

Projet d'agglo

franco-valdo-genevois



Voie Verte d'Agglomération
Etude de faisabilité

SAINT GENIS NOUVEAU CENTRE
**Un drain d'urbanité entre des micro-
centralités**

Novembre 2010

Séquence 1

SAINT GENIS NOUVEAU CENTRE
Un drain d'urbanité entre des micro-centralités

SOMMAIRE

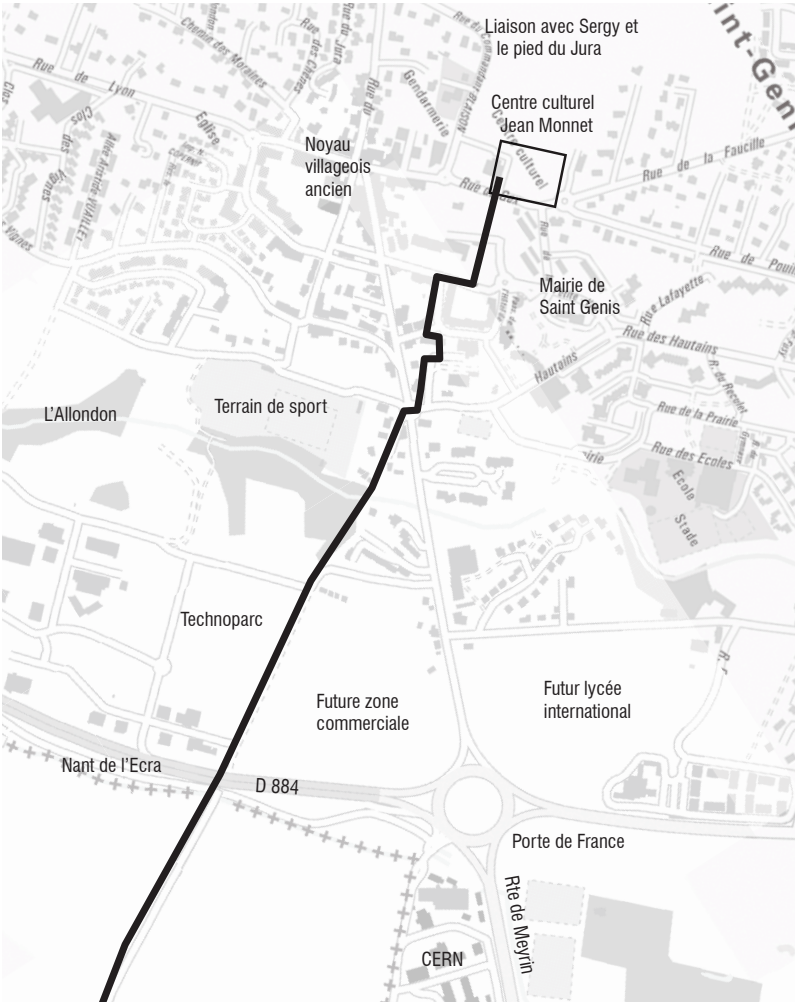
Présentation	3
Variante A - Traversée directe	4
S11A. Coeur de ville	7
S12A. Frange de l'Allondon	9
S13A. Réactivation du Technoparc	11
Variante B - Traversée par la Porte de France	13
S13B. Réactivation du Technoparc	14
Synthèse	16



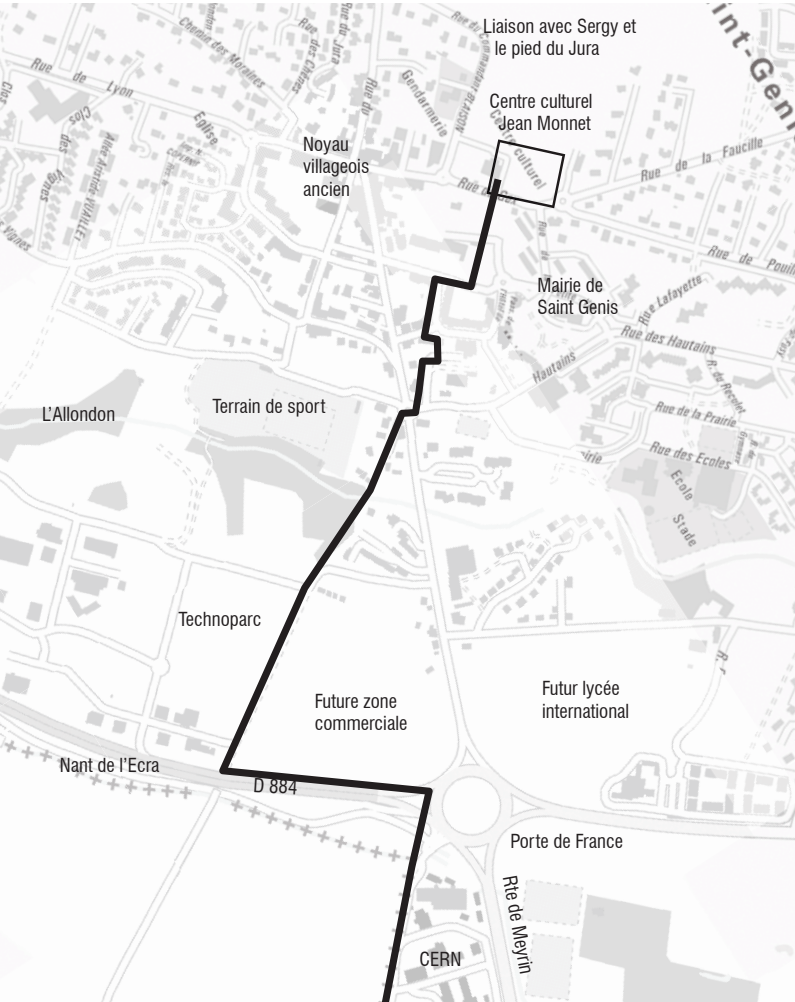
SÉQUENCE 1. SAINT GENIS NOUVEAU CENTRE

Un drain d'urbanité entre des micro-centralités

Présentation



Variante A
Traversée directe



Variante B
Traversée par la Porte de France

Le tracé de la VVA prend sa source à l’espace culturel Jean Monnet, beau symbole européen, devant lequel un espace public, voire un programme culturel plus ambitieux (écofolie) pourrait être aménagé. Saint-Genis est envisagé par divers projets PACA comme un pôle devant s’affirmer avec d’autres pôles du pied du Jura (Gex, Divonne, …). La commune est elle-même constituée d’un tissu relativement lâche entre plusieurs micro-centralités internes: Le tracé s’efforce de créer un drain d’urbanité (catalyseur d’activités) en reliant au moins trois d’entre elles :

- le centre culturel à proximité immédiate du noyau villageois ancien
- le secteur de la mairie, nouveau centre, administratif, des années 80
- le pôle d’activités techniques ou commerciales qui se développe dans la frange sud de la commune.

