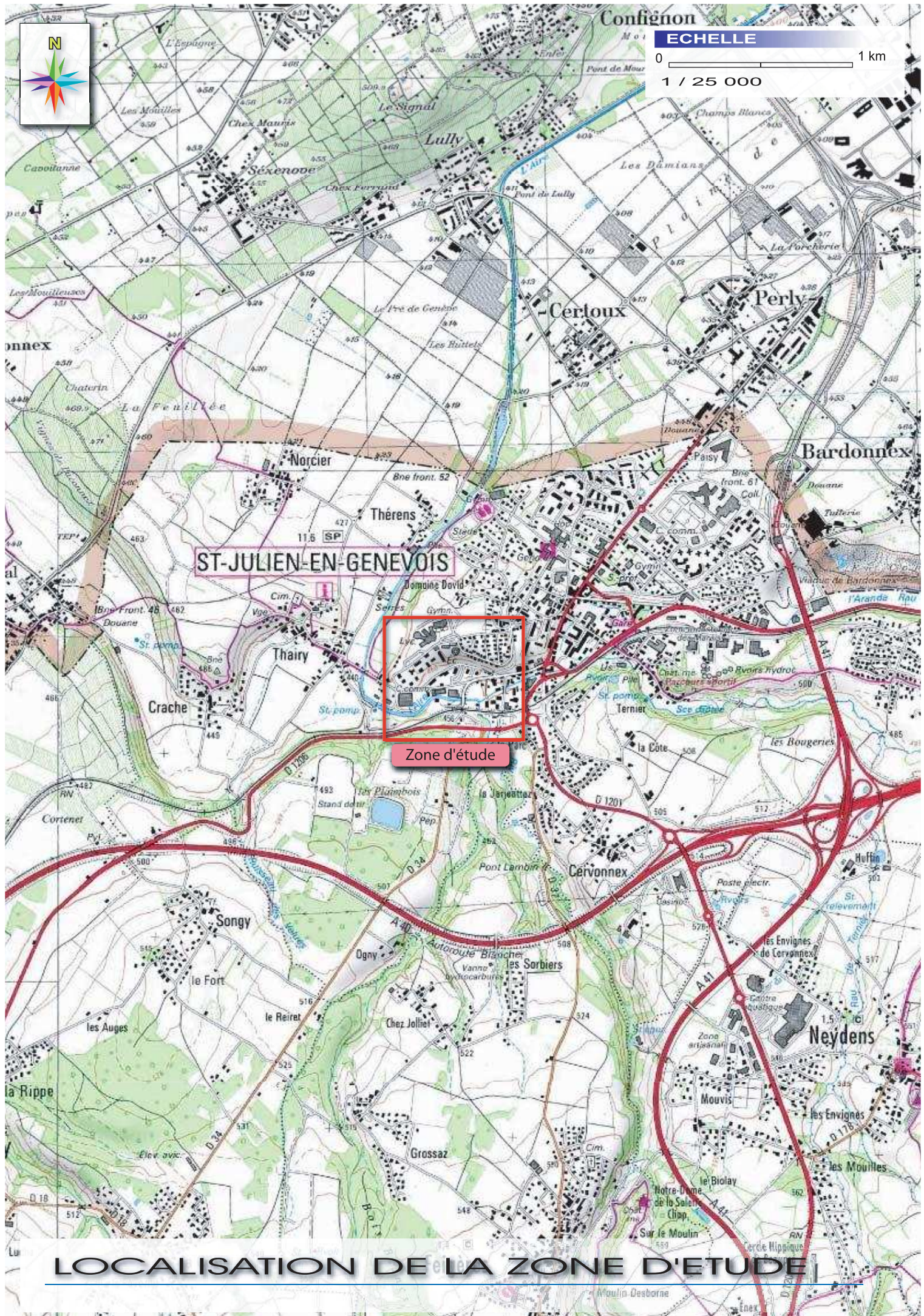


ANNEXE 2



Confignon

ECHELLE

0 1 km

1 / 25 000

ST-JULIEN-EN-GENEVOIS

Zone d'étude

LOCALISATION DE LA ZONE D'ETUDE

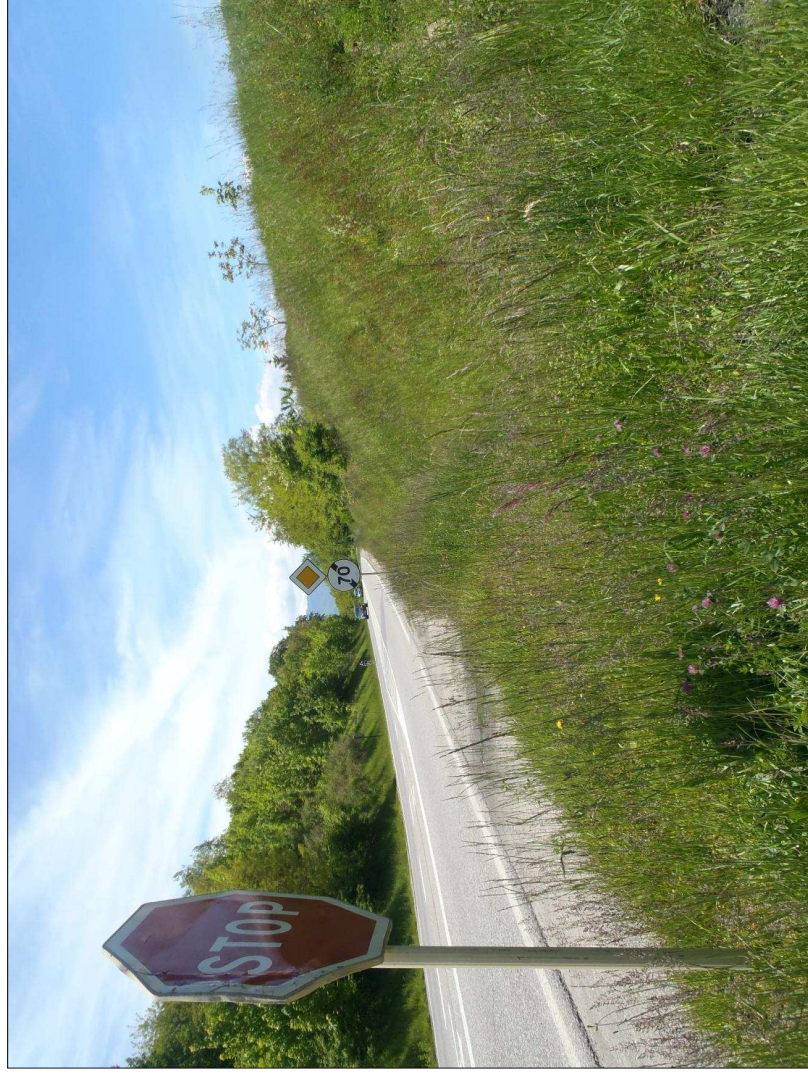
ANNEXE 3

*Localisation des prises de vue
réalisées les 27 mai et 14 juin 2013*





1 : Vue sur l'Aire et sa ripisylve depuis l'arrière de la zone d'activités des Vieux Moulins



2 : Vues sur la RD 1206 au niveau du carrefour avec la RD 34 et la voie menant aux