



16 février 2023

**Concertation portant sur le Projet d'aménagement de la voie verte
entre la commune de Ferney-Voltaire au sud et la commune de Gex au nord
Sections de Cessy, de Segny, d'Ornex et Ferney-Voltaire**

Commentaires sur le tracé

Une liaison cyclable rapide et sécurisée entre Ferney-Voltaire et Gex est attendue depuis de nombreuses années, nous nous réjouissons donc de la concrétisation de ce projet.

Nous tenons cependant à faire quelques remarques sur le tracé présenté dans les documents d'enquête. Celui-ci est assez direct entre Maconnex et Gex, ce qui est une très bonne chose pour les cyclistes quotidiens qui ne désirent pas faire de longs et inutiles détours (comme c'est malheureusement le cas dans la partie Sud déjà réalisée entre Maconnex et Ferney-Voltaire), mais **de trop nombreuses intersections seront à franchir, entraînant dangers et ralentissements du cheminement.**

Le traitement des traversées, tel que présenté sur les plans, ne nous semble pas correspondre aux buts affichés pour cette infrastructure. En effet, des pertes de priorité beaucoup trop nombreuses ralentiront énormément les cyclistes et éloigneront cette infrastructure de sa priorité **"Développer en priorité la pratique quotidienne (pour les déplacements pendulaires domicile-travail)"**, pour s'adapter d'avantage à un usage de loisirs.

Il nous paraît assez **contradictoire** de laisser systématiquement la **priorité à la circulation motorisée** dans les différentes intersections et de vouloir **"Accélérer le développement des mobilités douces"** (l'un des objectifs affichés pour la réalisation de l'aménagement).

Vous trouverez ci-dessous une liste non exhaustive des points qui nous semblent problématiques selon les plans fournis:

- La **présence de barrières**, compliquant et ralentissant le cheminement des cyclistes sur plusieurs traversées de routes (voir les figures 1 et 2), n'est pas argumentée : Sont-elles vraiment nécessaires ?
Le CEREMA a publié une fiche à ce sujet: "Les dispositifs anti-accès motorisé" (Fiche 36 - Août 2016), en voici un extrait:
"L'intrusion d'usagers non autorisés sur les voies vertes et pistes cyclables est en général surestimée."
La mise en place de dispositifs anti-accès motorisé dès la conception des aménagements ne doit donc pas être systématique.
Outre le caractère dangereux de certains dispositifs et la gêne procurée aux piétons et cyclistes, leur mise en œuvre représente un coût pour la collectivité tant en investissement initial qu'en entretien (entretien d'usure classique, dégradation...)."
- Le passage du rond-point faisant l'intersection avec la route de Mury et la rue de Saint-Denis (voir les figures 3 et 4) sera **compliqué et dangereux** pour les cyclistes avec ses 4 voies de circulation à traverser et ses virages à angle droit.
On notera aussi l'absence de liaisons cyclables en direction de Cessy sur la rue de Saint-Denis ou de Gex sur la route de Mury, depuis ce rond-point.
- Le **régime de priorité** dans les intersections avec les voies d'accès au magasin Mobilier de France et à la concession Renault n'est pas précisé (voir figures 5 et 6): La logique voudrait que les cyclistes aient le même régime de priorité que les usagers de la RD1005 et qu'ils ne perdent donc pas la priorité à chaque intersection, au risque de faire préférer l'usage de la RD1005 aux cyclistes ne désirant pas s'arrêter tous les 50m.
- Même remarque dans l'intersection avec le chemin des Places (voir figure 7)
- Il faudra veiller à ce que le passage vers l'église de Segny (voir figure 8) soit correctement sécurisé dans la traversée des parkings. De plus, **2 angles droits** apparaissent sur les plans : Leur franchissement sera délicat à vélo et peut aussi être source d'accidents en cas de croisement entre cyclistes.
- Dans le sens Sud-Nord, l'entrée dans le village de Segny (voir figure 9) sera dangereux s'il n'est pas aménagé correctement: Les cyclistes entreront **potentiellement en conflit avec les automobilistes** circulant sur la rue de la Velle.
- La traversée du rond-point de Carrefour (voir figure 10) suivra visiblement le cheminement "piétons" et les cyclistes perdront la priorité à chaque traversée, ce qui les incitera à ne pas utiliser les aménagements cyclables pour réduire les risques de collision avec les automobilistes.
- Encore une fois, le **régime de priorité** dans la traversée de la route d'accès au magasin Carrefour et de la rue du Fontaillon (voir figure 11) n'est pas clair sur les plans: Encore une fois, la logique voudrait que les cyclistes soient prioritaires, comme les usagers de la RD1005, longée par la voie verte.
- Selon les plans, **les cyclistes ne seront pas prioritaires** dans la traversée de l'intersection avec la rue des Berges du Lion, en entrée de Maconnex (voir figure 12), pour quelle raison? Les usagers de la RD1005 sont eux prioritaires, pourquoi cette différence de traitement? Ceci n'incitera pas les cyclistes à utiliser cet aménagement cyclable.