Socialement ce parcours central, nord-ouest sud-est, inscrit une grande partie des aménités locales à moins d’un kilomètre de la plupart des lieux d’habitations de la commune. Fonctionnellement, il relie trois unités monofonctionnelles. Symboliquement, d’un point de vue paysager engin, il remet en valeur la structure topographique et géologique transversale en découpant trois sous-séquences : le cœur de ville dans la pente, la frange de l’Allondon dans le creux et le Technoparc sur le plat.

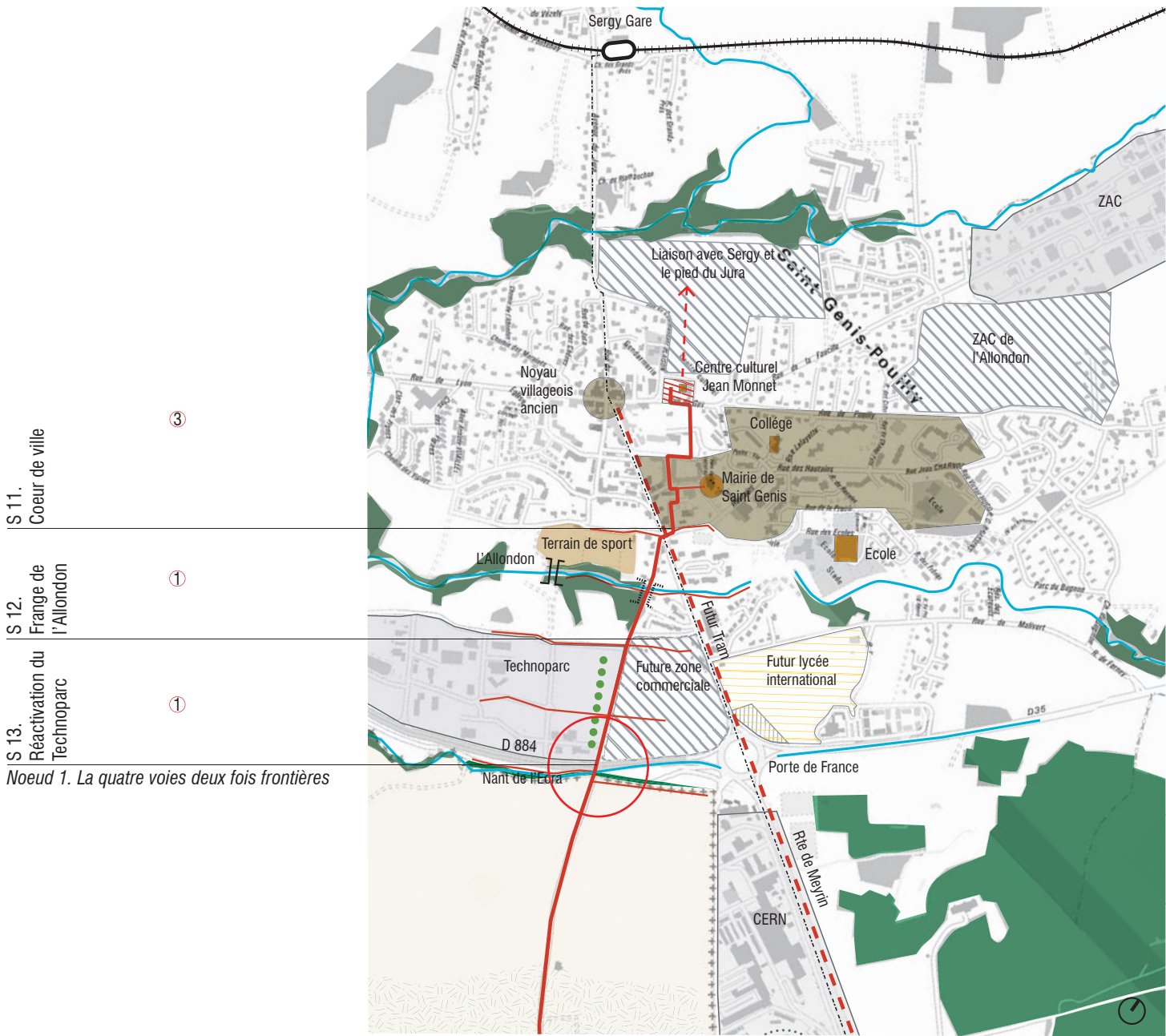
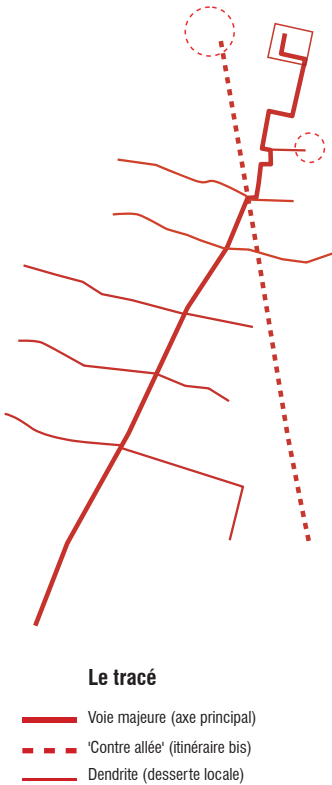
Deux variantes de tracé sont possibles. L’élément qui les différencie est le franchissement de la quatre fois deux voies dans la sous-séquence S23, pour la variante A, le franchissement est direct, pour la variante B, le franchissement fait un crochet par la Porte de France.

