



Facilitateur de projet



Réalisation d'une nouvelle entrée de ville à l'ouest de Saint Julien Passage en phase opérationnelle

*Présentation du projet et du
calendrier d'opération*

03 oct 2013



Contenu de la présentation

- objectifs de l'opération
- rappel du bilan de la concertation
- exposé des études réalisées depuis la concertation
- données de mobilité relatives au projet
- comparatif des tracés , aspect technique
- comparatif des tracés, aspect environnemental
- Proposition de choix
- Proposition de calendrier
- Poursuite des opérations

objectifs de l'opération

Plan synoptique de mobilité avec tram et entrée ouest

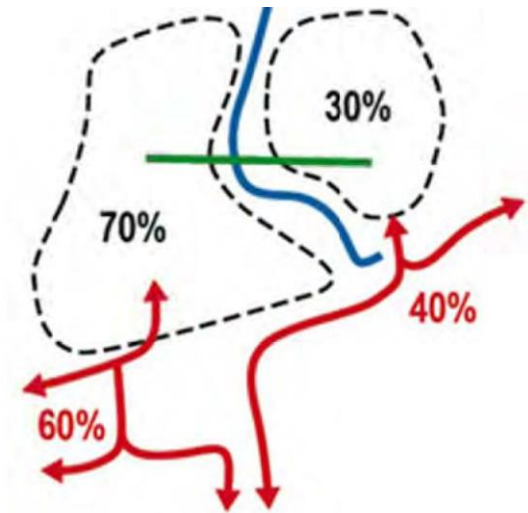
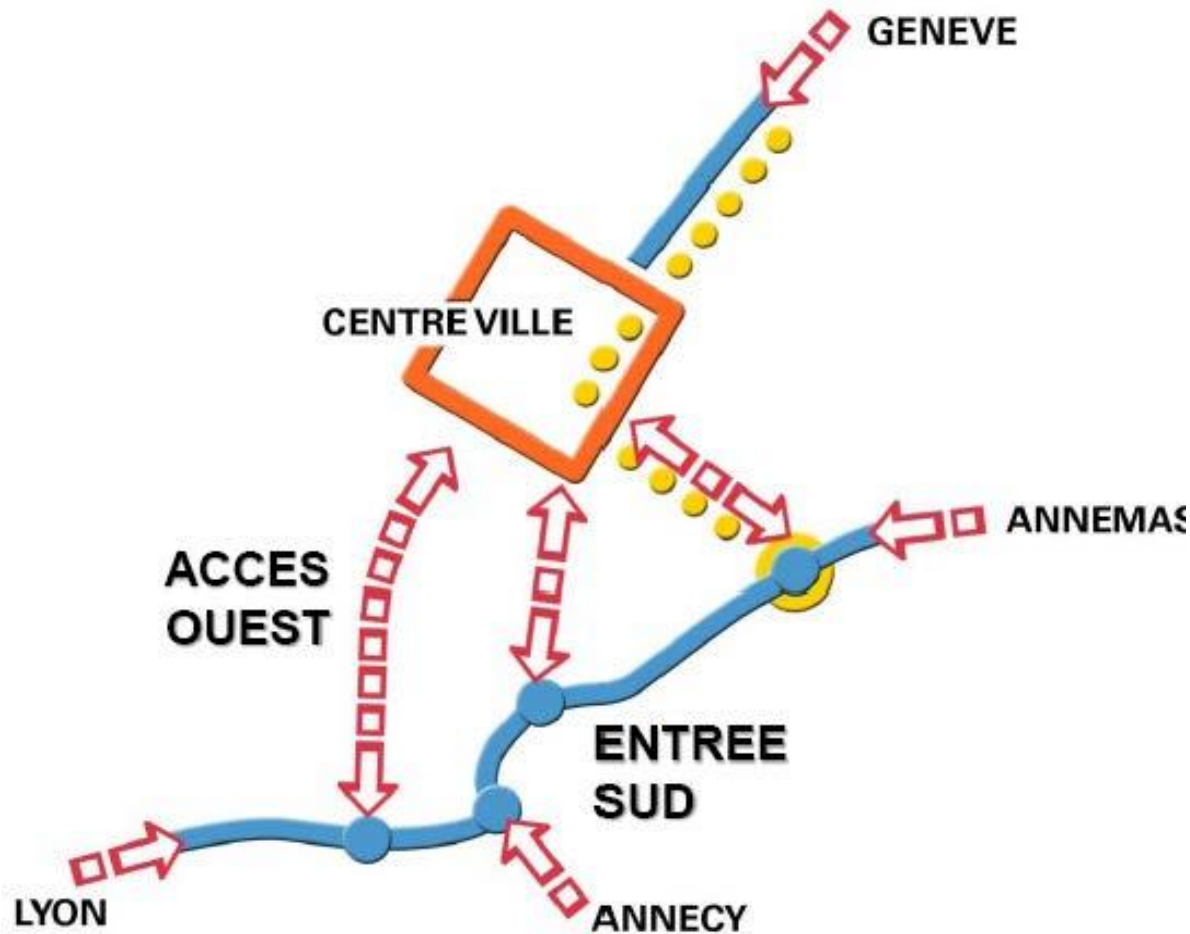


Figure 11 - Mise en adéquation de l'offre et la demande

objectifs de l'opération

Objectifs résumés comme suit:

- l'amélioration de l'accessibilité des fonctions structurantes de la Ville et du tramway
- Soulager le giratoire dit de « viry », doubler le dispositif d'entrée sud, sécuriser l'accès aux équipements structurants et de secours
- Renforcer l'accessibilité quartiers ouest et ZI des moulins
- Organiser les déplacements en privilégiant un transfert modal vers futur tramway
- Projet urbain d'entrée de ville, requalification secteur route de Lyon et Arande§nant de Ternier.

