

Ici, le Département investit

Ici, c'est
l'Ain !

REQUALIFICATION DU SECTEUR DE LA PORTE DE FRANCE

Pays de Gex



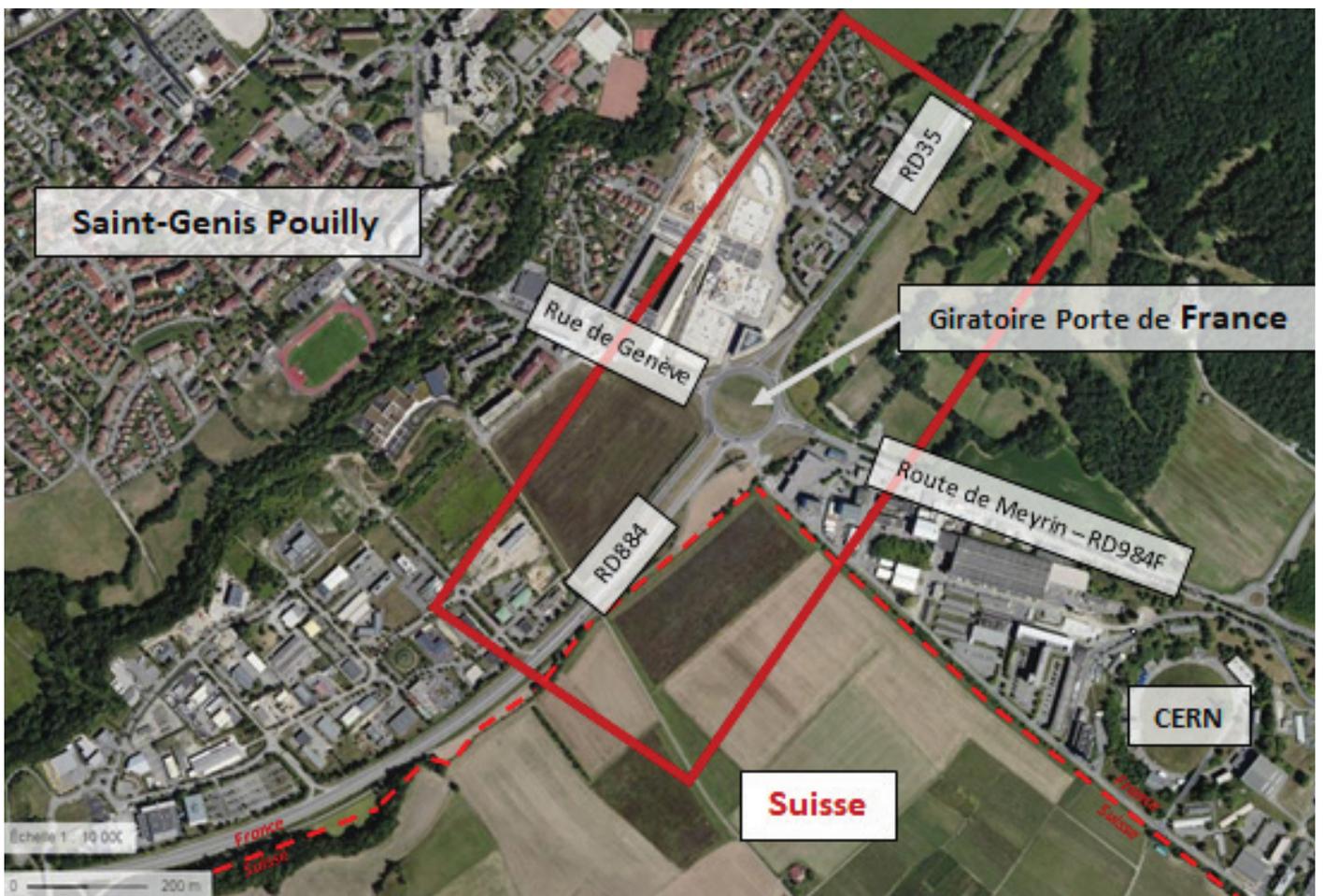
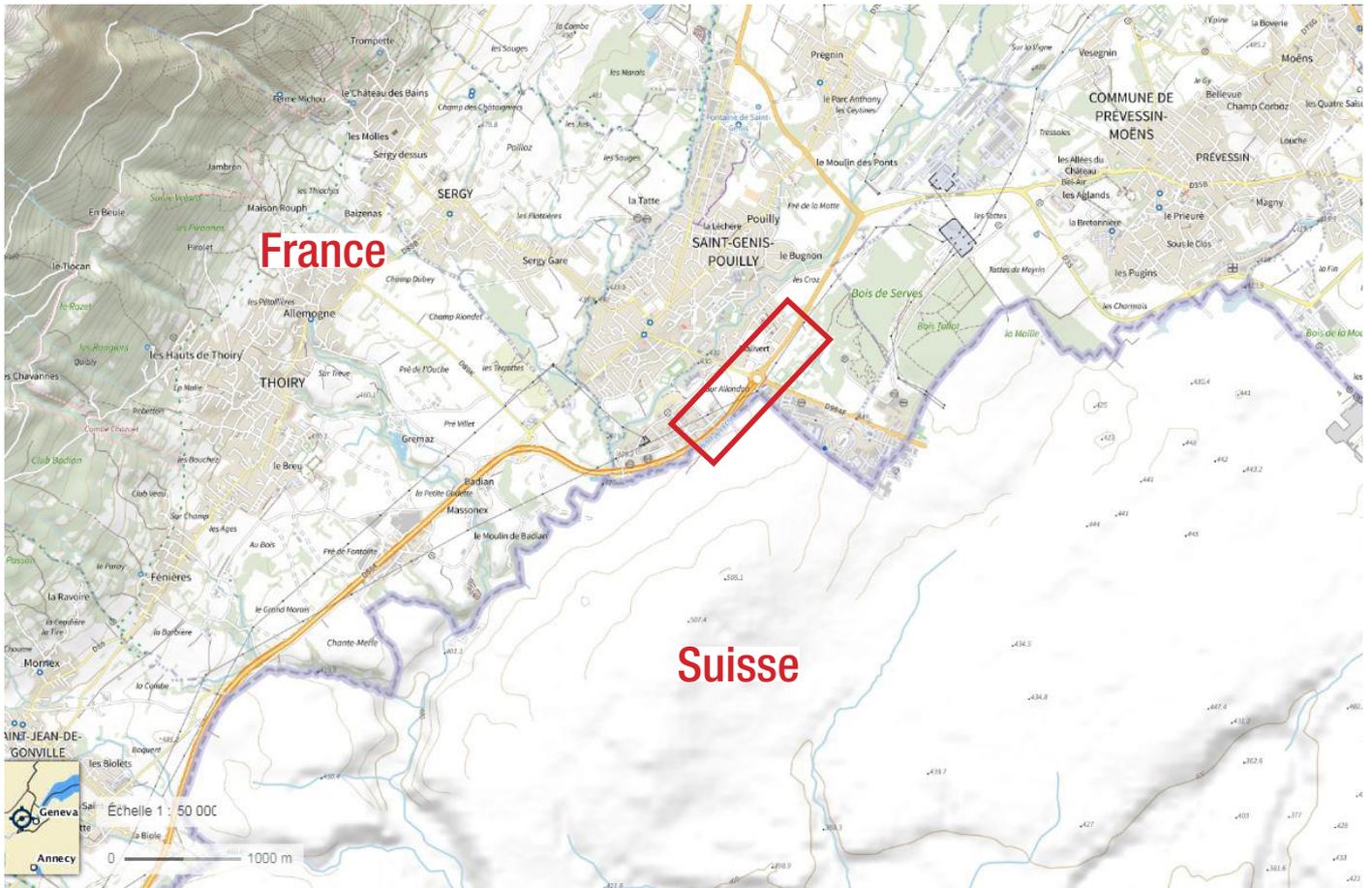
DOSSIER DE CONCERTATION

