



COMMUNAUTE DE COMMUNES DU GENEVOIS

*Aménagement de la Viarhônga à l'échelle de la
communauté de communes du genevois
Notice explicative – évolution du projet*



Historique des révisions				
VERSION	DATE	COMMENTAIRES	RÉDIGÉ PAR :	VÉRIFIÉ PAR :
1	08/07/2021	Création de document	A.BAILLAUD	A. BOUAZIZ

Maître d'ouvrage : COMMUNAUTE DE COMMUNES DU GENEVOIS

Mission : Aménagement de la Viarhônga à l'échelle de la communauté de communes du genevois
Notice explicative – évolution du projet

Offre n° : A1800843

En date du :

Contact : Christophe CORTIAL, chargé d'affaires

Adresse : Naldeo, Direction Opérationnelle Auvergne Rhône-Alpes
Site Montélimar
130 route de Châteauneuf,
26 203 MONTELIMAR
Tél. : 04 75 92 05 70

Table des matières

1	PRÉAMBULE	4
2	MODIFICATION DU PROJET	5
2.1	Secteur 1.....	5
2.2	Secteur 2.....	6

1 PRÉAMBULE

La Communauté de Communes du Genevois doit répondre à de nombreux enjeux de mobilité : chaque jour, plus de 73 000 déplacements sont effectués, entraînant la saturation des axes routiers. Le vélo (2 %) et la marche (17 %) ne représentent que 19 déplacements sur 100 alors qu'ils sont souvent plébiscités par la population comme une alternative souhaitable (source : Enquête Déplacements Grand territoire - 2016).

Ainsi, la CCG s'est donné comme objectifs de développer l'usage des modes doux par la réalisation d'itinéraires cyclables sécurisés et d'apporter une nouvelle solution de mobilité pour le plus grand nombre en répondant aux déplacements utilitaires du quotidien et des loisirs. Cela participera également à l'amélioration du cadre de vie (santé, environnement) et à l'attractivité du territoire.

Le projet d'aménagement d'itinéraires modes doux a été inscrit dans les principaux documents-cadres de planification :

- SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE (SCOT) 2014-2024,
- PROJET DE TERRITOIRE 2015-202,
- MODIFICATION DES STATUTS DE LA CCG – 2016.

Et tout particulièrement pour la ViaRhôna :

- PROJET D'AGGLOMÉRATION FRANCO-VALDO-GENEVOIS 2016-2030,
- PLAN DÉPARTEMENTAL VÉLO VOIES VERTES – 2017.

Des concertations préalables ont été menées durant le printemps 2018, et un bilan a été réalisé.

Les aménagements consistent majoritairement en :

- Des travaux d'infrastructures pour la création de voie verte de 3 m de large (sur sentiers forestiers, chemins ruraux, champs, etc.),
- La création de piste cyclable unidirectionnelle ou de voie verte sur trottoir en accotement de routes ou de traversées de routes existantes,
- La création d'aires d'arrêt,
- La requalification d'espaces publics.

Des travaux de création et de réhabilitations de passerelles seront également nécessaires.

La présente note explique les variations entre le projet présenté dans l'examen au cas par cas enregistré sous le numéro 2021-ARA-KKP-3225 et le précédent dossier ayant fait l'objet d'une dispense d'évaluation environnementale.

A titre informatif, le 12 décembre 2019, l'AVP du projet de VIARHONA a été présenté et validé en comité de pilotage. Au cours de l'année 2020, de nouveaux éléments sont intervenus et ont conduit à modifier le tracé sur les communes d'Archamps et de St-Julien-en-Genevois.

1 MODIFICATION DU PROJET

Les modifications de tracé ont été établies sur deux secteurs (secteurs 1 et 2) et plus exactement sur deux territoires communaux : Archamps et St-Julien-en-Genevois. La figure ci-dessous localise ces deux secteurs par rapport à l'ensemble du tracé de ViaRhônga.

NB : Les tracés bleu et jaune concernent les axes structurants Nord-Sud, qui font l'objet d'une autre étude d'avant-projet.

