

**Aménagement de carrefours le long de la RD35a
Saint-Genis-Pouilly**

**Concertation
du 19 avril au 22 juin 2022**

Bilan de la concertation

SOMMAIRE

I) Déroulement de la concertation préalable	3
II) Réponses aux avis exprimés	4
III) Les différentes thématiques développées	5
Thématique 1 : Les modes doux.....	5
Thématique 2 : Propositions de modifications :	7
IV) Bilan des engagements du maître d'ouvrage	11
Annexe : Liste exhaustive des avis	11

I) Déroulement de la concertation préalable

La concertation, organisée par le Département, maître d'ouvrage de l'opération, avec l'appui de la commune de Saint-Genis-Pouilly, de Prévessin-Moëns et de Pays de Gex Agglomération s'est déroulée du 19 avril au 12 juin 2022.

Elle s'est attachée à diffuser une information la plus claire possible sur le projet, le contexte général, les opportunités et les enjeux, et pour ce qui concerne le programme et le périmètre des aménagements envisagés, présenter et expliquer :

- Les éléments structurants du programme
- Le calendrier prévisionnel
- Les impacts fonciers potentiels
- Le coût prévisionnel de l'opération

L'information du public s'est faite au moyen des supports suivants :

- La mise à disposition du dossier de concertation afin de présenter l'opération en mairie de Saint-Genis Pouilly, de Prévessin-Moëns et au siège de la communauté d'agglomération du Pays de Gex,
- Une information sur les modalités de concertation dans deux journaux locaux ;
- Une page Web consacrée à l'opération sur le site Internet du Département (www.RD35a.ain.fr) sur laquelle était disponible le dossier de concertation présentant l'opération
- Des affiches A3 mises à dispositions des communes de Saint-Genis-Pouilly, de Prévessin-Moëns et de Pays de Gex Agglomération pour affichage en mairie et dans les panneaux d'information,
- Un présentoir enroulable autoportant (roll-up) mis à disposition de la commune de Saint-Genis-Pouilly
- Deux panneaux d'information (2,00m x 3,00m) implantés sur site à proximité directe du futur aménagement.

Le public a été invité à s'exprimer sur l'ensemble des composantes de l'opération : le projet d'aménagement de carrefours le long de la RD35a, la prise en compte des modes actifs, l'impact de l'opération sur l'environnement, le traitement paysager, la phase chantier ou toute autre composante de l'opération sur lequel le public souhaitait apporter une contribution.

Le public a pu formuler ses observations et ses propositions :

- Sur un registre papier accessible durant toute la période de concertation, à Saint-Genis-Pouilly (4 observations), à Prévessin-Moëns (0 observation) et à Gex au siège de Pays de Gex Agglomération (0 observation),
- Sur un formulaire numérique accessible durant toute la période de concertation depuis la page web dédiée à l'opération (13 observations),
- Par courrier à l'adresse postale transmise (Hôtel du Département, Service Routes Aménagement – 45 Avenue Alsace Lorraine – BP 114 – 01003 Bourg en Bresse Cedex) (0 observation).

II) Réponses aux avis exprimés

Les avis exprimés dans les registres/formulaires numériques par le public sont repris tels qu'ils ont été écrits. Néanmoins, pour ne pas surcharger la rédaction de ce bilan, certains sont transcrits partiellement pour n'évoquer que le sujet soulevé par la personne. En revanche, ils sont indiqués dans leur intégralité en annexe du présent bilan et traités, sans distinction, qu'ils aient été exprimés dans les registres ou déposés via le formulaire disponible sur le site internet de l'opération.

De manière générale, le public souligne les difficultés d'écoulement des flux le long du barreau reliant la RD 984c à la RD 35, comme l'illustrent les extraits d'avis ci-dessous :

« J'habite Saint-Genis-Pouilly depuis plus de deux ans et il est nécessaire de faire de tels travaux pour fluidifier ces axes qui sont sur-fréquentés et dont les ronds-points en plastique ne sont pas assortis aux paysages qui l'entourent. »

« Enfin, dirais-je, il est grand temps que ce rond-point provisoire (+de 10 ans !! sans commentaires) soit enfin réalisé !!

Avec le CC OPEN, cela devient impératif pour réguler la circulation sur cet axe.

En espérant que la réalisation et les travaux puissent démarrer rapidement.

Meilleures salutations »

REPONSE DU MOA :

Le Maître d'ouvrage partage le constat dressé par plusieurs contributeurs vis-à-vis des dysfonctionnements observés sur l'axe et la dégradation attendue de la situation actuelle.