deux habitations situées ancienne route de Lyon, entre la voie ferrée et la RD 1206



3 : Vue sur la route de Lyon, sur sa section comprise entre le carrefour avec l'ancienne route de Lyon et la rue des Sardes



4 : Vue sur la route de Lyon, au niveau du tourne-à-gauche pour accéder à la rue des Sardes



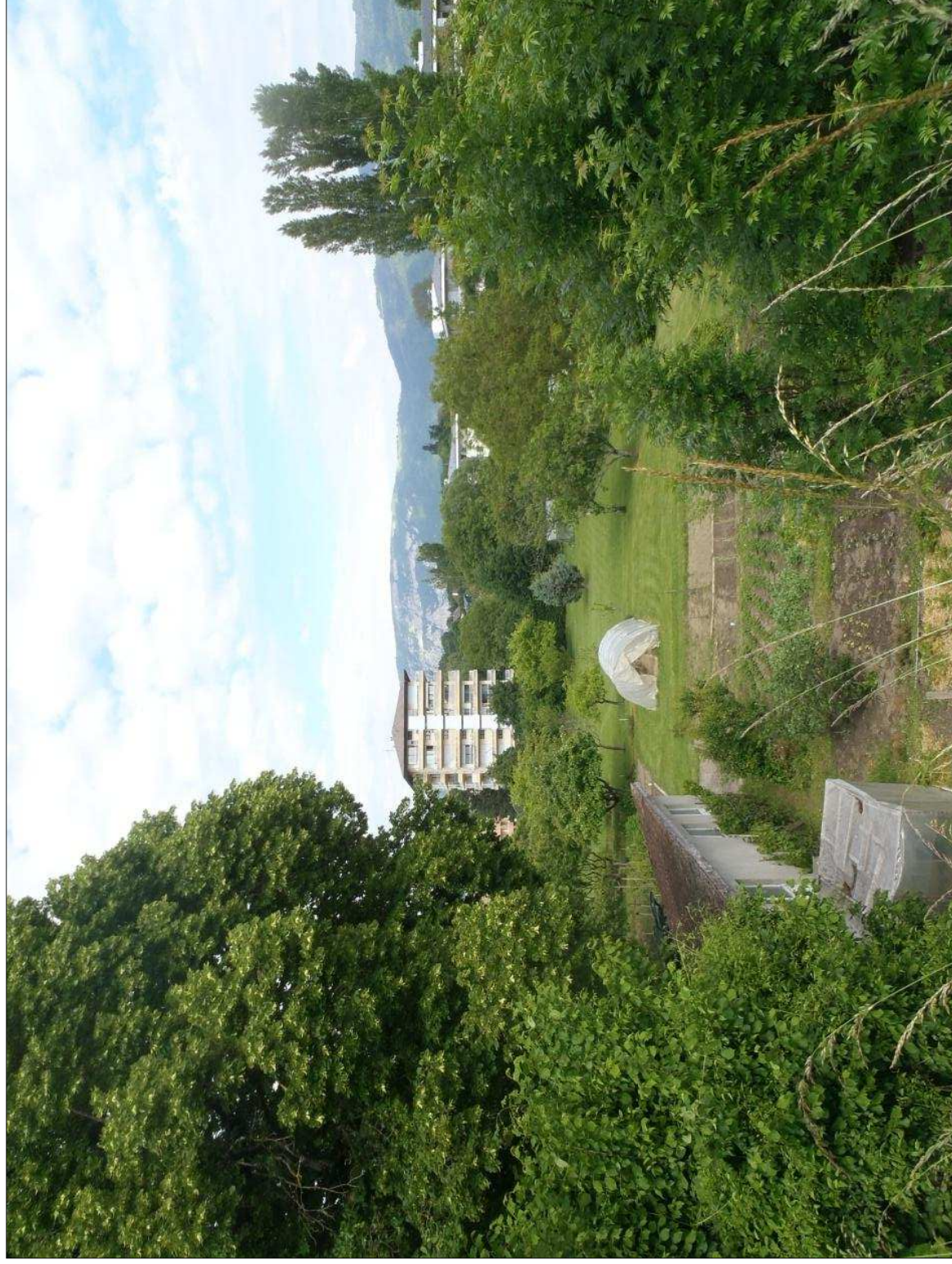
5 : Vue sur la rue des Sardes, qui relie la route de Lyon, en contrebas, à la route de Thoiry, sur la colline du Crêt



