation de ce projet en l'état fait froid dans le dos. C'est une vraie usine à gaz qui coûtera des millions et qui de toute évidence, détériorera la circulation automobile déjà saturée.

Je relève plusieurs problèmes sur ce schéma de présentation.

Tout d'abord, le nombre conséquent de croisements à feux (facteur de congestion). Au moins deux feux pour les automobilistes venant depuis le nord du PDG + un second barrage pour faire passer les bus qui va entraver le passage des automobilistes venant de Bellegarde alors même que c'est le flux le plus important.

Dans le sens inverse, il y aurait en effet moins de problèmes pour les automobilistes retournant dans le Nord du PDG depuis Meyrin, mais ce serait cette fois pour rattraper la 2x2 voies qu'il faudrait potentiellement patienter sur au moins trois feux.

Cela paraît clair que la multiplication des feux de circulation n'est pas une solution : les gens sont peu attentifs et mettent du temps à se relancer à chaque fois, ce qui entraîne un effet accordéon et de plus, chaque arrêt entraîne une ré-accélération source de pollution. Et même si les feux sont dits « optimisés » ou « intelligents » le ressenti de l'utilisateur final et qu'il est toujours au rouge quand il arrive.

Pour moi, le meilleur moyen pour l'avenir et le plus économique serait le suivant :

1) De garder le rond-point existant en copiant + améliorant le concept du rond-point voisin de Meyrin-Villages. Ce rond-point fait passer le tramway en son centre et ne comporte que deux feux de circulation qui sont en rouge uniquement au passage du tramway. (Voir mon annexe). Cela pourrait être une solution surtout par le fait que notre rond-point ne comporte absolument aucun problème de place et cela est compatible avec les BUS puisqu'ils peuvent

rouler sur les rails si un jour le tram fait son apparition côté France. Il est à noter que le terrain de notre rond-point actuel est plat et nécessitera peu de terrassement.

2) Aménager une traversée couverte aux modes dit "actifs" tels que les piétons, vélos et trottinettes électriques sous le rond-point. Soit directement sous le rond-point par un schéma en croix, ou bien toujours en souterrain mais le contournant par sa périphérie comme actuellement. Ce mode de transport ne peut plus être négligé.

3) Si la contrainte de place n'est pas bloquante, l'idéal serait de permettre le contournement des automobilistes venu de la 2x2 voies en aménageant une petite bretelle menant directement sur la D984F (direction Meyrin) en ajoutant pour le coup un feu pour les travailleurs du CERN arrivant depuis le rond-point. (Je n'ai pour ma part jamais vu un automobiliste arriver au CERN via le rond-point en direct, cela ne sera pas source de bouchons. La plupart arrivent directement à l'entrée CERN de Meyrin).

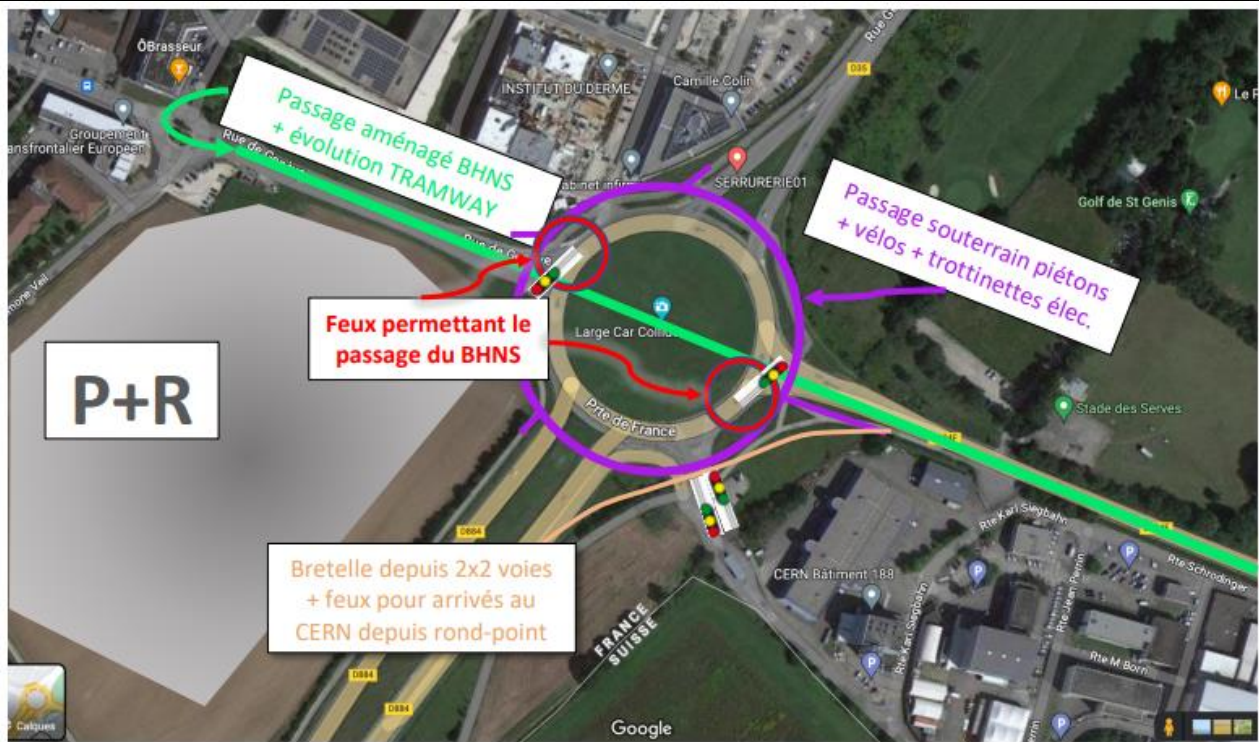
4) Prévoir un Parc P+R en dimensions suffisante au Sud de la Rue de Genève

Vous trouverez l'illustration de ma vision dans l'annexe.

Pour résumer, je pense qu'il est effectivement indispensable de repenser l'ouvrage actuel qui est doté d'avantages indéniables, en ajoutant la création d'un vrai passage souterrain sécurisé pour les modes "actifs" et de prévoir un passage en ligne droite pour un BHNS compatible Tramway. Mais je pense aussi qu'il ne faut pas tout miser sur la mise à l'écart de la voiture puisque le trafic continuera à augmenter quoi qu'il arrive, même en électrique puisque c'est notre territoire semi-urbain étendu qui veut cela.

Il ne faut pas que nos élus oublient que c'est bien grâce à la voiture que l'essor du Pays de Gex a été fulgurant et qu'elle continuera à dynamiser notre territoire.





Bien cordialement,

Ce projet a un défaut majeur : Il coupe la circulation Nord-Sud, entre le Nord du Pays de Gex et le Sud, et entre le Pays de Gex et le reste de la France. Il nuit donc à l'intégrité du territoire national ainsi qu'à l'intégrité du Pays de Gex.

Le projet de 2022 n'avait pas ce désavantage, car il améliorait le flux du trafic nord-sud par la construction d'une trémie à 2x2 voies. Lors de la consultation de 2022 sur ce projet il n'y avait que 49 avis exprimés, sans doute parce que la grande majorité des usagers du carrefour - plus de 25 000 véhicules quotidiennement - étaient satisfaits des améliorations proposées.

Le nouveau projet "n'occasionne pas de gain de temps sur les voies ne connaissant aucune saturation aujourd'hui. Il en est de même pour les heures creuses où la circulation est aujourd'hui fluide". Donc le gain de temps concerne essentiellement le trafic aux heures de pointe en direction du CERN et de la Suisse. Pour les autres usagers il y aurait le plus souvent une perte de temps.

D'ailleurs la documentation distribuée par le département compare les temps de parcours prévus avec le nouveau projet avec ceux observés actuellement, et avec une prévision pour 2040 en l'absence du projet, mais ne les compare pas avec le projet de 2022.

Le nouveau projet vise à faciliter les transports publics et la mobilité douce, objectif louable. Mais il est tout à fait possible d'atteindre cet objectif en maintenant la fluidité du trafic nord-sud. En gardant l'option de la trémie, ou éventuellement d'un pont routier (solution choisie à Thoiry, à quelques kilomètres de la Porte de France), il existerait plusieurs options d'aménagement, qui permettrait une traversée directe du carrefour par le bus et le tram futur, ainsi que des passages sécurisés et rapides pour vélos et piétons.

Je considère donc que ce nouveau projet devrait être rejeté, et qu'un nouveau projet devrait être préparé et soumis à la consultation publique.

Le projet dans son format actuel va contribuer plus à la formation des bouchons et à allonger le temps de parcours sur l'axe Valserhône -> Ferney / la Suisse. L'installation des feux va diminuer la fluidité du trafic d'avantage par rapport au rond point existant. Une seule solution de réaménagement qui pourrait résoudre le problème de trafic est une création des passages à niveau sur l'axe Valserhône - > Ferney et Valserhône la frontière suisse.

Bonjour,
Utilisateur quotidien des transports en commun, je trouve le projet de requalification indispensable. Même si un prolongement du tram entre Saint-Genis et la Suisse aurait été la meilleure solution, il est plus que nécessaire de rendre la liaison en bus attractive. Pour cela, il faut absolument prévoir un P+R côté français. Sinon, les frontaliers continueront à privilégier la voiture et engorger le rond-point Porte de France ! Quand les transports en commun sont facilement accessibles, ils sont largement plébiscités.

Bonjour,
Utilisateur quotidien des transports en commun, je trouve le projet de requalification indispensable. Même si un prolongement du tram entre Saint-Genis et la Suisse aurait été la meilleure solution, il est plus que nécessaire de rendre la liaison en bus attractive. Pour cela, il faut absolument prévoir un P+R côté français. Sinon, les frontaliers continueront à privilégier la voiture et engorger le rond-point Porte de France ! Quand les transports en commun sont facilement accessibles, ils sont largement plébiscités.

Passant quasi quotidiennement à ce carrefour en voiture et étant moi-même cycliste, la solution de passages souterrains semble la plus appropriée pour éviter les conflits.

Un projet bien triste, et qui sera clairement saturé avant même sa mise en service. On voit que ce choix a été fait par des personnes n'habitant pas la région. L'absence d'extension du tram genevois est effarante, et devrait être une priorité du département. Qui paiera les impôts lorsque la circulation aura atteint une densité empêchant les frontaliers d'aller travailler ? Il serait temps d'investir dans le pays de Gex au lieu de simplement encaisser.

Ca a l'air d'être un beau projet.... Nous ne pouvons qu'encourager les mobilités douces, malheureusement bien trop absentes dans le Pays de Gex....

Il est bien dommage que la 2x2 voies ne soit pas prolongée car mettre des feux tricolores ne fluidifiera pas cet axe principal qui est l'artère économique du Pays de Gex !

Selon moi le projet ne changera que peu de chose à la fluidité. La solution de mettre la RD 35 en aérien serait logique, comme vers Val Thoiry à une plus grande échelle. L'ensemble agencé de végétaux serait discret. Il n'y aurait pas la nécessité de feux tricolores.

Par rapport au temps de parcours actuels, les gains sont très limités et ne justifient pas qu'autant d'argent public soit dépensé dans ce seul projet. Les données projetées pour 2040 sans projet sont basées sur des hypothèses tout à fait critiquables et contestables car va dépendre notamment de l'attractivité du salaire en suisse et donc du taux de change. Certains prédictions émettent l'hypothèse d'un affaiblissement du franc suisse en 2026-2027 (de 0.95 à ce jour à 1.1 en 2027 soit 15% de perte de revenus après un passage à 0.88 en fin 2023)? comment les croire? comment écarter d'une main cette hypothèse ?. L'attractivité de l'emploi et de la fiscalité des entreprises sur Genève est remise en cause par Berne qui veut changer la situation. Comment cette hypothèse a-t-elle été prise en cause par votre projet?
La fluidité sur le pays de Gex ne va pas résoudre la fluidité d'entrée sur suisse et de circulation sur Genève. La Suisse a pour tendance de diminuer le nombre de poste frontière, d'en réduire la fluidité (notamment en 74 mais aussi en 01) voir d'en fermer les points d'accès (en 01). Pourquoi ne pas les réouvrir? pourquoi ne pas en ouvrir de nouveaux? La Suisse avait prévu le financement du tram sur St Genis Pouilly. Pourquoi Berne a refusé? A cause de cette décision d'entêtement de St Genis Pouilly d'implanter OPEN? A cause de ce manquement administratif de la ville de St Genis Pouilly dans le partage du parcours du tram depuis l'entrée

en ville de St Genis jusqu'au centre ville?

