

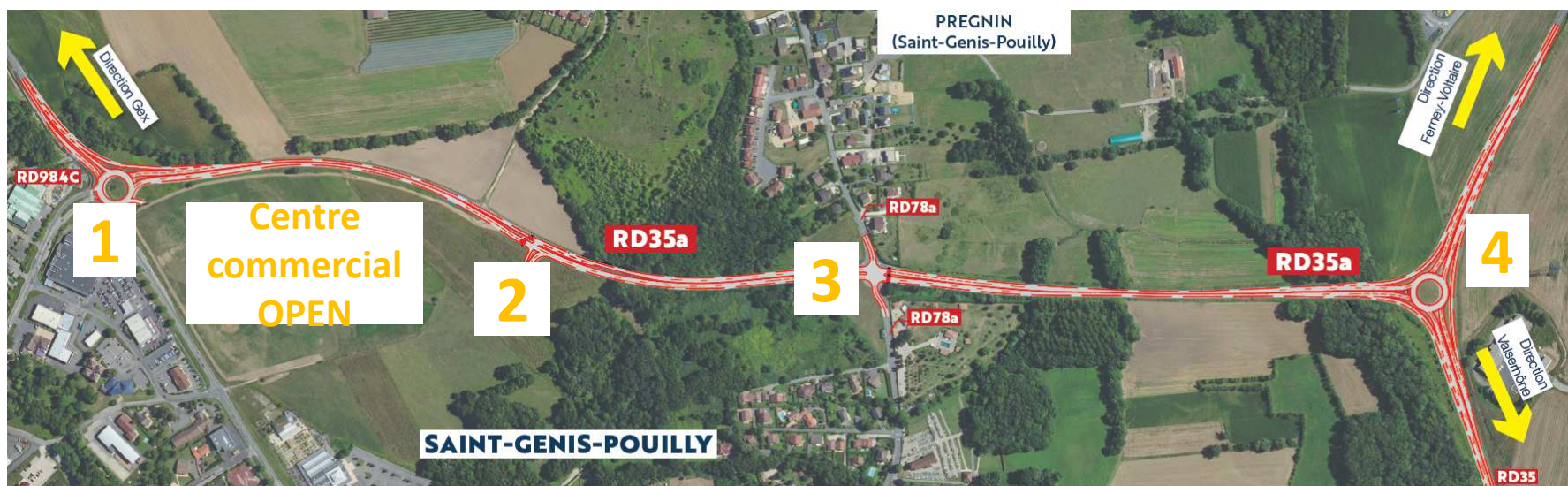
# Aménagement de la RD35a

## Conclusions de l'étude de faisabilité de pistes cyclables

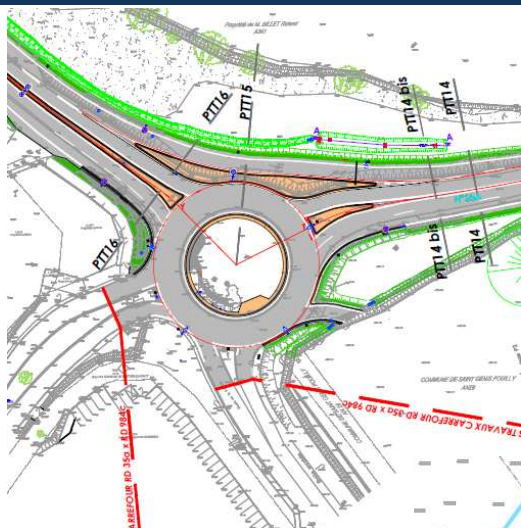
Réunion d'échanges du 05/07/2024  
avec APICY et VELOURTION

# I – Le projet OPEN

1. **Giratoire nord existant** -> ajout d'une branche pour l'accès OPEN, doublement de voies d'entrées de la RD984c, doublement des voies de sortie sur la RD 35a, ajout shunt ;
2. **Carrefour Open** -> création d'un carrefour à feux permettant d'accéder à OPEN, et doublement de voies de circulation à l'approche du carrefour ;
3. **« Giratoire plastique » temporaire** -> transformé en carrefour à feux, avec doublement des voies RD35a à l'approche du carrefour ;
4. **Giratoire sud existant** : doublement des voies de sorties à l'approche du carrefour, et ajout de 3 shunts ;

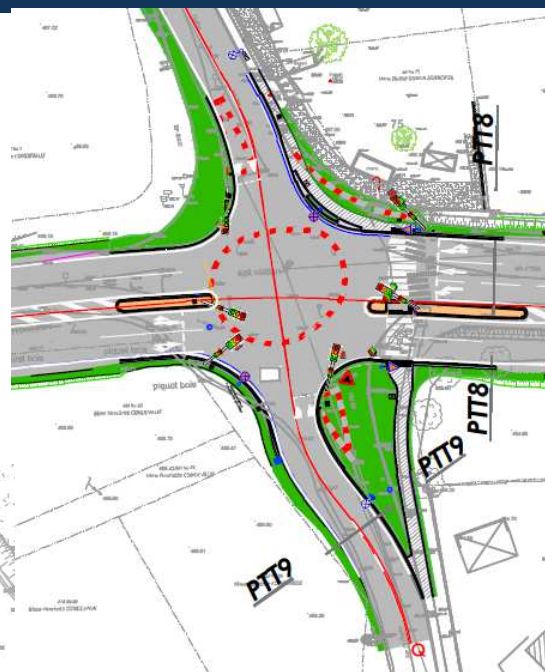


## II – Description de l'opération – Plans PRO



1 – giratoire nord  
(RD 984c – RD 35a)

2 – TAG créé  
avec CAF +  
traversée  
sécurisée  
cycles/piétons



4 – giratoire sud  
(RD 35 – RD 35a)

3 – ex-giratoire  
plastique remplacé  
par un CAF +  
traversée sécurisée  
piétons



## II – Concertation réglementaire et concertation informelle

### ▪ **Concertation réglementaire** (code de l'urbanisme) : 19 avril - 12 juin 2022

11 observations au total, qui portent sur :

- La justification du choix de carrefours à feux plutôt que de giratoires au droit de l'accès OPEN et à l'intersection RD35a x RD78a
- **Les itinéraires modes doux**

### ▪ **Concertation non réglementaire** - 3 rencontres organisées en février 2023 :

- **Un entretien rassemblant les associations APICY et Vélorution**, ainsi que le CERN
- Un entretien avec la commune de Saint-Genis-Pouilly
- Un entretien avec Pays de Gex Agglo

et 3 réunions d'échanges avec SGP/PGA et PGA (services) en 2023/2024.