Etudes à coordonner

- Schéma de secteur centre en cours de lancement
- PACA Genève/Saint Genis/Gex
- Etude de faisabilité du tramway Saint Genis
- Master Plan du CERN (bureau GEA)
- Schéma national des véloroutes et voies vertes

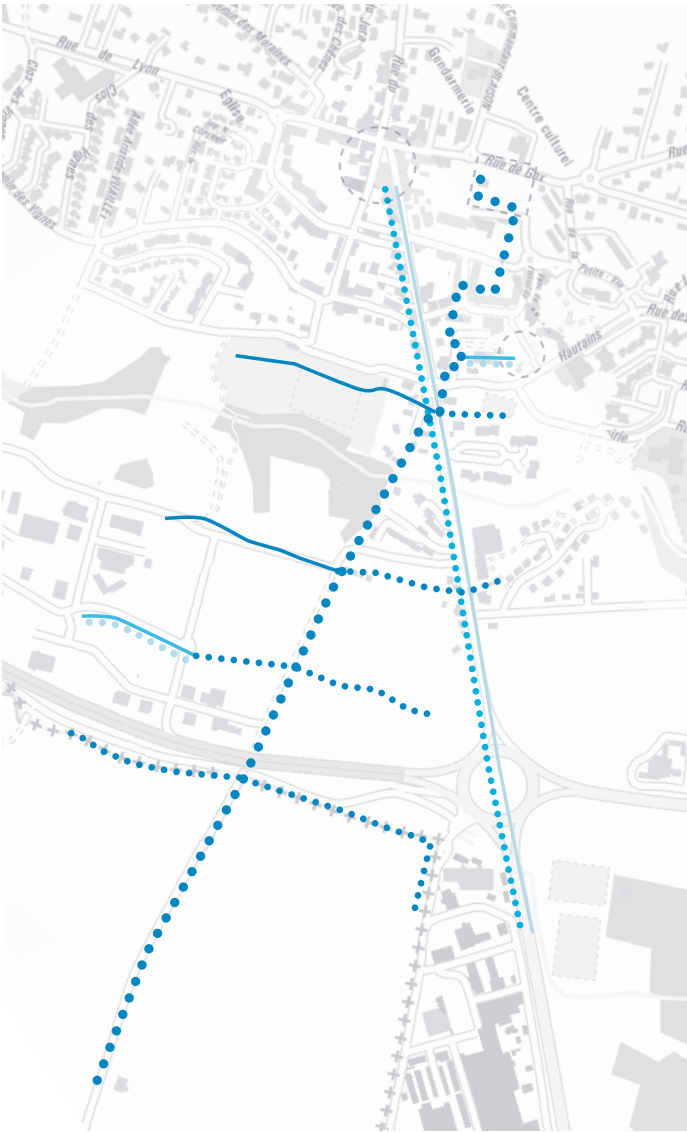
SÉQUENCE 1. SAINT GENIS NOUVEAU CENTRE
Un drain d'urbanité entre des micro-centralités

Variante A
Traversée directe



Synthèse d'aménagement

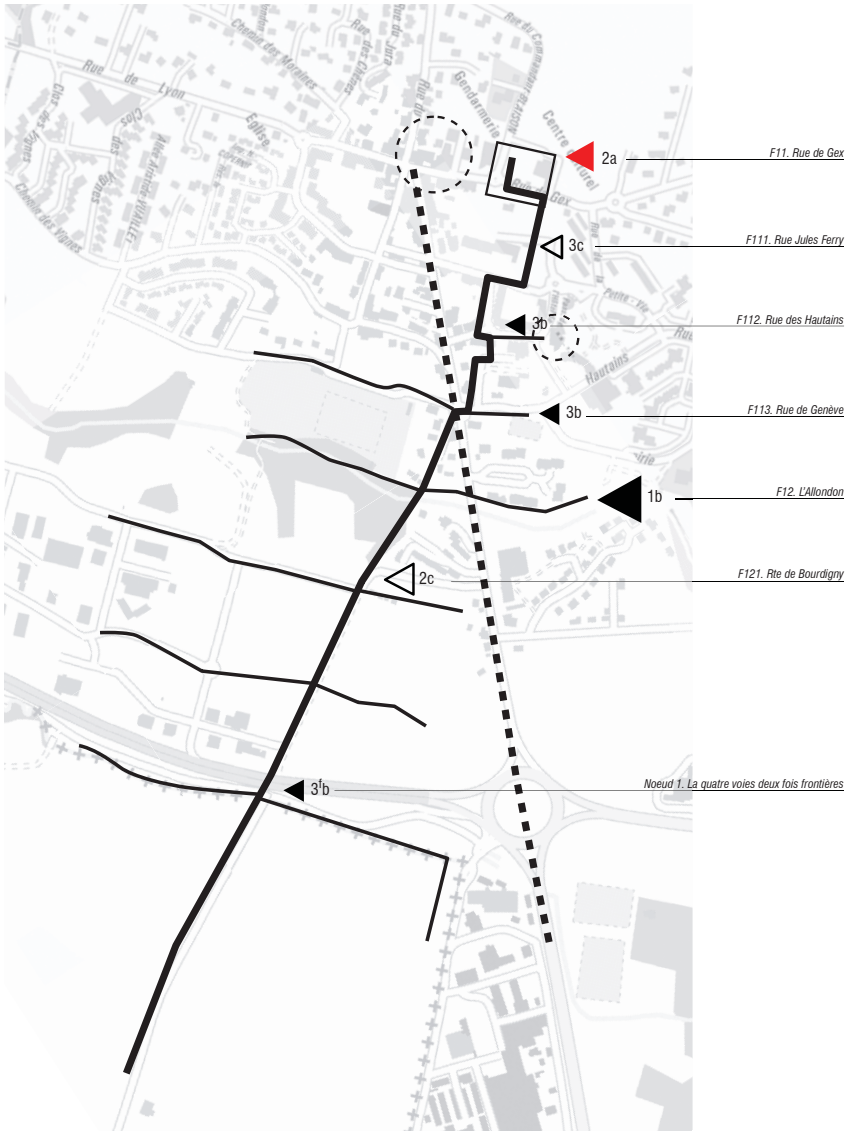
- Degré de priorité**
- ① : court terme
 - ② : moyen terme
 - ③ : long terme
- Existant**
- Ecoles
 - Bâtiment public
 - Parc public / Zone de verdure
 - Espace public
 - Vieux centre
 - Alignement majeur
 - Falaise
- Projet**
- Espace public majeur
 - Espace public
 - Parc projeté
 - Restructuration urbaine / Extension urbaine
 - Extension zone d'activité
 - Renforcement des bvd plantés structurants
 - Passerelle projetée
 - Noeud séquentiel (programme 'Ecofolie')
 - Lignes CEVA + Tram / Arrêt tram et train
 - Ligne CEVA souterrain
 - Ligne tram horizon 2020