Sur quoi sont basées les projections de passage du nombre de voiture? par le nombre de visiteur chez OPEN? Que se passe t il si OPEN ne se fait pas? open serait à l'origine de 19000 voitures en plus quand on écoute le maire? l hypothèse du projet prévoit une augmentation de 1000 voitures en plus en heures de pointes et donc cela représente quasiment le flux de open. En Résumé, sans OPEN, il y a peu d'augmentation de Traffic.

Devons nous prendre en compte comme hypothèse la volonté des maires et de l'agglomération de construire toujours plus de logement? Je crois qu'on arrive à saturation. Les projets sont tous contestés et notamment pour des raisons écologiques liés à l'eau et à la faune et flore.. les constructions sont tous d'hyper mauvaise qualité. Allez voir la dégradation prématurée et importante avec les conditions atmosphériques de 3 ans des bâtiments du quartier Haut de Pouilly à St Genis.

Comment se fait il que lors de la première étude hydraulique de porte de France, il n'ait pas été tenu compte de l'impact des constructions que le maire avait présenté à la population il y a 25 ans lors d'une réunion publique. Comment croire les ingénieurs de l'étude d'impact de ce projet? que ce soit le premier ou celui qui nous est présenté maintenant? N'y aurait il pas une autre faille dans cette étude actuelle pour laquelle on demande à la population de donner son OK sur la base d'études incomplètes.

Et ben sur QUID de l'eau et de ses changements dans leur niveau et leur flux de l'eau sur la ville de St Genis et au niveau porte de France. En Quoi le futur programme immobilier de porte de France va impacter l'actuel et le futur carrefour quelque soit celui qui sera choisit. Dès que les gens n'ont plus de travail sur Suisse, ils partent car ne peuvent pas vivre dans le pays de Gex et ne veulent plus vivre dans des bâtiments qui sont dans l'eau et dont la présence de pompe 24h/24 est nécessaire. Dans cette histoire, nous avons vraiment l'impression d'être pris en otage par le maire de St Genis dans un combat contre le département qui est d'un autre bord politique et dont le Maire veut s'accaparer le sujet pour allumer un feu pour éviter de voir ses échecs.

En Conclusion : il est urgent de ne rien faire et d'arrêter de dépenser des fonds publics sur la base d'hypothèses contestables et visiblement incomplètes dans les projets pharaoniques de la mairie, mais plutôt de SECURISER l'actuel carrefour en obligeant les automobilistes, piétons et vélos à vivre ensemble.. Plus de police? de gendarmerie? et pourquoi pas !!!!

Bonjour. Ne pourriez pas vous inspirer des grandes améliorations. Les piétons et vélos restent de plein pied. Les voitures et camions sur passerelle.

Intérêts: sécurité, fluide (problème plus loin avec la Suisse). Et enfin une continuité de la circulation sur les 3 autres axes donc pas d'arrêt et de redémarrage polluants. Votre fosse pour piéton et vélos va devenir un lieu de squatte et d'art essuie comme on en voit temps dans d'autres agglomérations. Et pour conclure prendre plus de place sur le côté gauche pour que les voitures se garent mieux et les piétons puissent circuler en sortant de leur voiture (c'est très dangereux le soir ou tôt le matin). En espérant que vous puissiez trouver des solutions qui visent vers le futur.

P.s le département n'a jamais parlé de tram mais juste de navette pour St Genis Pouilly. (réf des vœux 2023 à Péron). Avec mes meilleurs salutations.

La protection des vélos est essentielles

Bonjour,

Merci pour ce projet dont l'amélioration par rapport au précédent est très appréciable.

En tant que cycliste, j'apprécierai également que le département intègre dans le projet la prolongation / la construction de pistes cyclables sécurisées le long des routes départementales jusqu'à Prévessin Moens et Ferney Voltaire.

Les communes du territoire s'efforcent de mettre en place des itinéraires sécurisés pour les vélos mais ces derniers sont discontinus en raison des interconnexions avec les routes départementales.

Nous apprécierions si le département pouvait intégrer cette demande, notamment pour que les enfants

scolarisés dans les collèges / lycées de Saint Genis Pouilly et Ferney Voltaire puissent se déplacer entre ces communes en sécurité. La faible fréquence des bus pousse les enfants à se déplacer à vélo sur des routes dangereuses.

Discontinuité piste cyclable dangereuse à la sortie de Prévessin Moens



Par ailleurs, serait-il peut être pertinent de prévoir des réservations pour faire passer des conduites de chaleurs qui proviendrait de Suisse. Nos voisins développant activant les réseau de chaleur à distance. La construction d'un monde moins carboné pourrait nous amener à nous connecter à ces réseaux à l'avenir et il est toujours moins couteux de poser des réservations que de rouvrir toutes les routes.

Bien cordialement
Remy Jaffray

Bonjour,

Suite à la concertation organisée à Saint Genis Pouilly le 13 septembre dans le cadre de l'aménagement du rond point porte de France, je me permet de vous écrire afin de souligner la non-pertinence du projet présenté face aux enjeux actuels et futurs.

En effet, il apparait comme indispensable que l'objectif de l'aménagement vise à répondre aux besoins de tous (piétons, cyclistes, voiture, transport). Hors dans le cas présent, le projet présenté tel quel met en évidence une amélioration des transports mais laisse en second plan les cyclistes dans une moindre mesure et les voitures de manière plus radicale (les feux tricolores ne feront qu'accentuer les bouchons).

Ne voulant pas m'attarder sur la critique du projet, je suis convaincu qu'un projet mieux penser peut être établi, notamment quand on voit le budget d'env. 30 millions disponibles.. Toutefois, les arguments présentés par le département contre la proposition d'une tranchée couverte ont du mal à être entendus... que ce soit concernant la présence de la nappe phréatique ou encore les volumes de matériaux à excaver pour un tel projet...

D'un point de vue hydrogéologique, nous avons à faire à la nappe libre de l'Allondon qui ne présente aucun enjeux en terme de qualité vis-à-vis de son utilisation, d'autant plus que le puits de pompage le plus proche coté suisse (nappe de Rhône pompée et alimentée en partie par la nappe de l'Allondon) se situe à plus de 2km conformément à la législation suisse. De plus, le gradient hydraulique de la nappe étant relativement faible (<0.5%) dans ce secteur, des fondations traversant la nappe ne présenteraient aucun problème significatif de drainage. La pertinence de l'argument de la nappe n'est donc pas établie.

Concernant les volumes de matériaux qui seraient à excaver si l'axe Bellegarde - Ferney passait sous le rond

point actuel, on parlerait d'un volume de matériaux de l'ordre de 50'000 m³ (700 m de long / 12 mètre de large / 5 mètre de profondeur) pour un scénario pessimiste (intégrant pieux et fondations). Les coûts actuels de mise en décharge pour ces matériaux qui ne sont pas inscrits aux cadastres des sites pollués au droit de l'emprise du projet sont de l'ordre de 15 à 20 euros le m³ - ce qui représenterait un coût total de l'ordre de 750'000 à 1'000'000 d'euros. Sachant que dans la mesure où ceux-ci seraient valorisés (10 à 15%), nous aurions un coût avoisinant les 700'000 à 850'000 euros - soit à peine 3% du budget total d'env. 30 millions disponibles. Quand on connaît la réalité de ce métier, il faut admettre que cela est anodin et ne représente clairement pas un argument irréfutable..

Où pouvons nous se procurer les études environnementales et hydrogéologiques qui justifient ces arguments (nom du bureau d'étude, etc.)?

Il est nécessaire qu'une refonte des bases du projet afin qu'il soit représenté en concertation soit réalisée...

Merci d'avance pour votre retour,

Johannes Goy

Bonjour,

J'ai lu votre dossier et d'une part je confirme qu'il est nécessaire de réorganiser ce carrefour qui est aujourd'hui déjà très passager et très dangereux pour les cyclistes/piétons et même pour les automobilistes. Je comprends l'abandon du projet initial pour cette nouvelle version qui fait sens, même d'un point de vue du flux automobile.

Le seul point négatif que je vois à ce stade, c'est le chemin enterré pour les cyclistes piétons dans cette sorte de couloir de béton.

Je pense que pour des raisons de sécurité, de propreté, de luminosité, il faudrait soit l'ouvrir au maximum vers l'extérieur avec des talus ou carrément le mettre en hauteur avec des passerelles ou alors tout simplement le laisser au hauteur de route.

Mais du nuit, personnellement que ce soit à pied ou à vélo, je ne voudrais pas y passer. Même avec des lumières, je ne me sentirais pas en sécurité.

De plus tout la saleté, les déchets jetés par des abrutis, les feuilles aux alentours tomberaient dedans. Et pour finir, un mois plus tard, tout le tunnel serait déjà taggé.

C'est selon moi le point faible du projet.

Cordialement,

Je suis d'accord avec l'option choisie par le département.

Il semble bien équilibrer les défis environnementaux et de circulation.

Mes priorités sont

- la sécurité et l'accessibilité des pistes pour les cyclistes et les piétons ;
- la continuité desdites pistes avec celles des routes environnantes ;
- la fluidité des transports en commun ;
- le parking donc nécessaire pour que les gens viennent prendre les transports en commun

Bonjour,

Le projet de trémie routière semble la meilleure solution pour protéger les voies douces. Ainsi qu'un passage dédié pour les transports qui représenteront qu'une interruption du trafic lors des passages.

Toutefois je ne comprends pas pourquoi une option avec un pont pour limiter le nombre de feux sur l'axe bellegarde/Ferney

n'a pas été envisagé. Comme c'est le cas du côté de migros.

Merci

Je suis d'accord avec la requalification de la porte de France. Très bien pour tout le secteur en considérant la grande quantité de transfrontaliers!

On attend une grande cyclables et la tramway

Bonsoir,

Je ne peux qu'exprimer à nouveau mon incompréhension et réaffirmer ici mon avis négatif vis-à-vis de ce projet, comme déjà posté par mes soins sur votre site web en 2022.

Je regrette par ailleurs que mes constatations n'aient ni été prises en compte, ni même évoquées dans votre nouvelle mouture du projet.

1) Que faites-vous des goulets d'étranglement de la circulation à la douane de Meyrin?

Votre projet ne fait que reporter les embouteillages sur les voies 1x1 voie en direction ou provenance de la Suisse et ne va pas pas améliorer le temps de parcours global des travailleurs frontaliers, de surcroît au vu de la croissance exponentielle du nombre de ces derniers.

2) Un projet de tramway transfrontalier avec P+R ne éviterait-il pas être une option plus écologique, et qui réduirait le temps de parcours de tous les usagers de la route?

Dans l'espoir d'être entendu cette fois.

Cordialement,

M. Geneletti

A notre époque nous ne pouvons pas laisser les vélos et les piétons se mélanger avec la circulation automobile. Ne mettre qu'un sens piéton et vélo en sous-terrain c'est faire la moitié du travail, dommage. Toute la mobilité douce doit être en niveau inférieur et les voitures en aérien. C'est le seul moyen de parler de sécurité.

Avec ce projet ,beaucoup d'argent engagés pour très peu de sécurité.

Ce projet illustre le décalage entre les politiques et les citoyens, et la méconnaissance des problématiques, ou une vision très soixante-huitard du "tout voiture".

Réaménager la porte de France n'aura aucune incidence sur une potentielle réduction des bouchons. Ceux-ci seront toujours autant important à hauteur de la Douane. De plus, Genève va prochainement mettre en place un péage urbain. Une nouvelle infrastructure qui coutera des millions mais qui n'apporte aucune solution.