Figure 1: Intersection avec le chemin de Belle Ferme

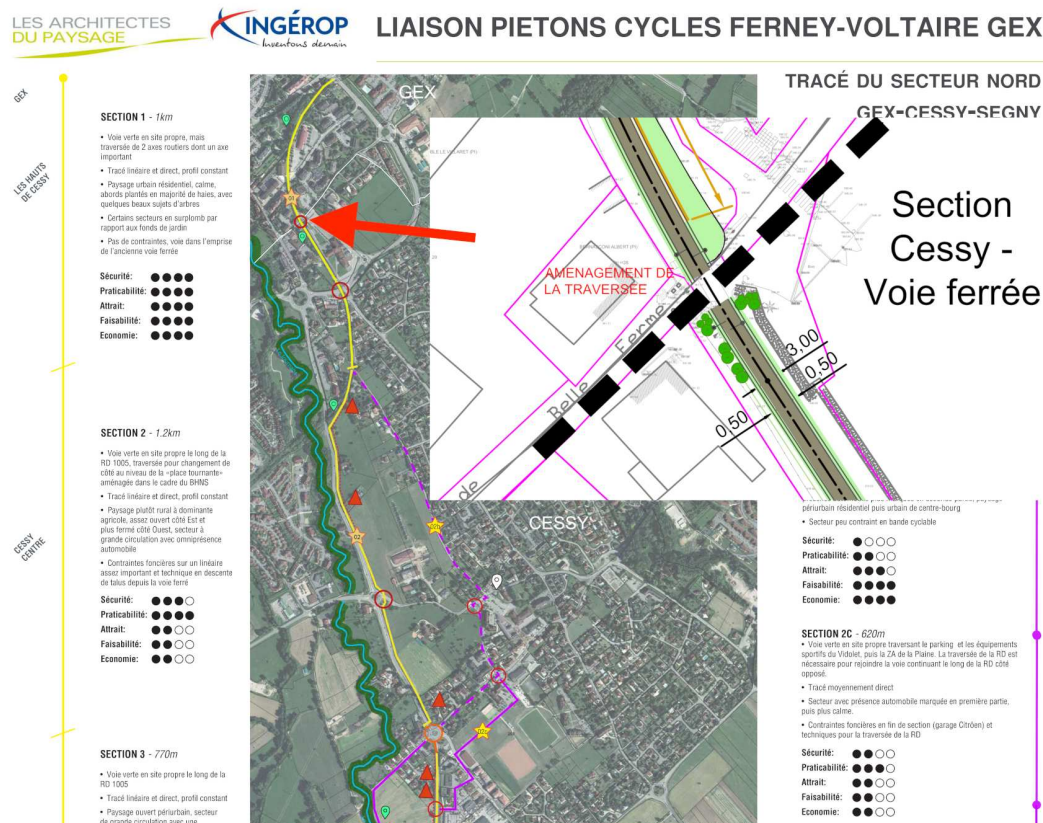
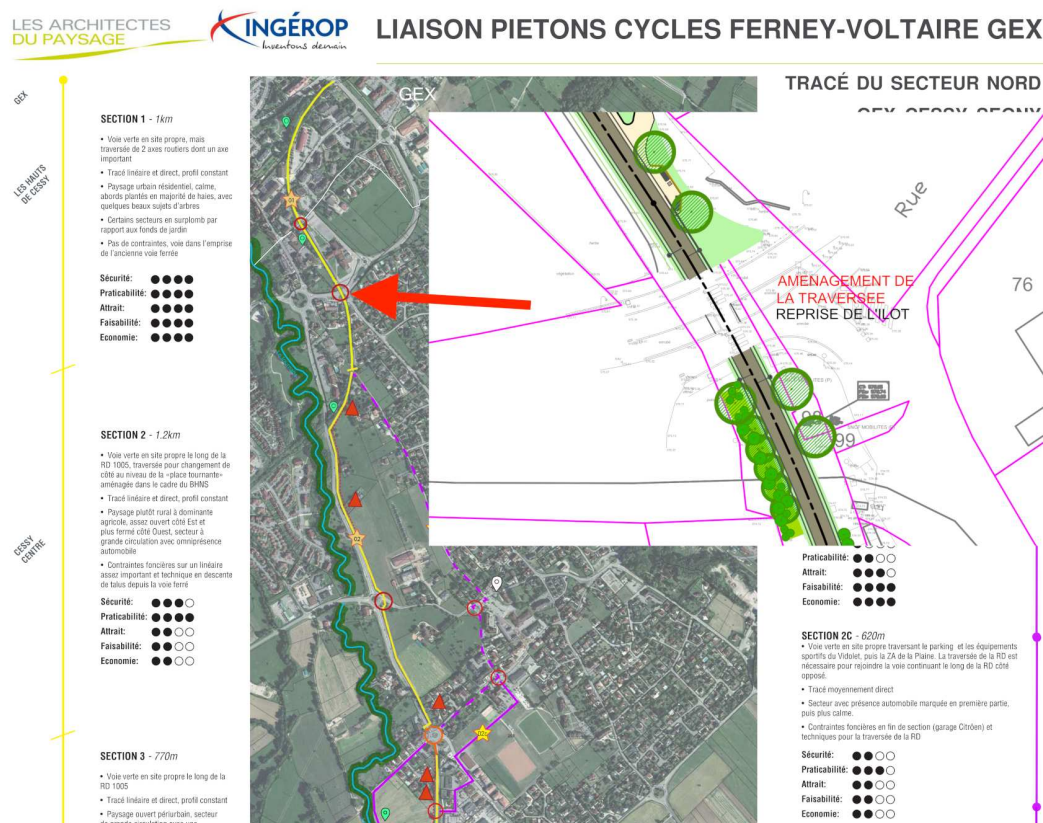