Les fonctions

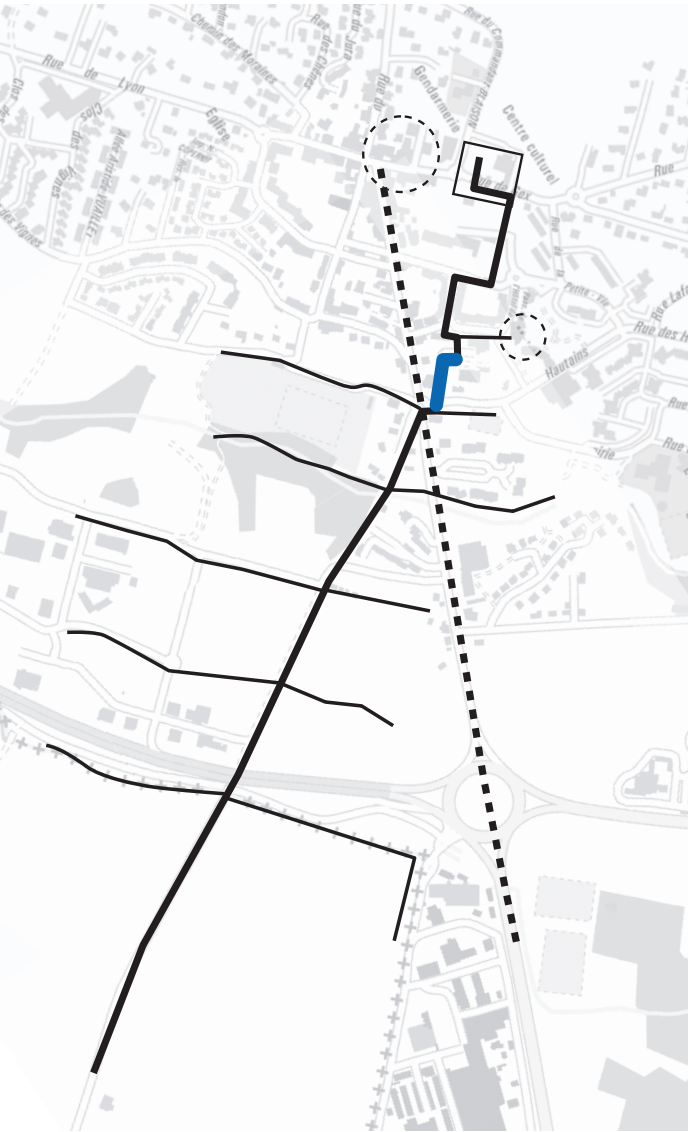
- Existant
- vélo + piéton
 - piéton
 - vélo
- A créer
- vélo + piéton
 - piéton
 - vélo

Synthèse trafic



Les franchissements

- | Typologie de franchissement | Situation |
|-----------------------------|----------------|
| Franchissement type 1 | Urgente (a) |
| Franchissement type 2 | Singulière (b) |
| Franchissement type 3 | Type (c) |



Modification du régime de circulation :

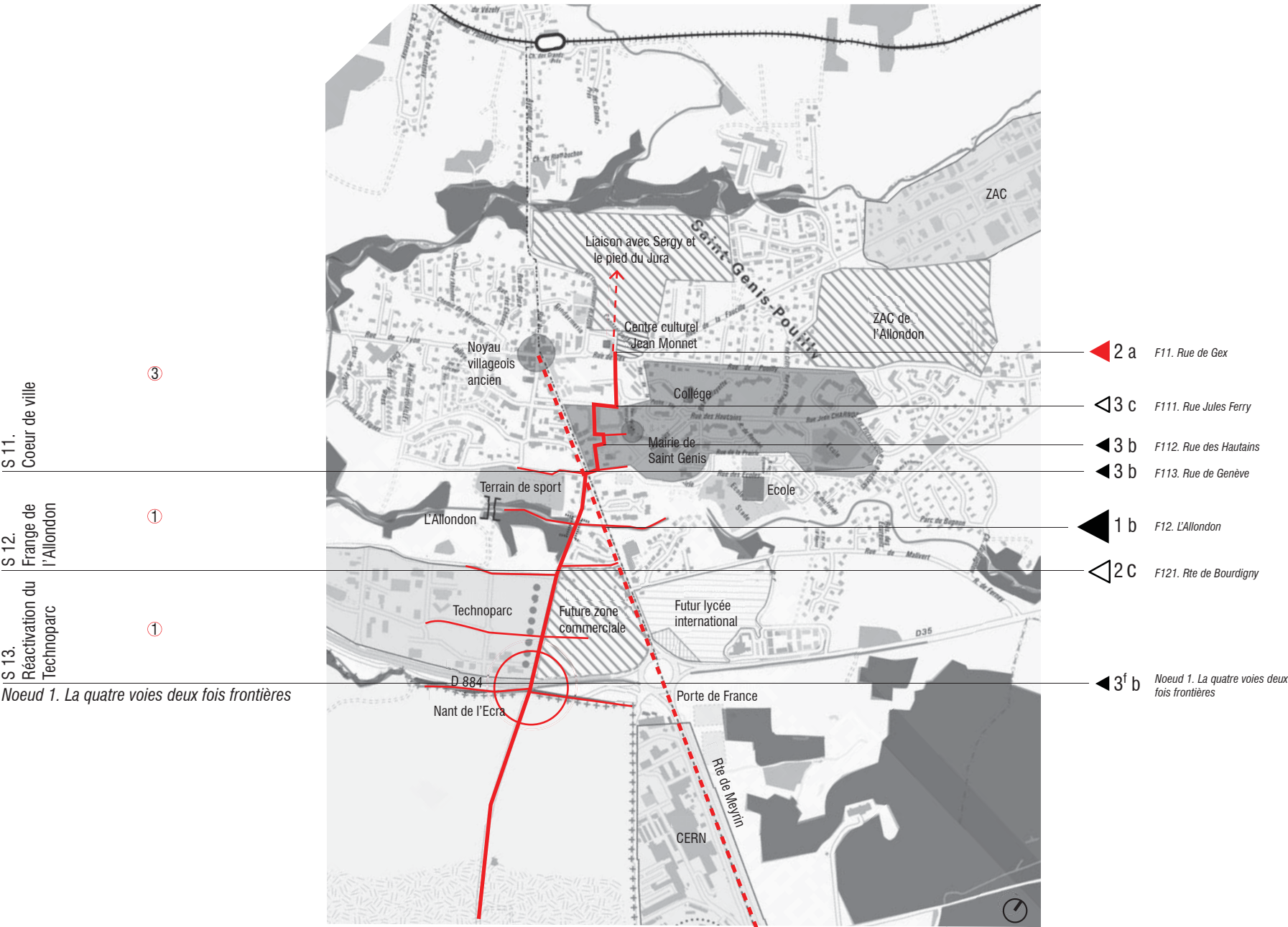
- zone 30
- zone de rencontre
- mise à sens unique
- zone piétonne