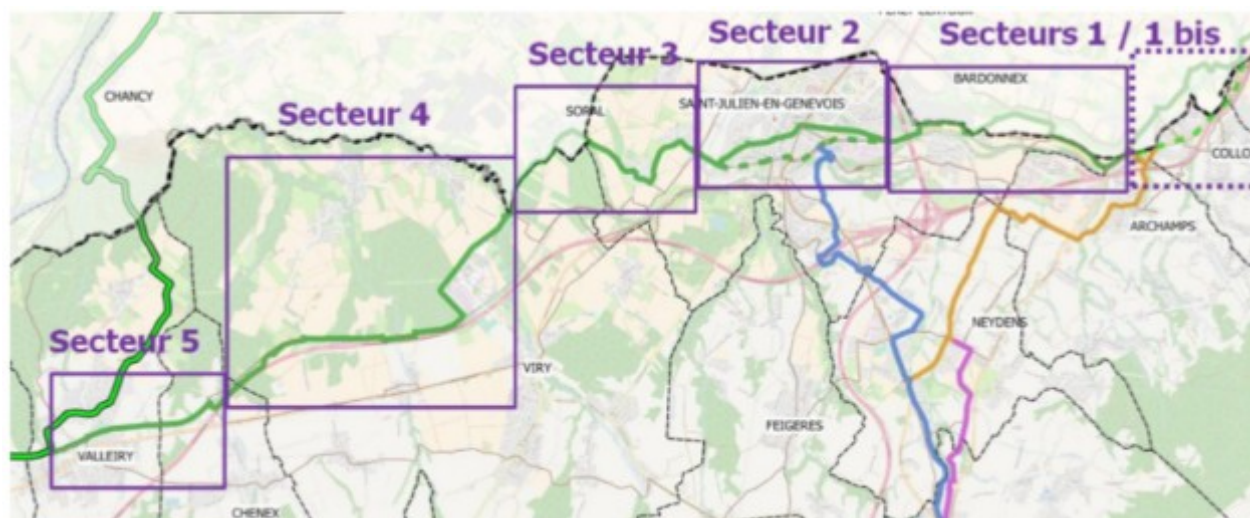


Figure 1 : Sectorisation du tracé de ViaRhônga

Nous tenons à rappeler que les autres secteurs n'ont pas fait l'objet de modification de tracé.

D'autre part, la superposition de l'ancien tracé et de celui retenu, est présenté dans l'annexe 9 « espaces naturels remarquables » de l'examen au cas par cas enregistré sous le numéro 2021-ARA-KKP-3225.

Les modifications de tracé sur ces deux secteurs (1 et 2) sont développées et illustrées ci-après. Ces éléments sont également disponibles dans l'annexe 7 "CCG_AVP_Viarhônga_rev_3.1".

1.1 Secteur 1

1.1.1 Ancien tracé

Le secteur 1 – Archamps à St-Julien Est, le long de l'Arande et la RD1206 : depuis la douane de Landecy à Archamps, le tracé en voie verte longe tout d'abord la RD1206, puis se poursuit le long de l'Arande, et décroche sur le territoire suisse à Bardonnex, pour éviter le resserrement au lieu-dit Sous Lathoy et utiliser les chemins existants. Cette véloroute emprunte de petits chemins existants à Bardonnex, et rejoint de nouveau le territoire français en utilisant un ouvrage existant sur l'Arande, juste à l'Ouest de Sous Lathoy.

Partie abandonnée : Elle se poursuit en voie verte le long de l'Arande, jusqu'à rejoindre la voie de desserte de la ZI sous le Puy, qu'elle emprunte jusqu'au point de connexion avec la RD1206. Alors, la véloroute continue en voie verte, vers l'entrée Est de St Julien, en passant sous le pont de l'autoroute.

1.1.2 Tracé retenu

Le secteur 1 – Archamps à St-Julien Est, le long de l'Arande et la RD1206 : depuis la douane de Landecy à Archamps, le tracé en voie verte longe tout d'abord la RD1206, puis se poursuit le long de l'Arande, et décroche sur le territoire suisse à Bardonnex, pour éviter le resserrement au lieu-dit Sous Lathoy et utiliser les chemins existants. Cette véloroute emprunte de petits chemins existants à Bardonnex, et rejoint de nouveau le territoire français en utilisant un ouvrage existant sur l'Arande, juste à l'Ouest de Sous Lathoy.

Partie modifiée : Elle se poursuit en voie verte le long de la route d'Annemasse en pieds d'accotement jusqu'au chemin vicinal n° 14. A partir de ce point le projet se confond avec les aménagements du bassin d'expansion de crue de l'Arande en cours d'élaboration avec Hydrétudes. La voir verte franchira l'ouvrage hydraulique de transparence permettant le remplissage du bassin. La voir verte rejoindra ensuite la voie de desserte de la ZI sous le Puy supportée par la digue du bassin. Ce tronçon de 380 m de longueur passe sous maîtrise d'œuvre Hydrétude pour le compte de la CCG. La voir verte emprunte ensuite la propriété de l'entreprise Pellet-Moine sous le pont de l'autoroute jusqu'au point de connexion avec la RD1206. La véloroute traverse l'Arande et continue en voie verte, vers l'entrée Est de St Julien.