### D'où il ressort :

- Une **forte attente des associations cyclables** de voir se développer des itinéraires modes actifs sur le secteur
- **PGA porte un projet d'aménagement cycles le long de la RD35**, sans pouvoir pleinement confirmer son échéance de réalisation (ultérieure à 2028).
- Dans le cas d'un aménagement modes doux sur la RD35a, un éventuel aménagement le long de la RD35a serait à privilégier plutôt côté sud-ouest de la chaussée en raison de l'attractivité des communes de Saint Genis Pouilly et Crozet. Ce point fait consensus entre les personnes interrogées.
- Les collectivités ont fourni leurs projets d'aménagements modes doux qui ont été intégrés à la réflexion du CD01.

## III – Etude modes actifs conduite par le CD01 en 2023

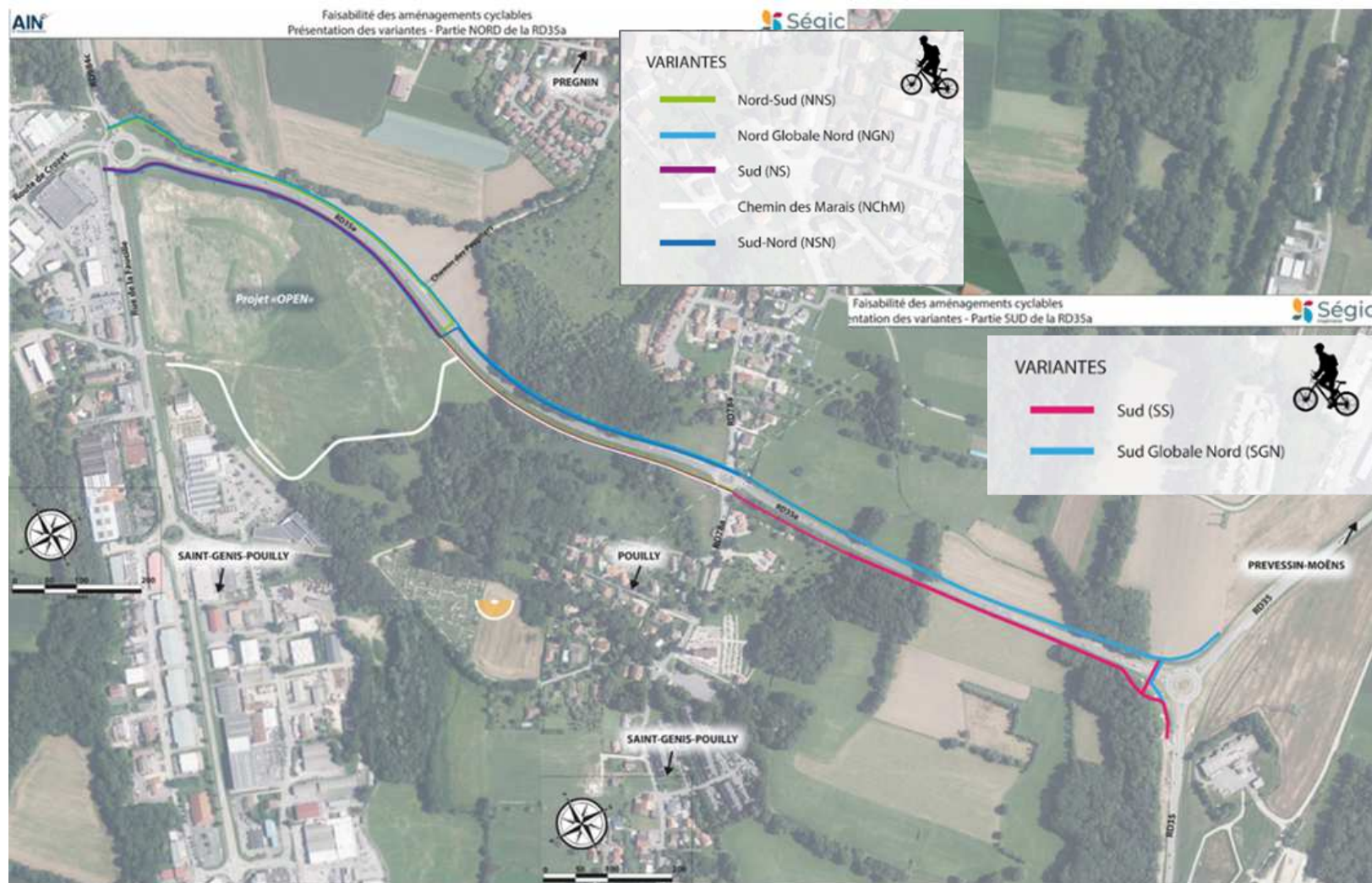
Sur la base de ces échanges et retours terrain, le **CD01** a missionné **SEGIC** pour réaliser une **étude d'opportunité et de faisabilité** en deux temps :

- **Étude de faisabilité technique et financière sur le périmètre du projet d'aménagement de la RD35a** (loi LOM) ;
- Etude d'opportunité sur un secteur plus large non limité à la RD35a.