SÉQUENCE 1. SAINT GENIS NOUVEAU CENTRE
Un drain d’urbanité entre des micro-centralités
Variante A
Traversée directe

Echelles prises en compte
Articulation entre l’échelle locale de la commune (le village ancien, le quartier piéton) et l’échelle interquartier (de l’itinéraire de plus grande échelle)

Avantages
Cohérence la plus grande du point de vue fonctionnel, social et symbolique à la fois car il relie trois unités monofonctionnelles (traverse le futur Technoparc, la future zone commerciale). Remet en valeur la structure topographique et géologique trans-versale.
Contribution potentielle à l’apaisement de la 4 voies et amorce d’un projet parkway (D884)

Inconvénients
Le franchissement de la quatre fois deux voies.



Plan de Situation

Franchissements

Les franchissements

Typologie de franchissement	Situation
 Franchissement type 1	 Urgente (a)
 Franchissement type 2	 Singulière (b)
 Franchissement type 3	 Type (c)

Degré de priorité

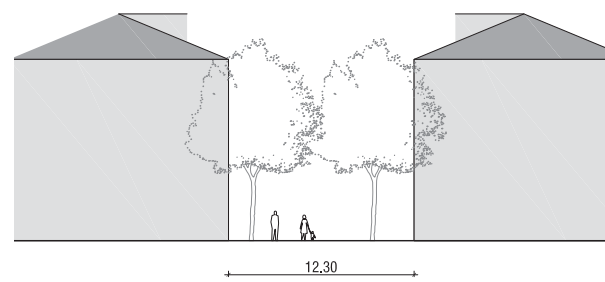
- ① : court terme
- ② : moyen terme
- ③ : long terme

Légende

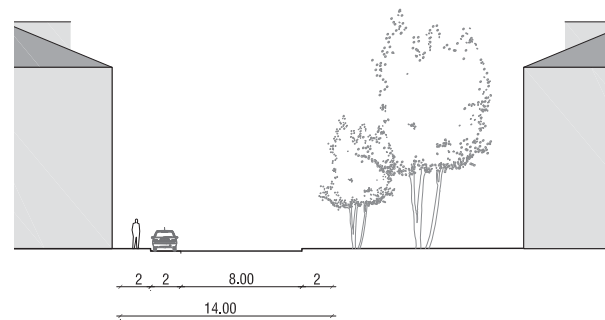
-  Voie majeure (axe principal)
-  'Contre allée' (itinéraire bis)
-  Dendrite (desserte locale)
-  Noeud séquentiel (programme 'Ecofolie')
-  Bâtiment public
-  Espace public projeté



Emprise dans l'existant



Coupe AA' 1/500
Rue Jules Ferry



Coupe BB' 1/500
Rue de la Liberté

SÉQUENCE 1. SAINT GENIS NOUVEAU CENTRE S11A. Coeur de ville



Centre culturel Jean Monnet



Avenue de la République



Rue de la liberté

Légende

- Périmètre de pertinence
- ↕ Sens de circulation

SÉQUENCE 1. SAINT GENIS NOUVEAU CENTRE
S11A. Coeur de ville

Parti

Créer une traversée de quartiers d’habitations permettant de relier directement le centre culturel Jean Monnet, la Place de la Mairie et le giratoire de la rue de Genève.

Contraintes. Traitement des franchissements des transversales nord-est / sud-ouest qui restent à circulation automobile : rue de Gex, rue Jules Ferry, rue des Hautains. Conversion de la rue de la Liberté en zone de rencontre

Enjeux ou potentiels

Enjeux. Etablir une continuité piétonne nord-ouest /sud-est entre les deux centres, culturel et administratif de la commune, en connectant la zone piétonne à une partie en site propre côté nord-ouest, à une reconquête de l’espace de la rue de la liberté côté sud-est.

Potentiels. Création d’un axe majeur de mobilité douce qui dédouble et recoupe l’axe majeur de "mobilité dure" (qui sert ici de "contre-allée" avec TP et pistes cyclables). Promotion d’un programme d’écofolie européen sur l’espace public Jean Monnet.