La figure ci-après présente la modification de tracé réalisée au droit du secteur 1.

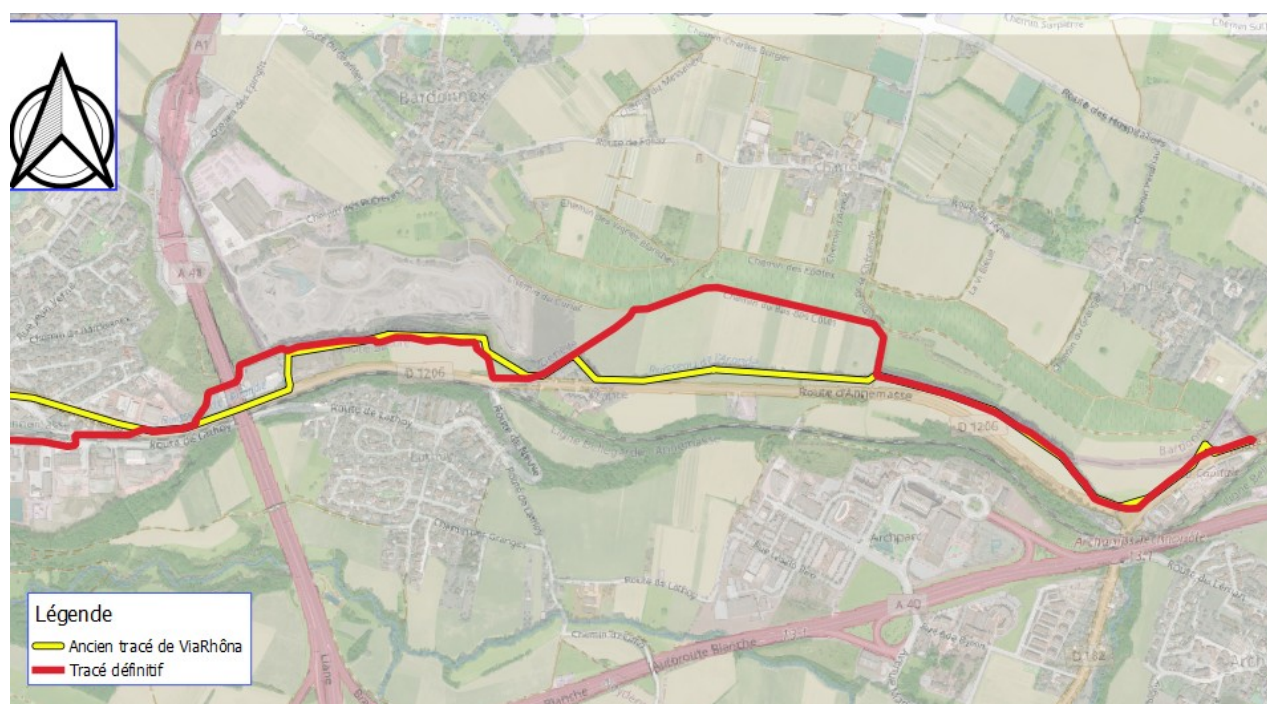


Figure 2 : Secteur 1 – Tracé modifié

1.2 Secteur 2

1.1.3 Ancien tracé

Le secteur 2 – Traversée de St-Julien-en-Genevois : le caractère urbain de l'entrée de ville Est par la RD1206 est renforcé avec création d'une voie verte accolée,

Partie modifiée : qui permet de rejoindre la contre-allée de la ZAC du Puy St Martin, empruntée en voie partagée, puis de nouveau création de voie verte accolée le long de la RD1206 jusqu'à la Route d'Annemasse, empruntée en voie partagée. Ensuite, le tracé emprunte la rue Fernand David, traitée en double sens cyclable, ensuite la rue du général Pachtod et la partie Est de la route de Thairy, déjà traitées

en double sens cyclables. La partie Ouest de la route de Thairy sera empruntée avec création d'une piste cyclable dans le sens montant. Enfin, une voie verte réalisée sur le trottoir de la route des Vignes, à l'ouest du giratoire, permettra d'offrir une continuité à l'aménagement en piste cyclable bidirectionnelle réalisé en 2017 pour sortir de Saint Julien à l'Ouest. Précisons que le tracé expliqué ci-dessus permettra de traiter la traversée de St-Julien sur le court terme (horizon 2020). Sur le long terme (horizon 2030), les grands projets de la ville (entrées Sud et Ouest et quartier gare) permettront de créer une traversée de Saint Julien en site propre, avec un passage devant la gare et le long de la RD1206, RD1201 et Route de Lyon.