A ce titre, le Maître d'ouvrage a poursuivi en conséquence les études, tout en tenant compte des contributions apportées lors de la présente consultation ou encore en vue des futures saisines des services instructeurs.

En ce sens, le projet de réaménagement de la RD35a, entre la RD984c et la RD35, sera ainsi articulé autour de 4 carrefours. Les objectifs des opérations d'aménagement étant :

- D'améliorer la fluidité du trafic au droit des carrefours (création de voie de « shunt »),
- De permettre un accès sécurisé (carrefour à feux) au futur centre commercial,
- De sécuriser et d'aménager le giratoire « temporaire » en plastique à l'intersection de la rue de l'Eglise (RD78a),
- De sécuriser les traversées piétonnes.

Le projet d'aménagement de 4 carrefours le long de la RD35a a été conçu de manière à gérer cette évolution du trafic et ainsi proposer des solutions optimisées en fonction des contraintes liées au site : topographiques, géométriques, hydrologiques, utilisation maximale des emprises des carrefours actuels, maintien du profil en long des RD, aménagements liés au futur centre commercial, passage de convois exceptionnels, prise en compte des évolutions de trafic, minimisation de l'impact du projet sur le milieu naturel et les zones inondables.

Ainsi, le projet de réaménagement est en phase avec les avis, notamment quant à la requalification du giratoire plastique.

III) Les différentes thématiques développées

Les observations du public reprises dans ce document sont en italiques. Elles ont été triées et regroupées selon les thématiques suivantes :

- ❖ Thème 1 : Les modes actifs
- ❖ Thème 2 : Propositions de modifications

Thématique 1 : Les modes actifs

De nombreux avis ont été exprimés pour partager une inquiétude sur la prise en compte des modes actifs dans ce secteur.

Les voici :

« Envisagez-vous également d'inclure des pistes cyclables dédiées ? Je pense que cela aiderait vraiment à réduire le trafic automobile et la pollution. Actuellement, il est très difficile et dangereux de circuler à vélo dans cette zone car il n'y a pas de voies cyclables séparées. »

« L'aménagement d'une voie cyclable semble primordial pour le déplacement des enfants / adultes pour se rendre à la douane pour prendre le tram. [...] Il me semblerait aussi judicieux de favoriser les modes de déplacement dit « doux » plutôt que de favoriser les voitures [...] Enfin, si le tramway arrivait au centre open, je me passerais de mon véhicule une partie de la semaine. »*

« Un mot d'ordre s'il vous plait : on ne réaménage pas une portion de route sans penser aux cyclistes. Le carrefour du CERN face à la route de l'Europe a été réaménagé en 2018 SANS AUCUN AMENAGEMENT CYCLABLE alors qu'elle relie un axe fort vélo à un centre bourg : cela a été fait en dépit du bon sens et des objectifs de neutralité carbone en 2030. [...] Merci d'offrir aux cyclistes des pistes sécurisées avec sas de départ avant les voitures. »

« À vélo il n'y a aucun itinéraire agréable et sécurisé pour aller de Saint-Genis à Prévessin-Moëns (alors qu'à partir de Prévessin-Moëns il y a une bonne voie cyclable pour aller à Ferney). Il faut que le nouvel aménagement comporte une piste cyclable, je pense en particulier autour de l'intersection RD35/RD35a »

« Nous souhaitons que ce nouvel aménagement comporte des pistes cyclables de chaque côté de la route. Merci pour nos enfants. »

« Penser aux voies cyclistes ! Merci. »

« Bien prendre en compte les traversées des cycles le long de la RD35, des ronds-points particulièrement vers Ferney-Voltaire »

Réponse du MOA :

Tout d'abord, il convient de préciser que le Maître d'ouvrage a l'obligation de rétablir l'ensemble des cheminements (accès riverains, itinéraires cyclables, ...) éventuellement coupés par la présente opération routière.

Fort de ces diverses remarques apportées lors de la consultation mais aussi conformément à la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (dite LOM), le Maître d'ouvrage a initié une étude de faisabilité visant l'intégration d'un aménagement cyclable dans la conception du présent projet de requalification viaire.

Sur la base des aménagements cyclables existants mais aussi projetés sur le territoire ainsi que des documents de planification visant au développement des modes actifs, l'étude analyse la potentialité d'intégrer un itinéraire cyclable au projet de réaménagement des carrefours de la RD35a.