DU 11 SEPTEMBRE AU 11 OCTOBRE 2023



1	Plan de situation et vue aérienne du secteur du projet	P.3
2	Contexte général – Un territoire en pleine mutation et aux besoins de mobilité croissant	P.4
3	Opportunités et enjeux de l’opération : développer les mobilités alternatives et répondre aux besoins futurs	P.4
4	Historique du projet	P.5
5	Retour sur la première phase de concertation	P.6
6	Contraintes de site	P.6
7	Programme général de l’opération soumis à nouvelle concertation	P.7
8	Foncier	P.12
9	Estimation financière	P.12
10	Calendrier prévisionnel	P.12
11	Les projets connexes (hors périmètre du projet Porte de France)	P.12

1 Plan de situation et vue aérienne du secteur du projet



2 Contexte général

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

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

Sa situation centrale et sa proximité avec des pôles d'emplois générateurs de trafic (Agglomération genevoise, CERN, Technoparc de Saint-Genis-Pouilly, lycée international, maison médicale, piscine, pôle hôtelier, etc.) en font un nœud majeur de circulation du Pays de Gex. Les plus de 25 000 véhicules passant quotidiennement, le plus souvent en direction de la Suisse voisine, entraînent des difficultés de circulation dans le carrefour et sur les principaux axes. Ce carrefour, exclusivement routier et particulièrement congestionné en heures de pointe, est également accidentogène, en particulier pour les modes doux (piétons, vélos).

Les projets en cours sur le secteur seront également, à termes, générateurs de nouveaux trafics qu'il convient également d'anticiper :

- Livraison de l'ensemble des logements du quartier « Porte de France Nord » (au nord de la rue de Genève)
- Projet de création d'un parking-relais de grande capacité (800 places) (au sud de la rue de Genève)
- Projet d'aménagement « Porte de France sud »
- Projets de logement du secteur

Afin de palier ces difficultés de circulation (dont les projections montrent qu'elles ne devraient que s'accroître), le Département de l'Ain a décidé de réaménager intégralement l'actuel giratoire de la porte de France en permettant le développement de modes de transport alternatifs à la voiture individuelle (bus en site propre (dont l'infrastructure est compatible avec un projet futur de tramway) et modes actifs).

Ainsi, parallèlement au réaménagement de la porte de France, « Pays de Gex Agglomération » porte les projets de prolongation de la ligne de tramway Genève-Meyrin (CERN) par un bus à haut niveau de service (BHNS) et la création d'un parking Relais pour encourager l'interface entre l'automobile, les transports en commun et les modes doux.

3 Opportunités et enjeux de l'opération : développer les mobilités alternatives et répondre aux besoins futurs

Le giratoire de la porte de France présente actuellement des caractéristiques et des dysfonctionnements rendant nécessaire son réaménagement :

- Limite de capacité du giratoire atteinte aux heures de pointe occasionnant d'importantes remontées de file (en particulier sur la voie rapide RD884 en venant du sud) et des temps de parcours rallongés
- Un aménagement actuel dangereux pour les usagers des modes actifs (piétons et cycles)
- Une absence d'offre alternative au transport individuel pour répondre à la fois au besoin grandissant de mouvements pendulaires transfrontaliers ainsi qu'aux enjeux de réduction de l'impact environnemental de la mobilité.

Ces dysfonctionnements s'accroîtront significativement dans les prochaines années si le secteur ne fait pas l'objet d'un réaménagement. En effet, si la porte de France compte actuellement 3 500 à 4 200 véhicules à l'heure de pointe, les projections de trafic prévoient une augmentation de l'ordre de 50 % des flux motorisés à l'horizon 2040 (5 200 à 6 700 véhicules passant par la Porte de France en heure de pointe).

