

8 octobre 2023

Concertation portant sur le projet d'aménagement d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) reliant les communes de Saint-Genis-Pouilly et de Meyrin



Résumé des points soulevés par rapport aux déplacements cyclistes

- ➡ Largeur insuffisante de la piste cyclable
- ➡ Nécessité d'un parking vélo sécurisé
- ➡ Absence de sécurisation du passage de la douane
- ➡ Discontinuité du cheminement cyclable dans la traversée du carrefour Porte de France
- ➡ Manque de cohérence avec le projet départemental d'aménagement du carrefour Porte de France

Commentaires généraux

Le dossier d'enquête ne semble pas à jour et ne prend pas en compte les modifications du Conseil Départemental concernant le carrefour de la Porte de France. En effet on peut y lire : *“Ainsi parallèlement au projet d'aménagement de BHNS en site propre, le Conseil Départemental porte celui d'aménagement de l'infrastructure routière au niveau du giratoire Porte de France. Le principe d'aménagement consisterait au dénivellement de l'axe routier, sur lequel circulent plus de 20 000 véhicules par jour, par une trémie (passage inférieur) et recomposer les carrefours d'échanges en surface, dont le grand giratoire de 120 m de diamètre, en carrefours à feux.”*, alors que le projet du Conseil Départemental proposé parallèlement à l'enquête publique ne présente plus de trémie routière mais une trémie “modes doux”.

Le dossier d'enquête propose une **largeur de 3m pour la piste cyclable, ce qui semble insuffisant pour une voie bidirectionnelle très fréquentée.**

En effet, pour une fréquentation supérieure à 3000 cyclistes par jour dans les 2 sens, **le Cerema conseille une largeur minimale roulable de 4m**, voir ici : <https://www.cerema.fr/fr/actualites/8-recommandations-reussir-votre-piste-cyclable>.

Le dossier ne fait malheureusement pas état du flux actuel de cyclistes, mais la piste actuelle est déjà très utilisée aux heures de pointe et la sécurisation de la traversée du carrefour Porte de France prévue par le projet du département entrainera une augmentation du trafic cycliste, par conséquent il semble important d'anticiper cette évolution et de prévoir une largeur suffisante pour la sécurité et le confort des cyclistes.

Par ailleurs, une largeur trop faible ne serait pas compatible avec l'objectif annoncé du projet de *“Favoriser le développement des modes actifs : par des aménagements conçus autour de sa plateforme au sein de l'espace public rendu plus qualitatif ;”*.

Le dossier d'enquête discute de la création d'un parking-relais sans préciser s'il s'agit d'un parking pour voitures et/ou vélos : *“Pour inciter au report modal, côté Saint-Genis-Pouilly, il est prévu la réalisation d'un parking-relais entre le carrefour de Porte de France et celui de Simone Veil, afin d'assurer une intermodalité de qualité aux usagers de la ligne. Ce parking, d'une capacité de 300 places, permet d'offrir aux navetteurs un stationnement sécurisé en journée et une solution d'intermodalité fiable et capacitaire. Il fait partie intégrante du projet d'aménagement. Ce parking ne fait pas partie du présent projet objet de la déclaration d'utilité publique.”*

On imagine qu'il s'agit d'un parking pour voitures, c'est pourquoi il nous semble important de rappeler qu'une **offre de stationnement sécurisée pour vélos est également nécessaire** pour permettre l'intermodalité vélo-bus et pour ainsi rendre le projet compatible avec l'un de ses objectifs annoncés d'*“Accompagner l'évolution des pratiques de mobilité et soutenir le développement des services à la mobilité : stationnement vélo sécurisé, installation de service de réparation etc. ;”*.

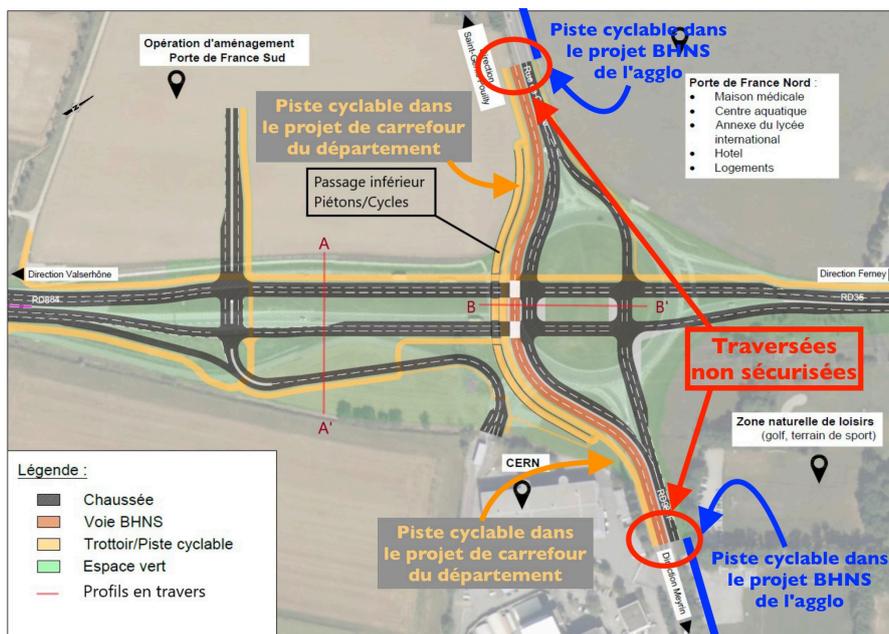
Commentaires sur le tracé

Selon les plans joints au dossier d'enquête, dans le chapitre "4. Plan général des travaux" **des discontinuités du cheminement cyclable sont identifiables** :