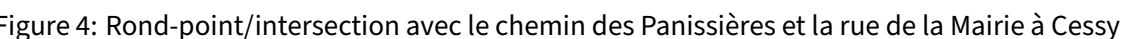
Figure 2: Intersection avec la rue du Jura



LES ARCHITECTES
DU PAYSAGE

 **INGÉROP**
inventons demain

LIAISON PIETONS CYCLES FERNEY-VOLTAIRE GEX



ZA n°1 LA PLAINE

• emprise forte de la voirie
• Fortes contraintes foncières sur un linéaire important, traversée de corridor biologique

Sécurité: ●●●●
Praticabilité: ●●●●
Attrait: ●●●○
Faisabilité: ●●●○
Economie: ●●●○

SECTION 4 - 1,4km

- Voie verte en site propre le long de la RD 1005, traversée de 3 carrefours importants et du parking de l'église
- Tracé linéaire et direct
- Paysage périurbain marqué par la zone industrielle, secteur de grande circulation avec une omniprésence forte de la voiture
- Contraintes foncières en début de section, puis voie aménagée dans le cadre des travaux BHNS

Sécurité: ●●●●
Praticabilité: ●●●●
Attrait: ●●●○
Faisabilité: ●●●○
Economie: ●●●○

SECTION 3B - 900m

- Voie verte principalement en site propre, pas d'axe traversée
- Tracé linéaire, moyennement direct
- Secteur très calme le long d'un cours d'eau, cordon bonifié de qualité
- Contraintes foncières sur toute la section, traversée de corridor biologique

Sécurité: ●●●●
Praticabilité: ●●●○
Attrait: ●●●●
Faisabilité: ●●●○
Economie: ●●●○

SECTION 5B - 1,2km

- Voie verte en bande cyclable sur axe principal puis en site propre
- Tracé peu linéaire et non direct, changement de profil
- Typologie urbaine de centre-bourg à proximité des services, puis secteur résidentiel calme, très planté avec quelques beaux sujets remarquables
- Quelques contraintes foncières en fin de section

Sécurité: ●●●○
Praticabilité: ●●●○
Attrait: ●●●●
Faisabilité: ●●●○
Economie: ●●●○

2. AVIS LA PLAGE

omniprésence forte de la voiture

- Fortes contraintes foncières sur un linéaire important, traversée de corridor biologique

Sécurité: ●●●●

Praticabilité: ●●●●

Attrait: ●●○○

Faisabilité: ●○○○

Economie: ●●○○

SECTION 4 - 1,4km

- Voie verte en site propre le long de la RD 1005, traversée de 3 carrefours importants et du parking de l'église
- Tracé linéaire et direct
- Paysage périurbain marqué par la zone industrielle, secteur de grande circulation avec une emprise forte de la voiture
- Contraintes foncières en début de section, puis voie aménagée dans le cadre des travaux BHNS

Sécurité: ●●●○

Praticabilité: ●●●○

Attrait: ●○○○

Faisabilité: ●●○○

SECTION 3B - 900m

- Voie verte principalement en site propre, pas d'axes traversés
- Tracé linéaire, moyennement direct
- Secteur très calme longeant la rive d'un cours d'eau, cordon boisé de qualité
- Contraintes foncières sur toute la section, traversée de corridor biologique

Sécurité: ●●●●

Praticabilité: ●●○○

Attrait: ●●●●

Faisabilité: ●○○○

Economie: ●●○○

SECTION 5B - 1,2km

- Voie verte en bande cyclable sur axe principal puis en site propre
- Tracé peu linéaire et non direct, changement de profil
- Typologie urbaine de centre-bourg à proximité des services, puis secteur résidentiel calme, très planté avec quelques beaux sujets remarquables
- Quelques contraintes foncières en fin de section