6 : Vue sur la rue des Sardes à droite et la rue du Belvédère à gauche



7 : Route de Thoiry au Nord du secteur d'étude, entre habitat individuel à gauche et ensemble collectif à droite



8 : Vue sur les jardins situés en contrebas, à l'Est de l'ancienne route de Lyon

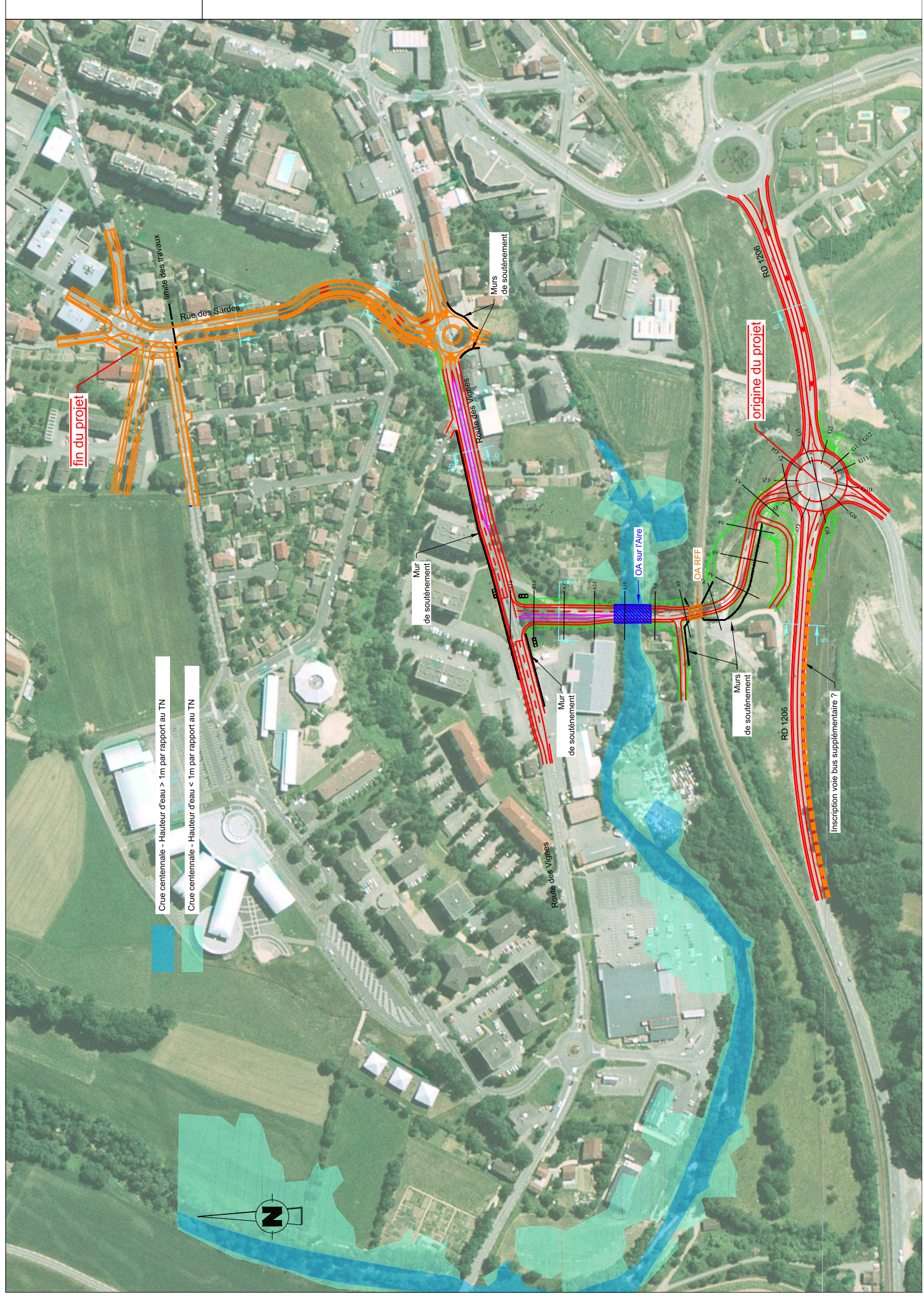


9 : Vue sur l'ancienne route de Lyon et le pont existant sur l'Aire (pont Manera)



