

22 mai 2023

## Concertation portant sur le Projet d'aménagement d'une véloroute Thoiry - Gremaz - Badian

### Commentaires généraux

---

Ce projet est une avancée importante pour les cyclistes se déplaçant sur l'axe Thoiry-Meyrin/Prévessin/Ferney. Il est **très attendu** et nous nous réjouissons de sa réalisation. **Merci** pour ce projet.

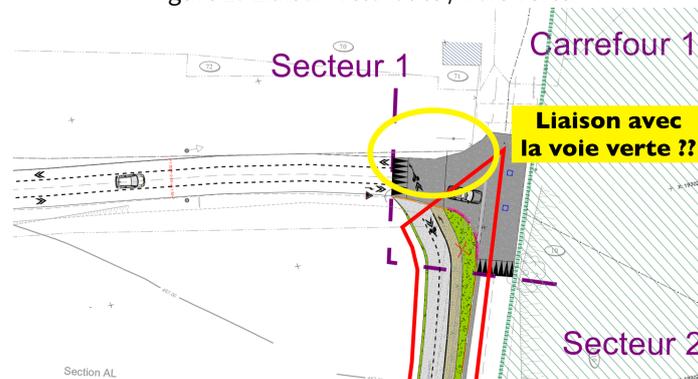
Cependant, **plusieurs points attirent notre attention** et **pourraient être améliorés**, nous les listons ci-dessous.

### Commentaires sur le tracé

---

- D'après le plan, il n'est pas évident qu'un **accès direct depuis et vers la voie verte située sur l'ancienne voie ferrée** soit prévu au niveau du carrefour 1 (voir figure 1) : Est-ce le cas ? Si oui, ce serait utile de modifier légèrement le carrefour 1 car certains cyclistes préféreront certainement emprunter la voie verte plutôt que de rouler sur la chaussée à voie centrale banalisée (CVCB ou "chaucidou") de la rue de l'Abattoir.

Figure 1: Liaison véloroute / voie verte



- Chemin du Pont de Gremaz: L'**alignement de haies et d'arbres** sur le haut du chemin, avant le carrefour 1 (secteur 2) (voir la figure 2), semble être supprimé, ce qui serait surprenant si l'on considère les enjeux environnementaux actuels. Si c'est le cas, ne serait-il pas possible de faire passer la véloroute derrière afin de ne pas le supprimer ?

Figure 2: Suppression de l'alignement de haies et d'arbres sur le secteur 2 ?



- Bas du chemin (arrivée à Gremaz depuis Thoiry) :
  - La **présence de deux barrières en chicane** (voir la figure 3) est **dangereux** pour les cyclistes en descente, ralentira énormément le cheminement et incitera les cyclistes à ne pas emprunter l'aménagement (en tout cas en descente).
  - Le **revêtement** dans la zone partagée semble être du même type que le revêtement de la zone piétonne (sable stabilisé): Ce revêtement est salissant et vieillira moins bien qu'un revêtement en enrobé, qu'est-ce qui justifie ce choix ? Un revêtement lisse, non salissant et non agressif pour les transmissions est nécessaire pour un aménagement de type "véloroute" qui sera utilisé en grande partie par des cyclistes quotidiens et pour un usage domicile-travail.
  - Les cyclistes sont ensuite "envoyés" sur la route avec les véhicules motorisés (voir la figure 4). Dans le sens Badian-Thoiry, le marquage au sol semble inciter à traverser la route à angle droit, ce qui peut être dangereux (risque de collision avec les voitures et risque de glissade augmenté). Pourquoi ne pas **créer une zone de type "vélorue"** (plutôt qu'un marquage au sol qui incite les cyclistes à rouler sur le bord droit de la chaussée, favorisant les dépassements dans une zone où la vitesse est réduite) dans la traversée de Gremaz ? (voir par exemple: <https://www.cerema.fr/fr/actualites/concevoir-sa-velorue-cyclistes-nombre-circulation-apaisee>)