Bilan des concertations effectuées Barreau Ouest

(24 sept à 24 nov 2011)

Rappel du projet soumis à concertation

Le barreau routier ouest assure le lien entre la RD 1206 (Bellegarde, Lyon) et la route des Vignes. Cet aménagement est associé à l'aménagement d'une jonction avec le centre-ville par la rue de Sardes ou la route de Thairy. Les réflexions ont abouti à retenir 3 variantes de tracé :



La **1ère variante** emprunte le tracé de l'ancienne route de Lyon en franchissant la voie ferrée et l'Aire par de nouveaux ouvrages. On poursuit ensuite par la rue des Sardes, élargie et en double sens, pour rejoindre un nouveau carrefour entre les rues Sardes/Thairy/Pacthod/Mail de Chabloux,



La **2e variante**, après la liaison RD 1206/route des Vignes décrite en variante 1, consiste à accéder au centre-ville par la rue des Sardes en sens unique et de sortir du centre-ville par le nouveau mail de Chabloux et la route de Thairy, à double sens.



La **3e variante** se situe à l'arrière de la zone d'activités le long de la route des Vignes et rejoindra le rond-point de la route de Thairy au niveau de l'Intermarché, en franchissant également la voie SNCF et l'Aire par de nouveaux ouvrages. On accèdera au centre-ville par la route de Thairy et le nouveau mail de Chabloux, à double sens.

Bilan des concertations effectuées Barreau Ouest

(24 sept à 24 nov 2011)

Bilan de la concertation – Accès Ouest et mise à double sens de la rue des Sardes

Concertation du 24 septembre au 24 novembre 2011

L'augmentation du trafic sur la rue Palluel et la Rue du Jura avec la multiplication des risques d'accidents a également été source de questionnement sur les aménagements à réaliser. Les habitants s'inquiètent du flux de trafic attendu et du risque d'accident au niveau de l'école primaire.

Proposition de variante :

Une combinaison des variantes 2 et 3 soumises à la concertation paraît être pour un citoyen une solution intégrant les différents enjeux : accessibilité à la Ville par création de 2 branches pour le barreau Ouest ; allègement des travaux sur la rue des Sardes maintenue à sens unique ; sécurisation de certaines voies existantes passées à sens unique. **Cette proposition de variante, combinant plusieurs des tracés envisagés, sera donc étudiée dans le cadre des études techniques des 3 tracés soumis à concertation.**

Les propositions alternatives formulées en terme de sens de circulation seront également étudiées dans le cadre des études relatives au plan de circulation. Selon les conclusions de ces études, il sera soit procédé à l'enquête publique, soit procédé à une nouvelle concertation.

Proposition de projet complémentaire :

Une voie de contournement par l'Ouest paraît être pour certains Saint Juliennois un autre projet à étudier, dans la continuité de la variante n°3, avec à terme la possibilité d'un accès à la Suisse par la plaine de l'Aire. Ceci faciliterait la sortie de Saint Julien pour les frontaliers habitant le quartier de Chabloux notamment.

La Municipalité précise que l'objet de la concertation ne concerne pas le contournement de la Ville, mais l'accès aux commerces, écoles et services situés en son centre. L'établissement *Présentation de Marie* draine plus de 1000 élèves. Ce trafic d'échange représente environ 75% du trafic moyen journalier. Une étude de circulation sera menée pour actualiser les données et vérifier ces hypothèses. D'autre part, le contournement autoroutier de Saint-Julien existe déjà et doit être encouragé par création d'un échangeur à Viry. Les études sont actuellement menées par les collectivités compétentes.

En outre, le plan directeur cantonal de Genève prévoit de restreindre fortement le transit automobile, voire l'interdire au niveau des petites douanes, dont celle de Thérans. Celle-ci ne peut donc pas devenir le principal accès à la Suisse, d'autant plus qu'un report modal sur les transports communs sera fortement encouragé pour les déplacements transfrontaliers.

Il a également été rappelé que la Ville souhaite préserver la plaine de l'Aire, en prolongement du contrat français de rivière et du projet helvétique de renaturation de l'Aire.

En résumé, il apparaît que cette proposition ne constitue pas une variante aux solutions proposées, mais un autre projet, ne répondant pas aux objectifs du projet soumis à la concertation.

Les hypothèses du projet soumis à concertation seront néanmoins vérifiées dans le cadre d'étude de circulation. Les résultats en seront présentés dans le dossier d'enquête publique.