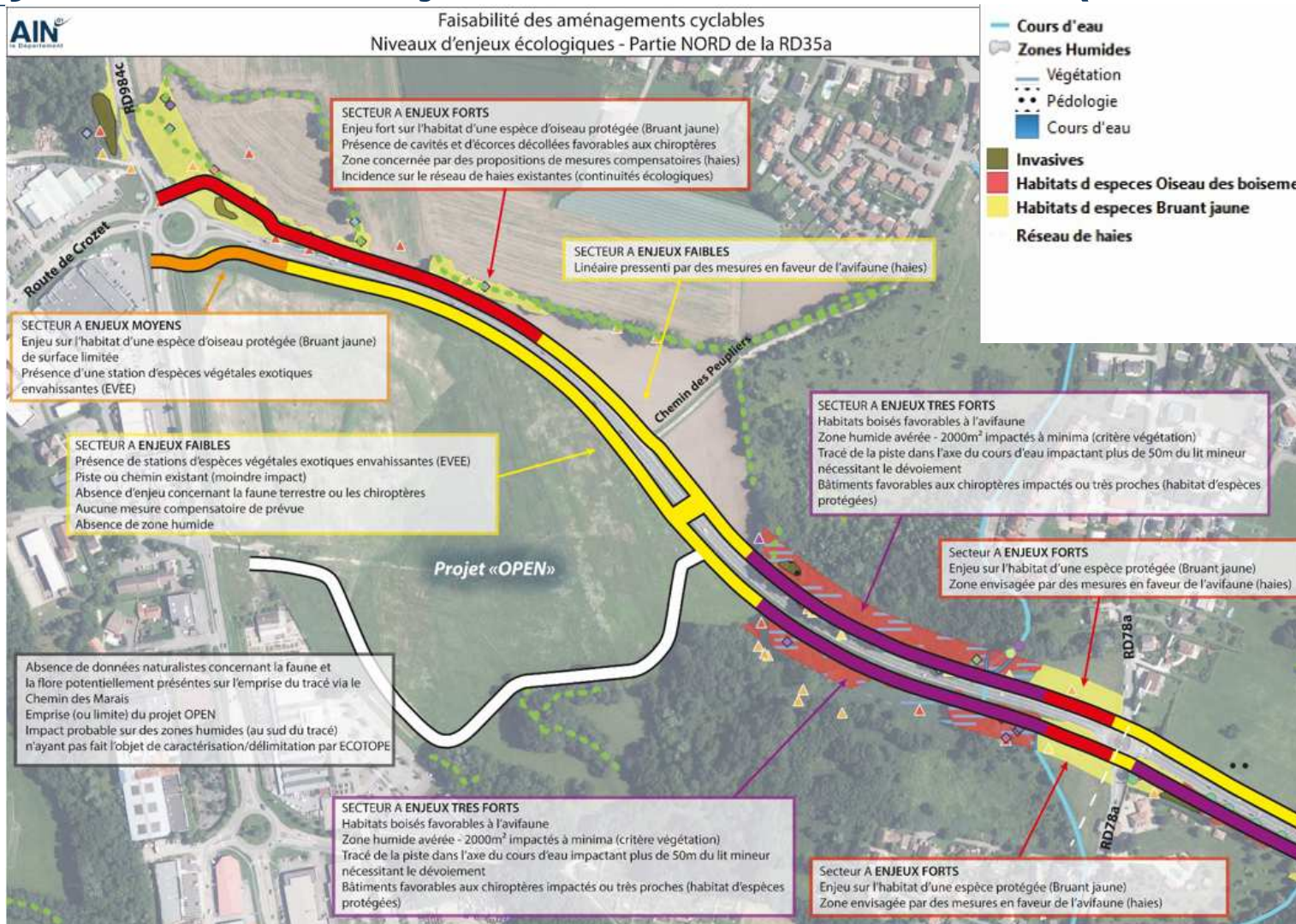
La suite du document :

- **Présente les contraintes** d'un aménagement modes actifs le long de la RD35a ;
- **Rappelle les aménagements existants et projetés** sur un secteur élargi, portés par les différentes collectivités ;
- **Propose des premières pistes d'aménagements** modes actifs sur ce périmètre élargi.

# III – Synthèse des variantes étudiées par SEGIC le long de la RD 35a



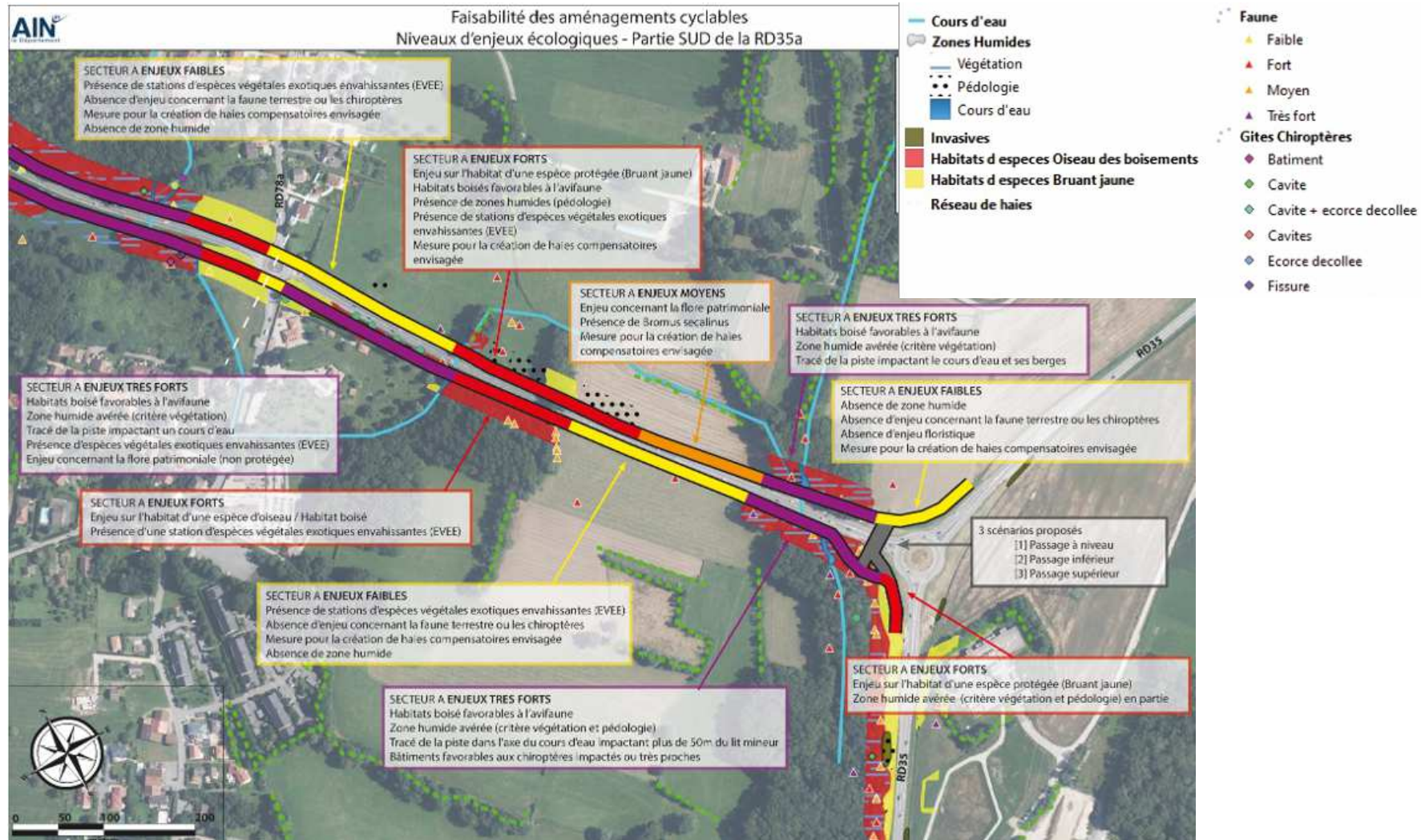
# III – Synthèse des enjeux environnementaux (variantes nord)