Sur la base de ces constats, la requalification du secteur de la Porte de France devra permettre de répondre à plusieurs objectifs :

- Permettre le passage prioritaire d'un BHNS Est-Ouest à travers la Porte de France pour réduire les flux automobiles transfrontaliers,
- Favoriser le développement des modes actifs afin de permettre l'augmentation de leurs parts modales,
- une meilleure gestion du trafic et des flux traversant Nord-Sud dans des temps de parcours plus réguliers

Il permettra également de manière directe ou indirecte, de :

- Accompagner les mutations urbaines du secteur avec l'urbanisation des secteurs « porte de France Nord » (en cours) et « Porte de France sud » (en projet)
- Accompagner le développement de l'activité du CERN sur le secteur
- Créer une entrée de ville plus urbaine bénéficiant d'un traitement paysager qualitatif et plus urbain
- Simplifier la géométrie et la lisibilité des aménagements, notamment au profit des personnes à mobilité réduite
- Favoriser la reconstitution des continuités écologiques vertes et bleues interrompues par la Porte de France en permettant la renaturation d'une partie du Nant de l'Ecra et des espaces en périphérie du giratoire
- Anticiper l'augmentation prévisionnelle des mouvements pendulaires transfrontaliers
- Favoriser le report modal vers les transports en commun en favorisant l'accès aux futurs parkings relais et pôle d'échange multimodal (en projet)
- Anticiper la mutation du système de transport en commun bus vers une éventuelle ligne de tramway

4 Historique du projet

Le projet de réaménagement du giratoire de la Porte de France a émergé comme une opération à part entière en 2017. Elle avait au préalable déjà fait l'objet de diverses réflexions dans le cadre de projets plus globaux comme le projet de voies rapides à travers le Pays de Gex ou dans le cadre des réflexions sur le prolongement du tramway depuis Meyrin.

Entre 2017 et 2019, le Département a mené les études d'opportunité, de trafic et a défini un scénario d'aménagement (dimensionnement de l'infrastructure en fonction des besoins pour la gestion des flux). Cette phase d'étude a abouti à une prise en considération d'un programme approuvé par le conseil départemental le 17 juin 2019 pour un coût d'opération estimé à 26 000 000€ HT.

Ce programme envisageait la restructuration complète de l'intersection et de son environnement en :

- Dénivelant le flux routier prépondérant (axe RD 884-RD 35) sous forme de trémie à 2x2 voies urbaines ;
- Créant deux carrefours à feux en surface et des ouvrages d'art de franchissement de la trémie :
 - Le carrefour Sud permettant notamment l'accès aux installations du CERN ainsi qu'au Technoparc ;
 - Le carrefour Nord composé de deux ouvrages assurant la desserte vers la Suisse et Saint-Genis-Pouilly et permettant le passage du futur BHNS (compatible tramway).

Entre 2019 et 2021, le Département a réalisé les études géotechniques (sondages), de Génie civil et de dimensionnement des ouvrages d'art.

Plusieurs contraintes techniques spécifiques au site ont alors été identifiées et ont nécessité d'importantes études complémentaires afin de s'assurer de la faisabilité technique des propositions d'aménagement :

- Présence d'une nappe aquifère à une très faible profondeur (<1m)
- Présence d'ouvrages enterrés du CERN en exploitation (sensibilité vibratoire des équipements)
- Présence de couches géotechniques aux faibles caractéristiques mécaniques (argiles grises)

Le programme issu de cette phase d'étude a ainsi pu être présenté en concertation publique du 14 mars au 15 avril 2022 afin d'informer et de recueillir les observations et propositions du public sur l'ensemble des composantes de l'opération.

Le coût d'opération de ce programme était alors réévalué entre 37M€ et 40M€ dont 35 à 38M€ de travaux. Le calendrier prévisionnel envisageait le lancement des travaux en 2024 pour une durée de plus de 3 ans.

L'aménagement se présentait sous la forme suivante (intention d'aménagement non contractuelle présentée lors de la première concertation de mars-avril 2022) :



Sources : Ségic Ingénierie – SCE Aménagement & Environnement – AEI Architecture paysage urbanisme Patrimoine

5 Retour sur la première phase de concertation

Du 14 mars au 15 avril 2022, le public a été invité à s'exprimer sur l'ensemble du projet de requalification du secteur de la Porte de France : le fonctionnement des aménagements, la prise en compte des mobilités douces, l'impact de l'opération sur l'environnement...

Le public a pu formuler ses observations sur registre dans les lieux prévus, sur un formulaire en ligne ou par courrier. 49 avis ont ainsi été recueillis durant cette phase de concertation, parmi lesquels ceux d'élus locaux et départementaux ainsi que d'associations.

Les avis exprimés lors de cette phase de concertation se sont avérés riches et ont concerné principalement les thèmes suivants :

- l'opportunité et les objectifs du projet ;
- les aménagements pour la mobilité des cycles ;
- la circulation automobile et le trafic ;
- les projets connexes de mobilités.

Dans le cadre du bilan de cette première concertation, le Département s'est 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,

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

Le bilan de cette concertation publique a été présenté et adopté en session du Conseil départemental le 7 février 2023. Il est accessible sur le site internet du Département : <https://www.ain.fr/content/uploads/2023/02/bilan-de-la-concertation-publique-porte-de-france.pdf>