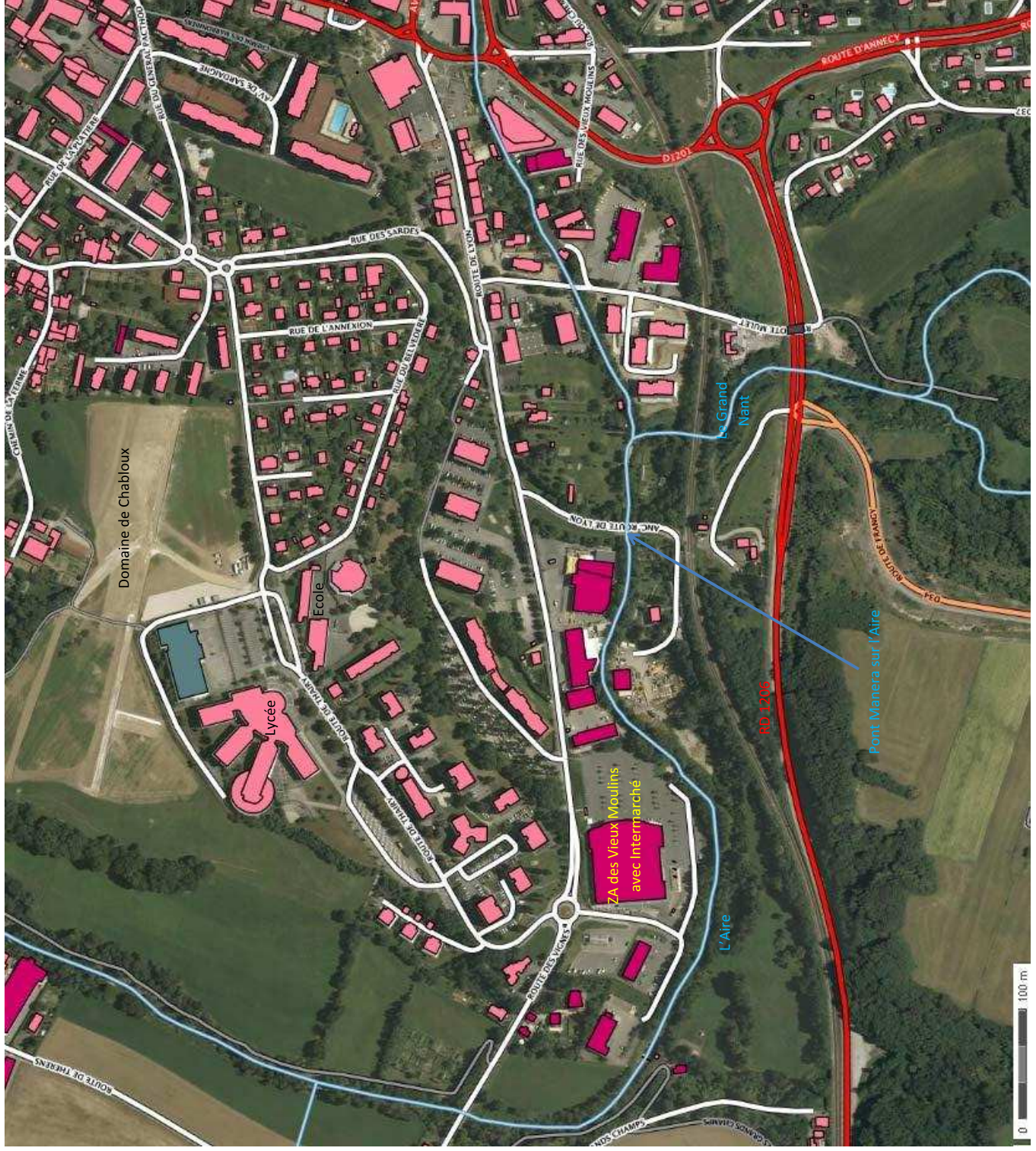
10 : Vue sur l'ancienne route de Lyon depuis la rue du Belvédère

ANNEXE 4



ANNEXE 5

*Annexe 5 : Plan des abords du projet sur fond de
photographie aérienne (source : Géoportail)
Echelle approximative 1 / 3 700*



ANNEXE 6

Description du projet d'entrée Ouest de Saint-Julien-en-Genevois : création d'un nouvel accès Ouest par l'ancienne route de Lyon et mise à double sens de la rue des Sardes

Le tracé retenu emprunte le celui 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 mise en double sens, pour rejoindre un nouveau carrefour entre les rues Sardes / Thairy / Pachthod / Mail de Chabloux.