**Impact chiroptères,  
oiseaux boisement et  
bruant jaune  
Impact ZH  
Impact foncier  
(nouveaux  
propriétaires)  
900k HT**

Sujets techniques  
identifiés :  
franchissement  
ruisseau, impact Cern si  
côté Est

# III – Synthèse des enjeux environnementaux (variantes sud)





# III – Franchissement de la RD 35a au giratoire de la RD 35



Variantes :

- 1 – passage à niveau
- 2 – passage inférieur
- 3 – passage supérieur



**Passage à niveau** : très peu sécuritaire et traversée difficile (prise de vitesse des véhicules)  
**Passage inférieur** : impact nappe + ZH + habitats espèces protégées + proximité réseau Cern +3,7 HT  
**Passage supérieur** : impact ZH + habitats espèces + proximité réseau Cern +1,6 HT  
-> dans les deux cas, projets étudiés a minima (**non PMR, escalier pour le PS avec rampe vélo**)

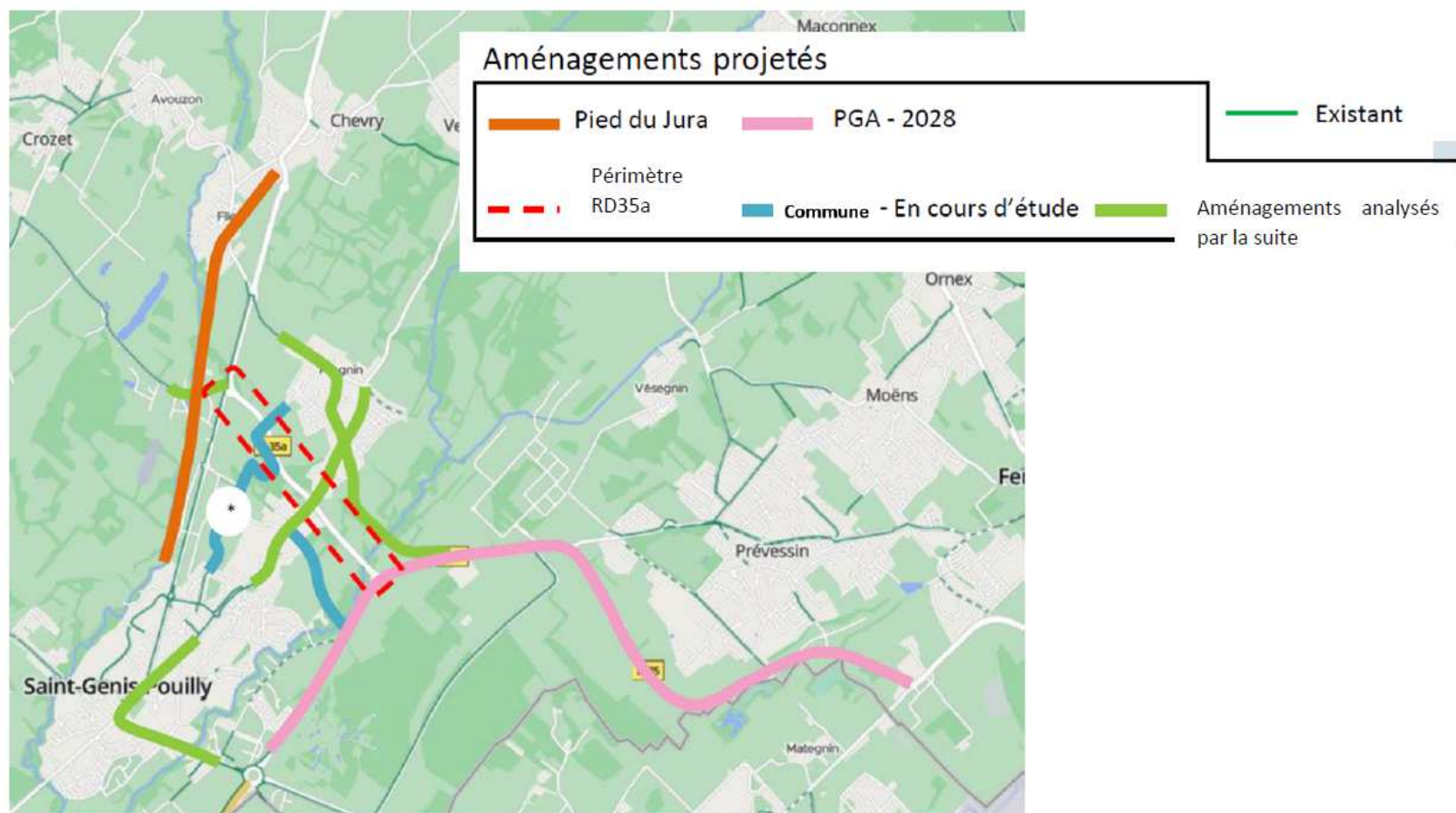
## IV - Perspectives en matière de liaisons douces

- Aménagements existants ;
- Aménagements projetés ;
- Apport d'un aménagement sur la RD 35a ;
- PLUih – Emplacements réservés dédiés aux modes actifs
- Axes d'étude identifiés ;
- Prospectives de liaisons cyclables entre SGP, Prévessin-Moëns et Ferney-Voltaire