Trafic

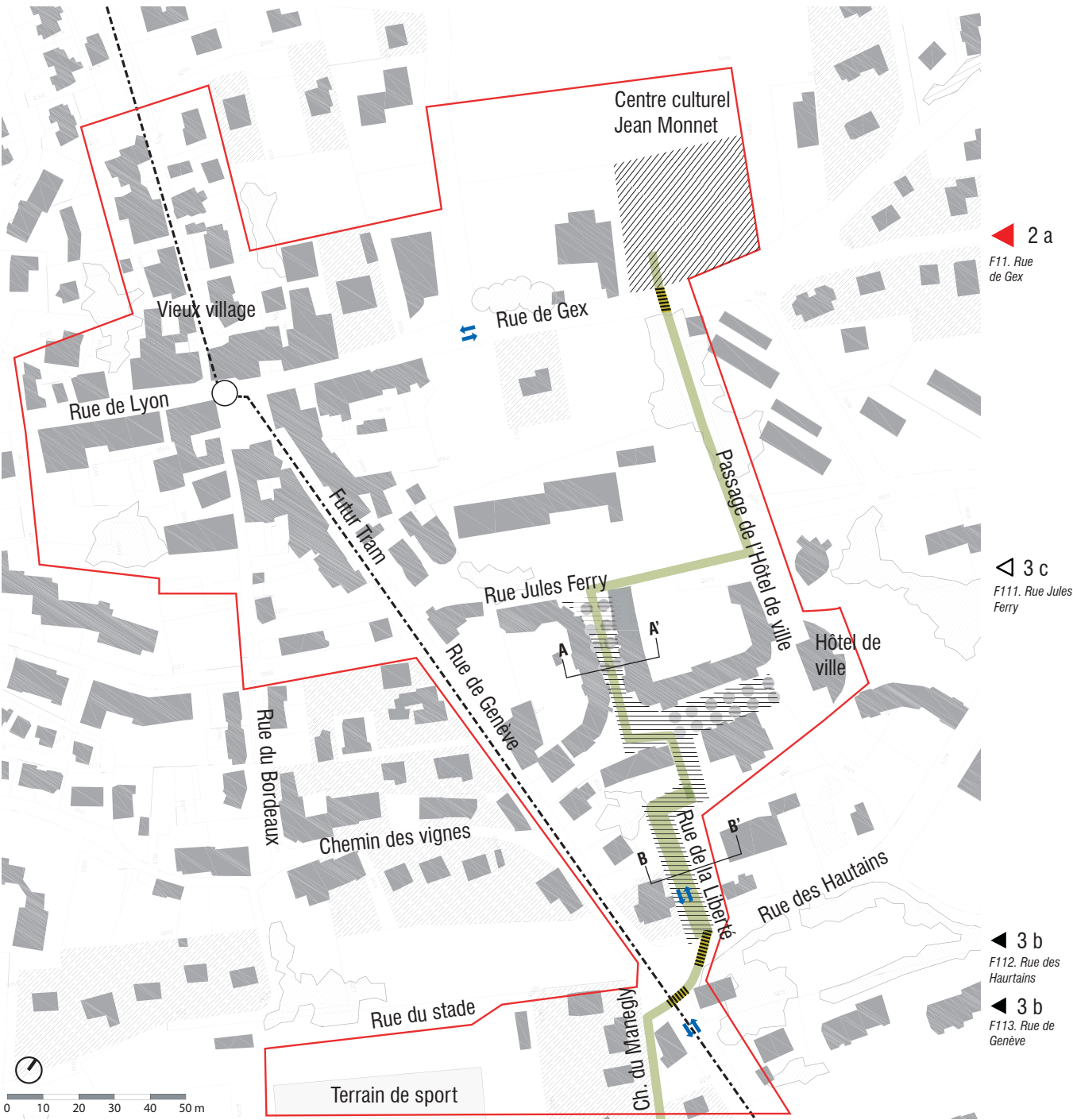
Caractéristiques. La traversée de la rue de Gex (faibles charges de trafic, vitesse de circulation modérée, espaces publics de proximité) est propice à l’aménagement d’une traversée signifiant clairement la priorité piétonne (2a) : elle comprendra à la fois une bande cyclable et une bande piétonne et devra prendre en compte le projet de requalification, à court terme, de l’espace public devant le centre culturel Jean Monnet.

Le tracé nouveau entre la rue de Gex et la rue Jules Ferry sera conforme aux gabarits et au protocole VVA pour recouper la rue de l’hôtel de ville et rejoindre la rue de la Liberté. Celle-ci étant déjà en zone de rencontre, l’aménagement de la VVA n’aura aucun impact sur le trafic. La cohabitation des cyclistes et des piétons sur ce tronçon devra cependant être étudiée de manière à ce que la sécurité de chacun soit garantie. Dans la continuité de la zone piétonne, le second tronçon de la rue pourra faire l’objet d’une modification du régime de circulation de la voirie avec la mise en place d’une zone de rencontre.

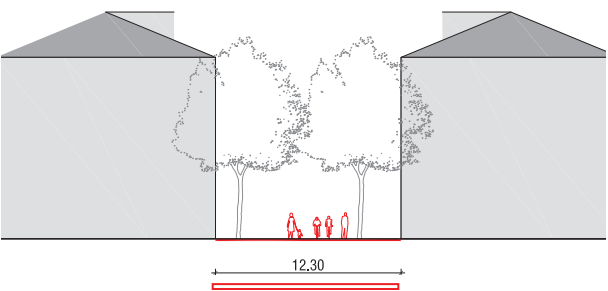
Le giratoire et les traversées de la rue des Hautains et de la rue de Genève nécessiteront une étude spécifique (3b).

RECOMMANDATIONS.

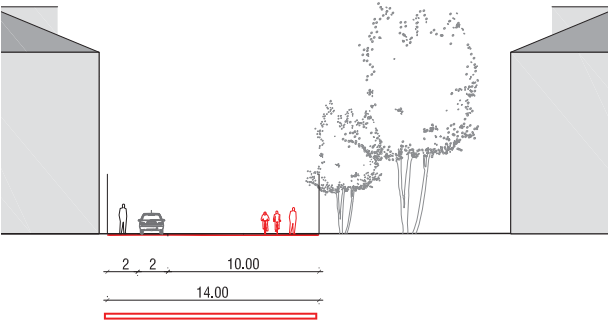
L’aménagement de la VVA n’engendre aucun impact sensible sur le trafic. Une étude spécifique sera cependant nécessaire afin que la sécurité et le confort des piétons et des cyclistes soient garantis au passage du giratoire du carrefour rue de Genève – rue des Hautains.



