

# Proposition d'aménagement à court terme de la traversée piétonne et cycliste des douanes du CERN à Meyrin & Prévessin-Moëns

*Septembre 2024*



## Table des matières

Contexte du document.....	3
Traversée France vers Suisse .....	3
Partie Française .....	3
Traversée de la douane.....	4
Partie Suisse.....	9
Traversée Suisse vers France .....	14
Partie Suisse.....	14
Traversée de la douane.....	16
Partie Française .....	17
Conclusion .....	17

## Contexte du document

Ce présent fichier a vu le jour suite à la proposition de Thierry Messenger (directeur du département de la santé et des mobilités à l'office cantonal des transports à Genève) de présenter un schéma intentionnel de quelques mesures simples à réaliser pour sécuriser la traversée cycliste entre la douane de Meyrin et le carrefour à feux (l'entrée B) du CERN.

L'APiCy a pour but d'améliorer concrètement la sécurité des déplacements des cycles et des piétons et propose donc ci-après de mettre en œuvre des solutions réalisables à court terme, et donc avant le début des travaux liés au BHNS vers et depuis Saint-Genis-Pouilly.

Cette partie est une des plus dangereuses de toute la région, nous sommes très sensibilisés à son amélioration.

Une équipe du bureau de l'APiCy s'est donc réunie cet été, sur place, afin de reprendre toute la traversée France vers Suisse et inversement, et proposer des mesures simples à prendre mais pouvant améliorer grandement la sécurité sur ce secteur d'ici l'arrivée du BHNS.

Ce document s'adresse donc aux communes de Prévessin-Moëns pour la partie France, à l'office cantonal des transports (OCT) pour la partie Suisse, et aux douanes pour les zones restantes.

## Traversée France vers Suisse



### Partie Française

Notre étude commence à la fin de la piste cyclable en site propre réalisée le long de la voie automobile le long du CERN, après le carrefour de l'Europe. Voici ci-contre la photo de l'état actuel de la fin de la piste.

La flèche descendante s'arrête subitement, les cyclistes ne savent donc pas par où passer entre continuer sur la droite (malgré la présence de gros plots en plastique plus loin), rejoindre le flux de voitures (ce que fait la majorité des cyclistes à l'heure actuelle), ou bien encore remonter la bande verte (sur la gauche de l'image) en sens inverse du sens de circulation, pensant à tort que la bande verte signifie la poursuite de la voie cyclable. Lors de notre jour d'observation, une personne en trottinette a effectivement voulu emprunter ce chemin en sens inverse pour rejoindre le flux des véhicules montant depuis la Suisse, rendant la manœuvre dangereuse.





Nous proposons de poursuivre les flèches dessinées au sol afin d'orienter les mobilités douces vers le bon endroit, à savoir la partie droite de la route en direction de la douane FR.

Remarque : dans ce document nous allons beaucoup parler de flèches blanches, il serait également pertinent de réfléchir à peindre en vert (ou en rouge comme en Suisse) bordée de blanc (ou de jaune) la piste cyclable plutôt que les flèches, afin d'améliorer la visibilité de l'aménagement.

Pour ce secteur, en ce qui concerne les piétons, nous n'avons rien à signaler, l'aménagement actuel étant convenable.

## Traversée de la douane

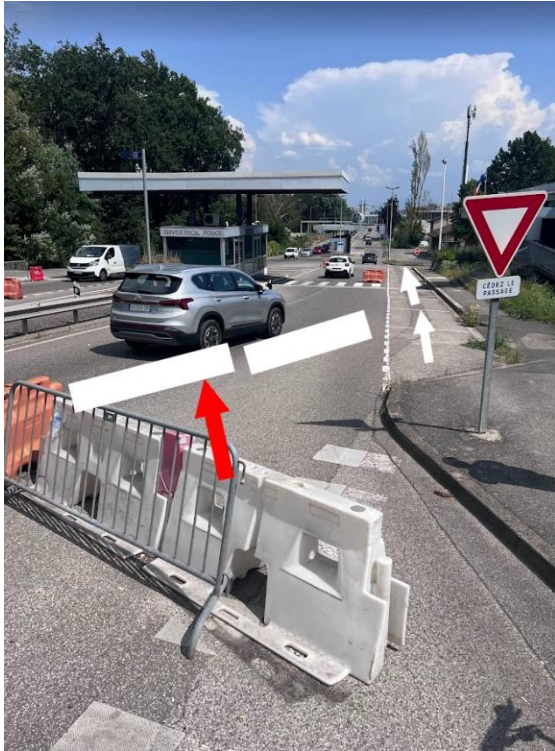


En l'état actuel des aménagements, les cyclistes ayant pris la partie droite de la route rejoignent ce cédez-le-passage et entrent donc dans le flux de véhicules et des cyclistes ayant pris la route principale à la fin du fléchage précédent.