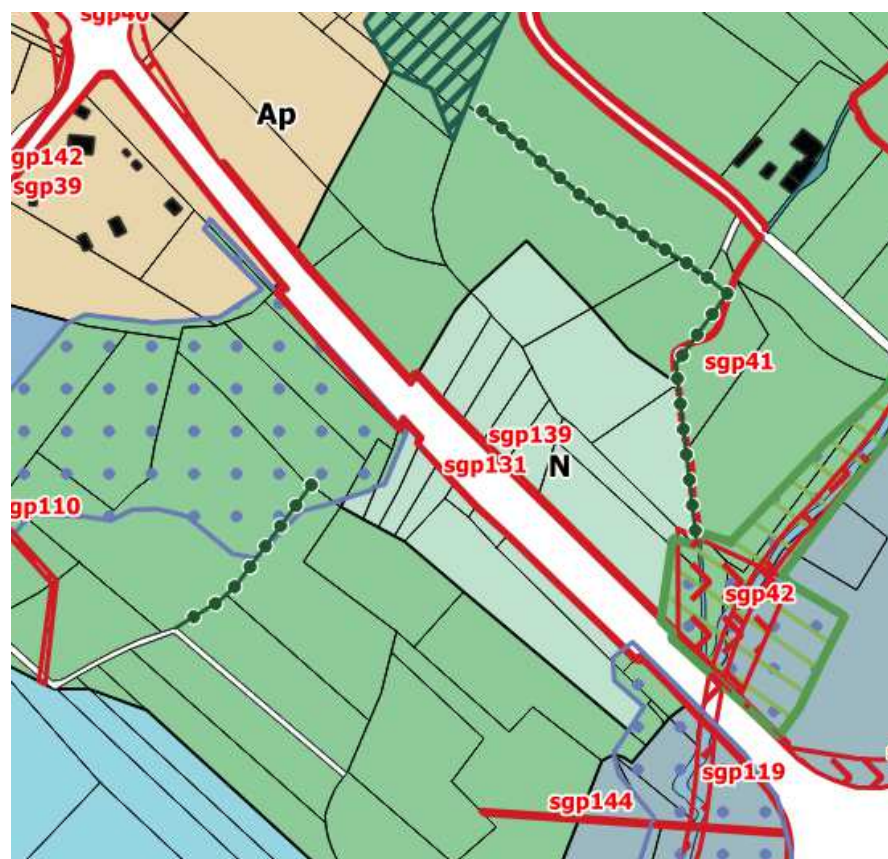
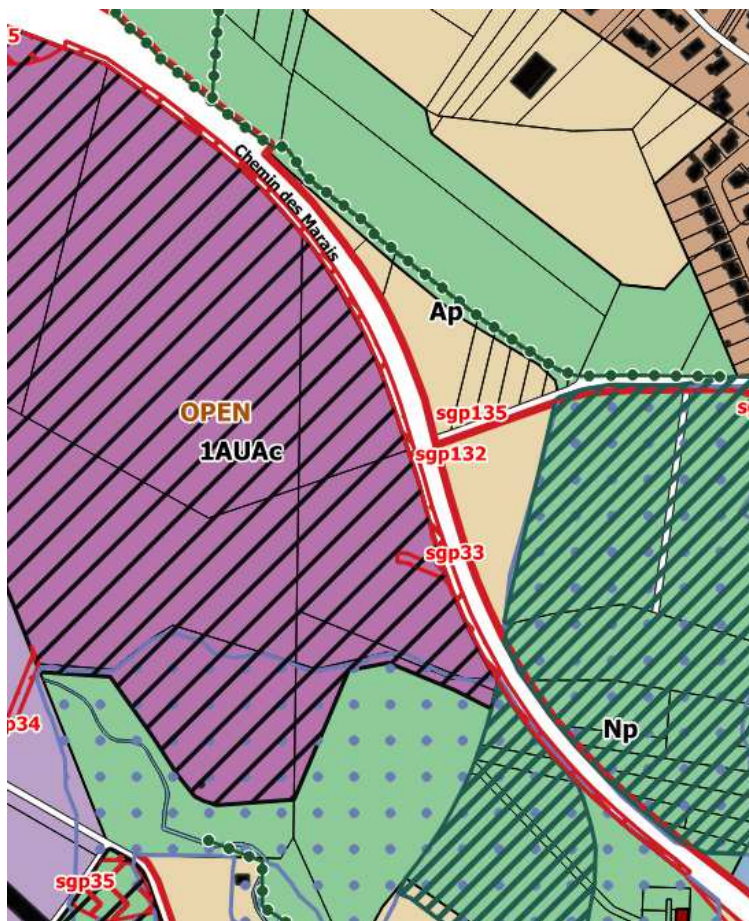
# Aménagements existants



# Aménagements projetés



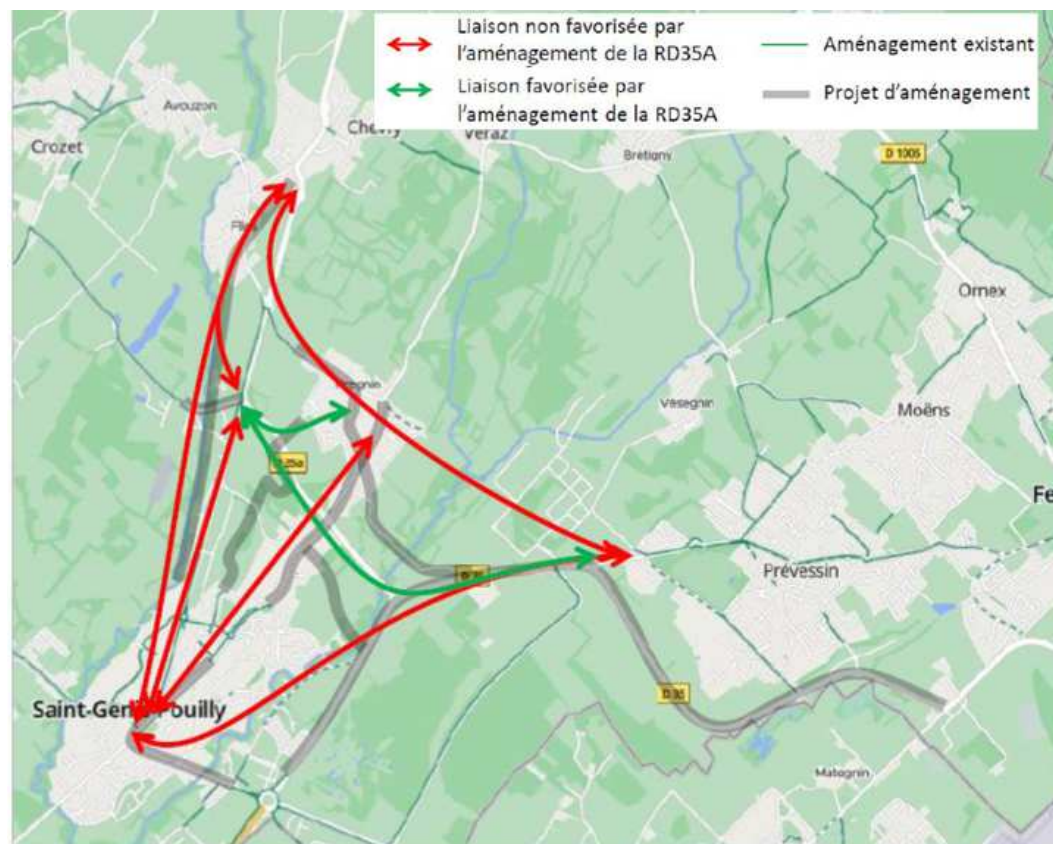
# PLUih (modification n°5) – emplacements réservés instaurés le long de la RD 35a en faveur des modes doux