Sécurité: ●○○○

Praticabilité: ●○○○

Attrait: ●●●●

Faisabilité: ●●●○

Economie: ●●○○

Figure 7: Intersection avec le chemin des Places

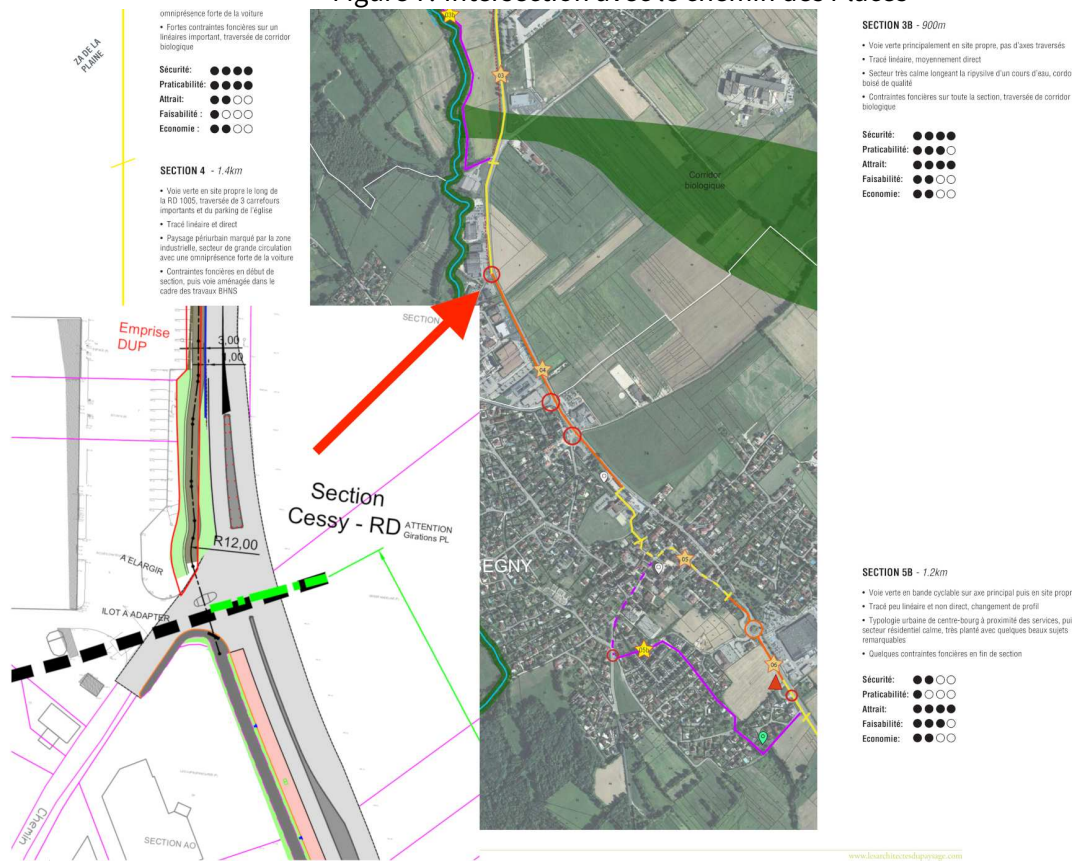


Figure 8: Passage de l'église de Segny

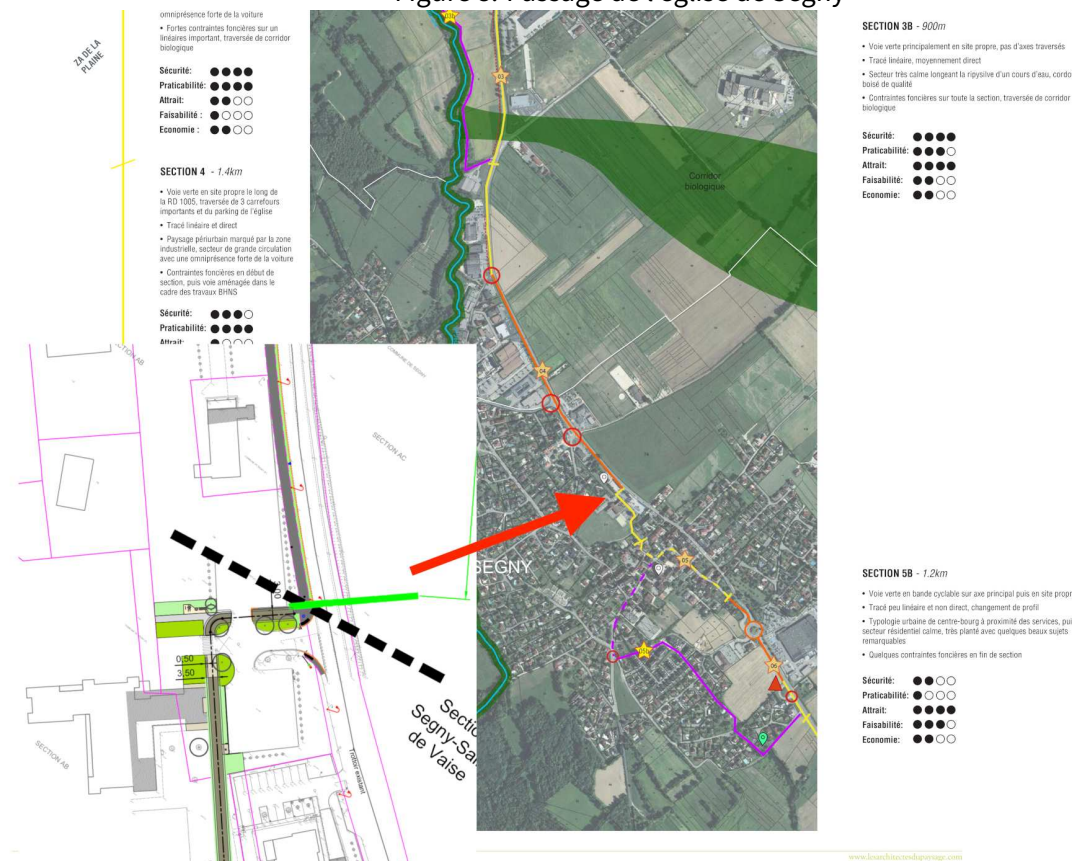


Figure 9: Entrée/sortie du village de Segny