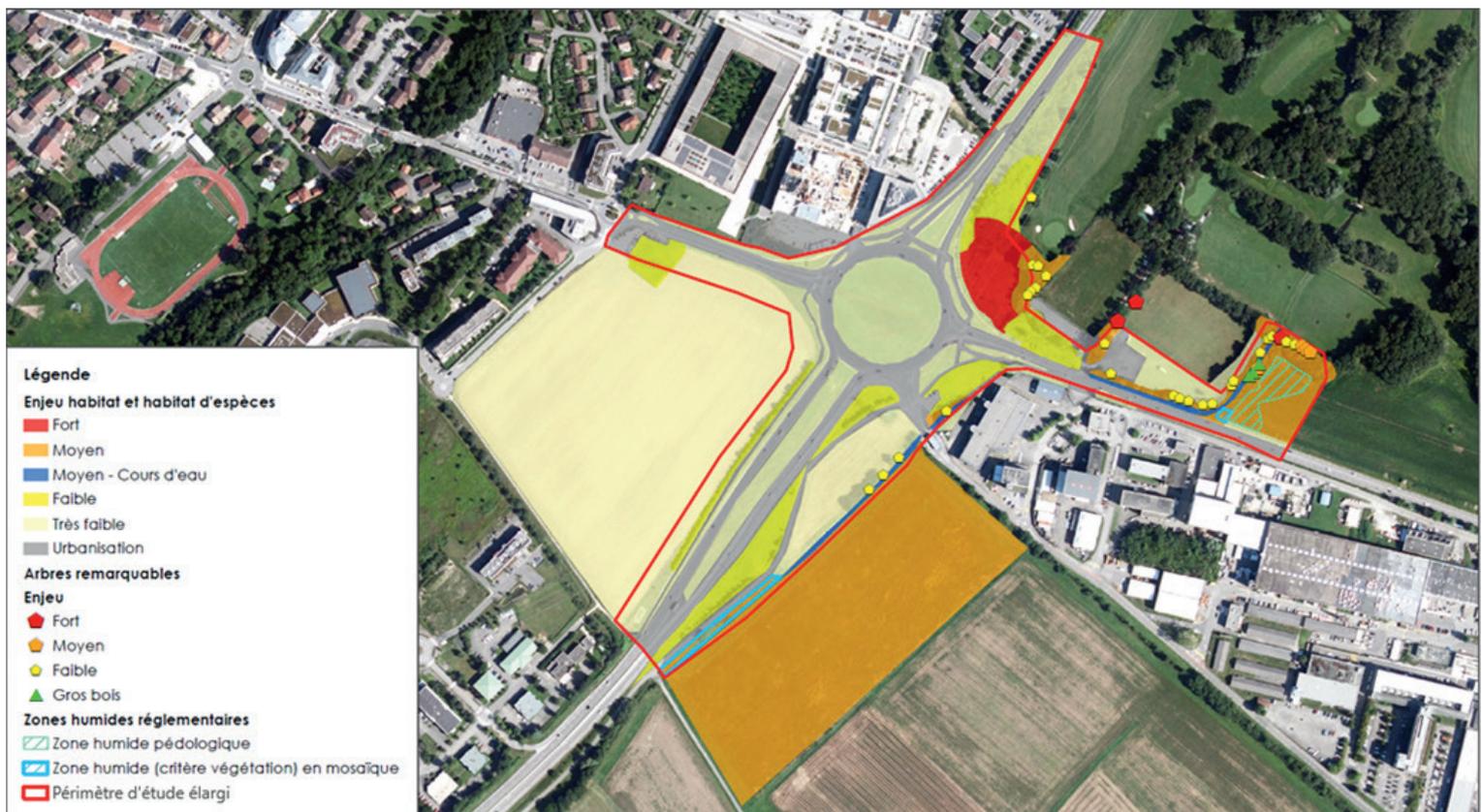
6 Contraintes de site

Outre la prise en compte des avis exprimés en concertation, des projections de trafic et du contexte géotechnique défavorable (nappe à faible profondeur et caractéristique mécanique des sols médiocre (argile grise)), le Département a réalisé un diagnostic complet des enjeux faunistique, floristique et des zones humides. Ce diagnostic a permis d'identifier d'autres contraintes devant également être prises en considération.

L'environnement du site présente ainsi des zones à enjeux (cf. carte ci-dessous) qu'il conviendra de ne pas impacter conformément au respect de la démarche « Eviter-Réduire-Compenser ». L'espace situé au Nord-Est de l'actuel giratoire constitue en particulier un lieu d'habitat et de reproduction d'espèces protégées. Le lézard des souches (reptile) ainsi que l'ail rocamboule (espèce florale) y sont en effet présents.

Le programme de l'opération veillera à ne pas intervenir sur cette zone à fort enjeu environnemental. La zone humide située également le long de la RD984F, hors périmètre strict, (cf. Carte des enjeux environnementaux ci-après) devra être préservée.