Figure 3: Présence d'une chicane dangereuse en descente

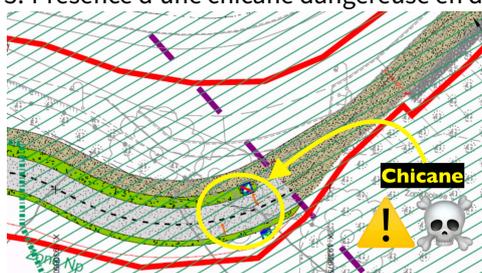
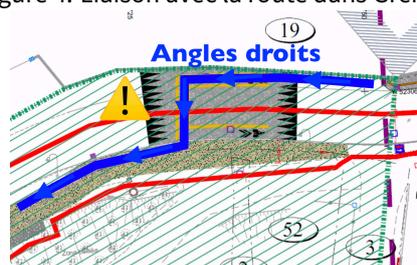
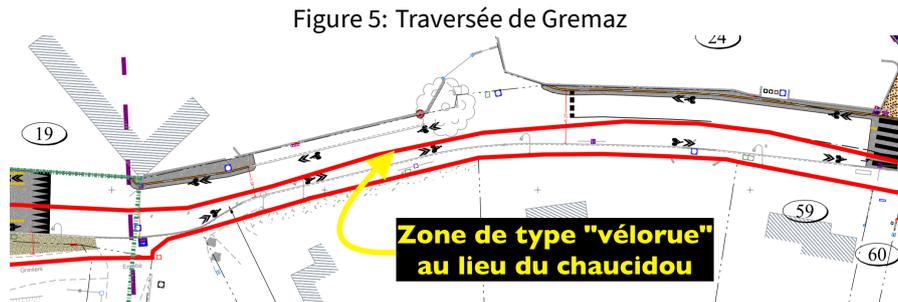


Figure 4: Liaison avec la route dans Gremaz



- Traversée de Gremaz: Comme énoncé précédemment, le choix du chaucidou (voir la figure 5) ne semble pas pertinent car il incitera les cyclistes à rouler sur le bord de la chaussée, favorisant les dépassements dans une zone où la vitesse est réduite. Une **zone de type "vélorue"** nous semblerait plus pertinent.



- Carrefour 2: Le **cheminement paraît trop compliqué** pour les cyclistes et ne les incitera certainement pas à l'utiliser (voir la figure 6). La modification de l'angle d'arrivée du chemin de Pré Villet nous paraît judicieux pour limiter la vitesse des motorisés arrivant dans Gremaz. Cependant, créer un plateau surélevé en amont du carrefour sur chaque branche ainsi qu'une **zone de type "vélorue"** dans la traversée de Gremaz simplifierait grandement le cheminement et le sécuriserait.

Figure 6: Carrefour 2: Cheminement prévisible pour les cyclistes avec l'aménagement proposé dans le projet

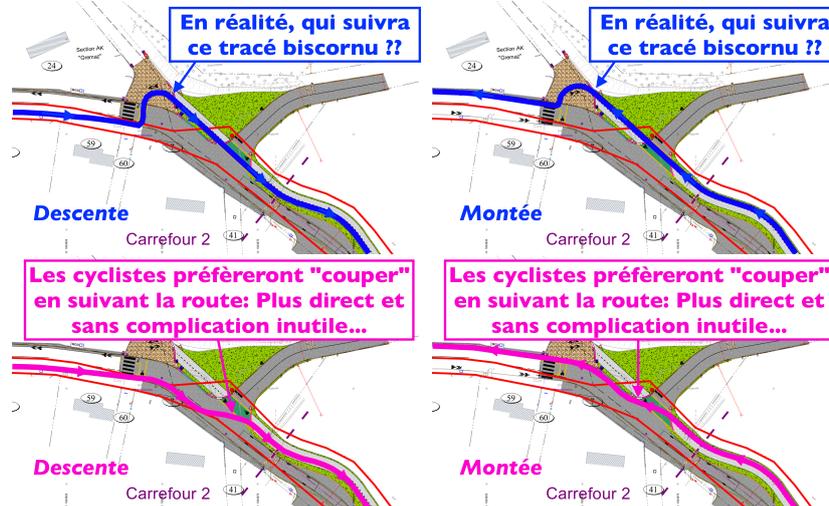
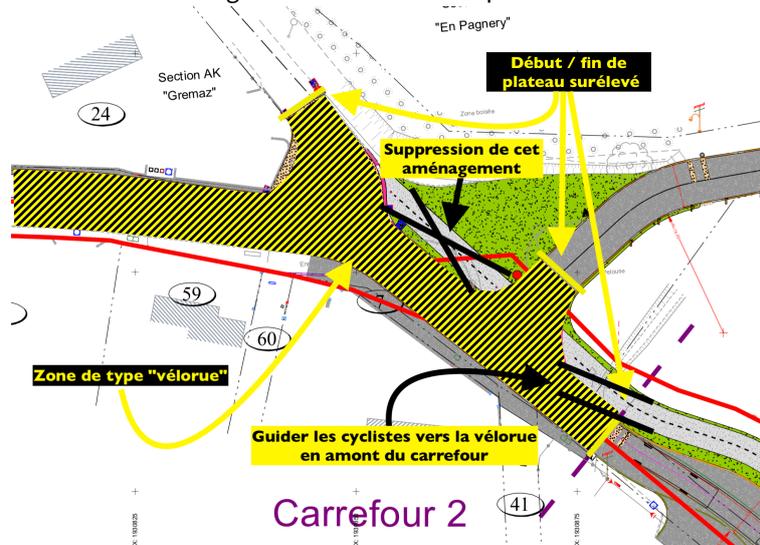
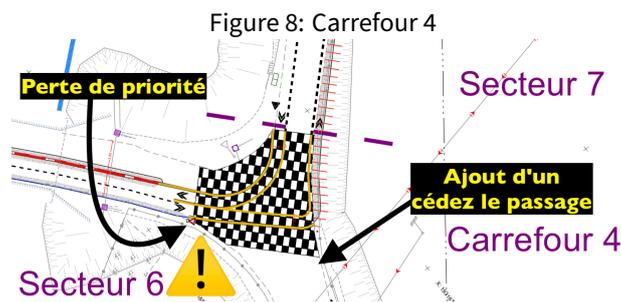