Bilan des concertations effectuées Barreau Ouest

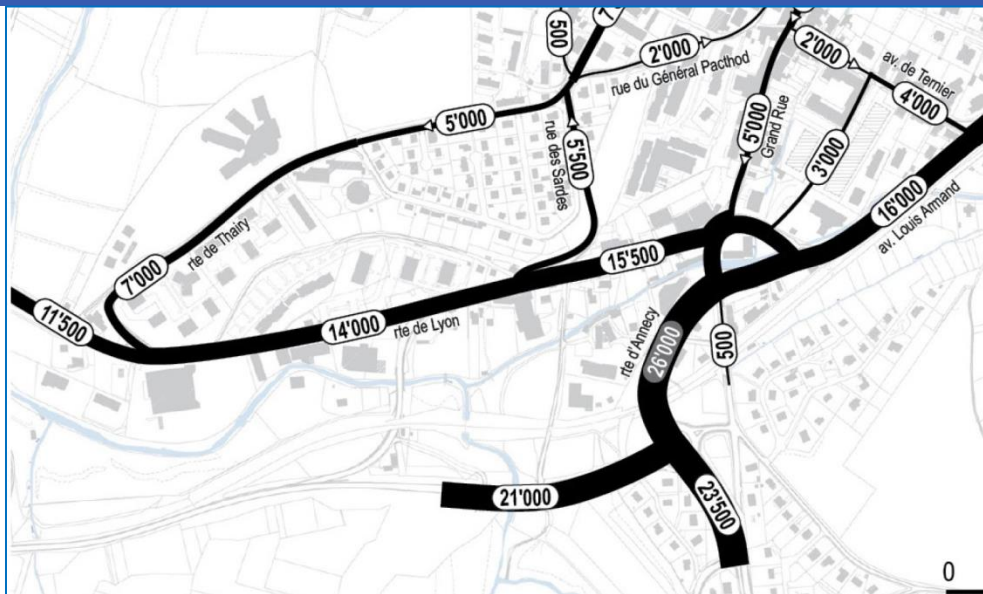
(24 sept à 24 nov 2011)

- Vérifier les hypothèses du projet dans le cadre des études de circulation
- Proposer une variante supplémentaire combinant les variantes 2 et 3
- Poursuite des études techniques sur les différents tracés
- Compléments d'études portant sur la circulation et ses impacts
- Réponses aux remarques à intégrer dans dossier enquête publique, présentation solution détaillée
- Étude d'impact, puis enquête publique.

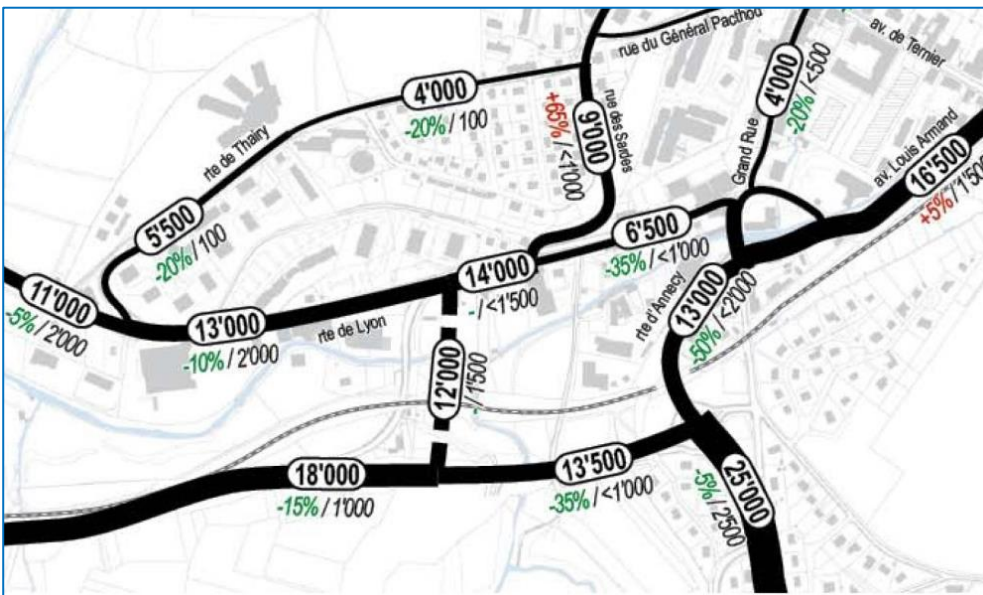
Exposé des études réalisées

<u>Étude réalisée</u>	<u>date</u>
étude préliminaire engagée sur l'ensemble des RD 1201 et 1206 en traversée de ville	2006
faisabilité mise à double sens rue des sardes	2005
faisabilité de création d'un barreau entre route de Lyon et RD 1206, route de Viry	2010
études de mobilité	2013-en cours
études techniques comparatives des 4 tracés envisagés	2013-en cours
comparatif environnemental des différents tracés	2013-en cours
suivi écologique état initial du site	2013-2014
étude préliminaire ouvrage d'art du Pont-Rail (SNCF)	En cours
investigation géotechniques préliminaires G11 et G12	En démarrage