# Apports d'un aménagement sur la RD35a

Au vu des aménagements projetés, l'aménagement cyclable de la RD 35a présenterait un intérêt pour deux liaisons :

- **Entre Prévessin et OPEN** : gain de 200 m sur les itinéraires gris ci-contre et accès à OPEN simplifié par le segment nord, sous réserve de la création d'une voie cycle sur la RD 35 ;
- **Entre Prégny et OPEN** : le segment nord de la RD35a réduirait significativement le parcours, sous réserve que Prégny soit relié à la RD 35a par une voie cyclable.



# Axes d'étude identifiés



**Axe 1 - Route de Crozet :** objectif de poursuivre le parcours cyclable existant le long de la route d'Harée, pour créer une connexion avec la rue de la Faucille au sud et le futur projet "Pied du Jura".

**Axe 2 – RD35a Nord :** objectif d'assurer une connexion au projet de la commune reliant Prégnin au chemin de la Léchère. Toutefois, si le projet de la commune n'est pas réalisé, cet axe perd en pertinence.

**Axe 3 – rue de Fierney / rue des Fontaines :** objectif de continuer les pistes cyclables le long de cette rue, en agglomération, pour offrir un itinéraire cyclable doux depuis Prégnin jusqu'au projet soutenu par la commune en direction de la RD35a. Intérêt plus limité si aucun projet de piste cyclable communal n'est prévu en direction de la RD35a.

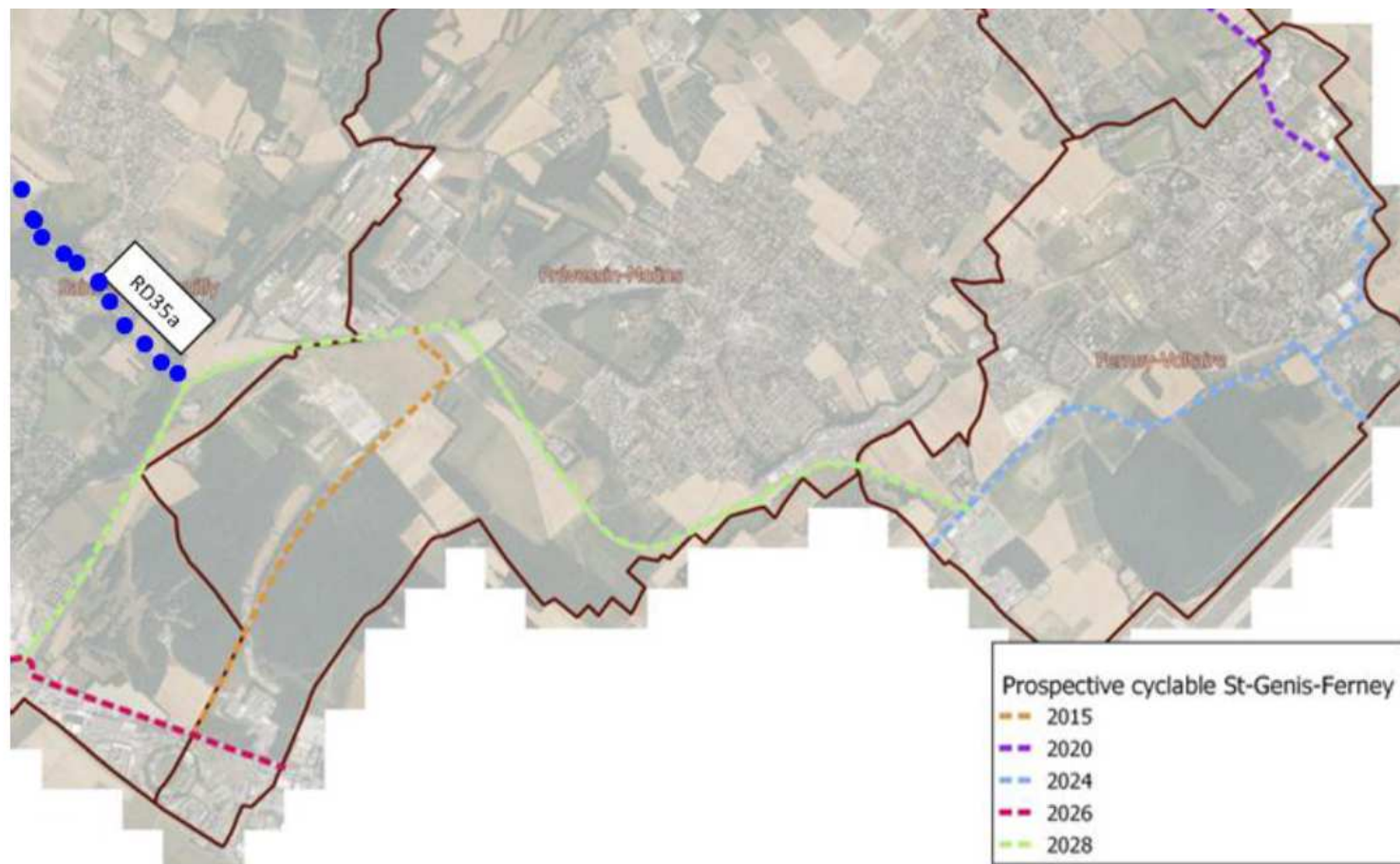
**Axe 4 – Chemin du Moulin des Ponts :** Le principal avantage de cette liaison est de relier la RD35 à Prégnin. Si la liaison avec la RD78a (axe 5/6) est mise en place, elle permettra également de connecter St-Genis-Pouilly.