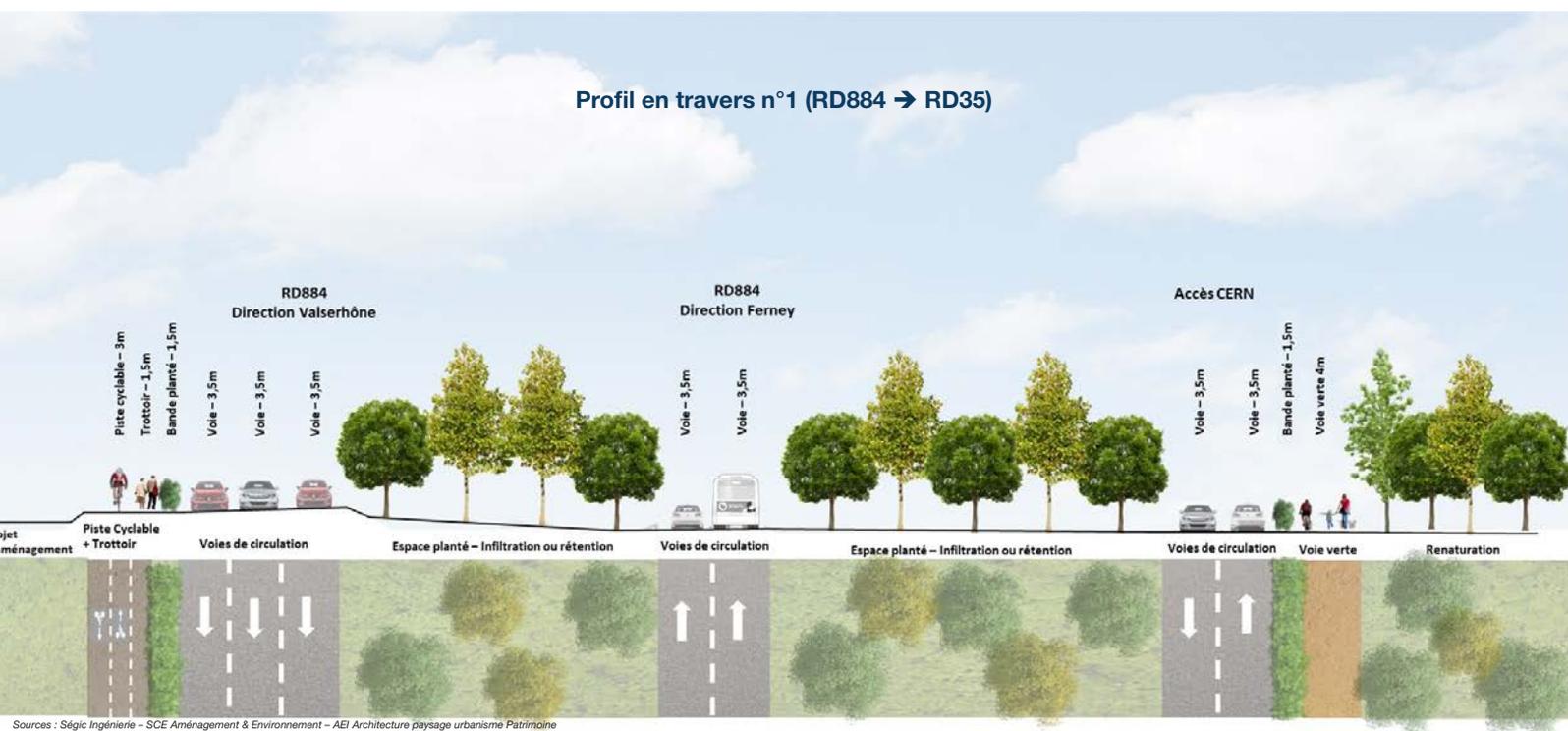
Carte bilan des enjeux environnementaux



7 Programme général de l'opération soumis à nouvelle concertation

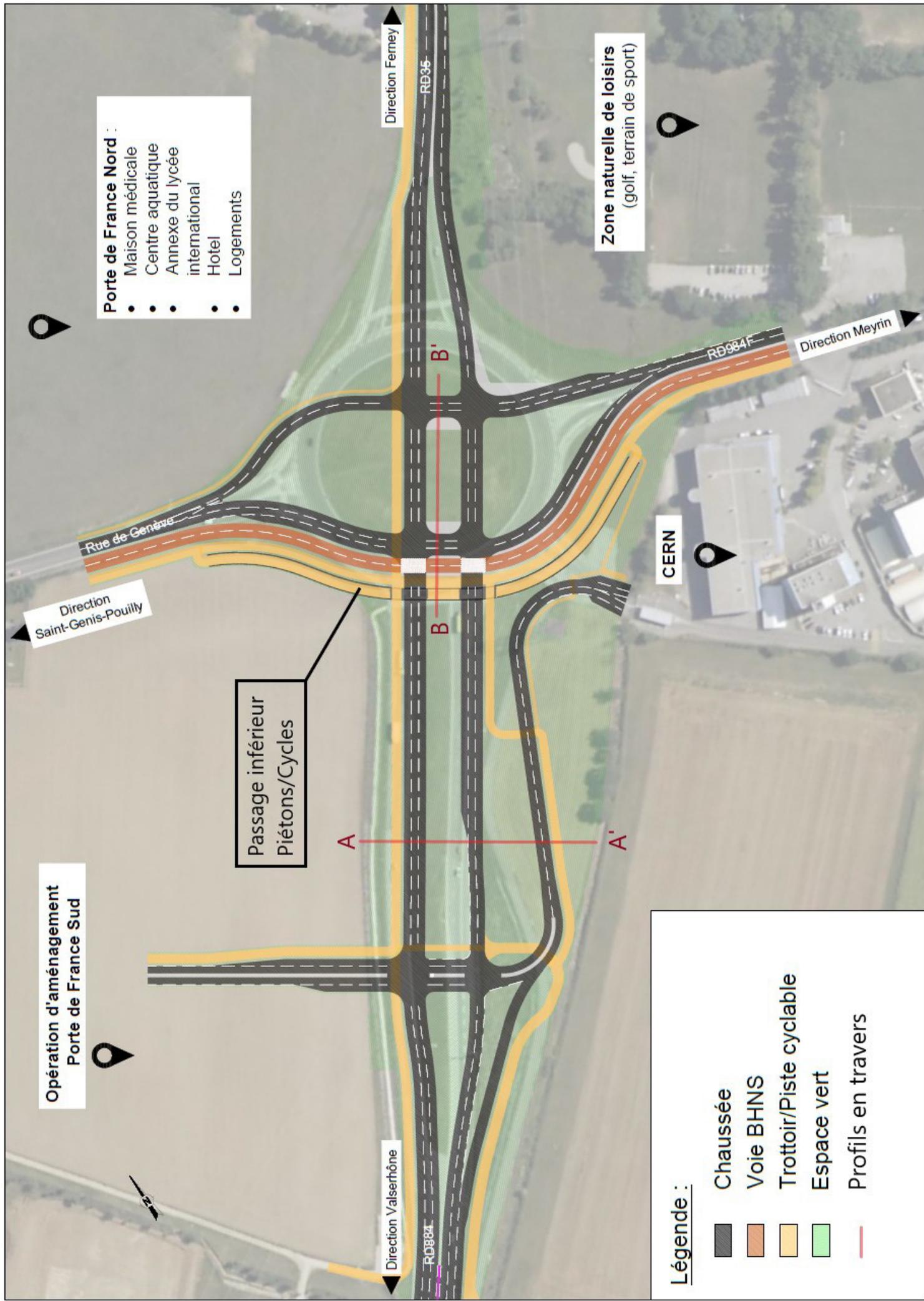
Ainsi, dans le respect de ses engagements, le Département a établi durant le 1^{er} semestre 2023 un nouveau scénario d'aménagement à soumettre en concertation et qui répond à l'ensemble des contraintes précédemment évoquées ainsi qu'aux engagements résultant de la première concertation (cf. Plan d'intention d'aménagement ci-après).

Ce nouveau parti pris d'aménagement, tel que proposé en concertation, permet de gérer les flux de véhicules motorisés via un ensemble de carrefour à feux dont le fonctionnement est adaptable selon les périodes de la journée (réglage en fonction de l'heure de pointe du matin ou de l'heure de pointe du soir). Le dimensionnement des voies de circulation en 2 x 3 voies sur l'axe Nord-Sud permet d'assurer le bon écoulement du trafic (cf. Plan d'intention d'aménagement et Profil en travers AA' – Axe Nord-Sud ci-dessous).



Un nouveau carrefour, sur la RD884 au sud de la Porte de France, permet d'accéder au CERN d'un côté et au quartier « Porte de France sud » en projet de l'autre. Une voie dédiée et réservée permet également aux collaborateurs du CERN d'accéder à leur site directement depuis la voie rapide (RD884) en venant du sud (depuis Valsershône).