Après analyse de la faisabilité d'intégrer un itinéraire cyclable le long de la RD35a, le Département de l'Ain fait le choix de ne pas réaliser d'itinéraire cyclable entre la RD984c et la RD35, le long de la RD35a. En effet, de fortes contraintes écologiques sur le périmètre du projet ont conduit à écarter cette éventualité. L'ajout d'un itinéraire cyclable sur ce tronçon impliquerait d'impacter de nombreux milieux naturels et espèces animales protégées (défrichement important, impact sur des zones humides d'intérêt, destruction d'habitats d'espèces protégées telles que le Bruant jaune ou encore les chauves-souris).

L'objectif de l'étude de faisabilité des itinéraires cyclables consistait à évaluer le cumul des incidences sur l'environnement avec le projet de réaménagement de la RD35a, les surcoûts induits, ainsi que sa fonctionnalité. A ce jour, ces seules incidences environnementales cumulées sont significatives et susceptibles de remettre en cause l'état de conservation de certaines espèces patrimoniales.

S'agissant de l'impact financier, la réalisation de pistes cyclables augmenterait le projet de 50 %.

Il sera toutefois réalisé une traversée pour les modes actifs au niveau du carrefour du centre commercial, tandis qu'une autre traversée destinée aux piétons sera intégrée au projet d'aménagement au niveau du carrefour de la RD78a.

Il est accessoirement à noter que le profil en travers de la chaussée en section courante comporte une bande multifonctionnelle bilatérale d'1.50 m de largeur, propre à offrir aux cyclistes un espace apaisé pour cheminer.

Les conclusions de cette étude de faisabilité sur les itinéraires cyclables seront rendues publiques par le Maître d'ouvrage sur la page du site du Département dédiée à l'opération (www.RD35a.ain.fr).

Néanmoins, ces études ont permis aussi de justifier l'exploration d'autres itinéraires sur un périmètre élargi pour améliorer le réseau de pistes cyclables alentour.

Thématique 2 : Propositions de modifications :

Plusieurs personnes se sont interrogées sur les aménagements projetés et ont fait part de leurs questionnements et propositions d'aménagements.

« [...] Au-delà de juste fluidifier l'accès vers une zone commerciale future, il est aussi nécessaire de fermer une jointure qui mène de la Rue du Salève vers les résidences appartements Rue Lucie Aubrac et inversement, car cela engendre des comportements d'automobilistes dangereux et néfastes pour les habitants et les riverains. En effet, certains automobilistes ne se gênent pas pour utiliser cet axe en roulant à 80KM/H pour traverser des zones limitées à 30KM/H alors qu'il y a la Rue de la Faucille et la Rue François Mitterrand. »

Réponse du MOA :

En tant que gestionnaire du réseau routier départemental, le Département de l'Ain n'est pas compétent pour intervenir sur les voies communales dont il est fait mention dans la remarque ci-dessus.

*« A ce jour, le trafic routier ayant fortement augmenté dans la traversée du village de Preignin la création d'un carrefour à feux dont l'axe principale sera la rd35a, les bouchons seront inévitables dans ce même village. Ce qui va engendrer une augmentation pareille sur la route de la déchèterie de Saint-Genis-Pouilly qui cette dernière n'est pas conçue pour voir circuler plus de 200 véhicules jours. Donc pourquoi ne pas faire passer la rd35a en sous-sol et de laisser le giratoire dans sa fonction actuelle.
Sinon avez-vous envisagé une possible création d'une voie routière afin d'éviter et décharger la rd35a et le village de Preignan. »*

Réponse du MOA :

Prévu dans le cadre du Projet Urbain Partenarial (PUP) lié à la mise en œuvre du centre commercial, l'aménagement de feux tricolores au droit du carrefour RD35a/RD78a vise à résoudre pour partie les dysfonctionnements attendus sur ce carrefour (remontées de files sur les branches de la RD35a).

Des aménagements de voirie complémentaires (comme des doubléments de voies) ont été étudiés, afin de tendre vers des réserves de capacité de ce carrefour acceptables selon les modélisations de trafic réalisées, et ainsi éviter les phénomènes de congestion et de remontées de files, y compris vers le village de Prégnin.

Ces aménagements de sécurité visent à maintenir la hiérarchisation du réseau viaire existant, dont les fonctions de desserte (notamment vers le centre commercial) et de transit de la RD35a. Les reports de trafic sur les axes parallèles tels que le chemin du Moulin des Ponts, seront ainsi limités.

Les modélisations prennent en compte l'augmentation du trafic routier en provenance de Prégnin à long terme, à travers la mise de disposition d'une voie de stockage de longueur appropriée.