Schéma de principe de la nouvelle entrée Ouest de Saint-Julien-en-Genevois

a) Géométrie - raccordements

Profils en travers types

Selon les secteurs, en fonction des fonctionnalités à assurer, des profils en travers différents ont été adoptés.

Le barreau Ouest (voie nouvelle) présente une voie de circulation de 3m par sens. Compte tenu des trafics, une deuxième voie est nécessaire en sens Sud-Nord, à l'approche du carrefour avec la route des Vignes. Cette deuxième voie présente une longueur de 110 m telle que définie par l'étude réalisée par Citec.

Un trottoir de 2 m de large est prévu côté Ouest entre le raccordement à la RD1206 et l'ouvrage d'art sous la voie ferrée (OA RFF). Le profil présente ensuite un trottoir de 2 m de chaque côté.

Sur la route des Vignes requalifiée, le profil en travers présente une voie de 2,75m par sens, plus une voie centrale de tourne-à-gauche de 3,00m de large, nécessaire en approche des giratoires. Entre les zones de tourne-à-gauche, cette voie est remplacée par un îlot. Un trottoir d'1,50m est prévu côté Nord. Une bande mixte piétons / cycles de 3,00m est prévue au Sud.

La rue des Sardes présente une voie de circulation par sens, d'une largeur de 2,75 à 3,50m. Une bande cyclable d'1,50m est implantée en sens montant. Un trottoir de 2m est implanté côté Ouest. Compte-tenu des pentes importantes de cet axe, il a été considéré comme non nécessaire l'implantation d'une bande cyclable descendante.

Axe en plan et profil en long

Barreau Ouest : depuis le giratoire Sud sur RD1206, le barreau Ouest présente une courbe / contre-courbe avant de franchir la voie ferrée perpendiculairement, par-dessous. Il rejoint ensuite la route des Vignes par un alignement droit, à l'emplacement de l'ancienne route de Lyon, ce qui nécessite la démolition de l'ouvrage sur l'Aire existant. Le barreau Ouest présente un rayon minimal en plan de 30m en sortie du giratoire RD1206, puis un autre rayon de 30m à l'approche de l'OA RFF. Le profil en long du barreau Ouest est calé en fonction des contraintes de franchissement de la voie ferrée et de l'Aire, afin de dégager un gabarit de 4,85m sous la voie ferrée, de libérer une revanche d'au moins 1,50m au-dessus de la cote de la crue centennale. Ces contraintes conduisent à une pente maximale de 5,90 % entre le giratoire RD1206 et le passage sous la voie ferrée. La pente s'adoucit ensuite avec des valeurs inférieures à 1,5% jusqu'au raccordement à la route des Vignes.

Route des Vignes : l'axe en plan de la route des Vignes n'est pas modifié. Le profil en long est abaissé au droit du raccordement avec le barreau Ouest. En effet, la route des Vignes présente actuellement une bosse au niveau du raccordement avec le futur barreau Ouest. Cette bosse résulte du tracé en hauteur de l'ancienne route de Lyon, qui franchissait la voie ferrée par un passage à niveau et se maintenait en haut remblai jusqu'au raccordement avec la route des Vignes.

Le profil en long projeté pour le barreau A, franchissant la voie ferrée par-dessous, permet de se raccorder à la route des Vignes, plus bas, permettant de supprimer cette bosse et de conserver un profil plus linéaire sur la route des Vignes, plus harmonieux et offrant une meilleure visibilité.

Rue des Sardes : le projet de requalification de la rue des Sardes consiste à créer un carrefour de raccordement à la route de Lyon au droit de la rue Côte Mulet, et à adoucir la pente de la rue des Sardes. Le projet présente un rayon minimal en plan de 40m et une pente de 8,17%.

Raccordements

La typologie et les caractéristiques des différents carrefours de raccordements ont été déterminées d'après l'étude Citec. Cette étude a notamment déterminé les longueurs des voies de tourne-à-gauche éventuellement nécessaires. Ces préconisations ont été respectées à l'exception de la longueur de la voie de tourne-à-gauche de la route des Vignes depuis l'Ouest. Les contraintes foncières ont conduit à la réduction de cette longueur à 80m, contre 110m préconisés. A l'inverse, l'entrée à 2 voies sur le giratoire RD1206 depuis la RD1206 Ouest est prévue avec une longueur de 40m (valeur maximale selon guide d'aménagement des carrefours interurbains du SETRA), pour 30m préconisés par les études de trafic, afin de renforcer la fluidité des écoulements de trafics.

Par ailleurs, le carrefour giratoire de raccordement entre la route des Vignes et la rue des Sardes a été dimensionné en fonction des contraintes foncières du secteur (rayon maximal pour ne pas impacter les habitations à proximité). La géométrie du carrefour sera adaptée dans la suite des études de maîtrise d'œuvre.

