

15 avril 2022

Concertation portant sur la requalification du secteur de la Porte de France

Commentaires

Selon le dossier de concertation, “Afin de palier [les 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).” or :

- **Les projections de trafic ne sont pas chiffrées** et ne mentionnent pas le gain potentiel d’un report modal vers le vélo et les transports en commun qui résulterait d’un projet l’encourageant.

Les seules données chiffrées disponibles concernant le trafic routier sur les axes du carrefour Porte de France sont celles accessibles sur le site du département de l’Ain (https://carto.ain.fr/webapps/externe/Route_Trafics/) mais les chiffres donnés (moyennes journalières dans les 2 sens, voir la figure 1) ne permettent malheureusement pas d’évaluer précisément le sens et la densité du trafic aux heures de pointe.

- **Le projet n’apporte aucune amélioration pour les cyclistes et les piétons et n’est donc pas de nature à encourager l’usage du vélo ou de la marche.** En effet, on peut noter que :

- Depuis Thoiry et en direction de Genève, les cyclistes ont 15 voies de circulation à traverser contre 3 actuellement (!!!) (figure 2). Malheureusement, le plan fourni ne mentionne pas la présence ni le positionnement des feux tricolores mais on peut supposer la présence de 4 ou 5 feux tricolores à franchir (contre 0 actuellement).

→ **Le projet complique grandement le cheminement des cyclistes sur cet axe et le ralentira beaucoup trop.**

“Une infrastructure cyclable de qualité limite autant que possible les pertes d’énergie. A cet effet, arrêts, redémarrages, détours, pentes et aspérités sont à éviter” (voir le manuel d’infrastructure “Gestion des cycles aux carrefours” : https://www.velokonferenz.ch/download/pictures/0a/ys7xezzeajwhjzo85pivpb0dbxzkt/gestion_des_cycles_aux_carrefours.pdf).

- Depuis Saint-Genis-Pouilly et en direction de Genève, le cheminement n’est pas non plus amélioré par la proposition faite (figure 3). En effet les cyclistes doivent d’abord traverser la rue de Genève en biais et de façon non sécurisée, puis traverser les nombreuses voies de circulation en subissant une longue série de feux tricolores et un cheminement compliqué avec de trop nombreux virages à angle droit. Le nombre de voies de circulation à traverser est de 11 (!!!) selon le plan contre 9 actuellement (ce qui est déjà trop important).

→ **Le projet ne simplifie pas le cheminement des cyclistes sur cet axe et le ralentira beaucoup trop.**

- **La piste cyclable sur le côté Nord du carrefour, le long de la RD35 et en direction de la résidence Robert Schuman est supprimée** (voir la figure 4).

- **Aucune piste cyclable n’est prévue en direction de Ferney-Voltaire le long de la RD35** : La piste s’évapore très rapidement en sortie de carrefour (voir la figure 4).