Il aurait été bien plus intéressant de dépenser autant d'énergie, et de fonds, pour finaliser le tramway vers Saint-Genis-Pouilly, ou au moins jusqu'à l'hypothétique parc relais de la porte de France. Le BHNS n'est pas une solution non plus, car les chiffres sont claires: on perd 33% de clients à chaque transfère modale. les gens ne vont pas garer leurs véhicules à la porte de France, pour prendre un BHNS pour ensuite prendre le tramway...

En résumé: alors que le Pays de Gex est le deuxième pôle de résidence de frontaliers après Annemasse, il-y-a un déficit majeur de transports publics. Il faudrait un changement de culture de nos élus, qu'ils aient chercher les informations et les solutions auprès des professionnels, notamment le bureau 6t qui propose de multiples solutions dans l'étude "Quels développements ferroviaires pour le grand Genève".

Enfin, le projet de la porte de France est du même adage que de refaire l'enrobé de la deux-fois deux-voies. La priorité n'est pas là: certaines routes départementales sont dans un état de délabrement avancés, pourtant

aucun travaux n'y sont prévus. C'est ces routes qui devraient être refaites avant la Porte de France.

Que nos élus, sous la direction de Monsieur le Président Jean Deguerry, nous propose une vision globale à 10, 20, 30 ans, qui englobe:

- 1) le développement de voies vertes en sites sécurisés.
- 2) le développement du ferroviaire dans le Pays de Gex avec des bus de rabattement et des parc relais.
- 3) la réfection des routes départementales.
- 4) et enfin... la requalification des grands axes routiers qui devra se faire autour des voies vertes et des transports en communs.

La mise en place de feux va générer d'énormes bouchons aux heures de pointe. L'aménagement de ce carrefour est une bonne chose mais les villages alentours (surtout direction Bellegarde) étant quasiment dépourvus de transport en commun tous les gens (particulièrement les frontaliers) vont continuer à prendre leur véhicule (au moins pour se rendre au parking de 800 places) mais très honnêtement la plus part vont même aller jusqu'à leur travail et donc passer la frontière avec leur voiture.

De mon utilisation de ce carrefour, dans ou en dehors des heures de pointe, des services de transport public dans les villages qui rendent l'utilisation du véhicule personnel quasi obligatoire, de mon point de vue il faudrait faire un carrefour type celui de la Migros à Val Thoiry :

- passage dessus (ou dessous) de la 4 voies (mais surtout pas des feux en bout de 4 voies)
- des sorties/entrées qui desservent la route de Meyrin+ le CERN
- des sorties/entrées qui desservent Saint-Genis-Pouilly
- un giratoire pour le passage Saint-Genis-Pouilly Meyrin

Une telle solution permettrait également d'anticiper une potentielle prolongation de la 4 voies (contrairement à la solution actuelle du carrefour à feu)

Cet aménagement, tant attendu par toutes les catégories d'utilisateurs, est bienvenu, il aurait dû être fait il y a 10 ans, espérons une réalisation rapide. Quelques remarques:

- Pour les vélos c'est l'idéal, merci!
- Bien aussi pour les piétons, mais un point noir: en supprimant le passage piéton coté nord du rond-point, il n'y a plus d'accès sécurisé au terrain de rugby et golf, emprunté chaque matin par des classes entières de lycéens. Prévoir peut-être un feu piéton (activé uniquement par bouton presseur) sur la D984F au niveau de l'entrée du rugby - ou alors un trottoir aussi sur le coté nord du carrefour, jusqu'à l'entrée du rugby
- Pour le BHNS, avis partagé, cela repose sur la civilité des automobilistes qui ne devront pas bloquer le carrefour - surtout ceux en attente de tourner à droite vers Genève le matin. Est-ce que les feux seront "intelligents" pour donner toujours priorité aux bus? De toute façon cet aménagement ne rendra le bus plus attractif que quand il y aura une voie de bus tout le long de la D984F jusqu'à l'arrêt CERN du tram - j'espère que cela va être fait en même temps que le carrefour, sans attendre encore des années, les études de faisabilité avaient déjà été faites pour le projet d'extension du tram (d'ailleurs, on parlait d'extension du tram déjà en 2010, c'est une évidence qu'une desserte de Saint Genis par le tram, sans rupture de charge à CERN Meyrin, serait le moyen le plus efficace de privilégier les transports en commun, pourquoi attendre une autre décennie?)
- Pour le trafic motorisé, on verra à l'usage. Le dévoiement de l'accès au CERN devrait aider à fluidifier le carrefour, surtout le soir, mais le point noir de la saturation de la D984F aux heures de pointe n'est pas résolu.

Je ne suis pas d'accord avec ce projet. Le projet proposé est à l'inverse de ce qu'il faut prévoir pour le futur. Le projet proposé ne tient pas compte de la nécessité à venir de prolonger la voie rapide D884 jusqu'au rond-point suivant, pour éventuellement, se diriger vers les postes frontières de Mategnin et de Ferney-Voltaire. Le flux de véhicules sera considérablement ralenti dans l'axe nord-sud du pays de Gex avec ses 3 carrefours à feu. Ce projet ne tient pas compte de l'augmentation continue des flux transfrontaliers générés par l'attractivité de la Suisse, bien au-delà de Genève, sur le canton de Vaud. Nombre de travailleurs ont besoin de rattraper les axes rapides Suisses, comme l'autoroute A1, et le point d'entrée le plus facile est par le poste frontière de Ferney-Voltaire. La voie rapide D884 doit pouvoir passer en souterrain au niveau de la Porte de France pour laisser la desserte de Saint-Genis-Pouilly et de Meyrin en surface, ainsi que les accès piétons, vélos et BHNS. N'oubliez pas que la bonne fortune du Pays de Gex provient des flux transfrontaliers et des travailleurs qui s'y rendent chaque jour, pour des trajets de plus en plus longs et de plus en plus difficiles.

Engager autant d'argent public sur un projet qui dès le premier coup d'oeil ne sera pas perenne ... promet un encombrement encore plus important du trafic à cette endroit notamment au niveau de la deux fois deux voies car aucune reel solution de mobilité douce n'ont été pris si ce n'est surcharger la voie routière qui ne désemplis pas . Je vous laisse prendre cette route entre 7h et 9h ! Pas de tram pas de leman express et encore des travaux qui seront déjà obsolete avant leur mises en place ... on parle du coup du projet 1 parle t'on du financement justement du departement ou le seuil de concentration de richesse est ici ...

Le croisement des cycliste (essentiellement) et pieton en sortie/entré de tremie doit être traité

Au nord les cycliste doivent traverser les voies pour remonter vers le nord (insertion dans le rond point o brasseur, feu, souterrain)

Et au sud, en fonction des demandes des douanes (peut être demander un arbitrage à l'état pour passer les deux voies côte Bellegarde) et faire la traverser des cycliste en Suisse au niveau du feu du cern, sinon établir une traversée sécurisé au mieux en sortie de douane ou sortie de giratoire de l'Europe

Pour finir, voir avec la douane pour ne mettre les chicanes/limite de vitesse (panneau lumineux, barrière automatiques) que en cas de presence de leur agents, le reste du temps (et donc la plus part du temps) ces chicanes ralentisse le passage inutilement



Deux remarques :

Les velos (électriques notamment) circulent vite, il faut probablement travailler sur la securite entre pieton et velo lorsque les voie sont cote a cote.

Notamment travailler sur le respect des voie par chacun mais aussi de la separation physique

Les croisement voie bus au nord et au sud au moment de se réinsérer sur les voies normales doivent être fortement étudié pour être efficace.

Peut être serait il pertinent d'étudier et de valider les deux projets (BHNS et porte de France) simultanément et en grande coordination.

Le tram  depuis le Cern est devenu une nécessité vu le nombre de frontaliers journalier qui passent sur cet axe avec un parking  relais important pour les non résidents de St genis pouilly

Je trouve ce projet très intéressant et très important à mener au bout car le giratoire est devenu un enfer aux heures de pointe.

Cependant dans le dossier, vous ne parlez pas des temps de trajet durant la phase de travaux

Je pense que le fait de mettre en place des feux tricolores ne fera qu'empirer les embouteillages. Pour ce qui est de la voie vélo et piétonne l'idée est bonne mais il faudrait à tout prix garder le giratoire

Merci

Bonjour,

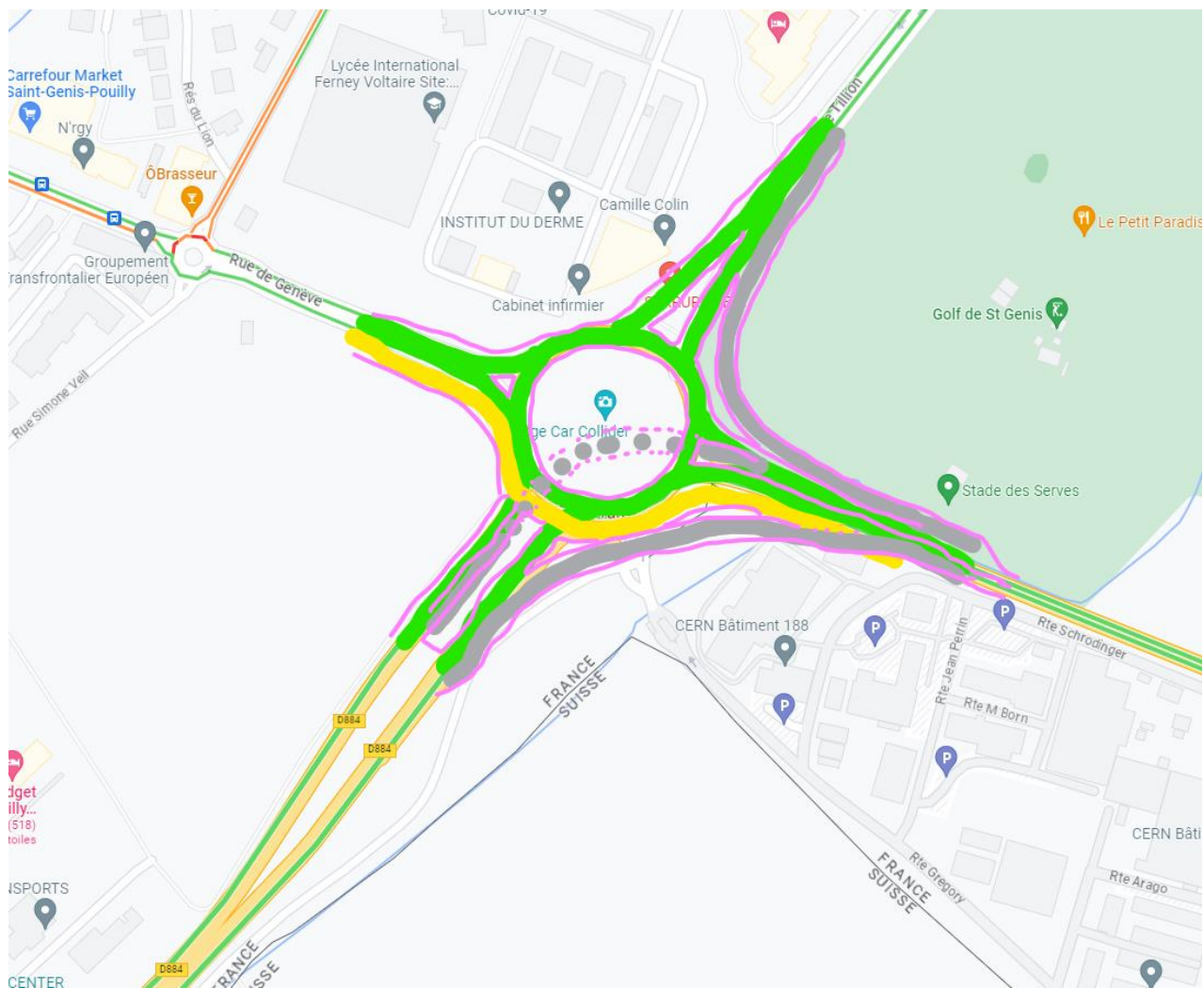
frontalier quotidien je constate les principaux enjeux et blocages lors des heures dites de pointe.