Le carrefour principal est aménagé afin d'assurer les échanges entre l'axe Nord-Sud, Saint-Genis-Pouilly à l'ouest et Meyrin à l'est. Il permet le passage prioritaire des bus via un système de détection à l'approche du carrefour à feux tricolores. Grâce à une optimisation des cycles de feux, la circulation des bus dans le site propre spécialement aménagé ne dégrade pas les conditions de circulation des véhicules motorisés qui peuvent continuer à circuler pendant le passage des bus (à l'exception des mouvements en direction du sud / vers Valsershône).



Opération d'aménagement
Porte de France Sud

- Porte de France Nord :**
- Maison médicale
 - Centre aquatique
 - Annexe du lycée international
 - Hotel
 - Logements

Passage inférieur
Piétons/Cycles

Zone naturelle de loisirs
(golf, terrain de sport)

Légende :

- Chaussée
- Voie BHNS
- Trottoir/Piste cyclable
- Espace vert
- Profils en travers

Espaces publics : Un aménagement repensé pour favoriser les mobilités actives

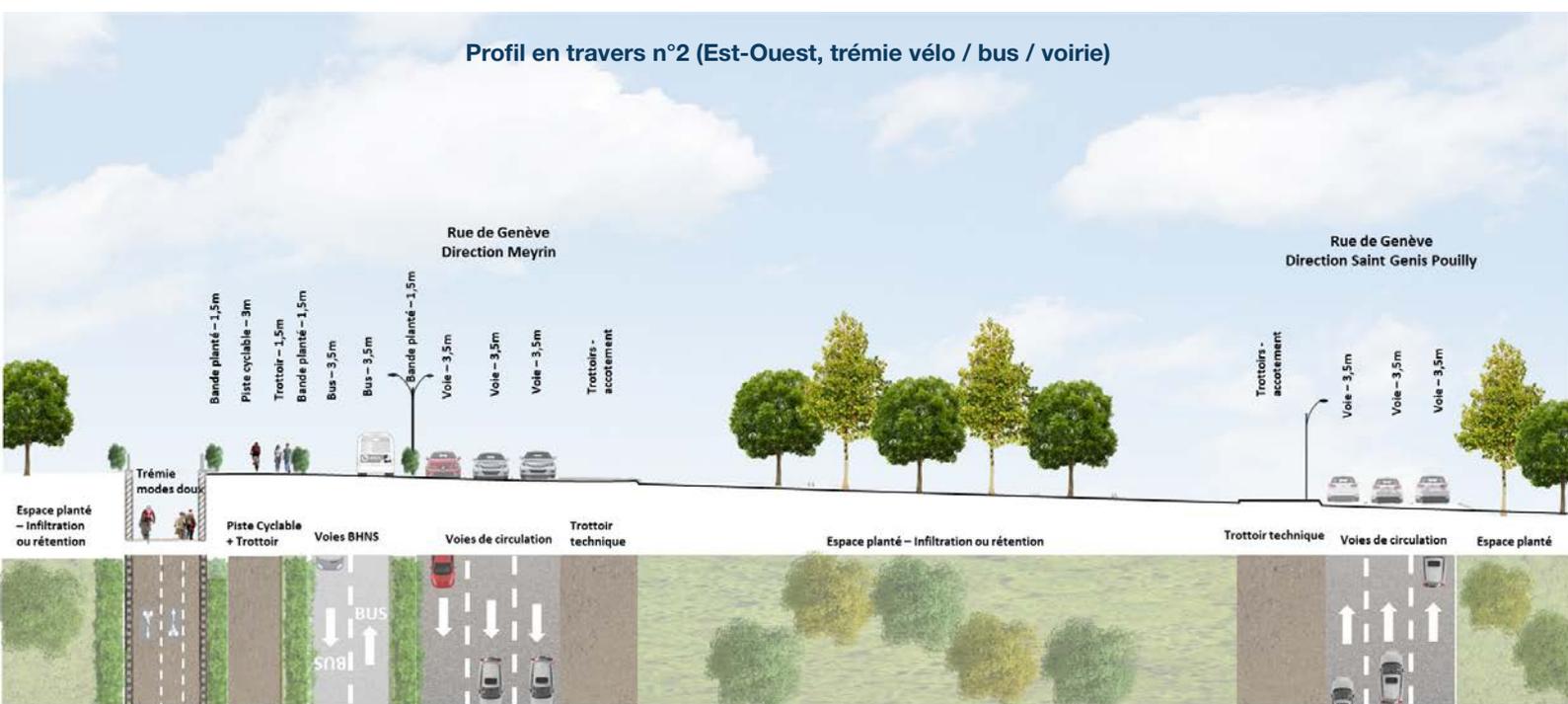
La part modale des cycles augmente progressivement depuis de nombreuses années dans le pays de Gex et plus particulièrement depuis l'essor des vélos à assistance électrique. La Porte de France constitue cependant pour les cyclistes comme pour les piétons un frein au développement de ces mobilités alternatives, notamment pour les flux transfrontaliers.

Aussi, le projet de requalification de la porte de France a été repensé par rapport au premier projet présenté lors de la première phase de concertation, en faisant du développement des mobilités actives une des priorités. L'aménagement soumis à la présente concertation propose un ensemble de voies piétonnes et cyclables sécurisées par les traversées régies par feux tricolores et totalement accessibles aux personnes à mobilité réduite. Au total, ce sont plus de 2km de voies cyclables (partagées ou non) et plus d'1,3km de trottoir à destination des piétons seuls qui sont prévus.

En complément de ces aménagements de surface permettant d'assurer les échanges entre l'ensemble des axes et la desserte locale (CERN, terrain de sport, futur pôle d'échange multimodal, Porte de France sud, quartier Malivert...), un passage souterrain piéton/cycle sous la Porte de France dans l'axe Ouest/Est a également été intégré (cf. coupe ci-dessous). Il permet de sécuriser et de faciliter les traversées entre Saint-Genis-Pouilly (au niveau du futur pôle d'échange multimodal) et la route de Meyrin (Proximité CERN).