Principes d'aménagement

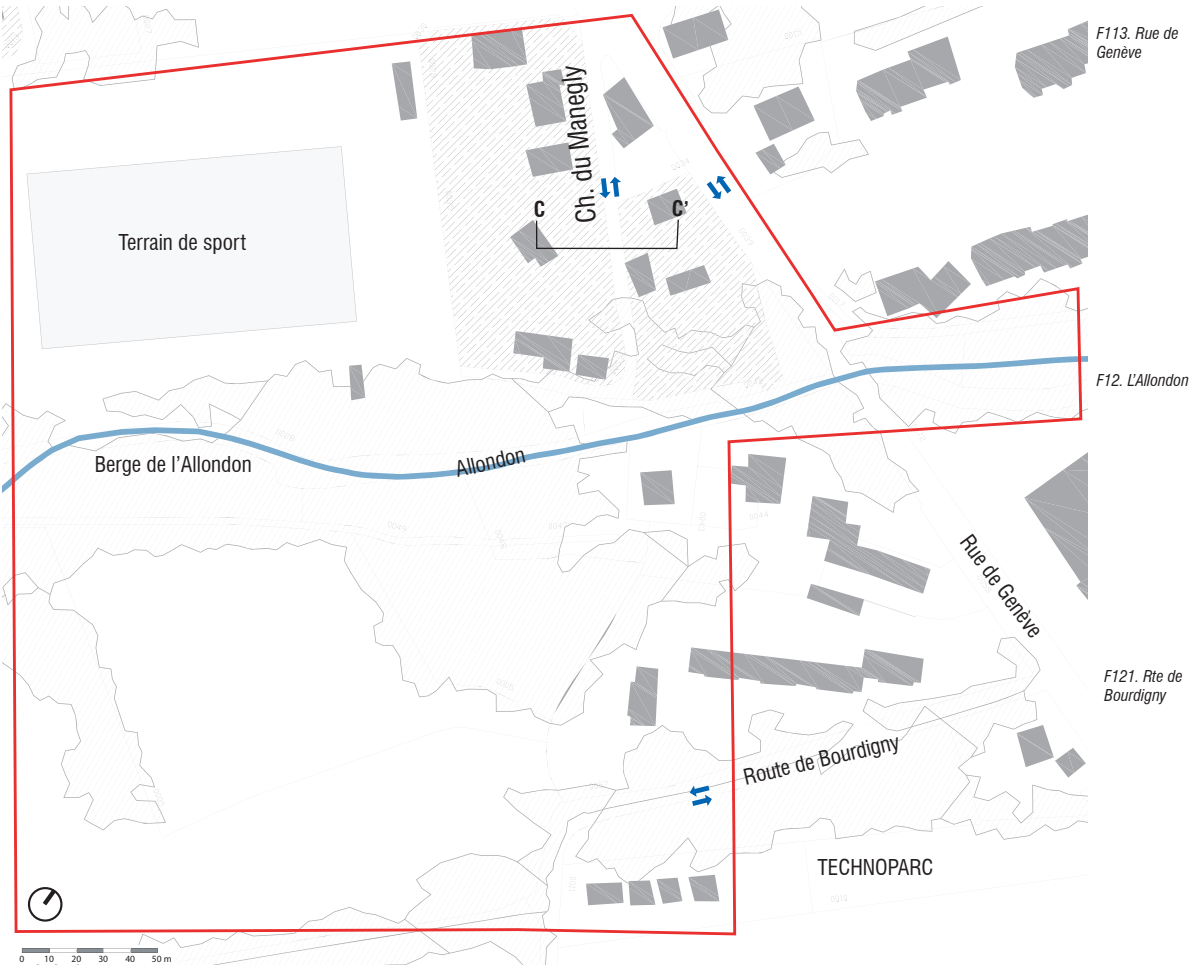


Coupe AA' 1/500
Rue Jules Ferry



Coupe BB' 1/500
Rue de la Liberté

Légende	Franchissement
Périmètre de pertinence	Type 1
Tracé voie verte (gabarit 5m)	Type 2
Variante voie verte	Type 3
Stationnement à supprimer / modifier	Urgente(a)
Sens de circulation	Singulière (b)
Traversée à aménager / réaménager	Type (c)
Implantation de la Voie verte	
'Epaisseur' Voie verte	



Emprise dans l'existant



Coupe CC' 1/500
Ch. du Manegly

SÉQUENCE 1. SAINT GENIS NOUVEAU CENTRE
S12A. Frange de l'Allondon



Frange de l'Allondon



Passerelle de l'Allondon

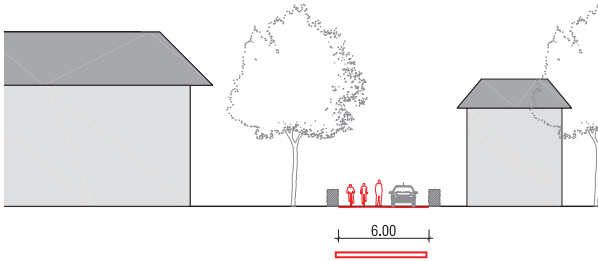


Berge de l'Allondon

- Légende**
- Périmètre de pertinence
 - ↕ Sens de circulation



Principes d'aménagement



Coupe CC' 1/500
Ch. du Manegly

SÉQUENCE 1. SAINT GENIS NOUVEAU CENTRE
S12A. Frange de l'Allondon

Parti

Etablir un lien direct, bucolique, avec la sous-séquence 13 du Technoparc.
Contraintes. Création d'une passerelle, dans la continuité du chemin du Manegly, création d'un chemin nouveau, en site propre piéton vélo, à travers la frange naturelle de la rive gauche de l'Allondon.
Enjeux ou potentiels
Enjeux. Etablir un lien direct et désenclaver le secteur Technoparc
Potentiels. Recoupement avec projet d'aménagement, de cheminement et de valorisation de l'identité naturelle de la frange nord-est / sud-ouest de l'Allondon, à plus grande échelle.