Les carrefours à feux, me paraissent la pire des solutions. Tel que nous pouvons le constater au carrefour au niveau du Leclerc de Ferney-Voltaire au croisement des D35-accès centre commercial et accès Suisse. Les bouchons que forment les feux se répercutent sur une longue distance en Suisse à la sortie du travail.

En ce qui concerne le carrefour de Saint Genis, la sortie de la Suisse doit pouvoir se faire sans arrêt. Une voie spécifique reliant la sortie de la Suisse à la D35 direction Ferney est indispensable et simple à réaliser (longeant le golf).

En ce qui concerne la 2ème plus importante destination en sortie de Suisse est la direction de Thoiry sur la D884. Cet axe, doit également être sans céder le passage pour désengorger la sortie de la Suisse. Un autopont passant uniquement au dessus de l'axe D884-D35 pourrait être imaginé si aucun tunnel ne peut être percé. Au mieux, une voie sous terraine uniquement réservée aux véhicules de moins de 2, de haut peut être réalisée (peu de camion sur cet axe).

Ces 2 solutions permettront également de simplifier l'entrée en Suisse depuis les 3 axes et permettront de simplifier le passage de la ligne BHNS en éliminant 2 flux de circulation à traverser. Voir les propositions 1 ci-joint en conservant le rond point et en ajoutant des voies dédiées à la sortie et entrée de la Suisse.



Oubien la proposition 2 ci-joint qui reprend le carrefour proposé à feux avec les voies spécifiques.
L'inconvénient des feux va être le matin pour l'entrée en suisse, et risque de générer un bouchon plus important encore.



Merci de bien prendre cet avis en compte. Les frontaliers emprunte principalement l'axe D35-D884. Le bouchon formé a la sortie de la suisse au niveau du rond point est uniquement lié au fait qu'il y ai un céder le passage. Les voies dédiés sont une priorité a prendre en compte. Merci.

Le nouveau scénario répond beaucoup mieux aux besoins de la mobilité douce, merci beaucoup d'avoir repensé le projet.

Cependant, le passage souterrain pour les cyclistes existe qu'en direction Genève, ce qui entraine deux problèmes:

1) la piste cyclable au long du route RD984f est déjà aujourd'hui trop étroite pour le trafic cyclistes/piétons bidirectionnel, il faudrait l'élargir tout au long du CERN, et

2) il restera le problème que les cyclistes qui montent de Meyrin vers St Genis-Pouilly doivent croiser la route RD984f, ce qui reste dangereux.

Pour ces raisons il serait souhaitable d'avoir deux pistes cyclables unidirectionnels de chaque côté de la route RD984f, avec en conséquence aussi 2 passages souterrains (mais plus étroits) au-dessous de la RD884-RD35.

Un autre point important que vous avez mentionné est l'intégration du projet avec l'amélioration du transport public vers Meyrin/Genève, avec un parking relais et une gare BHNS (idéalement tram).

bonjour

merci pour la concertation.

la voie cycliste disparaît une fois de plus en direction de la rue de Genève (direction Saint-Genis-Pouilly), plus de voie cycliste jusqu'au rond-point de l'entrée (au brasseur) de Saint-Genis

oui l'accès vélo sera amélioré sur le rond-point mais à quoi cela sert-il si l'aménagement vélo n'est pas poursuivi sur les entrées de ville. L'accès à Saint-Genis en vélo est extrêmement dangereux et l'idée du "voie conjointe" vélo et piétons ne fonctionne pas, il n'y a qu'à voir la rue de Genève dans Saint-Genis

Sera-t-il possible d'avoir un pont pour un des axes routiers et ainsi d'éviter les feux? Si un passage à niveau donne des impacts majeurs, un pont n'affectera pas trop la nappe freatique.

C'est un rond-point avec une circulation très fluide, car les bouchons se forment avant, au rond-point de Meyrin. Il suffisait de faire respecter les limitations de vitesse et de faire un passage pour piétons et vélos. Mettre des feux augmentera encore les bouchons. De plus, étant donné le trafic il n'est pas accidentogène. Construire une telle structure pour arriver sur la route de Genève de Saint-Genis où il faut s'arrêter en se serrant sur le côté pour croiser un car !! Tout ça pour ça !!!

Pour la Requalification du Rond-Point Porte de France. Je ne suis pas d'accord avec le Département. Je soutiens le scénario retenu par la Commune le 4 B.

Ce carrefour, extrêmement dangereux, notamment pour les cyclistes, aurait dû être refait depuis des années. D'autre part, il devient vital d'encourager les transports publics, en parallèle au mode doux, et le tramway dans un deuxième temps. Dans ce contexte, seul le scénario 4 B est cohérent avec les besoins actuels et le développement à venir.

J'approuve entièrement le plan développé par l'actuelle Municipalité. Le projet choisi par le département est voué à l'échec et ne fera qu'empirer un trafic hyper saturé et dangereux. Continuons à promouvoir notre idée première,

Bonjour, j'ai été à la réunion proposée par la municipalité le 13 septembre. Vous avez sûrement raison pour la proposition avec cycles, piétons et Bus sous la route. Ce qui est préoccupant et incompréhensible, c'est le manque d'information sur la mise en place d'un parking dont l'Agglomération doit s'occuper. Où sera-t-il ? Pourquoi ne pas construire avant les Trx du Rd pt ? Il faudra éviter que les voitures ne contournent le Rd pt pour aller à ce parking => bouchons encore. Y réfléchir vraiment.

Je suis d'accord avec le projet des élus gessiens.

J'ai pris connaissance du projet porté et défendu par la ville et l'équipe municipale de Saint-Genis-Pouilly. Ce projet important, nécessaire et d'utilité publique pour l'ensemble des usagers Gessiens. Je suis favorable à la réalisation de ce projet.

Bonjour, Suite à la concertation organisée à Saint Genis Pouilly le 13 septembre dans le cadre de l'aménagement du rond point porte de France, je me permet de vous écrire afin de souligner la non-pertinence du projet présenté face aux enjeux actuels et futurs. En effet, il apparait comme indispensable que l'objectif de l'aménagement vise à répondre aux besoins de tous (piétons, cyclistes, voiture, transport). Hors dans le cas présent, le projet présenté tel quel met en évidence une amélioration des transports mais laisse en second plan les cyclistes dans une moindre mesure et les voitures de manière plus radicale (les feux tricolores ne feront qu'accentuer les bouchons). Ne voulant pas m'attarder sur la critique du projet, je suis convaincu qu'un projet mieux pensé peut être établi, notamment quand on voit le budget d'env. 30 millions disponibles.. Toutefois, les arguments présentés par le département contre la proposition d'une tranchée couverte ont du mal à être entendus... que ce soit concernant la présence de la nappe phréatique ou encore les volumes de matériaux à excaver pour un tel projet... D'un point de vue hydrogéologique, nous avons à faire à la nappe libre de l'Allondon qui ne présente aucun enjeux en terme de qualité vis-à-vis de son utilisation, d'autant plus que le puits de pompage le plus proche coté suisse (nappe de Rhône pompée et alimentée en partie par la nappe de l'Allondon) se situe à plus de 2km conformément à la législation suisse. De plus, le gradient hydraulique de la nappe étant relativement faible (Concernant les volumes de matériaux qui seraient à excaver si l'axe Bellegarde - Ferney passait sous le rond point actuel, on parlerait d'un volume de matériaux de l'ordre de 50'000 m3 (700 m de long / 12 mètre de large / 5 mètre de profondeur) pour un scénario pessimiste (intégrant pieux et fondations). Les coûts actuels de mise en décharge pour ces matériaux qui ne sont pas inscrits aux cadastres des sites pollués au droit de l'emprise du projet sont de l'ordre de 15 à 20 euros le m3 - ce qui représenterait un coût total de l'ordre de 750'000 à 1'000'000 d'euros. Sachant que dans la mesure ou ceux-ci seraient valorisés (10 à 15%), nous aurions un coût avoisinant les 700'000 à 850'000 euros - soit à peine 3% du budget total d'env. 30 millions disponibles. Quand on connaît la réalité de ce métier, il faut admettre que cela est anodin et ne représente clairement pas un argument irréfutable... Ou pouvons nous se procurer les études environnementales et hydrogéologiques qui justifient ces arguments (nom du bureau d'études, etc.)? Il est nécessaire qu'une refonte des bases du projet afin qu'il soit représenté en concertation soit réalisée... Merci d'avance pour votre retour.

- Le scénario 4 B envoie clairement un signal fort à nos voisins suisses. Il exprime aussi une vision des transports pour notre commune et l'ensemble du territoire Gessien sur ces sujets de mobilité(s) le dialogue avec l'ensemble des acteurs doit-être de mise.

Nous soutenons vivement le projet porté par les Elus Gessiens qui nous parait être celui qui correspond le mieux aux besoins de toute notre zone par MEYRIN. Je suis extrêmement choqué de tout ces revirements de situation de la part du Département qui ne réalise pas toutes les dépenses pour les études menées depuis au moins 10 ans. C'est l'argent public. Dommage que les Elus ne soient pas responsables sur leurs deniers les projets avanceraient beaucoup plus vite et coûteraient beaucoup moins chers. Merci à toute votre attention.

Je suis entièrement pour le projet des élus et suis favorable aux projet de la Commune.

Je suis totalement d'accord et je soutiens la cohérence et la nécessité du projet défendu et argumenté des élus de Saint Genis Pouilly pour le Carrefour Porte de France (projet 4B).

Je ne cautionne pas le scénario 3 B générateur de plus de nuisances qu'aujourd'hui. Je condamne la politique départementale, fossoyeuse de la mobilité douce et incapable de "déplastifier" un rond-point. Je soutiens totalement le projet 4 B des élus gessiens et celui de la commune en matière de développement raisonné.

Je préfère le scénario où le bus et les vélos passent en dessous de la route. Premièrement car ce sera plus sécuritaire pour les vélos contrairement à aujourd'hui où c'est très dangereux de passer en vélo sur le rond-point. Deuxièmement, je préfère que le bus passe également en dessous car, en cas de bouchon au niveau voiture quand c'est les heures de pointe le bus pourra passer sans problème et ne sera pas en retard. Pareil pour le tram quand il sera là, il ne coupera pas la circulation. En cas d'accident, cela ne bloquera pas non plus la circulation des bus et trams prochainement.

4 B Soutient le Projet de la Mairie.
Je choisis le projet 4 B car je me rends au travail tous les jours à vélo, les embouteillages ainsi que l'incivilité croissante des automobilistes face aux piétons et aux vélos me pèse. L'environnement est aussi bien sûr un argument.
Je soutien le projet 4 B
Madame, Monsieur, Je roule à l'électrique et suis face à un dilemme concernant ce projet. Faisons en sorte de privilégier les transports en commun. Des voies sous terraines sont à privilégier pour l'avenir de nos enfants et de l'écologie. La population de la zone pays de Gex augmente "illisible" et soutenons le projet de sous terrain. Habitants du pays de Gex nous "illisible" les transports en commun.
Je soutiens le scénario 4 B pour séparer le bus du flux de voitures.
Je soutiens le scénario 4 B qui permet les bus de passer à un endroit séparé, ce qui permet plus de fluidité et est une solution plus écologique. La possibilité d'aménager un espace également pour un tram à l'avenir est excellent et fait plus de sens que le plan actuellement prévu.
Favorable au projet 4 B afin de faciliter le transport par le bus "illisible" les embouteillages.
Scénario 4 B est évident plus respectueux des défis de l'avenir, intégrant un passage transport en commun en site propre.
Je suis chauffeur de taxi dans le Pays de Gex, j'habite à Saint Genis Pouilly. La circulation est catastrophique. Le projet 3 B ne permet pas d'amélioration de la circulation. Tant que les bus / vélos / taxi n'ont pas de voies spécifiques, la circulation ne changera pas !!! Je suis complètement d'accord pour le projet 4 B en incluant les taxis dans les voies de bus en notant que les taxis français prennent ce rond point plusieurs fois par jour pour emmener les patients à l'hôpital d'Annecy / Chal / Grenoble... donc c'est important ce projet 4 B.
Sénario 4 B
Je suis chauffeur de Taxi de Saint Genis Pouilly. L'aménagement sur le scénario du 4 B est plus avantageux pour les automobilistes, les cyclistes, et les transports en commun. Cela favorise un gain de temps pour tous le monde.
Je soutiens le projet de la ville de St Genis. C'est bien de favoriser les modes doux et les transports en commun avec les risques de saturation du trafic même avec les nouveaux aménagements. En parallèle, je suggère de voir ce qui peut être fait pour fluidifier le trafic au niveau du carrefour à feux de l'entrée du CERN de Meyrin. Le feu pourrait être mieux réglé : il passe trop souvent au rouge dans le sens St Genis => Meyrin pour laisser passer 3 ou 4 voitures qui rentrent ou sortent du CERN. C'est ce carrefour qui provoque le bouchon au niveau du rond-point Porte de France. Je ne pense pas qu'il y ait la place, mais pourquoi pas faire un petit rond-point au niveau de cette entrée du CERN de Meyrin. Merci.
4 B.
Je pense que le projet 4 B permettant ultérieurement l'accès vers Genève par le TRAM sera plus efficace pour éviter l'engorgement du rond-point.
Le tout moyen de soulager la circulation venant de Genève est bon à prendre et je trouve le projet 4 B intéressant.