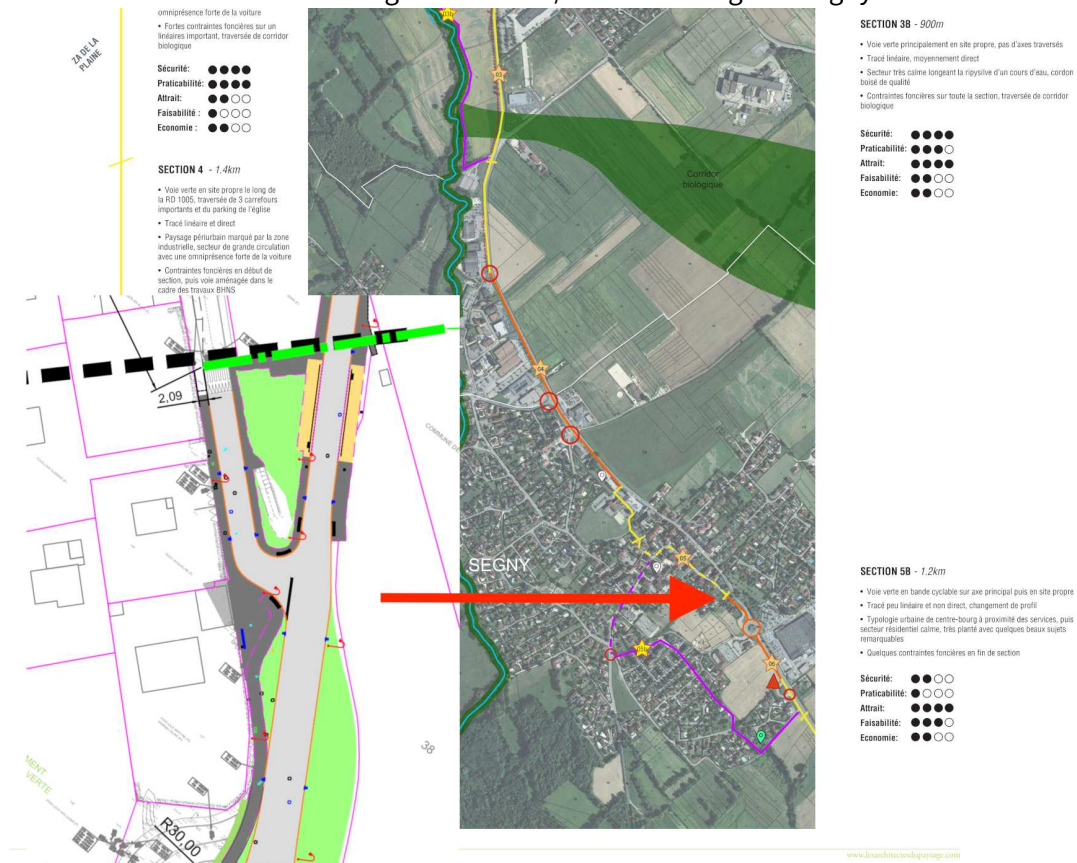


Figure 10: Rond-point de Carrefour

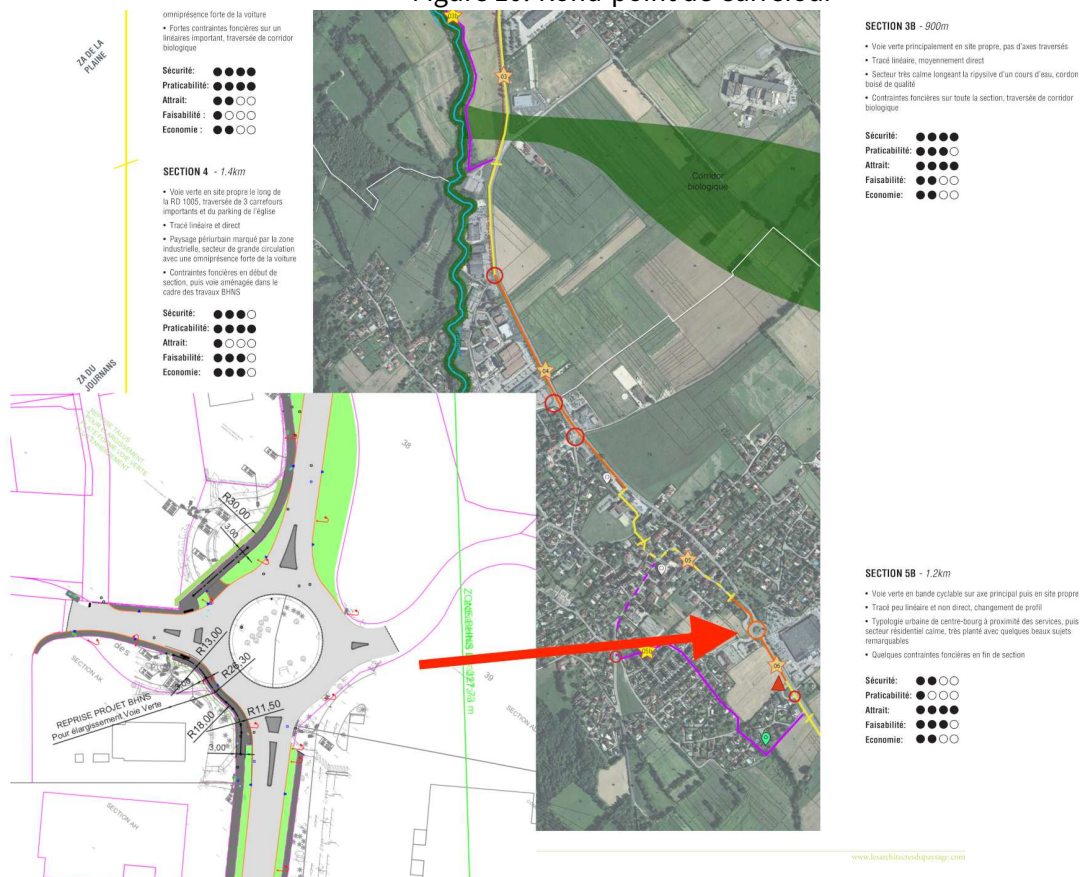


Figure 11: Entrée de Carrefour

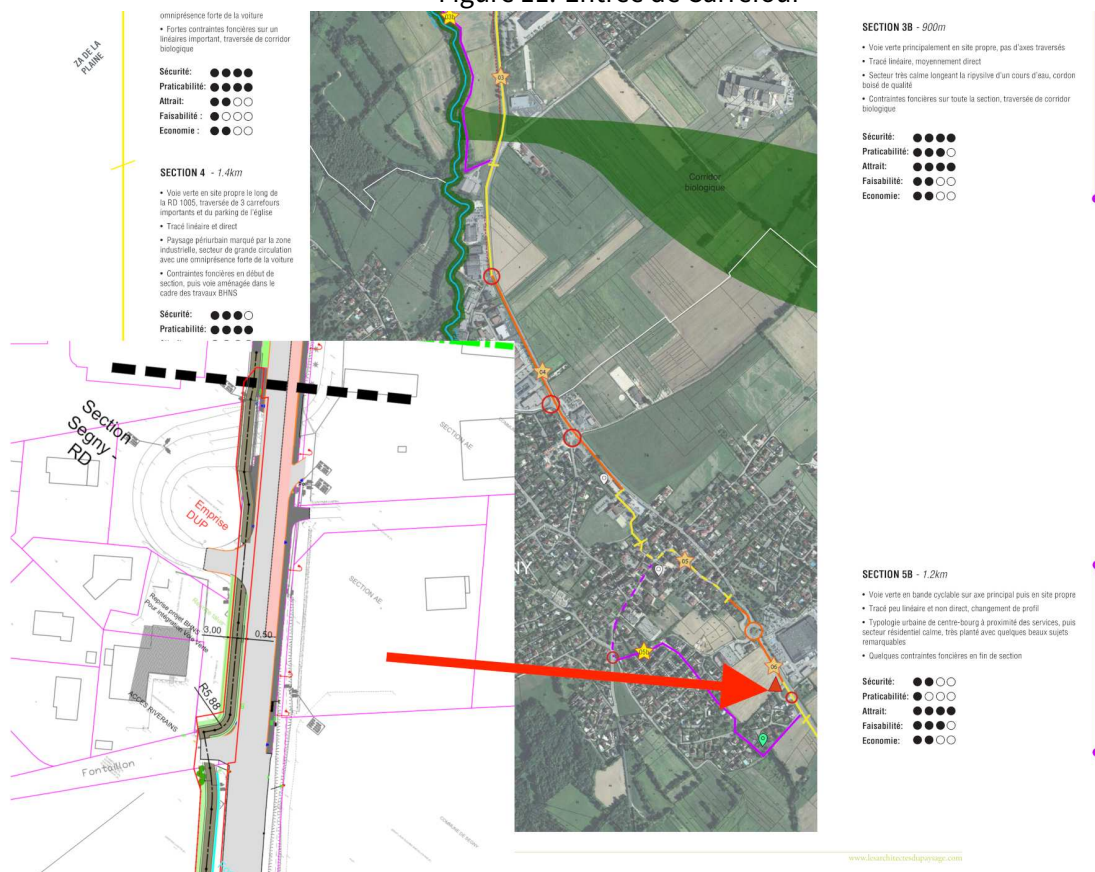
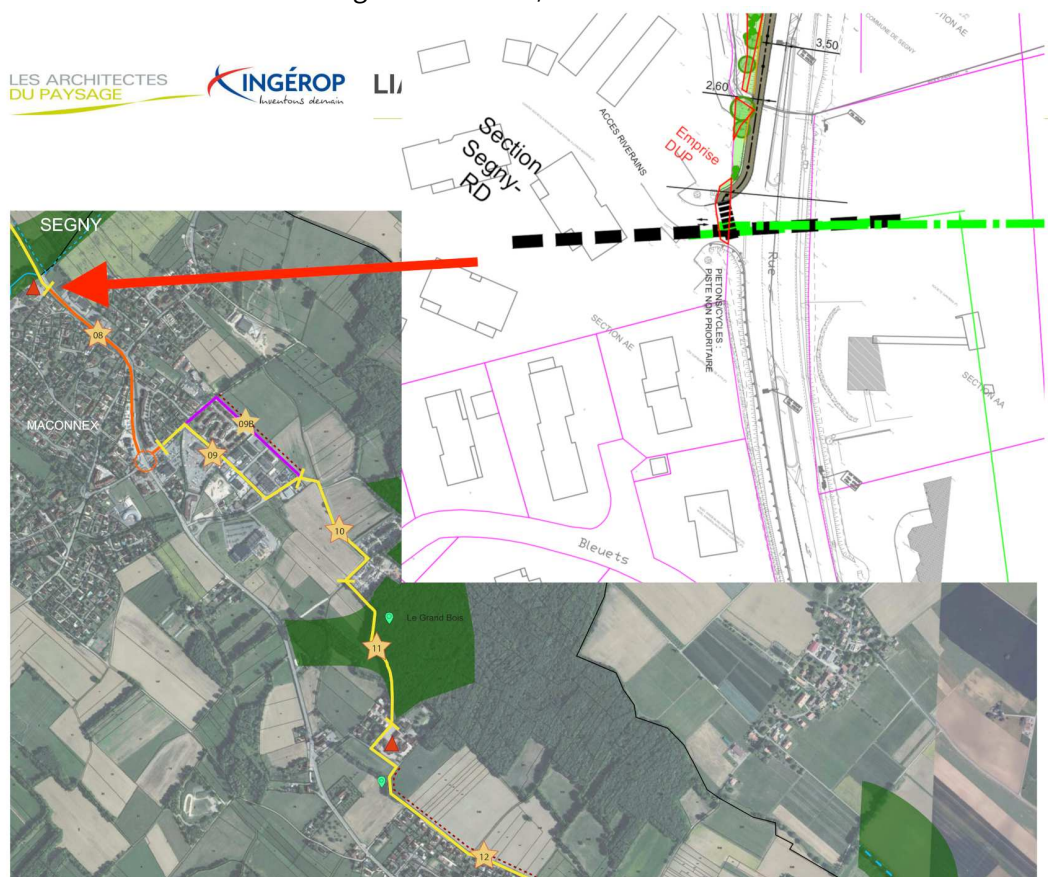


Figure 12: Entrée/sortie de Maconnex



Les résultats des campagnes de comptages et relevés de vitesses des usagers de la D1005, rue de Gex à Segny, ainsi que dans la traversée du village de Maconnex, sur la D15, rue de Divonne sont très intéressants et montrent à eux seuls les problématiques des mobilités actives sur les routes principales du Pays de Gex: **Un flux de voitures et de camions important et des vitesses bien trop élevées, d'où des demandes d'aménagements cyclables sécurisés répétés depuis de nombreuses années.**

Les vitesses limites reportées dans le texte et sur les graphiques sont erronées: Elles sont en réalité de 80km/h dans le 1^{er} cas et de 30km/h dans le 2^{ème} (et non 90km/h et 50km/h).