Il est ici assez flou de savoir où doivent continuer les cyclistes : avec le flux de voitures ? sur les places de stationnement à droite (qui sont très rarement utilisées) ? Dans les deux cas la situation est délicate : s'insérer avec les voitures est difficile en heure de pointe du matin avec un flux incessant de véhicules, mais rouler sur des places de stationnement peut être perçu comme interdit.

Nous proposons pour cette traversée deux aménagements ne nécessitant que très peu de mesures.





Notre première proposition, privilégiée, consiste à déplacer les deux plots en plastique blancs plus bas sur la route, et la barrière quelques mètres plus haut, avant les plots rouges, afin de garder une séparation physique avec les cyclistes.

Ensuite, il s'agit de repeindre quelques flèches sur les places de stationnement non utilisées, afin que les cyclistes restent séparés du flux auto et se sentent en sécurité.

De ce fait, nous avons, depuis le carrefour de l'Europe jusqu'au milieu de la douane Fr, plus aucune co-habitation cyclistes-voitures, grâce à seulement quelques flèches de peinture et un déplacement de plots en plastique.

Nous avons conscience que cette option n'est peut-être pas réalisable à cause des places de stationnement pourtant très peu utilisées, c'est la raison pour laquelle nous avons une option 2.



La proposition 2, laissant les places de stationnement accessibles et sans cyclistes dessus, impose encore de décaler la barrière en amont de quelques mètres, et les plots en plastique blancs plus bas, mais restant sur la route, afin de laisser un espace convenable (environ 1m50) pour les cyclistes qui resteraient alors sur la voie de droite des voitures.

Quelques mètres plus bas, il faudrait alors décaler le plot rouge unique de la moitié de la voie vers la gauche, afin de laisser libre l'espace pour la bande cyclable nouvellement dessinée avec ici encore quelques flèches blanches et logo vélos.

La séparation physique n'existe plus entre voiture et vélos, mais les trajectoires ne se croisent pas. Les voitures restent à gauche de la bande cyclable.





Toujours sur la proposition 2, un peu plus bas, un plot blanc (caché par la voiture) juste à droite du plot rouge devra être décalé, et une autre flèche cyclable dessinée en direction du prochain aménagement que nous proposons.

Ce qui laisse tout de même 1 voie et demi pour les voitures et cyclistes sur cette portion de route.

Une dernière option serait de, s'il n'est vraiment pas possible de supprimer les bandes de stationnement, de les décaler vers la chaussée pour créer une piste cyclable protégée du trafic.

En ce qui concerne les piétons dans ce secteur, nous n'avons pas non plus de suggestion d'amélioration à faire.



Ensuite, nous avons pour les piétons la fin du trottoir. Ils traversent une voie de circulation peinte sur la chaussée, où la D984f rencontre la frontière Suisse, puis marchent sur l'herbe pour rejoindre le trottoir suivant. Les passages fréquents ont d'ailleurs créé sur l'herbe une bande de passage que nous distinguons bien. Lorsqu'il pleut beaucoup, cette bande est boueuse et un autre chemin dans l'herbe, à gauche du stop sur l'image, existe, avec un revêtement synthétique de couleur verte. C'est apparemment ici que les piétons passent lorsque le chemin principal est impraticable.

Pour les vélos, ils sont tout simplement dans le flux de voitures, puisque les deux chemins dans l'herbe nécessitent la traversée d'abord d'un trottoir non abaissé, et donc pas utilisable en vélo sauf si on y descend pour escalader le trottoir.

D'un point de vue extérieur, cet aménagement fait donc « brouillon » que ce soit

pour les vélos ou les piétons, malgré les pourcentages de report modal assez importants et croissants les dernières années sur ce secteur.



Notre proposition pour ce passage consiste en 4 réalisations :

- Création d'un passage piéton depuis la fin du trottoir précédent en direction du chemin dans l'herbe, chemin probablement à améliorer pour les journées de forte pluie.
- Décalage du stop de quelques mètres en amont (flèche rouge), afin que les voitures s'arrêtent avant le passage des cyclistes avec logo vélo.
- Création d'un abaissement du trottoir (flèche verte) menant au chemin « revêtement synthétique » qui sera le chemin priorisé pour les vélos
- Fléchage blanc de l'itinéraire cyclable afin de dissuader les cyclistes à rester dans le flux des voitures.