- 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**

Ce positionnement est peut-être une erreur qui sera corrigée dans un projet futur, mais si ce positionnement de la piste cyclable reste comme annoncé dans le dossier d'enquête, alors **rien ne semble prévu pour la sécurisation des traversées cyclistes/piétons en amont et en aval du carrefour de la Porte de France** (voir figure 1).

Figure 1: Plan joint au dossier d'enquête publique du projet du Conseil Départemental pour le carrefour de la Porte de France



De plus, par le déplacement de l'actuelle piste cyclable longeant le CERN au côté Nord de la route, **le projet de BHNS dégrade la sécurisation des déplacements cyclables au niveau du giratoire de la route de l'Europe** en imposant une nouvelle traversée (non sécurisée) de voirie (voir figure 2).

Pour finir, **la liaison cyclable au niveau de la douane ne semble apporter aucune sécurisation** (voir figure 3). Le passage de la douane est un point noir cyclable et **le projet d'aménagement doit prendre en compte le besoin de sécurisation réclamé depuis de nombreuses années par les usagers**.

Commentaires finaux

Ce projet n'apporte **aucune amélioration sur la sécurité des déplacements cyclistes** et la dégrade même à certains endroits (par exemple sur la traversée de la route de l'Europe) par son emplacement côté Nord.

Il ne nous paraît **pas admissible que ce projet de BHNS ne prenne pas mieux en compte le besoin de sécurité des aménagements cyclables (en particulier dans les traversées de voirie et dans le passage de la douane)** afin d'offrir une alternative supplémentaire, efficace et sécurisée à l'usage de la voiture.

Nous regrettons également le **manque de cohérence avec le projet du Conseil Départemental concernant l'aménagement du carrefour de la Porte de France**.

Dans l'éventualité où la piste cyclable serait replacée côté Sud, il faudrait aussi prévoir une piste cyclable séparée du flux de bus pour ne pas créer une nouvelle zone de conflit (et de danger) entre bus et cyclistes dans la zone de gare routière.

Figure 2: Plan joint au dossier d'enquête publique du projet de BHNS

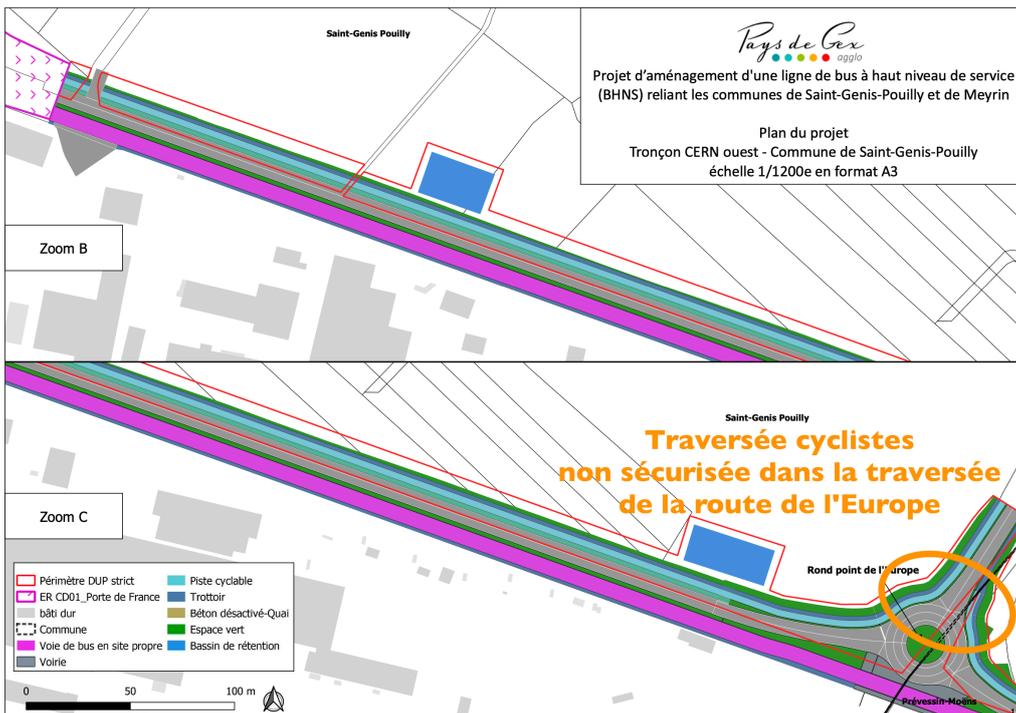


Figure 3: Plan joint au dossier d'enquête publique du projet de BHNS