Conclusions de l'étude de mobilité

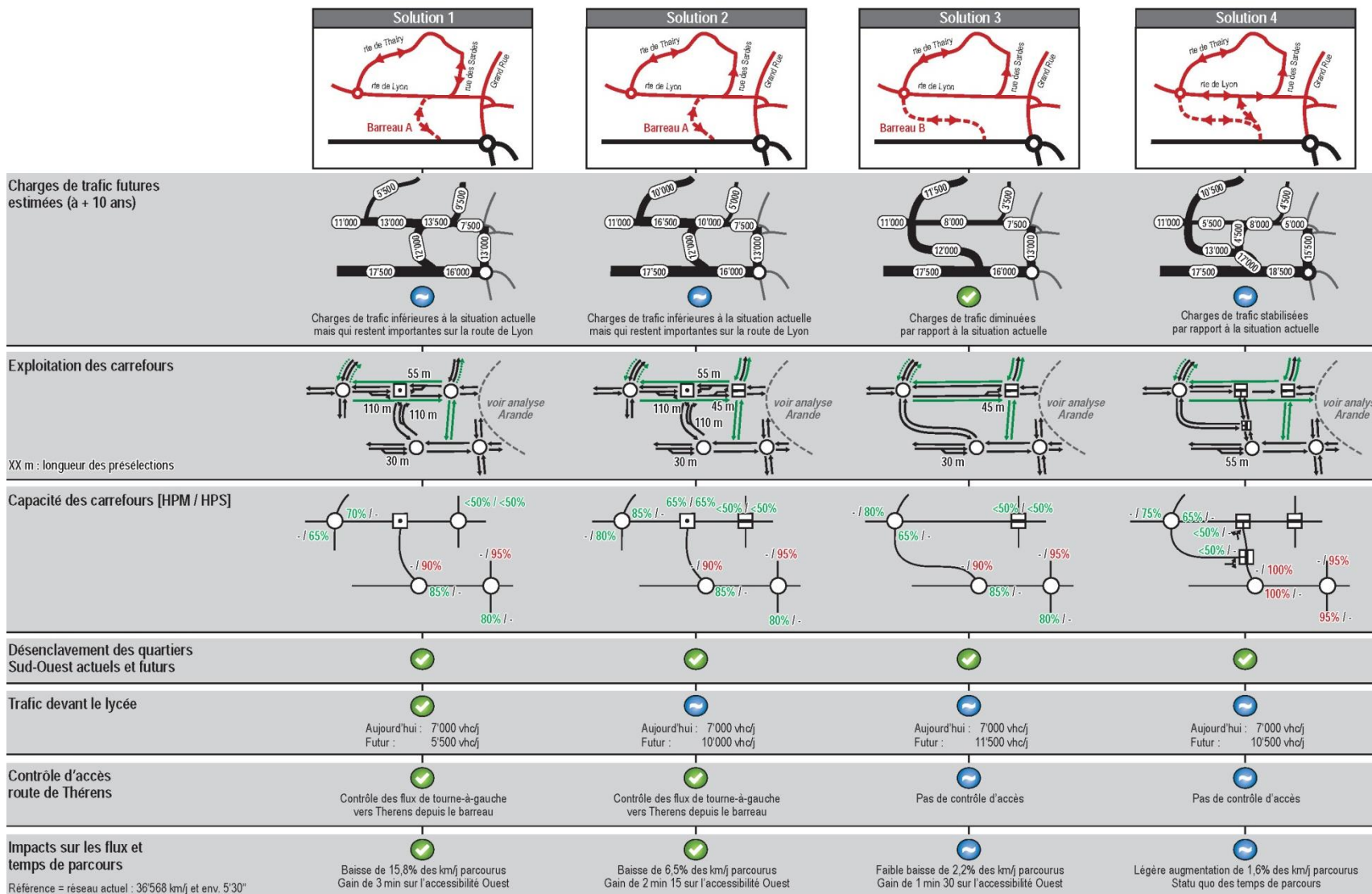


Avant...(charges trafic 2012)



Après!(charges trafic 2020).
Une « entrée ouest » quasiment
équivalente à sa grande sœur au
sud.

Zoom mobilité sur barreau ouest



En conclusion, en termes de mobilité, la solution 1 est la plus avantageuse malgré le fait que les charges de trafic restent élevées sur la route de Lyon

Comparatif des tracés, aspect technique

- un travail soigneux de comparatif mené sur 22 critères, regroupés en 7 critères principaux:
 - Réponse aux objectifs de l'opération
 - Fonctionnalité, trafic, lisibilité
 - Géométrie, raccordements
 - Complexité technique
 - Impact foncier
 - Impact environnemental-insertion
 - Coût infrastructure et coût global

- La prise en compte des avis et remarques des trois partenaires du projet: Conseil Général, CCG, SNCF.

Comparatif des tracés, aspect technique

ACCES OUEST SAINT-JULIEN-EN-GENEVOIS				
ANALYSE MULTICRITERE DES SOLUTIONS				
	FAMILLE A		FAMILLE B	
	SOLUTION 1	SOLUTION 2	SOLUTION 3	SOLUTION 4
				
REPONSE AUX OBJECTIFS DE L'OPERATION				
FONCTIONNALITE - TRAFIC - LISIBILITE				
GEOMETRIE DE LA LIAISON - TRAITEMENT DES RACCORDEMENTS				
COMPLEXITE TECHNIQUE ET OUVRAGES				
IMPACT FONCIER				
IMPACT ENVIRONNEMENTAL - INSERTION DANS LE SITE				
COUT DES TRAVAUX ET COUT D'OPERATION				
CONCLUSION	BONNE REPONSE AUX OBJECTIFS ET MINIMISATION DES EMPRISES MAIS INVESTISSEMENT GLOBAL IMPORTANT	REPONSE CORRECTE AUX OBJECTIFS ET MINIMISATION DES EMPRISES INVESTISSEMENT PLUS LIMITE MAIS SOLUTION OFFRANT MOINS DE CONFORT PENDANT LES TRAVAUX DU TRAM	PAS DE REPONSE SATISFAISANTE AUX OBJECTIFS IMPACT IMPORTANT INVESTISSEMENT TRES IMPORTANT	PAS DE REPONSE SATISFAISANTE AUX OBJECTIFS IMPACT TRES IMPORTANT INVESTISSEMENT TRES IMPORTANT