Ensuite, en l'état actuel, les piétons rejoignent le trottoir jouxtant la douane Suisse (bâtiment à droite), et certains vélos restent dans le flux auto, d'autres prennent la partie située devant le bâtiment de la douane (selon l'embouteillage créé par le feu au niveau de l'entrée du CERN).



Après le passage des cyclistes sur la partie « revêtement synthétique », il faut créer un second abaissement pour redescendre du trottoir. Ensuite, nous proposons un fléchage blanc et logo vélo devant le bâtiment de la douane afin que les cyclistes restent séparés des voitures.

Nous ne jugeons pas nécessaire ici de créer d'autres passages piétons (qui seraient sur l'extrême droite de l'image) vu qu'il s'agit d'une voie privée avec très peu de passages de véhicules.





Il s'agit ici, pour piétons comme pour cyclistes, d'un des endroits les plus délicats de toute la traversée. Les piétons arrivent de la douane CH, récupèrent le trottoir ensuite, jusqu'au carrefour à feux, mais le trottoir se rétrécit drastiquement à l'approche du feu, ce qui ne permet pas le passage de poussettes, fauteuils roulants par exemple ni piétons en sécurité.

Les vélos quant à eux, sont tout simplement avec le flux automobile à ce niveau.



Les piétons ont une nouvelle fois une route à traverser (entrée D du CERN) sans passage piéton, et les vélos ont à présent le choix entre 3 voies de circulation automobile pour leur trajet.



Difficile pour les piétons de passer, et de surcroît impossible en poussette par exemple sur ce trottoir très étroit.



Après le feu, tout devient plus clair ; les piétons ont un passage piéton et rejoignent l'esplanade des particules, les vélos rejoignent soit l'entrée du CERN à droite soit la voie cyclable ensuite réalisée depuis la fin du carrefour à feu jusque... le centre de Genève.

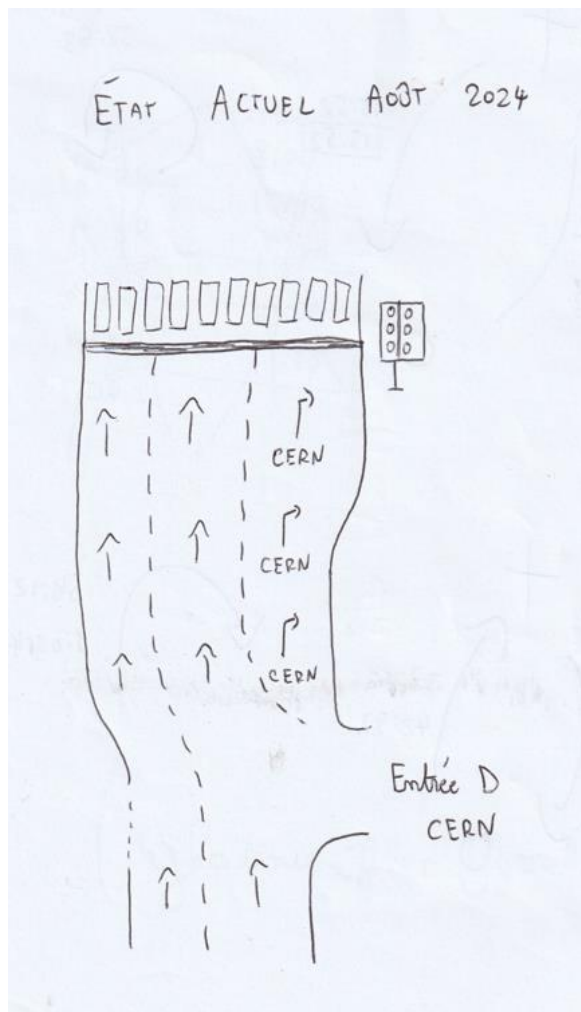
Nous voyons donc que le point noir est effectivement situé entre la douane et ce carrefour à feu, et allons donc vous présenter des propositions d'améliorations simples ne pénalisant pas le trafic routier.





Pour les piétons d'abord nous proposons (image de gauche) de créer un passage piéton au niveau de l'entrée/sortie D du CERN, essentiellement utilisée par du trafic poids lourds, et rajouter un STOP pour le trafic sortant par cette sortie. Le Stop est justifié par notre proposition d'aménagement cycliste proposé dans les pages suivantes.