**Axe 5 et 6 – D78a EST et OUEST :** Le seul but est de créer une connexion directe entre Prégnin et St-Genis-Pouilly. Cet axe nécessite la création d'une traversée de la RD35a, qui est prévue dans le cadre de l'opération.

Axe parallèle au projet communal plus au Nord.

**Axe 7 – Chemin de la Léchère :** permet de relier la rue de la Faucille à la RD35 à l'ouest, en cas de réalisation du projet de la commune entre la RD78a et la RD35. À long terme, cela permettra une connexion avec la route de l'Europe via le projet porté par St Genis, selon un axe parallèle à la RD35a.

## Prospectives de liaisons cyclables entre SGP, Prévessin-Moëns et Ferney-Voltaire



Extrait de carte issu des cartes reçues de la part de **PGA** à la suite des entretiens organisés le **25/02/2023**



## V – Etude de faisabilité - Conclusions

- **De nombreux obstacles compromettent la réalisation d'une voie cyclable jalonnant la RD 35a :**
  - Impact sur des zones présentant des enjeux environnementaux forts à très forts ;
  - Problématique foncière inextricable ;
  - Renchérissement significatif de l'opération (portée **de 6 à 9 M€ HT, soit + 3 M€**) ;
  - Déclinaison compliquée des mesures compensatoires induites ;
  - Mise en péril de la faisabilité du projet d'aménagement pris dans son ensemble ;
  - Conditionnalité à la réalisation d'une piste cyclable le long de la RD 35 .

- **Option proposée : l'étude de faisabilité met en évidence la complexité technique et les coûts élevés associés à la mise en œuvre d'un itinéraire cyclable le long de la RD 35a, justifiant la recherche d'un itinéraire de substitution qui pourrait s'inscrire dans le cadre de l'étude de développement des modes actifs que PGA conduit, avec le soutien du Département.**

# Annexes

---

### III – Synthèse des variantes partie nord

	Variante nord-sud	Variante Sud	Variante Chemin des marais	Variante sud-nord	Variante nord-nord
<b>Sécurité</b>	●●●●● Piste cyclable séparée	●●●●● Piste cyclable séparée	●●●●● Piste cyclable séparée	●●●●● Piste cyclable séparée	●●●●● Piste cyclable séparée
<b>Parcellaire</b>	●●●●● 4000m <sup>2</sup> d'acquisition	●●●●● 3500m <sup>2</sup> d'acquisition	●●●●● 3500m <sup>2</sup> d'acquisition	●●●●●○ 3000m <sup>2</sup> d'acquisition	●●●●●○ 3000m <sup>2</sup> d'acquisition
<b>Coût</b>	●●●●○ 730K€ HT	●●●●○ 800K€ HT	●●●●○ 750K€ HT	●●●●○ 910K€ HT	●●●●○ 740K€ HT
<b>Environnement</b>	●●●●● 740m impact fort	●●●●○ 340m impact fort	○●●●○ Manque de donnée	●●●●○ 360m impact fort	●●●●○ 730m impact fort
<b>Réseaux</b>	●●●●○ Peu d'impact	●●●●● Pas d'impact	●●●●● Pas d'impact	●●●●○ Peu d'impact	●●●●○ Peu d'impact
<b>Assainissement</b>	●●●●● Peu d'impact	●●●●○ Busage de fossé à prévoir	●●●●● Peu d'impact	●●●●○ Imperméabilisation à compenser	●●●●○ Imperméabilisation à compenser
<b>Complexité technique</b>	●●●●● Pas d'impact	●●●●○ Impact sur le Merlon	●●●●● Pas compatible avec le projet du centre commercial	●●●●○ Impact sur le Merlon	●●●●● Pas d'impact

Les variantes sud/nord ou nord/nord ressortent les plus avantageuses. La première est la plus intéressante sur le plan environnemental, mais aurait un impact parcellaire plus important que la seconde. La variante nord-sud a été écartée dans la mesure où elle a un impact environnemental et foncier plus élevé que les autres variantes.

### III – Synthèse des variantes partie sud

Partie Sud		
	Variante Nord (SN)	Variante Sud (SS)
<b>Sécurité et cyclabilité</b>	La totalité du tracé est situé en dehors des emprises de la chaussée (les traversées sont traitées dans un tableau comparatif à part)	La totalité du tracé est situé en dehors des emprises de la chaussée (les traversées sont traitées dans un tableau comparatif à part)
<b>Parcellaire</b>	Près de 2500 m <sup>2</sup> impactés en domaine privé (2 propriétaires)	Près de 700 m <sup>2</sup> impactés en domaine privé (2 propriétaires)
<b>Coût</b>	760 000 € HT	775 000 € HT
<b>Environnement (avec contraintes réglementaires)</b>	550m évalués en enjeux moyens, forts à très forts sur les 875m de la variante. Impacts significatifs sur des habitats d'espèces protégées, boisements, zones humides, flore patrimoniale. Deux cours d'eau sont concernés. Contraintes réglementaires importantes.  La variante nord impacte moins de zones à enjeux forts et très forts que la variante sud, elle est donc moins défavorable du point de vue de l'environnement	540m évalués en enjeux forts à très forts sur les 845m de la variante. Impacts significatifs sur des habitats d'espèces protégées, boisements, zones humides, flore patrimoniale. Deux cours d'eau sont concernés. Contraintes réglementaires importantes.  La variante sud impacte plus de zones à enjeux forts et très forts que la variante nord, elle est donc plus défavorable du point de vue de l'environnement
<b>Environnement (sans contraintes réglementaires)</b>	Seuls 325m du linéaire de la variante ne présente qu'un impact faible n'impliquant aucune contrainte réglementaire	Seuls 315m du linéaire de la variante ne présente qu'un impact faible n'impliquant aucune contrainte réglementaire
<b>Réseaux</b>	Pas d'impact significatif identifié Echanges avec le CERN à prévoir	Pas d'impact significatif identifié
<b>Assainissement</b>	Linéaire important faisant obstacle à l'écoulement des eaux de chaussée. Imperméabilisation supplémentaire à compenser	Linéaire important faisant obstacle à l'écoulement des eaux de chaussée. Imperméabilisation supplémentaire à compenser
<b>Complexité technique</b>	Franchissement du Lion à prévoir	Franchissement du Lion à prévoir