Particulièrement impactante pour l'environnement et coûteuse, la réalisation d'une trémie constitue une solution ultime en cas du maintien des dysfonctionnements sur les aménagements routiers après mise en œuvre d'aménagements de voirie plus légers (installation de feux de circulation, doublement de voies, ...). D'autant que la présence de la nappe affleurante à très faible profondeur augmente la complexité de réalisation de ce type d'aménagement et que le périmètre de la RD35a est situé dans une enveloppe inondable.

Enfin, et au regard de la réglementation environnementale, l'aménagement de nouvelles voiries ne peut être réalisé que lorsque toute solution de moindre impact, telle que l'aménagement en place de voirie, a été écartée car ne répondant pas aux objectifs visés.

Au même titre que la trémie présentée dans le paragraphe ci-avant, cette solution ne pourrait être envisagée que suite à la mise en évidence de la persistance de dysfonctionnements après mesures.

« Non, un carrefour à feu ne va pas fluidifier le trafic. »

« Je suis complètement contre l'installation des 2 carrefours à feux.

L'installation de carrefour à feux dans la région s'est systématiquement accompagnée d'une dégradation de la circulation et de la sécurité dans le pays de Gex.

Les conséquences de la transformation d'un rond en carrefour à feux sont :

-Des temps d'attentes plus long même quand il n'y a qu'une très faible circulation.

-Les automobilistes sont "endormis" par l'attente des feux, leur temps de réaction s'allonge, et les automobilistes se désresponsabilisent car quand le feu est vert, je fonce sans faire attention car je suis dans mon droit, et c'est comme cela que les accidents surviennent. En comparaison, l'attente à un rond-point n'est jamais statique, la file avance toujours, un cycliste ou autre automobiliste qui a la priorité peut surgir rapidement, et donc il faut maintenir sa garde.

-Un rond-point à 4 axes sera toujours plus sécurisant et aura une capacité de circulation plus élevée qu'un feu (toutes les études le démontrent).

Donc recommander l'installation de 2 feux en prétendant que ceci va améliorer la sécurité des usagers et la capacité de circulation est un mensonge.

La proposition d'amélioration des 2 rond points est la bienvenue, mais sera complètement nullifier s'il y a deux feux supplémentaires installés entre.

C'est pour cela que je suggère :

-La sécurisation du giratoire temporaire soit fait en rendant ce rond-point permanent.

-Qu'un autre rond-point, avec voie cyclable et passage piéton soit installé pour l'accès au centre commercial (rond-point similaire à porte de France).

C'est la seule solution qui permet à minima de ne pas baisser la capacité de trafic sur cette voie très empruntée. »

Réponse du MOA :

L'aménagement de feux tricolores au droit du carrefour RD35a/RD78a permettra de garantir le passage des usagers en provenance de la RD78a en leur donnant le vert à chaque cycle.

La modélisation prévoit que la file d'attente sera en mesure de se vider intégralement à chaque phase de vert donnée à la RD78a.

La capacité d'un carrefour à feux tricolores (à circulation régulée) devient supérieure dans un contexte de densité élevée (Heures de pointe) à celle d'un carrefour giratoire dont le flux dominant peut pratiquement bloquer les flux secondaires (pas de priorisation des flux), grâce au programme du contrôleur des feux qui permet d'ajuster la durée des cycles au trafic.

En raison du fort trafic en provenance de la RD35a, l'attente au giratoire serait de fait beaucoup plus longue et causerait d'importantes remontées de files sur la RD78a en période d'affluence.

Quant à la gestion des modes actifs, le carrefour giratoire n'est commode ni pour les cycles, ni pour les piétons, contrairement au carrefour à feux.

De même, si le giratoire requiert moins de maintenance que les feux, la réfection de la couche de roulement (réalisable que de nuit) y est deux fois plus fréquente qu'au droit d'un carrefour à feux.

En résumé, les aménagements envisagés répondent bien aux doléances exprimées par d'aucuns, en prévoyant la sécurisation permanente du giratoire temporaire (« giratoire plastique ») RD35a/RD78a, des accès sécurisés au futur centre commercial depuis la RD35a ou le giratoire nord (RD35A/RD984c/rue de la Faucille), ainsi que des carrefours à feux facilitant la traversée des piétons et cycles.