Figure 7: Carrefour 2: Proposition

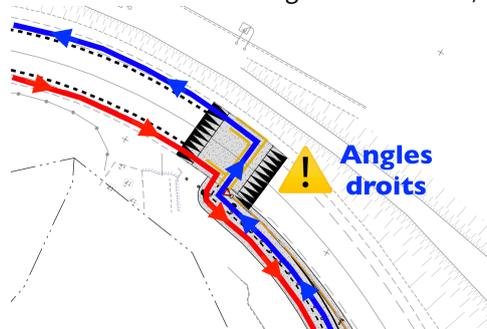


- Chemin du Pont de Gremaz entre les carrefours 2 et 3: L'aménagement semble très bien, séparé du flux motorisé, cependant on peut se demander s'il ne serait pas plus judicieux de fermer l'accès au chemin au trafic motorisé (sauf aux riverains) par exemple au niveau de la route départementale. L'accès des riverains pourrait par exemple se faire uniquement depuis Gremaz. La **consommation de terres agricoles** en serait alors grandement réduite, rendant le projet d'avantage en cohérence avec les enjeux environnementaux.
- Carrefour 3: On notera que le projet fait **malheureusement** le choix de donner la **priorité au trafic motorisé** sur la route départementale (présence de chicane en amont du carrefour dans le sens Thoiry-Badian et d'un stop dans le sens Badian-Thoiry). On peut se demander si le plateau surélevé sera suffisant pour réduire la vitesse et **faciliter et sécuriser la traversée** des cyclistes? La traversée actuelle dans le sens Badian-Thoiry est parfois très difficile en raison du trafic important sur la route départementale.
- Secteur 6 (traversée de la 2x2 voies par le tunnel): L'aménagement avec la réduction du nombre de voie de circulation motorisée paraît **très bien**. Cependant, le **carrefour 4** (voir figure 8) gagnerait à être mieux aménagé: Les **cyclistes y perdent la priorité** au profit des usagers de la voie en provenance des écuries, dans le sens Thoiry-Badian. Un plateau surélevé au niveau du carrefour pourrait sécuriser sa traversée, ainsi qu'un cédez le passage depuis les écuries.



- Sur le secteur 7, le trafic est limité et le choix du chaudiou paraît justifié. Cependant la liaison avec l'aménagement sécurisé en fin/début de chaudiou semble **trop abrupte** (angles droits) (voir la figure 9).

Figure 9: Secteur 7: Liaison Aménagement sécurisé / chaudiou



- L'aménagement sécurisé permettant d'éviter le dangereux rond-point de liaison avec la 2x2 voies (voir la figure 10) nous paraît **très bien**.

Figure 10: Secteur 7: Aménagement sécurisé en parallèle au rond-point