Comparatif technique des tracés

Synthèse courte des remarques, aspect « atteinte des objectifs »:

	FAMILLE A		FAMILLE B	
	SOLUTION 1	SOLUTION 2	SOLUTION 3	SOLUTION 4
				
<u>solution</u>	1- <u>barreau court et sardes double sens</u>	2- <u>barreau court et sardes simple sens</u>	3- <u>barreau long et Thairy-Chabloux</u>	4- <u>combinaison 3 et 2 plus route des vignes simple sens.</u>
<u>Atteinte des objectifs</u>				
Remarques de synthèse	-bon respect à travers liaison directe et performante au centre et quartiers ouest -offre l'avantage de réguler un trafic de fuite route de Therens	-sécurise l'accès au centre mais sens unique pénalise l'usager, liaison est-ouest que partiellement améliorée -offre l'avantage de réguler un trafic de fuite route de Therens	-Ne favorise pas l'accessibilité directe aux équipements du centre et la communication est-ouest -requalification vignes et sardes nécessaire en sus -Favorise un « shunt » en transit route de Therens, au détriment du rabattement modal souhaité	-ne favorise pas le rabattement modal souhaité -effets secondaires antagonistes sur mobilité est-ouest -Favorise un « shunt » en transit route de Therens, au détriment du rabattement modal souhaité

Comparatif technique des tracés

Synthèse courte des remarques, aspect environnemental:

	FAMILLE A		FAMILLE B	
	SOLUTION 1	SOLUTION 2	SOLUTION 3	SOLUTION 4
				
<u>solution</u>	1-barreau court et sardes double sens	2-barreau court et sardes simple sens	3-barreau long et Thairy-Chabloux	4-combinaison 3 et 2 plus route des vignes simple sens.
<u>Atteinte des objectifs</u>				
<u>remarques</u>	-impact important atténué avec reprise emprises ancienne RN. -tracé hors zone inondable Impact sur rue des sardes à affiner	Impact comparable à 1, simplification carrefour route des vignes. Impact en sus sur route de Thairy et mail chabloux à quantifier.	Impact important à travers nouvelles emprises routières, terrassements importants, et pénalisation fonctionnement zone commerciale actuelle. Fort impact espèces protégées Antagonisme avec contrat corridor? (trame bleue)	Impact très important analogue solution 3, avec en plus la nécessité de compensations hydrauliques. (tracé localement en zone inondable) Fort impact espèces protégées

Comparatif technique des tracés

Synthèse courte des remarques, aspect technique(routier et ouvrages):

	FAMILLE A		FAMILLE B	
	SOLUTION 1	SOLUTION 2	SOLUTION 3	SOLUTION 4
<u>solution</u>	1-barreau court et sardes double sens	2-barreau court et sardes simple sens	3-barreau long et Thairy-Chabloux	4-combinaison 3 et 2 plus route des vignes simple sens.
<u>Qualité technique</u>				
<u>Remarques de synthèse</u>	Solution compacte ouvrages simples, carrefour sardes-route de Lyon difficile, à optimiser Permet requalification globale rue des vignes	Solution courte, ouvrages simples, carrefour rue des vignes plus facile. En inconvénient, lisibilité routière moins bonne Emprise travaux rue des sardes à confirmer	Solution longue et plus difficile, en particulier secteur Intermarché et reports trafic lycée Chabloux Hiérarchisation trafic moins bonne En avantage, meilleure visibilité sur ouvrage pont-rail	solution peu lisible et complexe à mettre en œuvre. Cumule les défauts des solutions 2 et 3

Comparatif technique des tracés

Synthèse courte des remarques, aspect coût de réalisation et coût global

	FAMILLE A		FAMILLE B	
	SOLUTION 1	SOLUTION 2	SOLUTION 3	SOLUTION 4
				
<u>solution</u>	1-barreau court et sardes double sens	2-barreau court et sardes simple sens	3-barreau long et Thairy-Chabloux	4-combinaison 3 et 2 plus route des vignes simple sens.
<u>Coûts :</u>	• Infra nouvelle • Requalification • Coûts annexes	• 9,3 M€ HT • 5,7 M€ HT • À préciser	• 12,8 M€ HT • 1,3 M€ HT • À préciser	• 13,7 M€ HT • 2,6 M€ HT • À préciser
Remarques de synthèse	Coût du barreau le plus faible, mais coût de requalification élevé Coût global mesuré grâce à la réutilisation d'emprises routières existantes	Faible écart de coût avec solution 1, pour une pénalisation fonctionnelle importante	Coût de création nouveau barreau élevé, sans prise en compte travaux amélioration rue des sardes. coût global qui doit prendre en compte un impact plus important.	Coût de création nouveau barreau le plus élevé (multiplication ponts sur l'Aire),sans prise en compte travaux amélioration rue des sardes. coût global le plus important

Remarque: le coût global doit aussi s'apprécier par rapport au service rendu aux usagers.

À ce titre, une comparaison de l'efficacité des solutions en terme de temps de parcours donne nettement l'avantage aux familles de solutions « barreau court ».