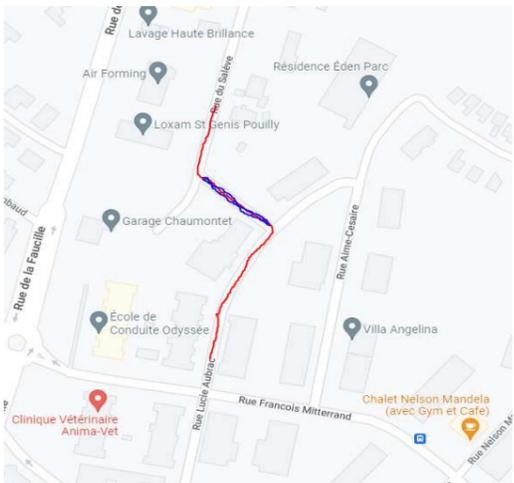
IV) Bilan des engagements du maître d'ouvrage

Dans le cadre du présent bilan, le Département, maître d'ouvrage de l'opération d'aménagement de carrefours le long de la RD35a, s'engage à rendre publique l'évaluation du besoin de réalisation d'un aménagement ou d'un itinéraire cyclable, en lien avec la ou les autorités organisatrices de la mobilité compétentes, ainsi que l'étude de faisabilité technique et financière qui en a résulté, conformément à l'article L. 228-3 du code de l'environnement.

Le Département s'engage à accompagner les acteurs du territoire, Pays de Gex Agglomération et commune de Saint-Genis-Pouilly, dans la recherche d'itinéraires alternatifs modes actifs sur un périmètre élargi, et, de manière globale, poursuivre cette démarche de concertation avec Pays de Gex Agglomération, la commune de Saint-Genis-Pouilly et les associations représentatives des piétons et usagers des cycles.

Annexe : Liste exhaustive des avis

Aménagement de carrefours le long de la RD35a :
liste des contributions lors de la concertation du 19 au 22 juin 2022

Votre identité	Votre adresse e-mail	🗨️ Votre avis nous intéresse	Documents annexés	Détails de l'entrée	
LEHMANN Gabriel	galeh01@orange.fr	<p>Enfin, dirais-je, il est grand temps que ce rond-point provisoire (+de 10 ans !! sans commentaires) soit enfin réalisé !!</p> <p>Avec le CC OPEN, cela devient impératif pour réguler la circulation sur cet axe.</p> <p>En espérant que la réalisation et les travaux puissent démarer rapidement.</p> <p>meilleures salutations</p>		7 juin 2022 14 h 21 min	
Rustem Ospanov	rustem@cern.ch	<p>Bonjour,</p> <p>Merci d'avoir préparé cette amélioration.</p> <p>Envisagez-vous également d'inclure des pistes cyclables dédiées?</p> <p>Je pense que cela aiderait vraiment à réduire le trafic automobile et la pollution. Actuellement, il est très difficile et dangereux de circuler à vélo dans cette zone car il n'y a pas de voies cyclables séparées.</p> <p>Merci, Rustem</p>		18 mai 2022 10 h 57 min	
Alexandre Lamblaut	alexandre.lamblaut@gmail.com	<p>Bonjour,</p> <p>J'habite Saint-Genis-Pouilly depuis plus de deux ans et il est nécessaire de faire de tels travaux pour fluidifier ces axes qui sont sur-fréquentés et dont les ronds-points en plastique ne sont pas assortis aux paysages qui l'entourent. De plus, au delà de juste fluidifier l'accès vers une zone commerciale future, il est aussi nécessaire de fermer une jointure qui mène de la Rue du Salève vers les résidences appartements Rue Lucie Aubrac et inversement, car cela engendre des comportements d'automobilistes dangereux et néfastes pour les habitants et les riverains. En effet, certains automobilistes ne se gênent pas pour utiliser cet axe en roulant à 80KM/H pour traverser des zones limitées à 30KM/H alors qu'il y a la Rue de la Faucille et la Rue François Mitterrand.</p> <p>Je vous remercie d'avance pour votre temps accordé à mon message et reste disponible pour toute question.</p> <p>Sincères salutations, Alexandre Lamblaut</p>	<p>https://www.ain.fr/content/uploads/wpforms/71848-e729265823bb61ba374-816f57c92d6ff/axe-lucie-aubrac-rue-du-saleve-v1-22066339a7fddb82570f2eba3f0b22e.png</p>	9 mai 2022 19 h 59 min	
Thierry	thierrymillionbrodaz@hotmail.com	<p>Bonsoir, l'aménagement d'une voie cyclable semble primordiale pour le déplacement des enfants / adultes pour se rendre à la douane pour prendre le tram. Je suis aussi dubitatif sur les carrefours à feu rouge versus une voie d'accès sous la route (j'ai conscience que cela est plus cher).</p> <p>Il me semblerait aussi judicieux de favoriser les modes de déplacement dit « doux » plutôt que de favoriser les voitures. De plus avec l'expansion du télétravail les prévisions de croissances sur les axes autoroutiers, malgré la croissance de la population, devraient être inférieures aux prévisions.</p> <p>Enfin, si le tramway arrivait au centre open, je me passerai de mon véhicule une partie de la semaine. Bonne soirée.</p>		7 mai 2022 0 h 07 min	