1.1.4 Tracé retenu

Le secteur 2 – Traversée de St-Julien-en-Genevois : le caractère urbain de l'entrée de ville Est par la RD1206 est renforcé avec création d'une voie verte accolée.

Partie modifiée : Sans rejoindre la contre-allée de la ZAC du Puy St Martin on traverse la RD1206 pour rejoindre la rue de l'Industrie via la Route de Lathoy. On suit la rue de l'Industrie jusqu'à la rue Ternier qui permet de retraverser la voie ferrée et de se raccorder sur l'avenue Louis Armand. Après le carrefour avec la Grand Rue la Véloroute bifurque à gauche sur la Route de Lyon jusqu'au carrefour avec la rue des Sardes nouvellement créée. C'est ici que l'on se raccorde sur la piste cyclable existante bidirectionnelle réalisé en 2017 en direction de la Route des Vignes pour sortir de Saint Julien à l'Ouest. Le dernier point remarquable est constitué par la passerelle sur l'Aire en parallèle au pont, suivi d'une écluse courte à hauteur d'une maison.

La figure ci-après présente la modification de tracé réalisée au droit du secteur 2.

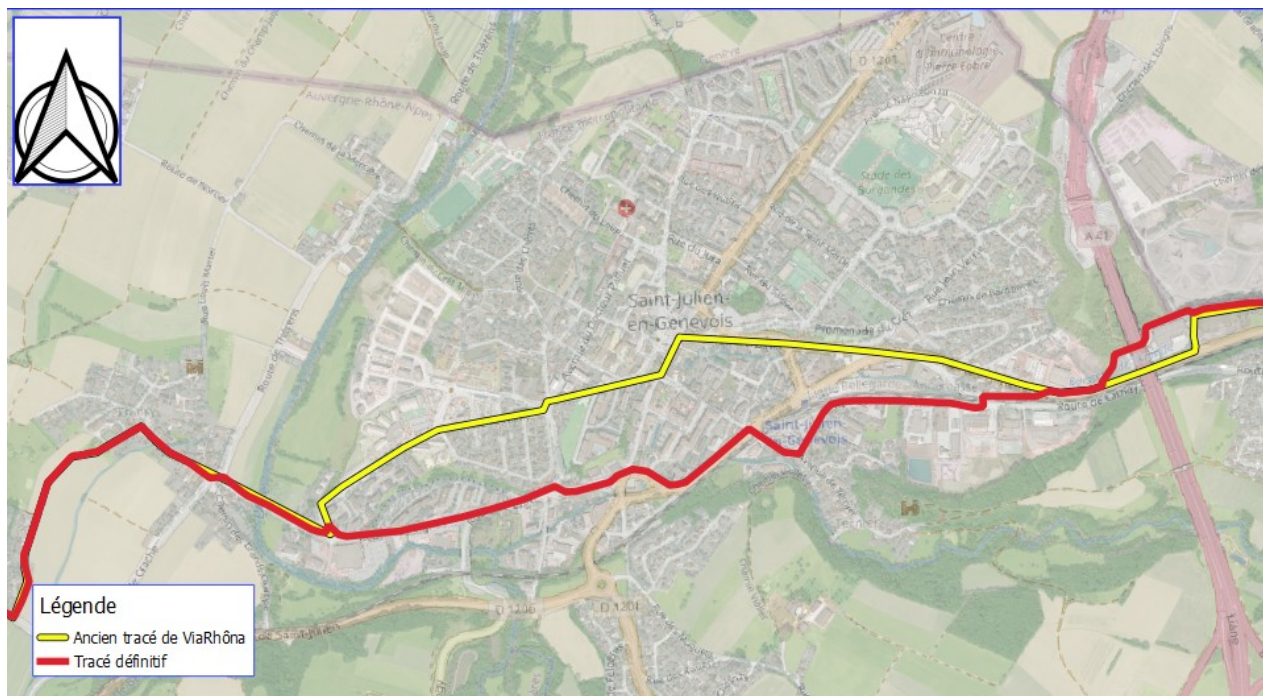


Figure 3 : Secteur 2 – Tracé modifié