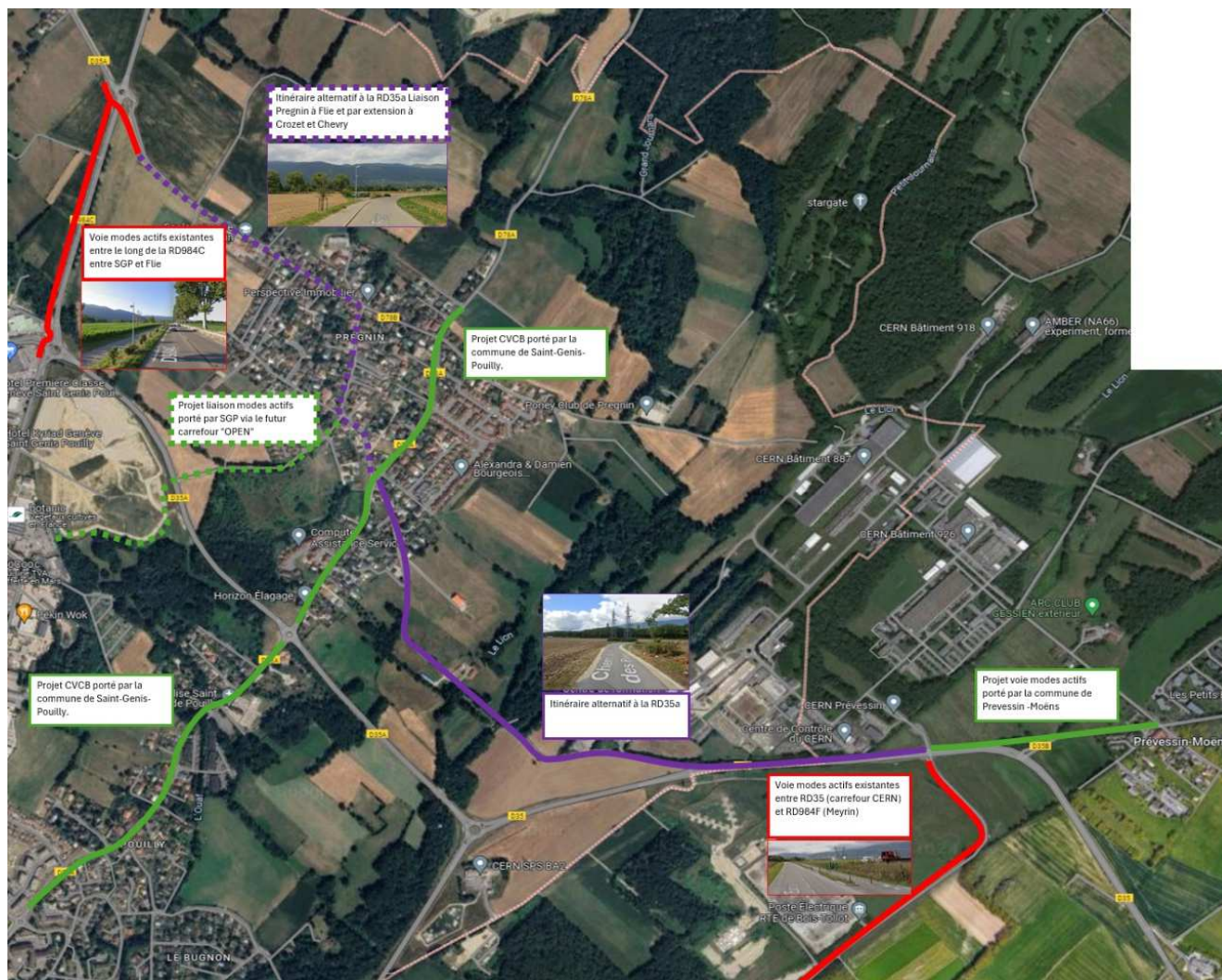
En partie sud, la variante qui ressortirait comme la plus avantageuse serait la variante nord, qui malgré un impact plus important sur le domaine foncier privé, aurait un impact environnemental moins élevé, pour un coût similaire.

### III – Synthèse des variantes giratoire RD 35 x RD35a

Traversée RD35a			
	Variante PI	Variante PS	Variante sans ouvrage
<b>Sécurité et cyclabilité</b>	La piste est séparée de la chaussée Pas de cheminement PMR possible	La piste est séparée de la chaussée Pas de cheminement PMR possible	Traversée à prévoir sur une chaussée à fort trafic. Cette configuration est à éviter car la sécurité des usagers n'est pas assurée
<b>Parcellaire</b>	Pas d'impact sur parcelles privées	Pas d'impact sur parcelles privées	Pas d'impact sur parcelles privées
<b>Coût</b>	Supérieur à 3,5 M€ HT	Supérieur à 1,6 M€ HT	Inférieur à 10 000 € HT
<b>Environnement</b>	Nécessite une consommation d'espace naturel important impact des habitats d'espèces à enjeux pouvant présenter un faible intérêt pour le passage sous chaussée de la petite et moyenne faune.	Nécessite une consommation d'espace naturel important impact des habitats d'espèces à enjeux mais ne présentant pas d'intérêt pour la faune.	Pas d'impact significatif de cette variante de traversée de route.
<b>Réseau</b>	Potentiel impact sur réseau du CERN ou rallongement de l'ouvrage ; impact sur réseaux existants	Impact potentiel sur réseaux existants (fondations de l'ouvrage)	Pas d'impact significatif identifié
<b>Assainissement</b>	Point bas en fond d'ouvrage à gérer	Pas ou peu de contraintes	Pas ou peu de contraintes
<b>Complexité technique</b>	Importante (nappe, pompe de relevage, maintien en <u>exploitation</u> ....)	Importante (gabarit de grande hauteur, phasage travaux, ...)	Pas de complexité particulière

Pour la traversée de la RD35a au droit du giratoire RD35 x RD35a, il ne ressort pas de variante nécessairement plus avantageuse. La variante à niveau est peu impactante, mais ne permet pas d'assurer la sécurité des usagers ; alors que les deux variantes de franchissement présentent un fort impact financier et technique, tout en n'assurant pas de continuité pour les PMR.

# Aménagements projetés de voies cyclables



**Merci de votre attention**