Aménagement de carrefours le long de la RD35a :
liste des contributions lors de la concertation du 19 au 22 juin 2022

Votre identité	Votre adresse e-mail	🗨️ Votre avis nous intéresse	Documents annexés	Détails de l'entrée	
Marco Cattaneo	mcat60@gmail.com	<p>Quelques pistes de réflexion:</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'aménagement du « giratoire plastique » à l'intersection de la RD35A et de la rue de l'Eglise (RD78a) en carrefour à feux est très bien pour la sécurité des modes doux entre Pouilly et Pregnin - un passage sous-voie comme a été aménagé sur la RD984c entre Flies et Pregnin serait encore mieux - Il faudrait aménager des bandes cyclables sur toute la longueur de la RD35A (il y a la place sur les bas cotés) comme cela se fait sur beaucoup de RD en France (notamment en Haute Savoie). Soit on ajoute un aménagement semblable sur la RD35 en direction du CERN cela donnerait un itinéraire cyclable (un peu plus) sécurisé entre Saint Genis et Prevessin - Aussi sur la RD35, n'oubliez pas l'intersection entre la RD35 et la rue Charpak à l'entrée de Saint Genis - la sortie depuis la rue Charpak vers la gauche (direction Prevessin) ainsi que le tourne à gauche depuis la RD35 (direction Prevessin) vers la rue Charpak sont très dangereux pour tout trafic, en raison de la densité du trafic et la vitesse excessive. Il est presque suicidaire pour les modes doux, il serait utile de sécuriser aussi ce carrefour (y compris l'accès en mode doux au Bois de Serves). 		2 mai 2022 8 h 56 min	
Christophe Delamare	christophe.delamare@live.com	<p>Comme proposé, je participe volontiers à la concertation préalable sur ce projet d'aménagement de la RD35a.</p> <p>Tout d'abord, de manière générale, je trouve que le dossier de concertation n'est pas très étoffé et ne donne pas beaucoup de détails. Ainsi, si le chiffre de 20'000 véhicules quotidiens est bien mis en avant, il n'a pas d'estimation du trafic généré par le futur centre commercial. Un article récent du « Pays Gessien » donne heureusement une estimation de 4'500 à 6'500 véhicules supplémentaires. D'autre part, contrairement au dossier d'aménagement du carrefour « Porte de France », je n'ai pas trouvé de plan détaillé, réalisé par un bureau d'études. Les annexes du dossier sont plutôt des esquisses et ne donnent qu'une idée grossière.</p> <p>Il est erroné de faire un lien entre la « forte densification » du territoire de Saint-Genis-Pouilly et les 20'000 véhicules empruntant l'axe objet de la concertation. C'est l'ensemble du Pays de Gex qui voit une croissance de sa population et, jusqu'à maintenant, le trafic observé est peu lié à Saint-Genis-Pouilly. Par contre, c'est bien la volonté de Saint-Genis-Pouilly de réaliser le centre commercial qui amène à chercher des solutions pour le trafic attendu.</p> <p>Il m'a d'abord semblé intéressant de prévoir des voies « directes » permettant d'éviter de rentrer sur les ronds-points RD35-RD35a et RD35a-RD984c. Cela limitera le trafic dans les ronds-points. Il y a malheureusement un prix à payer en terme de foncier et d'imperméabilisation des sols. Est-ce justifié, sachant que les véhicules seront (et sont déjà) rapidement bloqués sur les carrefours proches (par exemple, CERN Prévessin ou Porte de France) ?</p> <p>Concernant le carrefour à feux RD35a-RD78a, la proposition me semble être une bonne solution privilégiant la sécurité. J'imagine que la gestion des feux sera « intelligente » afin de s'adapter à la réalité des trafics, pendulaires en particulier. Comme pour le carrefour Porte de France, il faut aussi prévoir une traversée sûre pour les modes doux, cyclistes en particulier.</p> <p>Pour rester sur ce point des modes doux, je ne vois aucun point précis concernant ces types de déplacements. Compte-tenu du « maillage » nécessaire de pistes cyclables, il me semblerait utile de prévoir des pistes cyclables de chaque côté de la RD35a. Je crains malheureusement que cela ne soit pas dans l'esprit des aménagements proposés, qui visent clairement et uniquement le trafic motorisé. Au contraire, les « voies directes » vont rendre la circulation cycliste encore plus difficile et il est vraisemblable que ce barreau routier de la RD35a sera une « no-go zone » pour les cyclistes, compliquant en particulier les trajets domicile-travail. Pour terminer sur ce thème, quel est le plan de circulation envisagé pour les cyclistes venant de Crozet ou de Chevry ? En effet, dans ces deux cas, il y a maintenant des pistes cyclables intéressantes qui arrivent sur le rond-point côté RD984c. Quelles sont les options proposées à ceux qui doivent rejoindre le CERN par exemple ? Passer par Saint-Genis-Pouilly centre ? J'encourage les décideurs à profiter de cette opportunité d'aménagement pour régler ce point.</p> <p>La proposition côté RD984c me laisse perplexe, avec, si je comprends bien, un rond-point à cinq embranchements. Mon expérience me montre que les ronds-points à plus de 4 embranchements pénalisent la fluidité du trafic quand celui-ci est dense (et ce sera nécessairement le cas). De plus, il semble que le rond-point va rester dans ses dimensions actuelles. Un 5ème embranchement tel qu'il est prévu va rajouter au minimum de l'incertitude pour s'engager en provenance de la RD35a. De plus, il faudra s'assurer que la circulation est fluide à l'intérieur même du centre commercial car, sinon, il y aura vite un blocage sur le rond-point. Il me semble préférable de ne pas avoir cet embranchement.</p>		1 mai 2022 12 h 45 min	