Comparatif, aspect environnemental

- **Réalisation d'un état initial de l'environnement**, afin d'identifier les principales contraintes / sensibilités du secteur d'étude et pouvoir ensuite réaliser une analyse comparative des différentes solutions.
 - ✓ le milieu physique (climat, géologie, hydrologie, risque, qualité de l'air,
 - ✓ l'écologie (des inventaires faunistiques et floristiques ont été réalisés),
 - ✓ les paysages et le patrimoine,
 - ✓ le cadre socio-économique et humain
 - ✓ le contexte sonore (des mesures de bruit ont été effectuées pour qualifier l'ambiance sonore actuelle).
- **une analyse comparative des 4 solutions** a été menée sur 24 fonctions regroupées en 3 catégories :
 - Fonctions routières
 - Fonctions économiques et d'aménagement
 - Fonctions d'environnement

Un niveau de satisfaction pour chaque solution est exprimé par une note de 0 à 5 en fonction de la réponse qu'elle apporte à la fonction. Chaque fonction est pondérée par un coefficient de 1 à 3 relatif à l'importance de la fonction.

Comparatif, aspect environnemental

Fonctions	N°	Coefficient
A : Fonctions routières		
Assurer l'écoulement des trafics à l'entrée Ouest de Saint-Julien-en-Genevois dans de bonnes conditions de fluidité vers le centre et les quartiers Ouest	1	3
Améliorer la sécurité au droit des échanges actuels et futurs, et dans la traversée des zones urbaines	2	3
Assurer la sécurité des usagers vis à vis des conditions de circulation (gel, visibilité...)	3	3
Assurer la continuité et la pérennité de la desserte du centre-ville de Saint-Julien-en-Genevois en lien avec le schéma de mobilité et le développement de la commune	4	3
Limiter les impacts routiers lors des travaux (circulation, sécurité...)	5	2
Qualité du phasage des travaux vis-à-vis des projets connexes	6	2
Prendre en compte les mobilités douces (circulation des piétons et cycles)	7	2
Prendre en compte les transports en commun	8	2
B : Fonctions économiques et d'aménagement		
Assurer la compatibilité du projet avec les infrastructures et équipements publics en place	9	2
Eviter les incompatibilités avec les documents d'urbanisme	10	1
Assurer une qualité de la réponse urbaine par rapport au schéma de mobilité et au traitement de l'entrée de ville	11	3
Maîtriser le coût des investissements directs lié aux acquisitions foncières	12	3
Maîtriser le coût des investissements directs lié aux travaux de l'opération	13	3
Simplifier et limiter les coûts des opérations de gestion et d'entretien ultérieurs de la nouvelle entrée Ouest	14	2
Favoriser le maintien et le développement des activités économiques présentes dans les quartiers Ouest de Saint-Julien-en-Genevois et au niveau de la zone d'activités des Vieux Moulins	15	1
Limiter les risques techniques liés à la pérennité des ouvrages (stabilité des terrains, ...etc.) et limiter le nombre d'ouvrages	16	3
C : Fonctions d'environnement		
Limiter l'impact sur le milieu physique : ne pas affecter la géologie locale (tenue des "versants" et des berges de l'Aire), ne pas contraindre l'hydraulique, l'écoulement des crues	17	3
Limiter l'impact sur le milieu naturel : préserver le patrimoine écologique terrestre, le patrimoine écologique aquatique et les corridors écologiques	18	3
Limiter l'impact sur le milieu aquatique (quantitativement et qualitativement)	19	3
Limiter l'impact sur le milieu humain : limiter les interférences avec le bâti – utiliser les emprises foncières de l'ancienne route de Lyon	20	3
Limiter l'impact sur le milieu humain : respecter les paysages	21	3
Limiter l'impact sur le milieu humain : respecter le patrimoine culturel et historique	22	2
Limiter l'impact sur le milieu humain : limiter les nuisances acoustiques et olfactives pour les riverains, limiter la pollution de l'air et préserver la santé	23	3
Assurer le stockage et l'évacuation des déblais et déchets de chantier, lors des travaux	24	3

***Critères de l'analyse comparative
des solutions et coefficients
d'importance***

Comparatif, aspect environnemental

L'application du principe de l'analyse multicritères aux 4 solutions d'aménagement proposées, a permis d'aboutir à une note traduisant l'aptitude globale de chacune d'elles à répondre aux objectifs et enjeux préalablement fixés pour l'aménagement.

Les résultats obtenues par les différentes solutions sont les suivantes :

	Solution 1	Solution 2	Solution 3	Solution 4
Fonctions Routières	79	69	55	48
Fonctions économiques et d'aménagement	73	70	44	33
Fonctions d'environnement	76	76	52	37
Total	228	215	151	118

Le score le plus élevé est obtenu par la solution 1 qui obtient les meilleurs résultats pour les fonctions routières et les fonctions économiques et d'aménagement. Elle est à égalité avec la solution n°2 pour les fonctions d'environnement.

Les solutions n°3 et n°4 sont clairement les moins favorables, tant sur les fonctions économiques et d'aménagements que sur le plan routier ou le plan environnemental, la solution 4 étant la plus défavorable.

Ecologie, état initial du site

La société SAGE Environnement a été chargée de réaliser des inventaires faune-flore-habitats naturels sur le secteur d'étude concerné par le projet d'aménagement de l'entrée Ouest de Saint-Julien-en-Genevois.