Le traitement de cet espace devra faire l'objet d'une attention particulière lors des phases de conception afin d'en assurer la bonne gestion ultérieure et d'en sécuriser l'usage dans la durée (hauteur, éclairage, gestion des eaux, séparation des flux, puits de lumière...).

L'objectif porté par le Département est ainsi de favoriser le développement des modes actifs et d'augmenter la part modale des cycles (aujourd'hui 200 cycles/heure de pointe soit environ 5% de part modale).



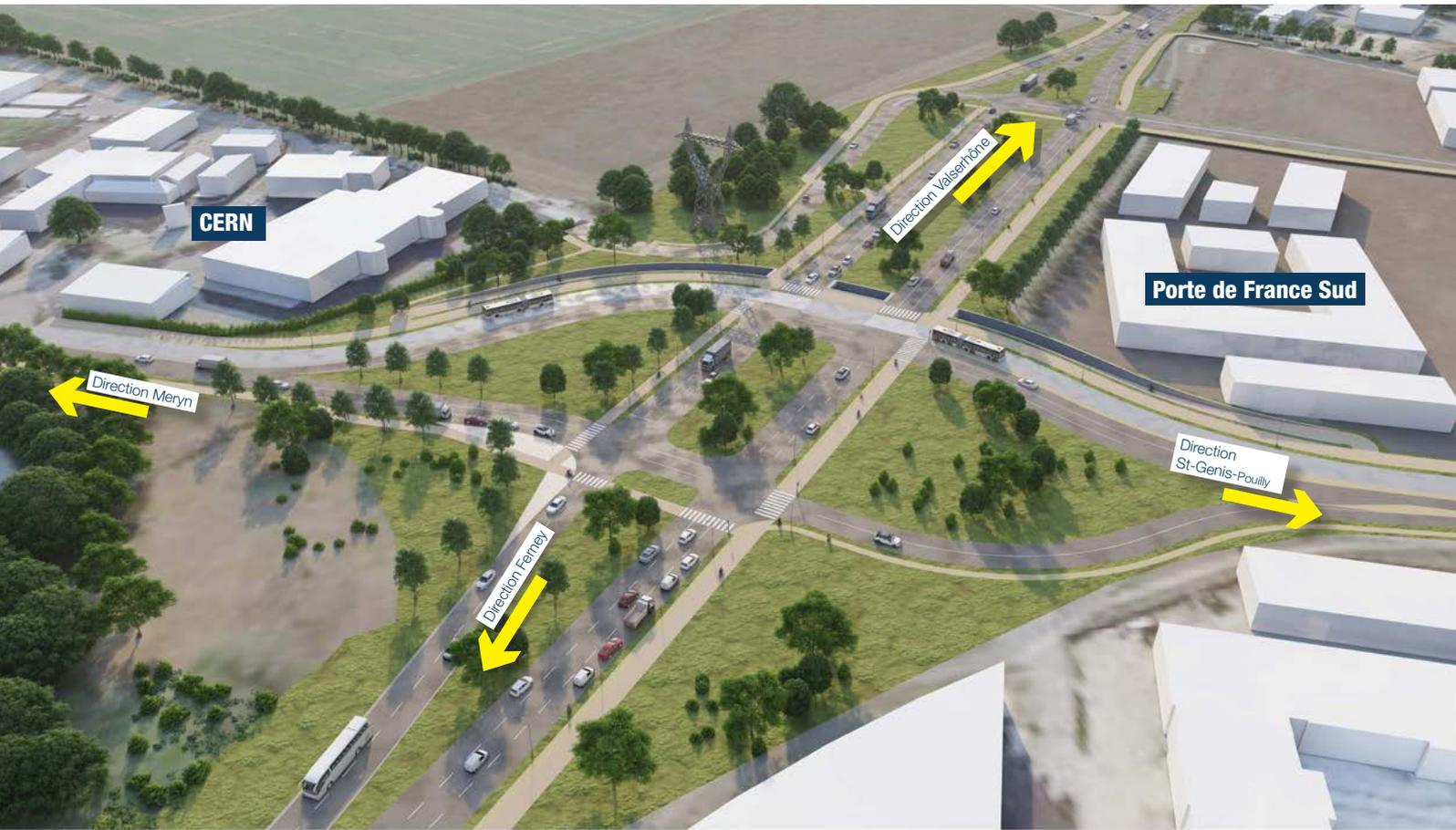
Un aménagement paysager pour une meilleure prise en compte de l'environnement

Les aménagements paysagers autour des voiries font l'objet d'une attention et d'un traitement particulier selon les sections :

- Sur certaines sections, l'aménagement paysager a vocation à intégrer l'aménagement dans son environnement,
- Sur d'autres ces espaces permettent d'assurer la gestion des eaux de pluies,
- Sur d'autres ils font l'objet d'une renaturation afin de permettre de recréer une continuité verte le long du Nant de l'Ecra et de la frontière suisse.

Au total, ce sont près de 50% de la surface projet soit plus de 40 000 m² qui sont végétalisés et dédiés soit à une gestion alternative des eaux de pluies (bassin de stockage infiltrant, noue paysagère, jardin de pluie...) soit à la végétalisation (plantation, renaturation).

Des visuels des principes d'aménagement du projet soumis à la présente concertation sont présentés ci-après. Ces perspectives d'aménagement représentent des intentions d'aménagement non contractuelles.



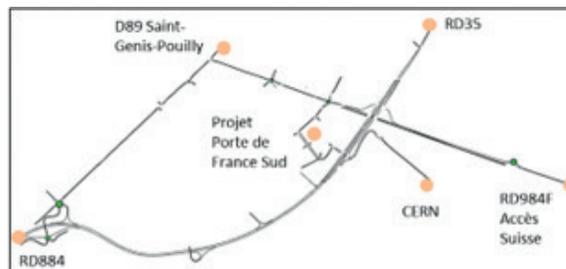
Intention d'aménagement – Vue aérienne (représentation non contractuelle)



Intention d'aménagement – Vue vol d'oiseau depuis le CERN (représentation non contractuelle)

DES TEMPS DE PARCOURS RÉDUITS

Outre des bénéfices attendus pour les modes actifs et les transports en commun, l'aménagement proposé dans le cadre de la présente concertation permet de réguler et d'organiser les flux et ainsi de limiter la congestion et donc de réduire significativement les temps de parcours pour les automobilistes en heure de pointe (cf. tableau ci-dessous).