Aménagement de carrefours le long de la RD35a :
liste des contributions lors de la concertation du 19 au 22 juin 2022

Votre identité	Votre adresse e-mail	🗨️ Votre avis nous intéresse	Documents annexés	Détails de l'entrée	
		<p>En conclusion, pour reprendre les « opportunités et enjeux de l'aménagement de la RD35a » :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Amélioration de la fluidité du trafic : elle est très peu probable. L'augmentation prévue ne pourra pas être absorbée par ces aménagements, en particulier sur les heures de pointe de fin de journée en semaine qui vont correspondre à la fois au retour des pendulaires et à une activité forte du centre commercial. Je suis en fait pessimiste et, pour ma part, on va se retrouver dans une situation du type « Espace Candide » de Ferney-Voltaire. Les bouchons seront décourageants. - Sécurisation des déplacements routiers : elle est vraisemblable et c'est une bonne chose - Sécurisation des traversées modes doux de la RD35a : cela ne semble être vrai qu'au niveau de la RD78a. Pour le reste, je ne vois pas dans quelle mesure la situation s'améliore pour les modes doux, au contraire. - Création d'accès au centre commercial projeté : c'est de manière évidente l'objectif premier et il sera certainement atteint. <p>Dans l'article du « Pays Gessien » que je citais ci-dessus, il est mentionné que 90% du financement de cet aménagement de la RD35a est à la charge du promoteur du centre. J'espère que c'est la réalité et que ce sera vrai au final. Dans le cas contraire, il s'agirait d'une utilisation d'argent public à des fins essentiellement privées.</p>			
Borlat Lionel	lionel.borlat@numericable.fr	<p>A ce jour, le trafic routier ayant fortement augmenté dans la traversée du village de Pregny la création d'un carrefour à feux dont l'axe principale sera la rd35a, les bouchons seront inévitables dans ce même village. Ce qui va engendrer une augmentation pareille sur la route de la déchèterie de saint-genis-pouilly qui cette dernière n'est pas conçue pour voir circuler plus de 200 véhicules jours. Donc pourquoi ne pas faire passer la rd35a en sous-sol et de laisser le giratoire dans sa fonction actuelle. Sinon avez-vous envisagé une possible création d'une voie routière afin d'éviter et décharger la rd35a et le village de Pregny.</p>		27 avril 2022 10 h 46 min	
Thomas Martel	tmartel69@gmail.com	Non, un carrefour à feu ne va pas fluidifier le trafic.		23 avril 2022 23 h 12 min	
HENNEQUIN Séverine	sevhennequin@gmail.com	<p>Bonjour,</p> <p>Un mot d'ordre s'il vous plait : on ne réaménage pas une portion de route sans penser aux cyclistes.</p> <p>Le carrefour du CERN face à la route de l'Europe a été réaménagé en 2018 SANS AUCUN AMENAGEMENT CYCLABLE alors qu'elle relie un axe fort vélo à un centre bourg : cela a été fait en dépit du bon sens et des objectifs de neutralité carbone en 2030.</p> <p>Aujourd'hui, la moitié des trajets de moins de 2kms se fait en voiture, 60% des déplacements de moins de 5 kms se font en voiture.</p> <p>Un jour, j'ai voulu aller à vélo de Prévessin à la Zone de l'Alençon à Saint-Genis-Pouilly en vélo, accompagnée de ma fille de 8 ans. Un trajet suicidaire sur le 1er kilomètre jusqu'à pouvoir prendre la première rue disponible pour pouvoir se mettre en sécurité, soit la rue du Chemin des Ponts qui permet de rejoindre Prégny puis Saint-Genis. La semaine suivante, me rappelant de l'expérience, j'ai pris ma voiture pour faire le même trajet.</p> <p>Merci d'offrir aux cyclistes des pistes sécurisées avec sas de départ avant les voitures.</p> <p>Il convient également de donner la priorité au bus.</p> <p>Nous avons 3 ans pour changer de braquet et cela passe par un transfert modal. Fluidifier les flux voitures n'incitera jamais les gens à monter dans un bus mais si le même trajet en vélo ou en bus se montre nettement plus efficace en budget temps car on leur donne la priorité, les gens seront amenés à changer leurs habitudes.</p>		23 avril 2022 18 h 19 min	
Juliette	juliettekorhel@gmail.com	<p>Bonjour, une piste cyclable sécurisée est-elle prévue ? Ce type d'infrastructure manque dans le pays de Gex. Merci pour vos efforts dans ce sens :-)</p> <p>Bien cordialement,</p>		23 avril 2022 14 h 35 min	