L'image de droite montre un cheminement piéton aujourd'hui fermé mais jadis utilisé semble-t-il par les usagers de l'ancien bus qui s'arrêtait ici, afin de rejoindre le CERN. La réhabilitation (ou simplement réouverture) de cet escalier serait pertinente au vu du rétrécissement drastique du trottoir mentionné et imagé page précédente. Ici les usagers seraient en sécurité et une réhabilitation en pente douce permettrait probablement à quelques poussettes de passer... Si cela n'est pas possible, il faudrait alors penser au déplacement du lampadaire sur le trottoir, ou bien du grillage le long du côté droit du trottoir...



Partant du constat qu'en heure de pointe du matin la file de voiture à droite souhaitant entrer au CERN remonte effectivement toute la voie dédiée au CERN, nous décidons de ne pas y apporter de changement majeur.



Par contre, concernant les deux voies de gauche, dédiées au trafic continuant vers Meyrin ville, la voie la plus à droite lorsqu'embouteillée peut remonter jusqu'à la douane, mais seulement quelques véhicules ne prennent la voie à gauche. Se basant sur ces observations nous pensons donc qu'il est possible de fermer la voie la plus à droite au trafic automobile et ne la rouvrir qu'une fois la voie dédiée au CERN existante. Compte tenu du changement de la répartition modale souhaité, cet aménagement permettrait de garder un stockage intéressant des véhicules au niveau du feu (puisque les deux voies de gauche continueront d'exister), et permettrait également aux cyclistes d'évoluer en sécurité au niveau de l'endroit où commence le bouchon aux heures de pointe du matin.

La voie de droite serait dédiée uniquement aux cyclistes, jusqu'à l'entrée D où les cyclistes devront évoluer sur la partie gauche de la voie dédiée au CERN (ou à droite suivi d'une traversée au moment où la voie s'élargit), puis lorsque la route s'élargit 30 mètres avant le carrefour à feux, la création d'une bande cyclable dédiée puis d'un SAS sur la voie de droite et du milieu permettrait un stockage d'attente du carrefour pour les cyclistes qui est excellent.



A la phase du feu vert qui suivra, les cyclistes les plus rapides pourraient alors partir en premier sur l'esplanade des particules tout en ayant évolué en sécurité sur 200 mètres.

Les bandes que nous avons dessinées en couleur verte sur notre croquis (image de droite) devront être matérialisées par de la peinture sur la route, afin d'alerter les conducteurs sur la présence exclusive de cyclistes sur ces portions.

Nous pensons sincèrement qu'il s'agit du meilleur aménagement possible à l'approche du carrefour à feux, en respectant l'ambition de l'état de Genève d'accélérer le report modal. De plus, les cyclistes seraient entièrement séparés des voitures depuis la partie Française (à part l'endroit où les travailleurs du CERN venant de France doivent « couper » la trajectoire cycliste), permettant ainsi une accélération du report modal puisque la sécurité reste l'élément privilégié des cyclistes sondés sur leur rapport au report modal doux.

Une autre option, proposée par ProVélo Genève, serait de conserver une piste cyclable le long du trottoir depuis la douane, et de séparer cyclistes et tourner à droite CERN avec de la régulation de feux. Cette option à l'APiCy nous paraît intéressante, mais nécessite l'ajout d'un nouveau feu spécialement pour cyclistes pour éviter le conflit cyclistes allant tout droit/voitures tournant vers le CERN.

# Traversée Suisse vers France

## Partie Suisse



endroit.

A l'heure actuelle, la piste cyclable venant du centre de Genève s'arrête après le carrefour à feu du CERN, au niveau du passage piétons que l'on voit sur l'image ci-contre. Après, il n'y a plus rien pour la traversée de la douane Suisse, jusqu'au nouvel aménagement peint récemment par la commune de Prévessin-Moëns pour la traversée de la douane française.

Cela fait donc près de 150 mètres de traversée dangereuse et non sécurisée, sur une route où le flux de véhicules est incessant du matin au soir, et croissant d'années en années.