Temps de parcours	Actuel* 2022	Projeté sans projet 2040	Avec Projet 2040
RD884 → RD984f – Accès Suisse	00:11:47 (9 à 20 min)	00:17:31	00:07:14
RD89 Saint-Genis-Pouilly → RD 35	00:05:49 (4 à 8 min)	00:12:50	00:03:22
RD 884 → CERN	00:07:21 (7 à 14 min)	00:13:36	00:02:18
RD 884 → RD 35	00:09:56 (6 à 14 min)	00:15:48	00:03:45
RD 35 → Projet OAP PDF Sud	-	-	00:01:51
RD 35 → RD984f - Accès Suisse	00:05:27 (5 à 10min)	00:05:36	00:06:27
RD 35 → RD884	00:02:34 (~3 min)	00:02:46	00:03:05
RD89 Saint-Genis-Pouilly → RD984f – Accès Suisse	00:09:45 (7 à 14 min)	00:14:59	00:06:37

Temps de parcours	Actuel* 2022	Projeté sans projet 2040	Avec Projet 2040
CERN → RD 884	00:05:40 (~4min)	00:13:44	00:03:39
Projet OAP PDF Sud → RD 884	-	-	00:02:48
RD984f - Accès Suisse → RD 884	00:08:46 (5 à 9 min)	00:13:16	00:08:48
RD984f - Accès Suisse → RD89 Saint-Genis-Pouilly	00:09:20 (6 à 10 min)	00:13:39	00:07:50
RD984f - Accès Suisse → RD 35	00:07:22 (4 à 7 min)	00:12:13	00:07:13
RD35 → RD89 Saint-Genis-Pouilly	00:06:41 (4 à 6 min)	00:07:23	00:02:48
RD 884 → RD 35	00:02:21 (~3 min)	00:02:30	00:03:34
RD 35 → RD 884	00:04:13 (~4 min)	00:04:49	00:03:44

* Les temps de parcours annoncés entre parenthèses ne sont pas issus de la modélisation du trafic mais correspondent aux temps constatés via les systèmes de navigation avec information en temps réel (issue des données GPS).

On constate que les temps de parcours à l'horizon 2040 risquent de se dégrader significativement dans les prochaines années en l'absence d'aménagement. Le projet soumis à la présente concertation permet de réduire significativement les temps de parcours par rapport à ces projections ou même par rapport aux conditions actuelles.

L'aménagement ayant pour objectif de fluidifier la circulation en limitant la congestion, il 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 et s'effectue à des vitesses assez élevées (temps de parcours attendu supérieur d'environ 1 minute).

La réduction de la vitesse permet de concourir à l'objectif d'amélioration des conditions de sécurité pour l'ensemble des usagers, y compris les plus vulnérables (cycles, piétons, personnes à mobilité réduite).

8 Foncier

Le projet proposé s'étend sur près de 90 000m² en comptant les voiries, les ouvrages, les dispositifs d'assainissement et les espaces verts.

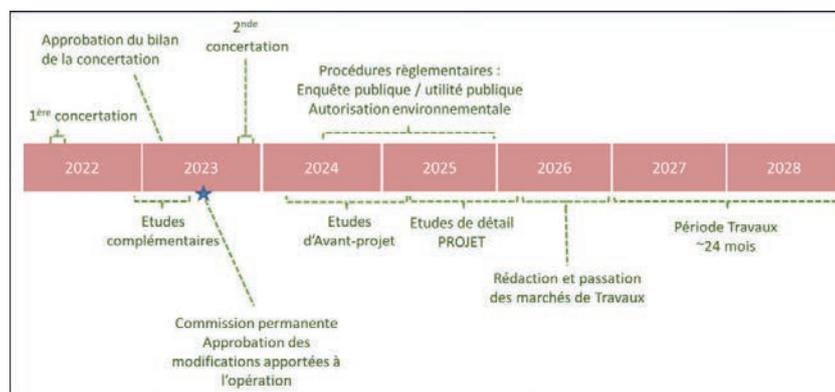
Aujourd'hui, ce foncier relève du domaine public pour partie et également du domaine privé (domaine privé de collectivités, organismes ou particuliers). Des acquisitions foncières des parcelles privées et des transferts de propriété sont nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement tel que proposé.

9 Estimation financière

Principaux postes de dépense	Coût* du projet tel que soumis à la présente concertation
	HT - conditions économiques janvier 2021
Coût prévisionnel des travaux	17,3 M€
Coût Acquisitions foncières*	1 M€
Coût Etudes (y compris études antérieures)	3 M€
Provisions pour risques, aléas et imprévus	3,8 M€
Total coût prévisionnel d'opération HT	25,1 M€

* hors foncier déjà propriété du Département

10 Calendrier prévisionnel



11 Les projets connexes (hors périmètre du projet Porte de France)

Le projet Porte de France s'inscrit dans un territoire aux nombreux projets d'aménagements et d'infrastructures. Si ces projets ont bien été intégrés dans les études de projection / modélisation du trafic permettant de dimensionner l'infrastructure, ils sont fonctionnellement indépendants du projet de restructuration de la Porte de France et ne sont donc pas intégrés à la démarche de concertation objet du présent dossier.

Parmi les projets les plus significatifs en interface directe, nous retrouvons notamment :

- L'OAP (orientation d'aménagement et de programmation) de Porte de France Sud conduite par Pays de Gex Agglomération. Cette opération intègre notamment un projet de parking relais, un pôle d'échange multimodal, des logements, des espaces verts...
- Le projet de BHNS entre Saint-Genis-Pouilly et Meyrin et qui sera réalisé de part et d'autre du carrefour de la Porte de France sous maîtrise d'ouvrage de Pays de Gex Agglomération

La concertation objet du présent dossier ne porte pas sur les projets connexes au projet Porte de France, portés sur d'autres périmètres et/ou par d'autres maîtres d'ouvrage.