Aménagement de carrefours le long de la RD35a :
liste des contributions lors de la concertation du 19 au 22 juin 2022

Votre identité	Votre adresse e-mail	 Votre avis nous intéresse	Documents annexés	Détails de l'entrée	
Meylan Henri	henri.meylan@hotmail.com	<p>Bonjour,</p> <p>Je suis complètement contre l'installation des 2 carrefours à feux. L'installation de carrefour à feux dans la région s'est systématiquement accompagnée d'une dégradation de la circulation et de la sécurité dans le pays de gex.</p> <p>Les conséquences de la transformation d'un rond en carrefour à feux sont: -Des temps d'attentes plus long meme quand il n'y a qu'une très faible circulation. -Les automobilistes sont "endormis" par l'attente des feux, leur temps de réaction s'allonge, et les automobilistes se désresponsabilisent car quand le feu est vert, je fonce sans faire attention car je suis dans mon droit, et c'est comme cela que les accidents surviennent. En comparaison, l'attente à un rond point n'est jamais statique, la file avance toujours, un cycliste ou autre automobiliste qui à la priorité peut surgir rapidement, et donc il faut maintenir sa garde. -Un rond point à 4 axes sera toujours plus sécurisant et aura une capacité de circulation plus élevée qu'un feu (toutes les études le démontrent).</p> <p>Donc recommander l'installation de 2 feux en prétendant que ceci va améliorer la sécurité des usagers et la capacité de circulation est un mensonge. La proposition d'amélioration des 2 rond points est la bienvenue, mais sera complètement nullifier si il y a deux feux supplémentaires installés entre.</p> <p>C'est pour cela que je suggère: -La sécurisation du giratoire temporaire soit fait en rendant ce rond point permanent. -Qu'un autre rond point, avec voie cycable et passage piéton soit installé pour l'accès au centre commercial (rond point similaire à porte de France).</p> <p>C'est la seule solution qui permettent à minima de ne pas baisser la capacité de trafic sur cette voie très empruntée.</p>		20 avril 2022 23 h 09 min	
FAYET Etienne	etienne.fayet@gmail.com	<p>En vélo il n'y a aucun itinéraire agréable et sécurisé pour aller de Saint-Genis à Prevessin-Moens (alors qu'à partir de Prevessin il y a une bonne voie cyclable pour aller à Ferney). Il faut que le nouvel aménagement comporte une piste cyclable, je pense en particulier autour de l'intersection RD35/RD35a</p>		20 avril 2022 20 h 38 min	
Geoffroy Larde	humageo@yahoo.fr	<p>Bonjour,</p> <p>Nous souhaitons que ce nouvel aménagement comporte des pistes cyclables de chaque cote de la route.</p> <p>Merci pour nos enfants.</p>		20 avril 2022 5 h 54 min	