- Les V85 (vitesse en dessous de laquelle roulent 85% des usagers) reportées dans la traversée du village sont de **35km/h (diurne)** et **38 km/h (nocturne)**
- Les V85 (vitesse en dessous de laquelle roulent 85% des usagers) reportées le long de la D1005 sont de **76km/h (diurne)** et **87km/h (nocturne)**

Une part importante des usagers ne respecte pas les limitations de vitesse, en particulier la nuit, entraînant des nuisances pour les riverains et de l'insécurité pour les autres usagers, en particuliers les plus fragiles comme les piétons et les cyclistes (voir les figures annotées ci-dessous): **Des aménagements cyclables qualitatifs et sécurisés sont nécessaires** afin **“Développer en priorité la pratique quotidienne (pour les déplacements pendulaires domicile-travail)”**.

Figure 13: Répartition des véhicules selon les classes de vitesses par période diurne et nocturne, D1005

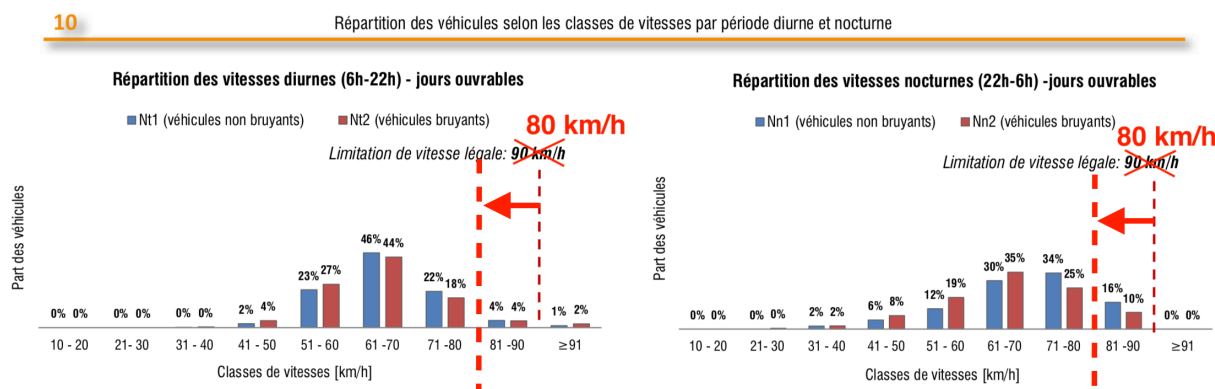
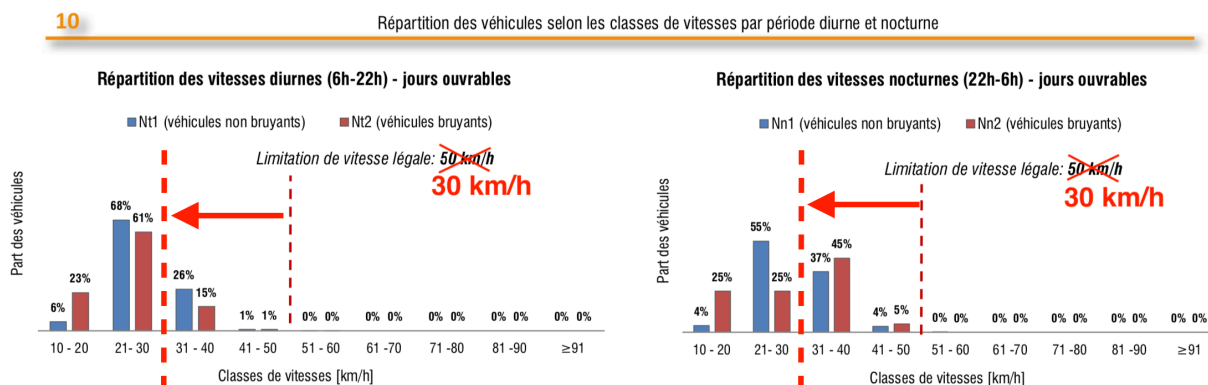


Figure 14: Répartition des véhicules selon les classes de vitesses par période diurne et nocturne, D15



Comme énoncé dans les documents d'enquête publique, **“La réalisation de ce projet aura peu d’impact sur les finances de la collectivité ; elle bénéficie d’une capacité financière largement suffisante pour concrétiser cette opération qui a été également inscrite au budget”**: Nous espérons donc vivement que d’autres aménagements cyclables (plus qualitatifs) seront créés dans les prochaines années, de sorte d’avoir un **maillage cyclable complet (et sécurisé) du Pays de Gex** pour développer la pratique quotidienne du vélo.