Il est urgent de fluidifier / sécuriser ce rond point. La solution 4 B est celle qui semble la plus propice au bon fonctionnement de ce carrefour.

Le projet 4 B me semble bien plus intéressant quant à la sécurité et le futur des développements de déplacements de tout le monde.

Sur le moyen terme le projet 4 B me semble être plus viable. Dans l'attente du TRAM attendu à St GENIS depuis longtemps.

Le scénario 4 B est le plus pertinent de loin.

L'aménagement du rond point c'est un projet qui ne peut pas répondre aux besoins ni d'aujourd'hui, ni de demain, car, il va être très vite dépassé. La solution du tramway est la + intelligente, et la + logique m si aujourd'hui, elle difficile à faire accepter. Pour le Gessien le tramway est la solution.

Avis favorable pour la securite et "illisible" eviter les bouchons dans le cotidient. 4 B est ma solution favorable.

V SCENARIO 4 B IS THE BEST

Je soutiens le scénario 4 B. Les transports en commun doivent être en souterrain : Besoin de P + R

Le projet retenu par le departement 3b ne permet de réguler correctement le trafic routier dans le carrefour giratoire Porte de France. En choisissant de mettre tous les modes de mobilité sur le même niveau, il oppose les véhicules motorisés, aux transports en commun et à la mobilité douce. les feux "intelligent" sont susceptible de générer des embouteillages importants lors du passage du BHNS et du futur tramway. D'autre part si un accident de voiture devait survenir dans le carrefour il impacterait la circulation des transports publics qui seraient vraisemblablement retardés. Le projet retenu par les élus du Pays de Gex 4 B répond en revanche aux besoins de fluidité de la circulation dans le carrefour. En dotant, les transports en commun et les autres véhicules motorisés d'1 niveau propre chacun. Tous deux pouvant circuler d'une manière fluide et sans risquer d'être impacté par l'action de l'autre.

En ma qualité de Maire de la commune de Saint-Genis-Pouilly, j'apporte au nom du Conseil municipal mon soutien au scénario 4b afin que le conseil départemental requalifie le secteur de la Porte de France par un aménagement adapté en surface pour les véhicules et une trémie pour les transports en commun et les modes actifs.

Pour rapel, cela fait plus de 15 ans que le conseil départemental de l'Ain mène des études, et il est regrettable qu'après avoir étudié plusieurs scénarios, qui ont été soumis à la validation des conseillers municipaux de Saint-Genis-Pouilly, des Maires du Pays de Gex et des conseillers communautaires de Pays de Gex Agglo, le département ait fait le choix de ne pas respecter la voix des élus locaux en présentant au vote des conseillers départementaux uniquement un scénario celui du 3b.

Nous sommes surpris que les élus départementaux aient voté, lors de la séance du 3 juillet dernier, en faveur du scénario 3b, c'est à dire celui d'un réaménagement du giratoire Porte de France sans solutions réelles, et ce, en contradiction totale avec le vote des élus gessiens en faveur du 4b.

Il est inacceptable que le conseil départemental ne soutienne pas les choix des élus gessiens, qui ont voté après un processus de discussion et de concertation.

1. Le 12 juin dernier, les conseillers municipaux de Saint-Genis-Pouilly (majorité et opposition) ont voté à l'unanimité pour le scénario 4b.

Le vote a eu lieu après la présentation des 4 scénarios aux élus. Ces derniers ont, à l'issue du vote, acté le fait :

- qu'il est urgent que le conseil départemental de l'Ain engage le réaménagement de ce carrefour afin d'apporter des solutions aux difficultés rencontrées quotidiennement par l'ensemble des habitants du Pays de Gex qui traversent par milliers chaque jour le rond-point Porte de France dont la dangerosité est unanimement reconnue ;

- que les élus regrettent les retards et l'abandon du projet de réaménagement du giratoire Porte de France

dans sa version "AVP 2 Optimisé - Mai 2022" ;

- qu'au regard des scénarios étudiés et proposés en juin 2023, à savoir :

- scénario 1 - Trémie réduite

- scénario 3a - Aménagement en surface

- scénario 3b - Aménagement en surface avec une trémie uniquement pour les modes doux

- scénario 4b - Aménagement en surface avec une trémie pour les transports en commun et les modes actifs ;

à l'unanimité, les conseillers municipaux de Saint-Genis-Pouilly demandent au conseil départemental de réaliser le scénario 4b, c'est à dire un aménagement en surface avec une voie en trémie pour les transports en commun et les modes actifs.

2. Au vu de l'ensemble des contraintes énoncées par le conseil départemental et notamment de l'analyse comparative des différents scénarios tels qu'apparus dans le dossier de la requalification et de l'aménagement du giratoire Porte de France : **d'abord le bureau exécutif de l'agglomération, puis la conférence intercommunale des Maires et enfin les élus communautaires se sont prononcés également par un vote très largement majoritaire en faveur du scénario 4b.**

C'est pourquoi, nous demandons au conseil départemental de réaliser une concertation transparente en expliquant également le scénario 4b et en diffusant les études et avis réalisés. Il a fallu attendre la semaine du 25 septembre 2023, soit deux semaines après le démarrage de la concertation publique, pour que le conseil départemental décide d'organiser deux réunions de présentation du projet 3b. C'est pourquoi nous avons mis en place des réunions d'informations afin d'expliquer l'objet de cette concertation aux habitants et avoir plus de précisions complémentaires face à leurs questions.

Nous sollicitons le conseil départemental pour qu'il respecte le choix des élus gessiens et de ses habitants : à savoir celui de l'ambition d'un aménagement tourné vers l'avenir qui sécurise les transports publics et les cycles tout en désengorgeant ce carrefour.

Il devient impératif que le conseil départemental réalise le réaménagement de ce carrefour en apportant des solutions efficaces.

Pour cela, seul le scénario 4 b réserve une voie souterraine pour les modes doux et le BHNS et positionne les voitures et les camions en surface, ce qui permettra la fluidité de la circulation et une réelle garantie de gains de temps pour l'ensemble des usagers.

Avec la création de la trémie pour les transports en commun, les cycles et les piétons, la circulation en surface des voitures sera favorisée, indépendamment du passage des transports en commun, du futur BHNS puis du futur TRAM.

Les transports en commun, les voitures et les camions en surface régulés par des feux, ne pourront fluidifier la circulation de plus de 25 000 véhicules par jour et aggraveront la saturation du secteur et multiplieront les bouchons.

Nous espérons que le choix se fera en faveur de l'intérêt des habitants du Pays de Gex.

Nous militons pour que le projet voulu par les habitants et les élus gessiens permette de fluidifier le secteur et de convaincre les automobilistes de délaissier la voiture, réduisant ainsi considérablement les émissions de CO².

Je suis à votre disposition afin d'avancer sur ce dossier structurant et majeur pour l'ensemble du Pays de Gex et je vous prie de recevoir mes salutations distinguées.

Pour la traverse entre Cern et St Genis nous les habitants ont toujours eu difficulté pour la raison de nombreuse voiture tourisme et lourde. pour améliorer la route en bus c'est vraiment important pour déplacement.

Merci pour le considéré

Il est évident que le projet 4B est plus adapté pour les transports en commun

Since I live in France and work in Swiss it is really important for the daily commute to have a better and comfortable road and I believe this project will make it much easier for everyone to easily comute between

two countries and specially for people who work on the other side of border. it will be great opportunity for everyone to use public transport.
Je vote pour le projet 4B
Je soutien le projet 4B pour le futur de la ville cela est mieux desservie en bus et vélo (trotinette)
Je suis pour le projet porté par les élus gessiens avec une voie souterraine. Ce projet est le meilleur pour la sécurité de tous et pour une meilleure circulation bien plus fluide que l'autre projet du département de l'Ain. Je sui en faveur du tram à St Genis
Je suis favorable au projet porté par les élus Gessien : le seul à garantir la fluidité de la circulation, la sécurité des automobilistes, des piétons et des cyclistes. Je suis favorable à l'arrivé du Tram jusqu'à St Genis Pouilly
Je suis pour le projet 4B qui me parrée plus durable que le projet 3B
Je suis pour l'aménagement du projet 4B le projet 3B me semble moins durable
Un aménagement avec des feux seraient selon moi une abération car avec l'augmentation du trafic routier, le phénomène de bouchon sera amplifié. C'est l'expérience que j'ai vécu dans une grande agglomération qui m'a convaincue que ce type d'aménagement serait catastrophique sur le plan envrionnemental et en termes de fluidité de la circulation
L'aménagement du rond-point solution 2 donne pour mon avis, plus de fluidié et une homogénéité avec aussi une séparation total des flux solution 2 = 4B
La propositoin de réaménager le rond point porte de France en installant des feux va compliquer la fluidité du trafic et va continuer de provoquer des bouchons. Ce projet ne favorise pas le transport public et ne garantit pas l'évolution vers le tramway qui est le projet le plus logique et nécessaire pour résoudre le problème. Le scénarion 4B il me semble le plus approprié
Je pense que le projet 4B est plus intéressant au niveau de la sécurité. En effet, ce projet apporte une sécurité au niveau des cyclistes, ce que ne fait pas le 1er projet. Selon les statistiques et les futurs une augmentation des vélos va s'accroître d'où le projet 4B.
Je remercie la commune d'avoir invité la population à la prèsetation de ce projet et de nous laisser nous exprimer à ce sujet. J'ai bien écouté les 2 parties et sans hésitation, je soutiens le projet B4 proposé par la commune. J'ai même été choqué par la représentante de la préfecture qui veut nous faire croire que les feux rouges ne sont pas des sources d'embouteillages "suite à des études" Là vraiment, nous avons la preuve formel que l'on peut faire dire à ces études ce que l'on veut. Cordialement
J'appuie le scénario 4B
Scénario préféré : 4B Il faut travailler sur la fluidité du trafic qui semble être mieux assurée par la solution 4B
Je suis pour le projet 4B
Je préfère et de beaucoup l'option 4B pour la circulation à vélo + transmort en commun

J'habite tout près de ce carrefour giratoire depuis 1980, et le pratique chaque jour en vélo ou auto. De par sa taille, sa position proche de la Suisse et sa grande visibilité sur un trafic volumineux, cet ouvrage cristallise bien des craintes et exige de tous ses utilisateurs une attention soutenue qui limite probablement sa dangerosité en regard du fort trafic assuré (ref 1 ci-dessous)

Problèmes sur ce rond point

Je vois 4 problèmes actuels, causés en partie seulement par ce carrefour giratoire.

a) Risques cyclistes et piétons

La visibilité est très bonne, et je vois depuis longtemps une habitude très positive des automobilistes, piétons et cyclistes à bien s'observer mutuellement et systématiquement.