Les relevés de terrains ont été réalisés en saison propice afin de couvrir la phénologie des espèces animales et végétales:

- Habitats – flore : prospections réalisées les 14 avril et 11 juin 2013
- Faune : prospections réalisées les 14 avril, 11 juin et 27 juin 2013 et concernant les mammifères, oiseaux, amphibiens, reptiles, invertébrés

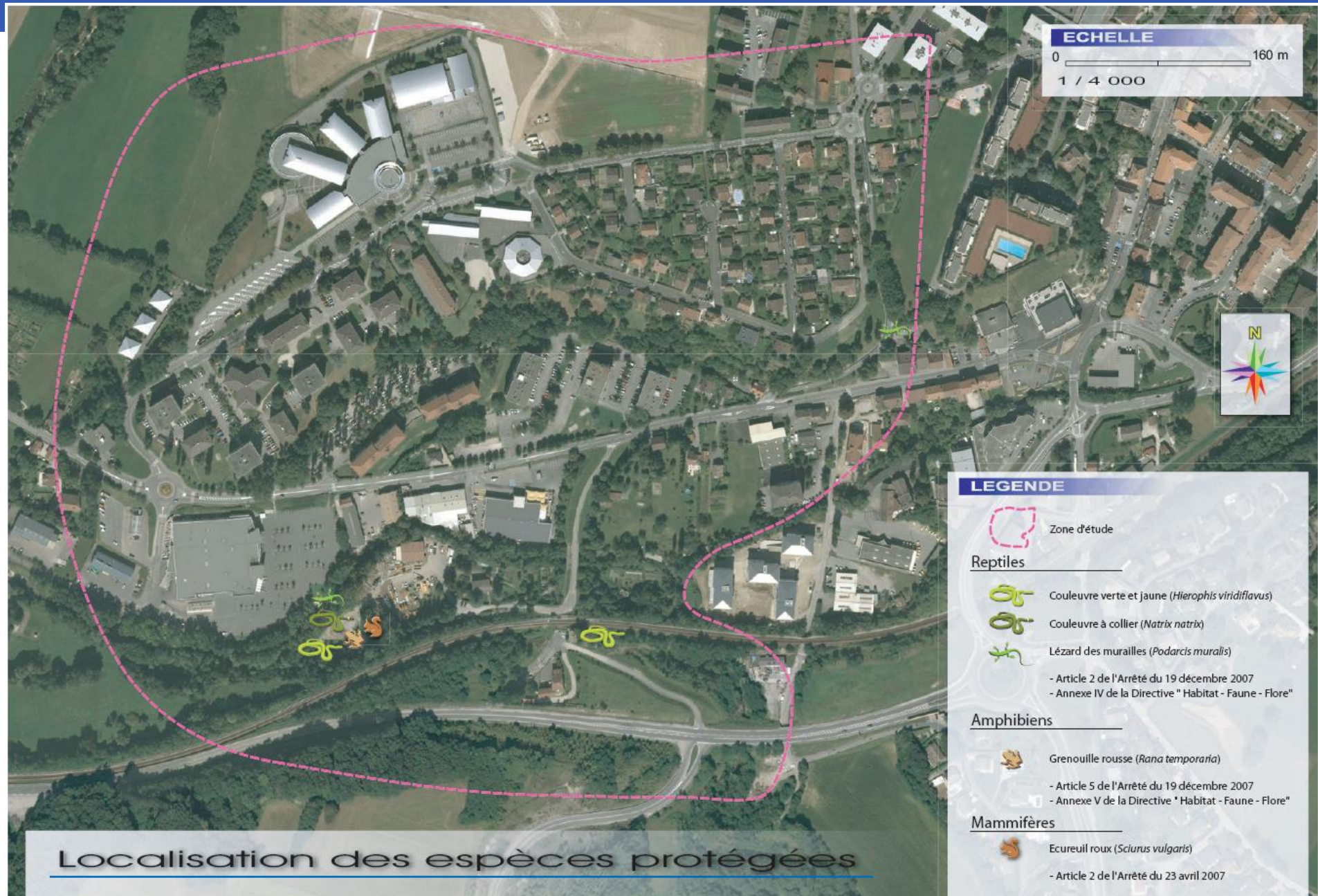
Bilan sur les milieux naturels : pas d'espèces végétales protégées recensées, sensibilités sur la ripisylve qui assure une continuité écologique et accueille de nombreuses espèces animales, sensibilités sur les boisements de feuillus accueillant également de nombreuses espèces et sur la prairie.

Bilan sur la faune : 12 espèces d'oiseaux protégées mais communes (zone de la ripisylve et boisement périphérique propices à ces espèces), 3 espèces de reptiles protégés (couleuvre à collier, couleuvre verte et jaune, lézard des murailles), 1 espèce d'amphibien protégée (grenouille rousse), 1 espèce de mammifère protégée (écureuil roux – pas observé directement mais traces de sa présence)