Figure 1: Trafic actuel, selon le site du département de l'Ain

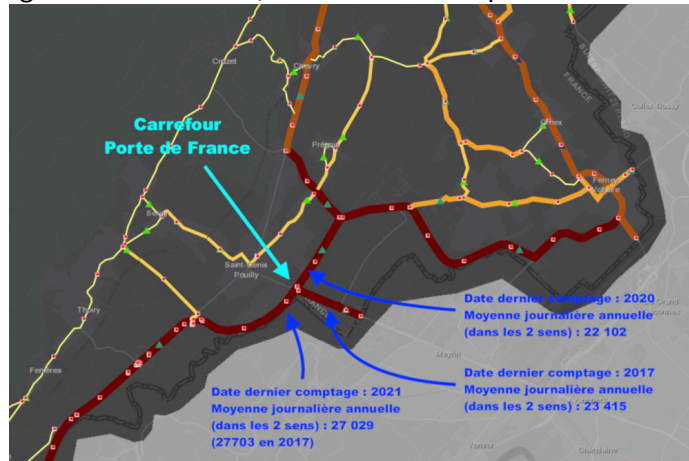


Figure 2: Cheminement des cyclistes sur l'axe Thoiry-Genève



Figure 3: Cheminement des cyclistes sur l'axe Saint-Genis-Genève

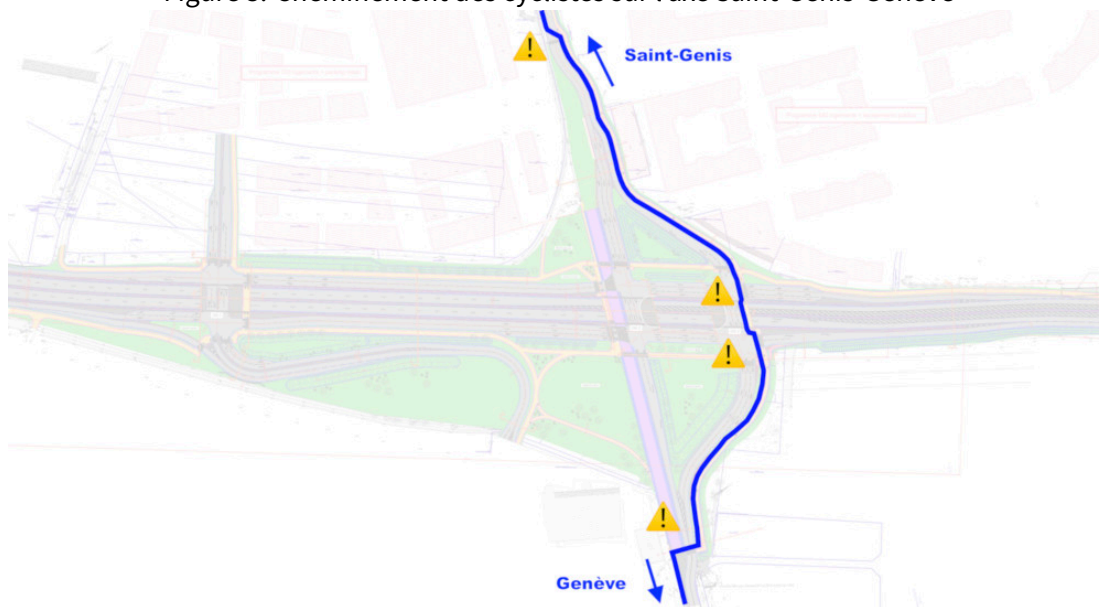
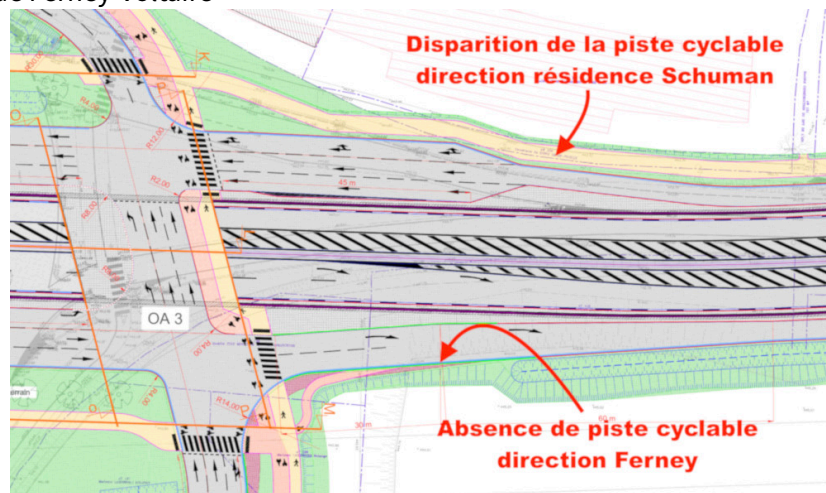


Figure 4: Disparition de la piste cyclable au Nord du carrefour, direction résidence Schuman, et absence de piste cyclable en direction de Ferney-Voltaire



Notre point de vue

En considérant :

- **Les observations précédentes**
- **L'urgence climatique**

Selon le dernier rapport du GIEC, présenté début avril (voir ici: <https://bit.ly/3JE97jT>), "les émissions mondiales de GES devraient atteindre un pic entre 2020 et au plus tard avant 2025 dans les scénarios modélisés à l'échelle mondiale qui limitent le réchauffement à 1,5 °C (>50 %) sans dépassement ou avec un dépassement limité, et supposent une action immédiate dans ceux qui prévoient de limiter le réchauffement à +2°C (>67%)." autrement dit l'urgence à agir est très importante, **les prochaines années seront critiques pour améliorer les chances de succès** et limiter au maximum le changement climatique et ses impacts.

- **Le contexte de crise énergétique**

Face à la crise énergétique mondiale émergente déclenchée par l'invasion de l'Ukraine par la Russie, l'AIE a présenté en mars dernier un plan en 10 points (voir le rapport ici: <https://bit.ly/3MbeHvL>) pour réduire l'utilisation du pétrole avec un impact immédiat. Le rapport suggère également des mesures pour aider les pays à faire en sorte que la diminution de la demande de pétrole devienne une baisse structurelle à moyen terme. "L'adoption des recommandations immédiates et à plus long terme permettrait aux pays d'amorcer une diminution de la demande de pétrole, afin d'atteindre zéro émission nette de CO₂ d'ici 2050." **Encourager les mobilités douces, la marche et le vélo fait partie de ces 10 mesures.**

Dépenser 40 millions d'euros dans un carrefour qui ne permet pas d'améliorer la circulation des modes actifs et dans le but de fluidifier et d'absorber d'avantage de circulation automobile est incompréhensible.

Ces 40 millions pourraient être investis dans la **création d'un réseau cyclable intercommunal et transfrontalier** qui manque cruellement à notre territoire et qui permettrait de limiter l'usage de la voiture individuelle en amorçant une réelle transition vers une mobilité décarbonnée.

D'autres aménagements sont possibles

Afin de montrer que **d'autres aménagements sont réalisables**, en particulier si l'on souhaite réellement favoriser l'usage du vélo, augmenter sa part modale, et agir activement dans la lutte contre le réchauffement climatique, on peut comparer ce projet à une réalisation récente en Hollande dans une configuration similaire (voir la figure 5) et de nature à **favoriser l'usage du vélo et non celui de la voiture individuelle** (La réalisation hollandaise peut être adaptée pour prendre en compte un BHNS/tramway). Dans un cas, la priorité est donnée aux déplacements décarbonés, non polluants, bons pour la santé et permettant une réelle décongestion, dans l'autre cas ces usagers sont effacés au profit de la voiture individuelle.

Faciliter l'usage du vélo, c'est encourager son utilisation.

Figure 5: Comparaison du projet de carrefour Porte de France avec une réalisation similaire en Hollande