L'engagement d'un piéton ou cycliste se fait presque toujours après acquiescement mutuel visible du piéton ou cycliste ET de l'automobiliste. (C'est un bénéfice direct de la priorité récente des piétons).

Par ailleurs, le dessin actuel de la piste cyclable du carrefour giratoire a le grand mérite de réduire les intersections très passantes de 8 à 4. (Sorties Ferney et Suisse).

Ainsi les points A,B,C,D (cf croquis ci-dessous) drainent la quasi totalité des traversées piétons cycliste / auto (voir Notes diverses ci-dessous pour la sortie St Genis).

Les récents aménagements sortie Ferney (feu clignotant et surélévation chaussée piétons me paraissent très positifs).

Enfin, un passage inférieur piétons-cyclistes limité aux points A,B,C,D éliminerait l'essentiel du risque et permettrait une augmentation de fluidité véhicule en libérant le giratoire de la charge piétons-cyclistes

Des exemples actuels de tels passages inférieurs existent (ref 8)

b) Embouteillage le matin vers la Suisse en venant de Bellegarde (7h30 à 8h30)

Cause essentielle: Etranglement du flux vers la Suisse à 1,7 km du carrefour giratoire, au complexe douane, feu Cern, arrêt Tram Cern.

Mais cela ne bloque ni ne freine les autres flux.

Et le carrefour giratoire n'y est pour rien, les autres projets auront le même problème de saturation vers la Suisse.

Une faible partie du trafic vers la Suisse vient de St Genis et Ferney et contribue donc à cette saturation. Il est toujours possible de réduire ces 2 flux à l'entrée du giratoire avec des feux freinant ces deux flux, lesquels pourraient sécuriser aussi les piétons- cyclistes des points A et B, soit la moitié des piétons-cycliste empruntant le giratoire.

Le résultat attendu pourrait être de réduire la queue venant de Bellegarde, mais au détriment des 2 flux freinés. Je ne vois aucune raison qu'un carrefour à feux puisse mieux faire sur ce point, ni pour les piétons-cycliste, ni pour la queue.

c) Embouteillage le soir en sortant de la Suisse à l'entrée du rond point

Le rond point est parfois seulement saturé sur cette direction (de 17h30 à 19h)

Au pire, son débit est à peine inférieur au débit de sortie de la Suisse limité par le complexe douane, feu Cern, arrêt Tram Cern.

Il faut voir que environ 40% du flux venant de Suisse va en direction de Ferney Gex.

Et l'intersection piétons-cyclistes / autos aux points C et B ralentit ce flux d'au moins 20%.

Le passage inférieur piétons-cyclistes aux points D,C,B,A ferait donc gagner ces 20%, ce qui devrait permettre un débit du giratoire supérieur au débit du complexe douane, feu Cern, supprimant ainsi l'accumulation (et le bouchon de 1,7km) en sortant de la Suisse.

Si cette disposition devait ne pas suffire, l'addition d'une bretelle de dégagement (tout contre le golf) devrait résoudre efficacement le problème, (en rouge sur le croquis). Mais cette disposition semble écartée en raison de contraintes écologiques.

d) Embouteillage (léger) le soir en venant de Ferney / Gex 18h-19h)

Le carrefour giratoire n'est jamais saturé devant le point A.

Le passage des piétons-cyclistes en A cause en grande partie ce ralentissement. Là encore, le passage inférieur piétons-cyclistes serait donc très favorable.

Nouveaux projets par rapport au giratoire actuel

Le projet 2021 qui supprimait des croisements à niveau permettait d'espérer des améliorations.

Les projets 3B et 4B marquent un retour à des croisements à niveau à 4 branches et à feux pour tous les véhicules motorisés (sauf BHNS en projet 4B qui concerne une part infime du trafic).

Ces croisements impliquent que tous les véhicules doivent fondamentalement partager séquentiellement leur présence dans les zones de conflit du carrefour, surtout les zones de croisement orthogonales, ce qui limite fatalement les débits par rapport au giratoire, surtout si les débits sont volumineux sur tous les mouvements, et empêchent donc les " longs cycles de vert".

Ce seul fait me laisse tout à fait perplexe sur la capacité de ces solutions à atteindre déjà les débits actuels du giratoire, surtout pendant les heures de pointe.

Et ceci malgré les perfectionnements ou complexifications prévues (multi voies par canal, éclatement en 6 carrefours partiels, hyper intelligence des 10 feux de régulation).

Et surtout, pendant les heures de pointe où tous les mouvements sont volumineux, (par exemple le mouvement actuellement fluide Ferney-Bellegarde, 1500 v/h le soir).

Scénario 4B

Faire passer seulement les cyclistes et transports publics (environ 1 véhicule sur 30) en passage inférieur soulagera un peu le débit automobile venant de Suisse, mais pas assez pour dégorger la section Douane - Porte de France (1,7km). Ce scénario a évidemment un avantage majeur pour la plupart (mais pas tous) des piétons-cycliste

Scenario 3B

Piétons-cyclistes dans le scénario 3B:

La multiplication impressionnante du nombre de voies à traverser (5 ou 6 minimum dans bien des cas) m'interroge fortement sur le risque et les temps d'attente.

Améliorations possibles du carrefour giratoire actuel

Le principe du giratoire étant considéré comme très favorable à la fluidité, il convient d'essayer de l'améliorer à priori.

Pieton-cyclistes

On a la chance que les points A,B,C,D captent la presque totalité de ce trafic

Un passage inférieur, ou passerelle limité à ces points assez rapprochés seraient donc une solution sûre absorbant tout ce trafic. Une telle réalisation est décrite en ref 2 (Rond point de l'Octra à Laval)

Comme dit dans l'annexe, le passage piéton-cycliste sortie St Genis pourrait peut être évité, au grand bénéfice du coût final.. Une autre amélioration possible pourrait être l'introduction d'îlots intra annulaires, sous réserve de place (Ref 9)

Prioritisation de certains mouvements pour équilibrer les flux: On peut faire cela aussi avec un giratoire comme exprimé ci-dessous pour diminuer le bouchon de Bellegarde.

Conclusion:

On a condamné le giratoire actuel à un moment où il semblait facile de le remplacer.

On s'est attaché à des objectifs superbes, que j'approuve, en particulier la mobilité douce et les transports

publics.

Mais les contraintes apparaissent, et le remplacement s'avère compliqué.

Le carrefour giratoire, insatisfaisant mais perfectible n'est jamais totalement saturé, fonctionne déjà parfaitement 20h / 24h minimum, et assure pendant ce temps une fluidité inégalable pour un trafic déjà important.

Et les améliorations mentionnées en a, b, et c, surtout le passage inférieurs cyclistes-piétons, limités aux points A,B,C,D me paraissent à même de réduire fortement la part d'embouteillage causée ou non par ce carrefour giratoire pendant les heures de pointe, et de supprimer l'insécurité piétons-cyclistes.

Ce passage inférieur, en éliminant la charge piétons-cyclistes, libèrerait totalement le potentiel de fluidité du carrefour giratoire à tous moments, y compris aux heures de pointe.

L'équilibrage ou la régulation des flux est aussi réalisable sur le giratoire avec 3 feux seulement, capables de freiner les 3 entrées denses du giratoire, soit St Genis, Ferney et Suisse, afin de limiter les bouchons aux heures de pointe en donnant une priorité de fait à l'entrée embouteillée.

La dépense et les inconvénients de chantier d'amélioration du giratoire me paraissent aussi mineurs par rapports aux projets 3B et 4B.

Vu l'importance du trafic actuel (25000 v/J total) et sa répartition sur tous les mouvements, le passage à un carrefour classique en croix et à feux m'interroge:

Ce type de carrefour peut il assurer déjà les débits actuels du giratoire, sans même parler de l'avenir, sauf pour les piétons et BHNS dans le scénario 4B ?

Je ne suis pas insensible à tous les autres objectifs d'un carrefour écologique soignant les paysages, les animaux, l'esthétique. Mais la priorité écologique me paraît être d'abord la fluidité de la circulation, limiter les saccades des flux aux feux, en attendant que cette circulation motorisée diminue au profit des transports collectifs.

Notes diverses

Bénéfice de la largeur des voies actuelles du carrefour giratoire

En cas de forte circulation, les automobilistes se sont bien habitués à la grande largeur de la chaussée du carrefour giratoire, équivalent de 3 voies, et utilisent abondamment cette largeur au grand bénéfice de la fluidité.

Ligne prioritaire pour Bus ou Tram

Le carrefour giratoire n'est pas un obstacle pour un tram long. Il suffit de voir ce qui se fait à Meyrin. Le tram traverse les carrefours giratoires sans ralentissement. La seule contrainte est pour les véhicules tournant à gauche et seulement au moment du passage du Tram (feux) ref 6

Passage piéton-cycliste côté St Genis

Personnellement, je l'évite totalement et sans détour significatif (20m) en arrivant au carrefour giratoire de la rue Charpak sur la gauche, puis en empruntant un bout de piste cyclable contre le lycée, et arrivant ainsi tout droit au point A.

Il y aurait donc le moyen d'éviter de faire un passage inférieur au passage coté St Genis, moyennant un aménagement mineur de piste cyclable.

Références

1) Cartographie des accidents en France.

<https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/cartographie-des-accidents-metropole-dom-tom>

2) Carrefours à feux

<https://www.cerema.fr/fr/lescarrefoursafeux>

Auteur: CEREMA, organisme officiel, Climat et territoires de demain

Extrait de cet article:

" Ne pas abuser des feux, car ils ne constituent pas en soit un équipement de sécurité *. Ils ne doivent être employés que si aucune autre solution d'aménagement sans feux (priorité à droite ou carrefour à sens giratoire) ne donne satisfaction"

3) Les carrefours giratoires

Auteur : Ministère des transports du Québec

<http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/0993469.pdf>

4) Avantages de la suppression des feux de carrefours

Auteur: Compétence Sécurité Routière, spécialiste en accidentologie

<https://www.securite-routiere-plus.com/pages/avantages-de-la-suppression-des-feux-de-carrefours.html>

5) L'incontournable avancée des carrefours giratoires : analyse de la prise de décision publique [article]

https://www.persee.fr/doc/pomap_0758-1726_1996_num_14_3_2113

Voici un extrait de cette référence

Dans un carrefour classique, le nombre de points de conflit est défini comme l'ensemble des lieux de croisement possibles entre deux véhicules à l'endroit du carrefour. Dans un carrefour typique à quatre branches, il y a 32 points de conflit dont 16 sécants (conflit de cisaillement). La transformation d'un carrefour de ce type en giratoire réduit le nombre de ces points de 32 à 8 et supprime les conflits de cisaillement.

6) Un article plutôt orienté vers le tramway sur le giratoire

<https://www.citec.ch/wp-content/uploads/2020/12/20-Citec-Tufo-Golay-VSS-05-2010.pdf>

7) Transformation de carrefour à feux en carrefour giratoire

<https://www.securite-routiere-plus.com/pages/avantages-de-la-suppression-des-feux-de-carrefours.html>

8) Exemples de passages inférieurs piéton-cycliste dans un grand giratoire

Deux passages inférieurs piétons-cyclistes de 25m et 50m sur le giratoire de l'Octroi Laval (30000v/h)

<https://www.ouest-france.fr/pays-de-la-loire/laval-53000/des-traversees-sous-la-rocade-de-laval-en-projet-autour-de-l-espace-mayenne-c310dece-318c-11ec-a94b-0a3292b9dbf1>

et mise en service 2023

<https://www.lamayenne.fr/page/2-passages-inferieurs-au-niveau-du-giratoire-de-loctroi-laval-un-enjeu-de-securite-pour-les>

Autre exemple, sous la RD27 Ile et Vilaine voir page 26 de ce texte projet

<https://www.ille-et-vilaine.fr/sites/default/files/asset/document/220511-rd637-reunionpublique-diaporama.pdf>

9) Giratoire à îlots intra annulaires (page 25 du document ci-dessous)

https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Annexe%203_Recommandations%20techniques%20du%20CEREMA.pdf

Croquis du giratoire actuel montrant les points de croisement piétons-cyclistes / autos A,B,C,D et l'addition suggérée d'une bretelle tout contre la piste cyclable, donc à faible empiètement sur le golf.