Visibilité

La géométrie très contrainte en approche de l'ouvrage de franchissement de la voie ferrée depuis le Sud ne permet pas de respecter les distances de visibilité à 50 km/h. Une limitation de vitesse à 30 km/h est nécessaire en approche de l'ouvrage pour assurer une visibilité supérieure à la distance d'arrêt sur un obstacle situé sur la chaussée.

b) Ouvrages d'art

Les ouvrages prévus sont les suivants.

Soutènements

Des soutènements sont prévus :

- le long du barreau, afin de limiter l'impact foncier sur l'habitation située entre la RD1206 et la voie ferrée et d'éviter d'impacter le talus SNCF,
- le long de la route des Vignes, afin de limiter l'impact foncier,
- le long de la rue des Sardes, afin de limiter les terrassements.

Ouvrage de franchissement de la voie ferrée

Le barreau Ouest franchit les voies ferrées par-dessous. Les dimensions de l'ouvrage tiennent compte du projet de deuxième voie ferrée au Nord de la voie existante. Il offre une hauteur libre de 4,85m.

Ouvrage de franchissement de l'Aire

L'ouvrage de franchissement de l'Aire présente une ouverture de 30m, afin de ne pas impacter la zone inondable de la crue centennale. Les limites de la crue centennale prises en compte sont issues de la modélisation hydraulique réalisée en avril 2013 par HYDRETUDES, SAGE et POINTS DE VUES – PAYSAGES. Le calage du profil en long au droit de l'Aire permet de dégager une revanche supérieure à 1,50m au-dessus de la cote de crue centennale.

c) Impact foncier

Cette solution présente un impact foncier important au Sud de la voie ferrée, du fait des terrassements importants, avec notamment l'acquisition de la maison du garde-barrière, et la modification de l'accès à la maison Sud.

Au Nord de la voie ferrée, l'impact foncier est moindre car le tracé se maintient sur l'ancienne route de Lyon.

La requalification de la route des Vignes et de la rue des Sardes engendre également un impact foncier, limité au maximum par les murs de soutènement.

d) Impact environnementale et insertion dans le site

Concernant la gestion des eaux, le barreau présente un point bas unique au nord du futur ouvrage sur l'Aire. Les dispositions environnementales et réglementaires à mettre en place restent à définir. Les eaux de plate-forme pourraient être récupérées et rejetées dans l'Aire après traitement. La mise en place d'un bassin, probablement au Nord-est de l'ouvrage sur l'Aire est à considérer pour la définition des emprises du projet.

Le nouveau tracé qui se maintient sur celui de l'ancienne route de Lyon permet de limiter l'altération des paysages et des espaces boisés.

La conception de l'ouvrage de franchissement de l'Aire permet de limiter les impacts à l'amont de l'ouvrage. Une modélisation hydraulique avec le projet sera toutefois réalisée pour évaluer tous les impacts et optimiser la conception de l'ouvrage.

maître d'ouvrage :

Ville de St-Julien-en-Genevois



Etudes de l'entrée Ouest de la commune de St-Julien-en-Genevois Phase 2

1.3.2.3 - Solution 1 variante b : Profils en travers types (1/150)

maître d'oeuvre :



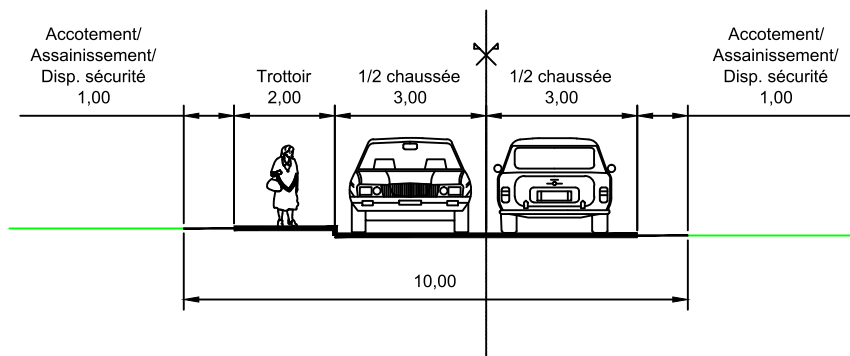
Bât ARETHA - Jazz Parc - Espace Saint-Germain
30 Avenue Général Leclerc
38217 Vienne Cedex

Indice	Date :	Dressé par :	Contrôlé par :	Modifications	Observations / remarques
A	17-09-2013	S. PUPIER	X.DUMONT	Première diffusion	
B	20-09-2013	S. PUPIER	X.DUMONT	Modifications suite remarques réunion du 18/09/2013	
C					
D					
E					