Nos propositions sur cette traversée partent du constat que 2 voies pour les voitures avant et après le feu de ce carrefour ne sont peut-être pas obligatoires. En horaire de pointe du soir, seuls quelques véhicules prennent la voie de droite, et le bouchon en partie Suisse du soir remontant jusqu'à Meyrin ville est causé par la traversée de l'esplanade, et non par l'attente occasionnée par le feu rouge à cet





Nous remarquons bien qu'après le feu, les voitures sont toutes sur la voie de gauche (puisque la douane est traversée sur cette voie uniquement). La voie de droite est utilisée par les personnes souhaitant se rendre au centre sportif de Maisonnex, et par les personnes pressées doublant les véhicules de la voie de gauche, et par depuis peu les covoitureurs HÉLÉMAN s'arrêtant à l'arrêt de bus sur la droite de l'image pour récupérer des passagers.

Nous proposons donc de limiter la voie de droite, entre le feu et l'entrée du centre de Maisonnex, uniquement aux cyclistes et au covoiturage (et éventuellement aux conducteurs à destination du centre sportif de Maisonnex s'il n'est pas possible de les laisser sur la voie de gauche...).

Tous les autres véhicules resteront à gauche, ce qui accélérera

le report modal puisqu'existera à présent un cheminement sécuritaire pour les cyclistes.



Puis, après avoir passé la route du centre sportif de Maisonnex, la voie de droite serait réservée uniquement aux vélos (piste séparée physiquement). Nous voyons sur l'image ci-contre qu'à l'heure actuelle, c'est déjà le cas même si le marquage autorise théoriquement les véhicules à utiliser la voie de droite.

La traversée de la piste cyclable depuis le STOP à la sortie du centre sportif de Maisonnex devra être visible par de la peinture dessinée au sol, alertant les conducteurs sur le fait qu'ils traverseront une voie dédiée entièrement au trafic cycliste.

Pour la partie piétons sur cette portion, la seule amélioration notée serait de dessiner un passage piétons Chemin de la Berne (la route menant au centre sportif).



## Traversée de la douane



Nous voici dans un des endroits du secteur le plus dangereux : en partie montante, les cyclistes ne sont pas très rapides. De plus, les véhicules sortent enfin du long bouchon depuis Meyrin, c'est le soir et ils ont hâte de rentrer : ils accélèrent. La cohabitation ici est synonyme de nombreux énervements cyclistes-autos et coups de klaxons. Par ailleurs, certains cyclistes ou trottinettes arrivent ici en sens inverse n'ayant pas compris que la bande verte dessinée partie française plus haut n'était destinée qu'au trafic montant depuis la Suisse vers la France.

Il faut ici agir vite et faire preuve de bon sens.

Basé sur des observations, les cyclistes souhaitent traverser de la droite vers la gauche le plus vite possible, afin de rejoindre la piste cyclable française côté gauche (côté CERN). Donc la majorité des

cyclistes traversent les voies voitures au niveau de la douane Suisse : il y a un dos d'âne, les voitures roulent moins vite, et ce n'est pas en montée que les cyclistes peuvent traverser plus vite.

Notre demande ici est de peindre sur la chaussée la traversée des cycles au niveau du dos d'âne, de la droite vers la gauche. Et ensuite rejoindre la bande cyclable dessinée par la France au niveau de sa douane.

Cet aménagement s'accompagne de la suppression de la traversée cycle au niveau de la douane française, pour que tous les cyclistes traversent maintenant en partie Suisse.



Ensuite, les barrières et plots devraient être repositionnés de façon à ce que les cyclistes soient le plus souvent éloignés des voitures.

Enfin, un passage piéton devrait être peint au niveau de la douane Suisse (image ci-contre) pour que les piétons rejoignent ici le trottoir existant côté Ouest de la douane, puisqu'il n'y a, côté est, plus aucun

aménagement piéton à partir d'ici.



## Partie Française

Nous comptons dans la partie française ici que la traversée cycle de la route venant en sens inverse depuis le rond-point de l'Europe. Cette peinture verte a été apposée il y a plusieurs mois et un cédez-le-passage à destination des vélos indique bien que la priorité est donnée aux voitures.

De notre point de vue, il n'y a pas de corrections à apporter sur cet aménagement.

## Conclusion

Nous restons à votre entière disposition pour parler plus en détail de ces propositions d'aménagement, mais continuons de croire qu'il s'agit de la façon la plus rapide et moins onéreuse de rendre cette traversée plus sécuritaire et ainsi accélérer le report modal de la voiture individuelle sur des modes de transports plus doux.

Nous pouvons aussi travailler sur une vue d'ensemble avec les propositions dessinées par-dessus une photo satellite par exemple.

Le bureau de l'APiCy vous remercie pour votre lecture attentive et votre compréhension.