C'est complètement aberrant que le Conseil Départemental de l'Ain propose la solution 3B pour le rond-point Porte de France, alors que la majorité des élus Gessiens, qui connaissent bien le problème, ont voté pour la solution 4B. Mettre des feux va aggraver la situation des frontaliers, et ne garantira pas la fluidité de la circulation. C'est gaspiller de l'argent pour ne pas améliorer la situation.

Non seulement la rue de Genève sera bouchée, mais certainement la route de Gex et la route de Sergy car ce sera impossible de tourner dans la rue de Genève avec la circulation bloquée par les feux. Idem pour la circulation venant de Thoiry et plus loin via la 2 x 2. Les ralentissements seront beaucoup plus longs et commenceront bien avant Thoiry. Les arrêts des voitures ne vont pas diminuer les émissions de CO2 et la pollution pour les habitants.

La solution 3B a été proposée uniquement car c'est moins cher que la solution 4B. Il y a largement assez d'argent pour payer la solution 4B. Et ce seait bien, pour une fois, si cet argent est utilisé pour améliorer la situation des frontaliers qui sont les seuls à contribuer à la Compensation Franco-Genevoise. Les frontaliers ont attendu assez longtemps pour qu'on s'occupe enfin de ce problème. Nous n'avons pas non plus le tram ! Concernant l'impact écologique, comment se fait-il que le Département demande une étude d'urgence une semaine avant la vote du 3 juillet 2023, et que cette étude ne fait pas partie des documents pour la concertation ? Est-ce légal ? Une étude réalisée en moins une semaine peut seulement être bâclée. Nous demandons que le Département revienne sur sa décision de 3B et que la solution 4B soit appliquée à la place. La solution 3B ne va pas améliorer la vie quotidienne des frontaliers.

Pourquoi le Département n'a-t-il pas présenté le projet validé par les élus gessiens ?

Le projet des élus gessiens (4B) représente le choix des habitants de St Genis et environs qui vivent, eux, tous les jours les problèmes de circulation pour aller et revenir en Suisse.

Le projet 4B prend aussi en compte les transports pour la mobilité douce ce qui est impératif aujourd'hui.

Le financement légèrement plus onéreux pour le 4B est largement financé par la compensation financière suisse.

Le projet du tram a été supprimé sans autre forme de procès et il serait temps que le Département entende les avis des élus de la population locale.

Nous demandons que le Département revienne sur sa décision de 3B et que la solution 4B soit appliquée.

Tous les jours j'emprunte le rond-point "Porte de France" et je constate que je ne suis pas la seule !!

Il est nécessaire de faire des travaux afin de réduire le temps de trajet vers la Suisse où j'ai mon lieu de travail.

J'ai été très mécontente de voir le projet que le Département a proposé car il n'est pas du tout adapté à la situation ! Des feux à chaque arrivée vont augmenter le temps d'attente et le temps du trajet sera plus grand !

Le fait d'avoir tous les moyens de locomotion sur le même plan, ce n'est clairement pas une bonne idée également ni très rassurant !

Pourquoi ne pas séparer les piétons, les vélos et les transports en commun des voitures/camions ? Ce serait plus judicieux !

Je suis contre ce projet et j'aimerais que vous teniez compte de mon avis et de celui de toutes les autres personnes du même avis que moi !

A mon avis, le projet 4B gère mieux les transports en commun, par contre, les deux projet n'améliorent pas le flux des voitures.

Agent à la maire de St Genis 06 74 46 17 40

Pendant combien de temps le département va-t-il repousser les travaux dans ce secteur énormément stratégique ? Après l'épisode du tram, vous allez adorer la série BHNS ! Sans parler du carrefour et d'un scénario entièrement géré par des feux. Il n'y a pas besoin de faire de grandes études pour comprendre que ça va en aucun cas améliorer les conditions de circulation aux heures de pointe. De plus, le département communique abondamment sur le fait qu'il s'agit de son plus grand investissement depuis des années.

D'ailleurs, je serai curieux de savoir combien le département a investi pour les routes du Pays de Gex ces 20 dernières années ? Car entre le rond-point en plastique de Prégny et le bitume de piètre qualité entre Chevry et Gex, on est en droit de se demander où sont investis les millions d'€ de la contribution genevoise ? Pas sur les routes du Pays de Gex en tous cas.

Pour dire que le projet porté par le dép. est en dehors des réalités, et n'améliorera pas la qualité de vie des gessiens.

Afin de limiter le temps d'attente aux feux rouges et d'éviter une grosse pollution de l'air, afin de rendre possible la circulation d'un futur tram, seul moyen de transport réellement efficace pour relier la France et la Suisse, je choisis le scénario 4B.
Les frontaliers qui ont apporté 84 millions d'euros au département ont le droit de bénéficier d'infrastructures supportables lors de leurs trajets.

Le scénario 4B est le plus adapté. Penser également à des parkings Relais à proximité afin de favoriser les déplacements "doux".

Je soutiens la proposition faite par les élus locaux gessiens, et préconise la recherche et la mise en application de P+R sur France pour se rattacher facilement au réseau des TPG et CFF. Cela participera grandement à une baisse de la pollution environnementale

Je sollicite le Conseil Départemental afin qu'il respecte le choix des élus gessiens.
En effet, nous avons voté en tant qu'élus de Saint-Genis-Pouilly puis en tant que conseillers communautaires en faveur du scénario 4b car nous souhaitons un aménagement qui fluidifie réellement le trafic de la Porte de France.
Pour cela, seul le projet 4b apportera une amélioration et une sécurisation des usagers avec d'une part une voie souterraine pour les cycles, les piétons et le BHNS et d'autre part les voitures et les camions en surface. Cet aménagement garantira un gain de temps pour l'ensemble des habitants.
Je suis surprise que le Conseil Départemental aille à l'encontre du vote des élus de Saint-Genis, des Maires du Pays de Gex et des conseillers communautaires du territoire.
Nous avons suivi un processus démocratique avec plusieurs niveaux de présentations et de débats qui se sont clôturés par un vote majoritaire en faveur du 4b. Il est donc choquant que les élus départementaux fassent fi de notre souhait commun en présentant lors de la concertation publique uniquement le projet 3b qui a été rejeté par les élus locaux. Nous considérons que des transports en commun, des voitures et des camions au même niveau, régulés uniquement par des feux, créeront encore plus d'embouteillages sur le secteur et paralysera d'autant plus l'entrée du territoire. En surface, la circulation ne sera donc pas fluide mais pire qu'actuellement.
Espérons que le Conseil départemental fera marche arrière afin de respecter le vote démocratique des élus locaux pour le scénario 3b.

En tant qu'élus de terrain, nous sommes bien placés pour connaître l'enjeu de cet aménagement que nous réclamons depuis 20 ans.
Je trouve scandaleux que notre avis ne soit pas pris en compte. Nous avons rejeté en masse le projet proposé par le département et nous avons voté pour le scénario 4b que vous avez proposé aux élus. La population du Pays de Gex subit les inconvénients de la frontière en termes de mobilité, de nuisances sonores et de pollution de l'air depuis trop longtemps. Il est légitime que les gessiens bénéficient prioritairement de la Compensation financière genevoise dans les structures transfrontalières. J'ose espérer que l'économie de 7 millions d'euros que ferait le conseil départemental avec le projet 3b ne rentre pas en compte.
Il est important de rappeler que le Département de l'Ain bénéficie de 45 % de la CFG, soit un montant de 36 millions € uniquement en 2022. Il doit réinvestir sur notre territoire et de manière durable en réalisant des travaux qui anticipent l'avenir. Le scénario 4B entraînera en plus moins de travaux pour le passage du tramway, moins de contraintes d'usage et de coupure de la circulation pour les véhicules.
Contrairement aux autres territoires du Département, le conseil départemental n'utilise pas le budget général pour les infrastructures transfrontalières mais le budget de la CFG et utilise parfois la CFG pour des investissements relevant du budget général. Il est donc normal que nos habitants qui apportent cette richesse dispose d'un aménagement ambitieux.
Souhaitons que la Porte de France bénéficie d'un aménagement tourné vers l'avenir et non déjà dans le passé,

par le choix d'une voie souterraine pour les modes doux ainsi que pour le BHNS en positionnant les voitures et les camions en surface ; ce qui permettra une réelle fluidité de la circulation et une réelle garantie de gain de temps pour l'ensemble des usagers.

Je souhaite que le conseil départemental écoute les élus gessiens qui se sont prononcés à une grande majorité contre le scénario proposé dans cette concertation publique.

En effet, les élus locaux veulent une réhabilitation efficace du secteur afin de désengorger le rond-point Porte de France.

Pour cela, seul le scénario 4b, c'est-à-dire un aménagement en surface avec une voie en trémie pour les transports en commun, et les modes actifs, permettra de résoudre les enjeux de circulation.

Il est urgent de prendre en considération l'image dégradée du secteur, pourtant porte d'entrée du Département de l'Ain et du pays. La pollution sonore et en termes de qualité de l'air pour les habitants doit également être une priorité.

C'est pourquoi, j'espère que cette consultation permettra réellement de fluidifier la circulation et de positionner les transports en commun dans une trémie souterraine, donc plus rapide, ce qui poussera les usagers à opter pour les modes doux.

La démocratie locale a fonctionné avec des votes auprès de chaque instance (Elus de Saint-Genis-Pouilly, Maire du Pays de Gex, Bureau exécutif de Pays de Gex agglo, Conseil communautaire) en faveur du scénario 4b, j'ose croire que le conseil départemental ne bafouillera pas le choix des élus locaux en respectant leur vœu pour le territoire.

Tunnel obligatoire merci

Le tunnel me paraît raisonnable

Je vote pour le projet de la mairie

Celui-ci donne une meilleure fluidité au trafic et par ailleurs une bien meilleure sécurité aux usagers "faibles"

Je suis partisan du projet défendu par la mairie. Je ne vois pas en quoi l'autre projet améliorerait la circulation, tous les usagers se trouvant toujours au même niveau avec les risques et les complications que cela comporte. A mon avis, la meilleure idée est de creuser un tunnel pour usagers faibles (cyclistes et piétons, que serait aussi capable de livrer un passage aux transports en commun. Je pense au bus et pourquoi pas à une autre liaison telle que le tram.

Essayons de l'ambition. Pensons à l'avenir.

La différence de coût est supportable au vue des avantages. Pensons aux générations futures. Elles nous en saurons gré.

1. Parking relais pour les travailleurs frontaliers
2. BHNS en attendant le tramway
3. C'est le scénario 4B le mieux adapté à la fluidité du trafic

Le projet 4B porté par les élus me semble plus adapté, car il facilitera le déplacement des transports en commun ainsi que la protection de la mobilité douce.

Je suis persuadé que cette grande trémie nous facilitera dans un futur proche l'entrée du tramway dans notre ville, moyen de transport très attendu par nos citoyens.

Séparer le transport automobile du transport "doux" (bus, vélos piétons) me semble indispensable pour la sécurité et la fluidité de la circulation.

Un tramway à Saint-Genis serait un vrai + pour accéder rapidement à la Suisse.

Une habitante depuis 55 ans dans la région de St Genis.

Le plan 4b est absolument nécessaire

L'aménagement du rond-point Porte de France doit présenter clairement à quel endroit figureront les parkings et notamment les "P+R".

Si ces projets de parking sont de la responsabilité du Pays de Gex Agglo, il est primordial qu'une concertation soit faite et un calendrier agressif de réalisation de ces partages. Sans parking publics, ce projet n'a aucun sens. L'urgence de ces parkings est également immédiate pour favoriser le covoiturage et les transports en commun.

Les feux tricolores qui seront installés doivent être "INTELLIGENTS" ; non seulement pour les transports collectif. mais aussi pour les véhicules à moteur. Remarque sur les croquis diffusés dans la revue mensuelle de Saint-Genis-Pouilly : l'emplacement du Lycée est complètement faux, il s'agit de logements. Il est fâcheux de présenter des documents erronés avec une distribution aussi large...