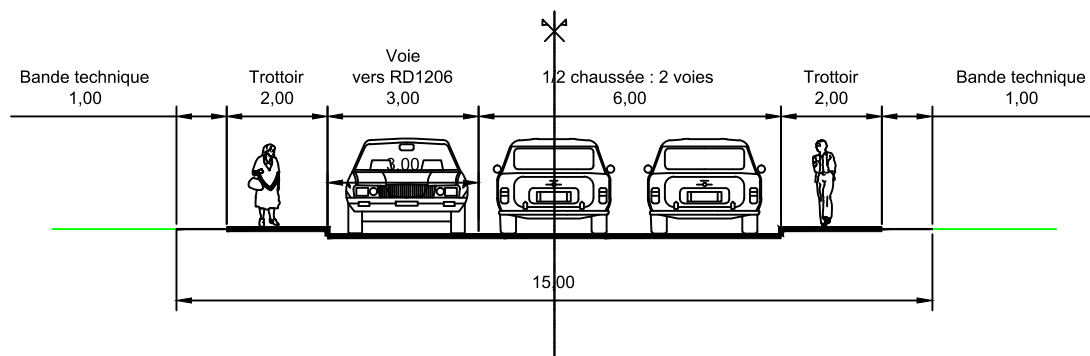
Référence : Solution1b_Ind_B.dwg

PT type 1-1 - Barreau Ouest (1/150) - Solution 1

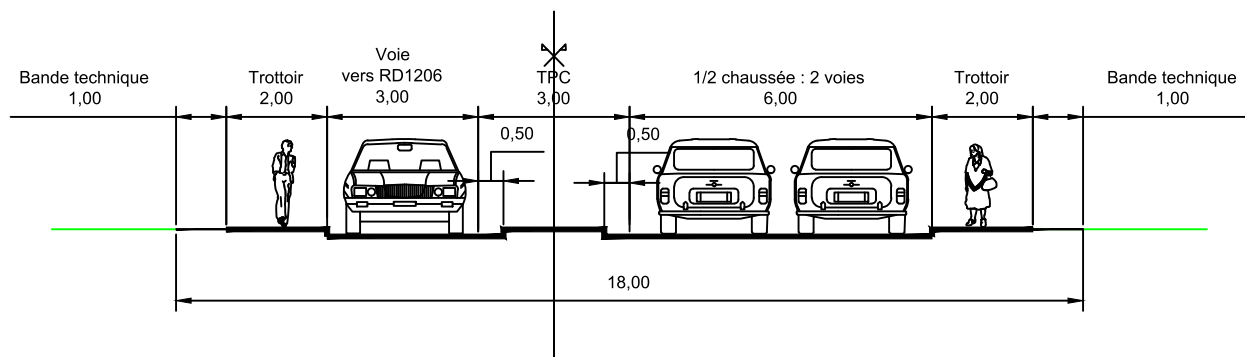
Section entre giratoire et accès à la casse



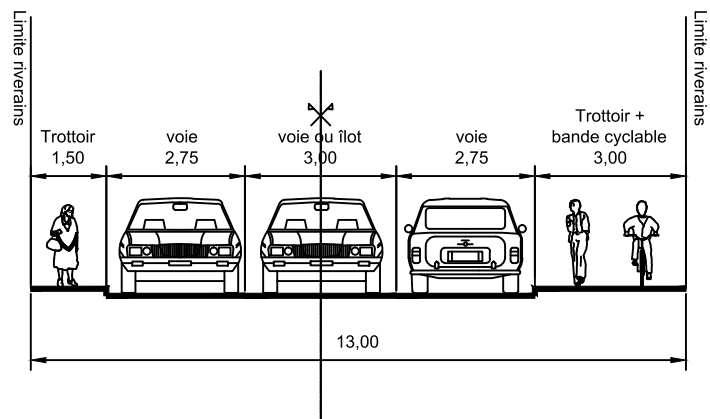
Section de l'accès à la casse à l'ouvrage sur l'Aire