Ecologie, état initial du site



Ecologie, état initial du site



Propositions de choix

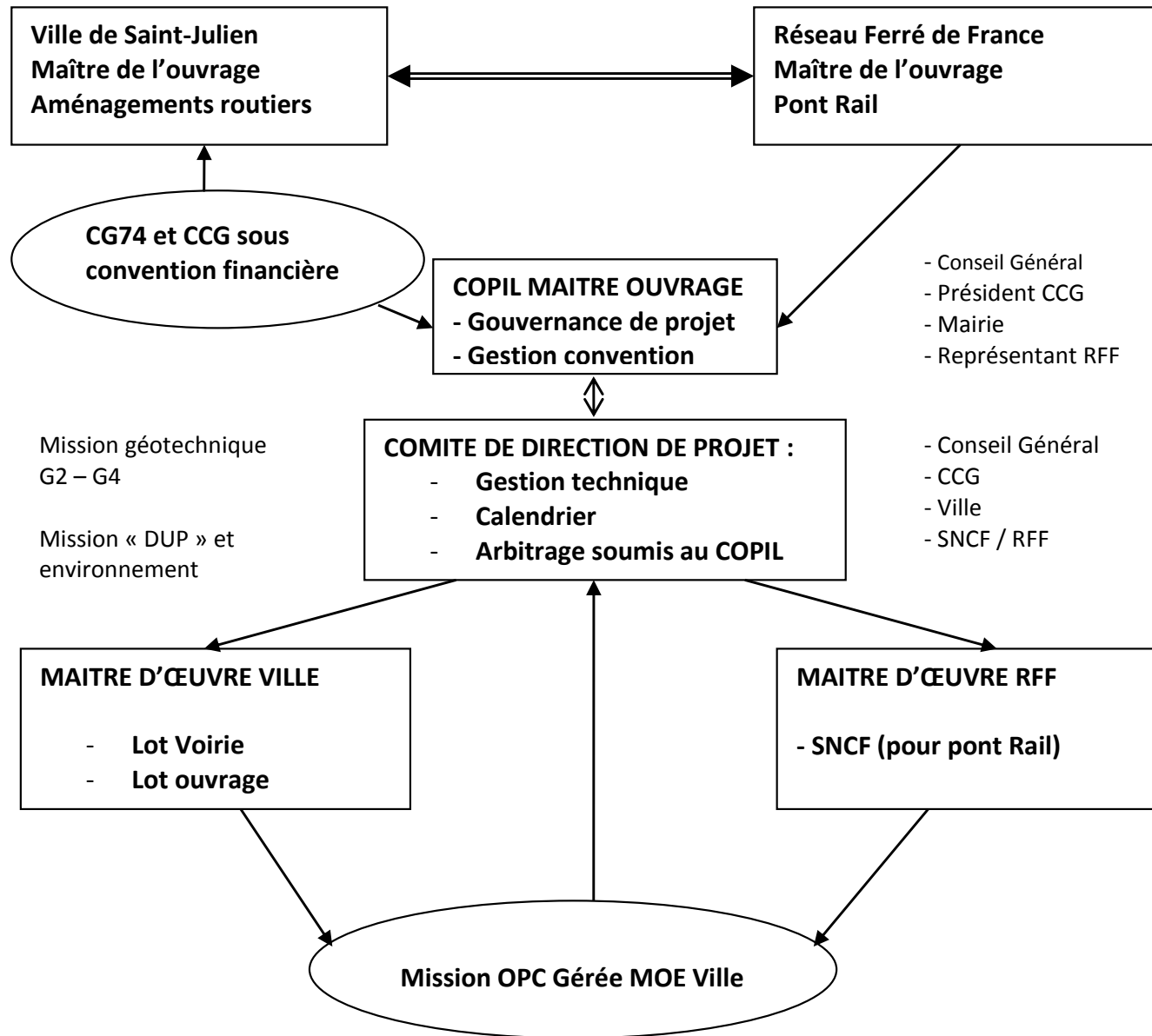
- **La famille de solutions barreau court est à préférer en terme d'efficacité et d'impact**
- Vu les différences de coût modérées et la pénalisation fonctionnelle, Le maintien à simple sens de la rue des sardes apparaît peu intéressant
- À contrario, vu les difficultés d'aménagement et les coûts élevés, il est nécessaire de justifier plus en avant la nécessité des travaux de mise à double sens de la rue des sardes, comparé à un maintien à court terme de l'état existant avec amélioration du carrefour
- **Les études techniques doivent être poursuivies sur les deux solutions afin de permettre un arbitrage final, qui sera justifié dans les dossiers soumis à enquête public**
- Les études d'impact devront s'attacher à justifier et compenser les impacts du projet, sans oublier les éventuelles incidences sur les zones urbanisées soumises à augmentation de trafic.
- **Le calendrier du projet doit s'attacher à permettre une mise en service en 2017.**

Ceci implique l'engagement immédiat des études de conception du projet, et des procédures règlementaires et environnementales en lien, l'ensemble des feu vert administratifs et règlementaires étant à obtenir en 2015.

Proposition de calendrier

- Une rencontre de B Descouvrière (chef du service investissements Rhône-Alpes Auvergne de RFF)
- Un engagement de RFF en terme de moyens (Mandat SNCF pôle OA de Chambéry) et de dates!!
- Un chef de projets nommé: Mr Lhorens, ancien patron Tram-Train Lyonnais
- Une date d'intervention connue: 2eme semestre 2016, avant les perturbations liées au CEVA. Créneau 72h.
- Une étude en cours pour confirmer les coûts liés au ferroviaire.
- Un objectif crédible: ouverture de l'entrée ouest premier semestre 2017.

Structure maitre de l'ouvrage retenue:



Proposition de calendrier

Calendrier bâti en fonction des procédures à engager, et des dates de coupure voie ferrée validées avec RFF

[illegible]

Poursuite des opérations:

- **Approbation du choix de tracé retenu**
- **Approbation du calendrier d'opération**
- **Finalisation du programme (Novembre 13)**
- **Désignation maîtrise d'œuvre(début 2014)**
- **Signature convention avec RFF**
- **Avant-Projet et ensemble des procédures réglementaires à finaliser en 2014 (demandes)**
- **Engagement des travaux mi-2015 (RD 1206 et accès Pont-Rail)**

Merci de votre attention!