Remarque pour le département : une présentation publique aurait dû être organisée avec les ingénieurs qui ont réalisé l'étude afin d'expliquer le projet et les croquis et répondre aux questions des participants dans les réunions sur le sujet.

Le projet 4B c'est le meilleur à mon avis. J'aimerais bien aussi qu'il y ait une voie réservée aux motos, pour améliorer la sécurité des usagers moto et de les autres usagers aussi. Il faut prendre en compte que les usagers moto sont usagers vulnérable, de la même façon que les cyclistes et les piétons.

Le projet 4B c'est le meilleur.

Avis favorable à la proposition de la mairie (passage sous-terrain pour piétons, vélos, bus, etc...

Avis favorable à la proposition de la mairie (passage sous terrain pour piétons, vélos

Je soutiens la proposition présente par la commune de St Genis Pouilly. A savoir la solution 4B.

Après examen des scénarios présentés le seul acceptable est celui présenté par la commune de St Genis a savoir le 4B. Le scénario 3B imposé par le CD est inacceptable

La solution la moins mauvaise est la solution 4B. Je demande que soit transmise à tous les élus gessiens et aux citoyens la note qui a déterminé le choix de Mr Deguerry. Il n'est pas acceptable qu'il n'y ai qu'un seul scénario présenté pour ce déterminer (le 3 du CD). Les recours présumés au scénario 4b ne sont pas acceptable le rond point actuel étant déjà la source de toutes nuisances environnementales.

Le surcoût du projet 4B est acceptable pour un projet aussi structurant pour le pays de gex et les communes périphériques. La position des élus départementaux du pays de gex s'abstenant lors du vote au CD montre le peu d'intérêt qu'ils portent à leurs électeurs leurs positionnement étant ciblé seulement contre la commune de St Genis Pouilly.

L'étude présentée par le CD ne tient pas compte des zones à urbaniser sur les secteurs Porte de France SUD et NORD.

Comment feront les voitures sortant de l'accès Ch. DEGAULE au CERN

Oui avec parking + Tram BH

Je soutiens le projet 4B bien que je ne pense pas que des feux de circulation soient la solution. Je pense que nous attendons tous le tram avec une impatience grandissante et qu'une majorité souhaite privilégier les transports en communs, toutefois je ne vois d'accès priorisé par les transports en communs provenant de la 2 x 2 voies.

J'espère qu'une version mieux aboutie de ce projet 4B puisse voir le jour.

Le scénario proposé par le département n'a pas de vision à long terme ! La solution du Tram s'imposera un jour. Dès lors le projet soutenu par le pays de Gex est en perspective idéale.

Les feux vont aggraver la pollution et le mélange transport en commun et voiture ne sera pas incitatif à poser enfin sa voiture.

LE 4 B avec une séparation claire et nette des ¹ moyens de locomotion prend en compte les problèmes de pollution. C'est un pas vers une écologie raisonnée.

C'est aussi une anticipation aux éventuelles sanctions envers les voitures que pourrait mettre en place le canton de G E (voir Londres et ça marche!)

Enfin, comme ancienne fontalière la compensat° genevoise doit servir en priorité ceux qui y contribuent et qui en même temps subissent des décisions hors sol loin des habitants.

Merci de nous écouter et de nous comprendre.

Je suis pour le 4B

Je considère que le projet 3B voté par le département ne répond pas aux attentes des Gessiens.

1 - Il ne propose pas de voie dédiée aux transports publics

2 - Il ne fluidifie pas le trafic puisqu'il ajoute un grand nombre de feu rouge

Le coût du projet 4B est plus élevé que le projet 3B mais il est plus à la hauteur des enjeux de ce lieu qui est la porte d'entrée vers la Suisse.

Le projet 4B est une amélioration par rapport au 3B mais il mérite d'être réétudié pour supprimer ces feux et ces nombreuses intersections.

Le pays de Gex a besoin que nos élus du départements approfondissent le sujet et ne prennent pas de décision contraire à la fluidification du trafic. Il est aussi important que les transports publics et vélo/piéton puissent circuler le + librement possible et en toute sécurité.

J'ai travaillé en Suisse pendant plusieurs années et le passage du rond-point était déjà pénible en plus je n'aurais jamais osé y aller en vélo. Maintenant c'est beaucoup pire et le seul projet qui peut vraiment améliorer la situation est celui porté par les élus locaux.

Celui du département avec les feux qu'il prévoit ne fera qu'augmenter les bouchons.

Que ce soit la proposition 3B ou 4B, aucune ne règle le problème des embouteillages.

Il est clair que la 3B est un non sens absolu !

Je refuse que l'argent public soit dépensé pour un projet qui n'apportera aucune amélioration significative.

Par contre, quid d'un parking qui permettrait aux habitants du Pays de Gex ne logeant pas à St Genis, de se garer et utiliser les transports publics ?

Tout le monde ne peut pas utiliser un vélo !

Quels moyens peuvent être utilisés pour empêcher la mise en route de l'option 3B ?

Le projet du département me paraît plus sécurisant pour les mobilités actives grâce au passage souterrain dédié à ces derniers. Le projet de la commune semble faire passer les cycles et piétons en surface ce qui générerait des conflits et du danger. Dans l'hypothèse où le passage souterrain serait partagé entre les bus et les cycles cela serait finalement tout aussi dangereux et désagréable pour lesdits cycles par rapport au passage en surface, quoique ce serait tout de même plus rapide puisqu'il n'y aura pas de feux pour ces derniers.

Il me paraît primordial de favoriser en premier lieu les mobilités douces et actives et ensuite d'étudier les améliorations pour les véhicules motorisés. Il est évident que Genève va progressivement réduire le trafic motorisé par la contrainte, ce qui aurait pour conséquence de rendre un projet pensé pour les voitures obsolète.

Je soutient le projet 4D

Je suis pour le 4B

Je suis pour le 4B
Je soutiens le projet 4 B
Je soutiens le projet 4 B
Je suis pour le projet 4B car la circulation me semble devenir plus fluide
Je suis pour le projet 4B
4B
4B
Je préfère le 2ème
Je suis d'accord projet 4D
Je suis d'accord et soutiens le projet 4D
Ok pour le projet
Ok pour le projet 4B
Rond projet 4B
Mon avis est que le projet 4 B est mieux car il y aura moins de bouchon grâce au passage du bus dans les trémis.
Je suis pour le projet 4 B qui fluidifiera la circulation
Favorable au projet 4B pour réduire la circulation et le souterrain pour les transports en commun ® très favorable Contre le projet 3B qui est en surface et provoquera un engorgement
Le développement de l'agglomération demandera quoi qu'il arrive une offre de transport public de la part de l'agglo de plus en plus importante, pour ccontrer la difficulté de circulation en voiture individuelle
Je ne trouve pas les 2 propositions correctes car il y a 1 feu rouge ce qui me semble accentuer les bouchons le matin et le soir. Je pense que passer la 4 voies en souterrain aurait été le mieux pour la circulation. J'ai l'exemple dans la ville d'où je viens. Donc je vote pour le projet 4B.
Il est impératif pour l'avenir de militer pour le Tramway d'autant + que le tram arrive à Meyrin et cela résoudrait un maximum. Tous les problème du futur il y a de la place. Songer à l'avenir de nos jeunes.
Projet 4B à mon soutiens Ö

- 1) IL FAUT LE TRAM C'EST IMPERATIF !
 - 2) SEUL LE TRAM ENLEVERA LES VOITURES
 - 3) IL FAUT LE STATIONNEMENT VOITURES/VELOS
 - 4) ON PEUT LES BATIMENTS MOCHES COMME CASINO POUR "illisible" VELO/PIETONS!
- PAS BESOIN DE CREUSER
METTEZ LE TRAM !!

Projet 4B des transports en commun sans terrain

Je ne comprends pas le retournement d'avis et de rotation des représentants départementaux au vue du positionnement majoritaire des élus de l'agglomération. Pour ce projet d'envergure et d'avenir, tant attendu par l'ensemble des habitants du Pays de Gex. IL est impensable de voir le manque d'ambition et de projection de nos élus départementaux à croire qu'ils ne vivent pas au même endroit. Il est évident que l'argent ne doit pas être un frein à la réalisation d'un projet ambitieux.

La votation en faveur du schéma 4B me semble être le plus pertinent en comparaison du 3B que le département propose. L'environnement ne doit pas empêcher la réalisation d'un projet pour une mobilité fluidifier, pour la sécurité des piétons et des cyclistes ainsi que le développement des transports en commun qui dit préparer la venue circournable du Tramway à Saint Genis Pouilly

Dans le cadre de la concertation que le Département mène auprès du public au sujet du projet de requalification du secteur Porte de France dans le Pays de Gex, nous regrettons que le seul scénario présenté à l'avis du public soit celui identifié comme le 3b qui prévoit que tous les flux motorisés seront gérés en surface, alors que les élus gessiens de la Communauté d'agglomération et de la ville de Saint-Genis-Pouilly s'étaient prononcés en faveur d'un autre scénario, identifié comme le 4b, qui permet de passer en souterrain les transports en commun.

Ces deux scénarios avaient été présentés par les autorités du département à ces élus du territoire qui semblent les plus à même d'analyser les besoins de leurs populations et les enjeux de ces aménagements. Il est regrettable que le public n'ait pas eu accès dans le cadre de cette concertation à l'ensemble des éléments existants afin de pouvoir se forger un avis éclairé.

En ce qui nous concerne, la solution d'un aménagement du carrefour en surface intégrant une voie en trémie pour les transports en commun et les modes actifs nous parait la meilleure des solutions proposées car il permet de favoriser et sécuriser les transports collectifs et les modes doux, et de fluidifier les flux de véhicules en surface, qui ne seront pas impactés par la priorité donnée au transport en commun. Cette organisation facilitera l'évolution du BHNS vers un transport en tramway qui ne manquera pas d'arriver un jour prochain. Nous espérons que les autorités départementales sauront faire évoluer leur position pour prendre en compte au mieux les intérêts du territoire et des habitants gessiens.

Nous sommes contre le scénario 3 B pour des raisons diverses :

- il faut privilégier les transports en commun c-à-d les donner un avantage sur les voitures, camions, etc afin de promouvoir leur usage et convaincre plus de monde de changer leurs habitudes.
- la sécurisation des piétons et cyclistes n'est pas à la hauteur que nous attendons de ce genre de projet.
- au même temps, il faut s'assurer que la circulation soit aussi fluide que possible afin d'éviter les bouchons et de promouvoir de l'investissement dans le Pays de Gex.

Le scénario 4B remplit ces besoins - donc nous soutenons cette solution :

- des gains de temps importants pour les transports en commun et plus de sécurité pour les modes doux via une voie en trémie pour ces modes.
- la circulation sera plus fluide avec moins de temps bloquer par un ensemble de feux de circulation avec une utilisation plus rare.

Nous vous prions de prendre nos commentaires en compte et revoir la décision sur le scénario à utiliser, en faveur du scénario 4B. Il faut être à l'écoute des habitants qui empruntent ce rond-point chaque jour.

Je suis contre d'avoir des feux et j'aimerais que la circulation en vélo soit améliorée.
Il serait bien d'avoir le tram de Genève arriver à St-Genis-Pouilly

Encore un projet (25M€ HT) en faveur de la bagnole ! Mais toujours pas de prolongation du tram CERN - Meyrin - Centre St Genis-Pouilly et l'on souhaite minorer la pollution !

A l'heure actuelle, je suis convaincue que la priorité doit être donnée aux modes doux séparés de la circulation automobile. C'est pourquoi le scénario présenté par le Département ne me paraît pas assez ambitieux. Je préfère le scénario 4B. Et je souhaite que le P+R se concrétise au plus vite afin de donner du sens à l'ensemble du projet

De quel modèle de projection du trafic routier sortent les chiffres de temps de parcours horizon 2040 ? Ceux-ci prennent-ils en compte les futures infrastructures de TC ?

La mise en place de feux risque d'augmenter fortement les embouteillages !