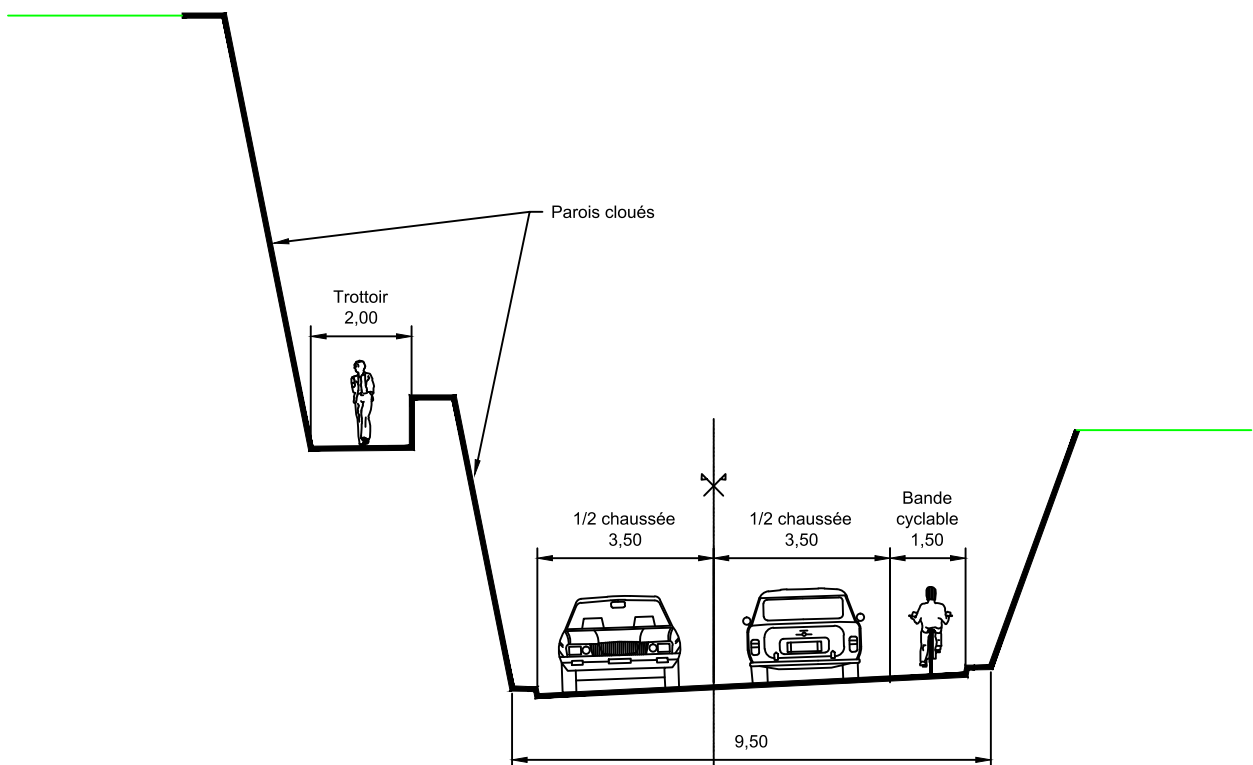
Section à l'approche du carrefour à feu



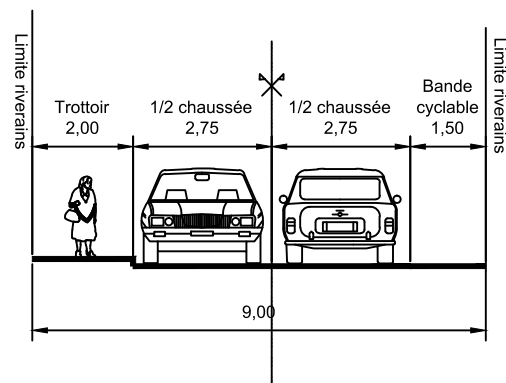
PT type 3b-3b - Route de Lyon (baïonnette) (1/150) - Solution 1



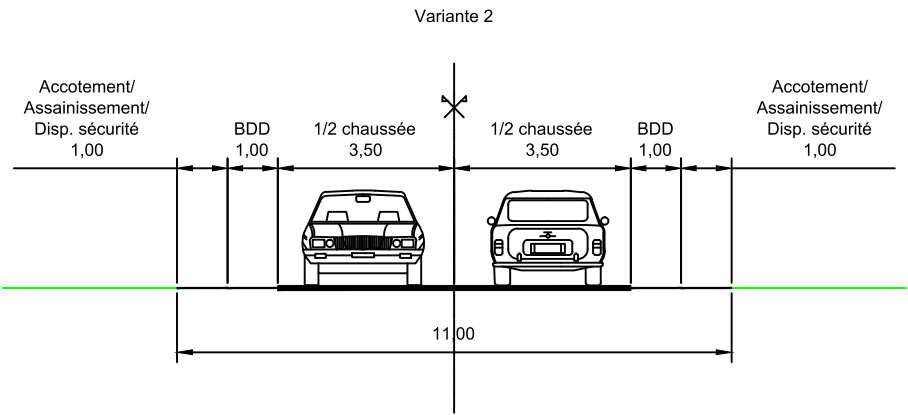
PT type 4-4 - Rue des Sardes partie basse (1/150) - Solution 1



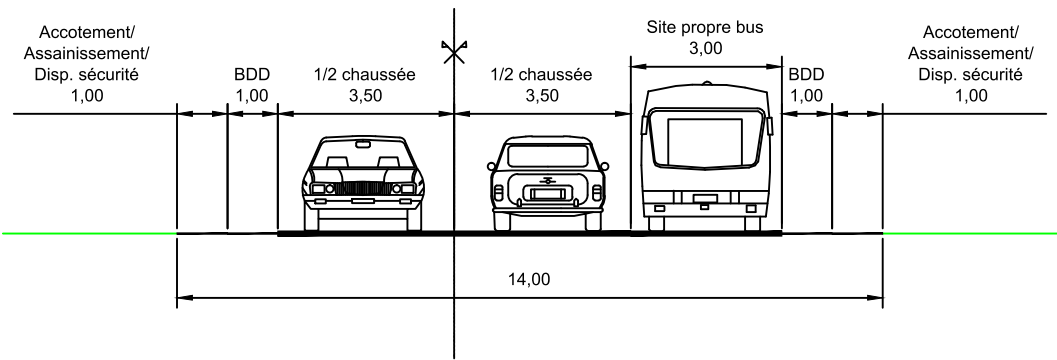
PT type 4-4 - Rue des Sardes partie haute (1/150) - Solution 1



PT type 5-5 - RD 1206 (1/150) - Solution 1



PT type 6-6 - RD 1206 : arrivée sur giratoire existant (1/150) - Solution 1



ANNEXE 7