Trafic

Caractéristiques.
Le gabarit du chemin du Manegly ne permet pas l'aménagement de la VVA sans une modification sensible de la voirie. Mais les charges de trafic étant très faibles (fonction de desserte), l'usage mixte de la voirie ne péjorera pas la sécurité et le confort des piétons et des cyclistes.
Le franchissement de l'Allondon comprendra à la fois une bande cyclable et une bande piétonne. Cet ouvrage nouveau nécessitera une étude spécifique (1b).
Le tronçon entre le chemin du Manegly et la route de Bourdigny devra également être créé, dans le respect de l'esprit sauvage de ce secteur.

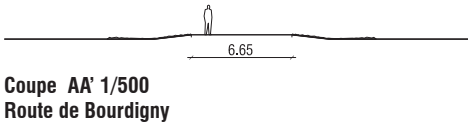
RECOMMANDATIONS.

L'aménagement de la VVA n'engendre aucun impact sensible sur le trafic. Les enjeux fonciers devront être pris en compte.

Légende	Franchissement
Périmètre de pertinence	Type 1
Tracé voie verte (gabarit 5m)	Type 2
Variante voie verte	Type 3
Stationnement à supprimer / modifier	Urgente(a)
Sens de circulation	Singulière (b)
Traversée à aménager / réaménager	Type (c)
Implantation de la Voie verte	



Emprise dans l'existant



SÉQUENCE 1. SAINT GENIS NOUVEAU CENTRE
S13A. Réactivation du Technoparc

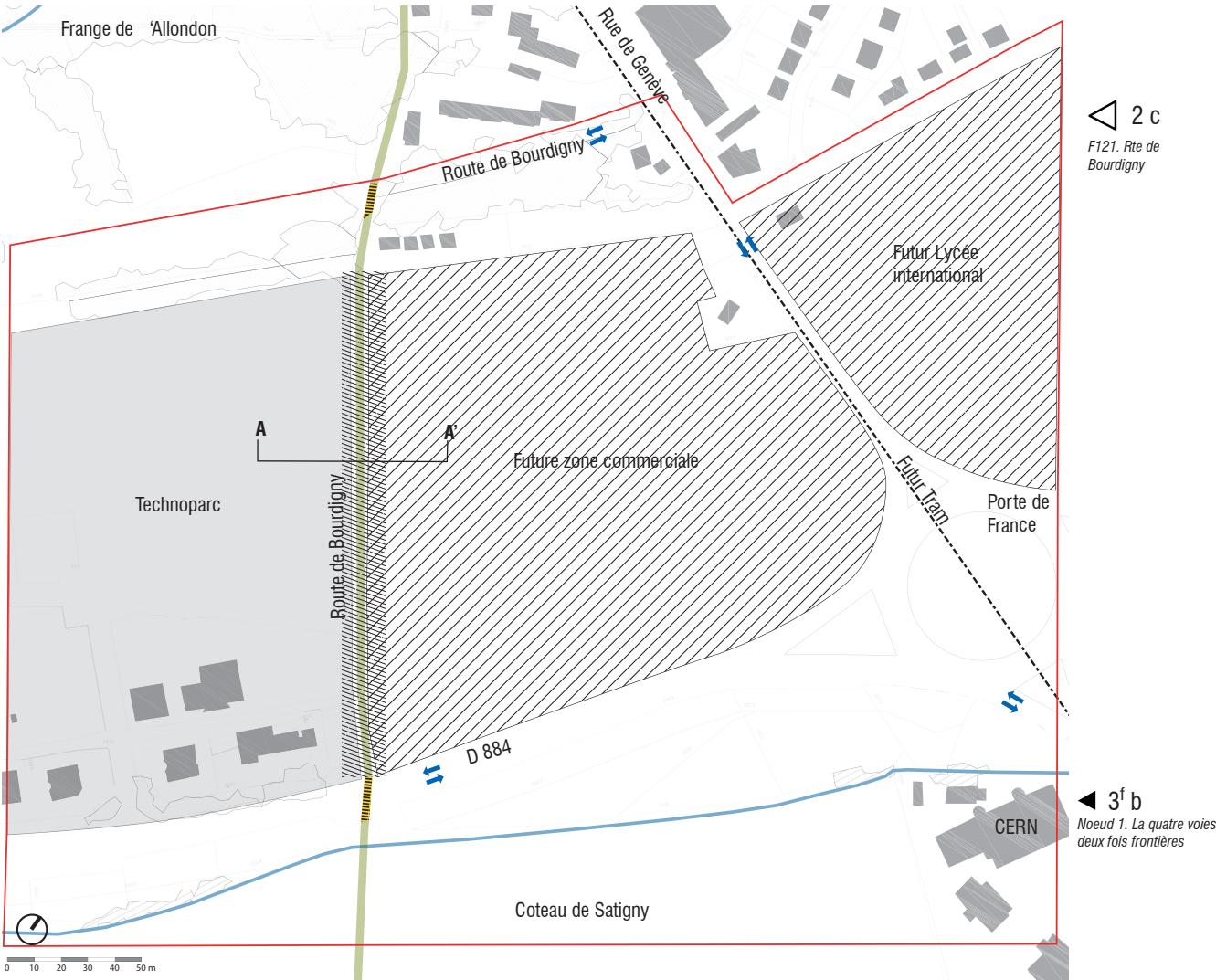


Route de Bourdigny

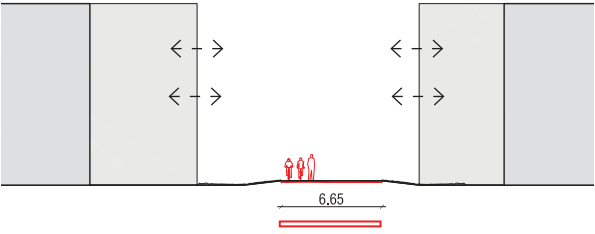


Vue sur le coteau de Satigny

- Légende**
- Périmètre de pertinence
 - ↕ Sens de circulation



Principes d'aménagement



Coupe AA' 1/500
Entre Technoparc et Zone commerciale

SÉQUENCE 1. SAINT GENIS NOUVEAU CENTRE
S13A. Réactivation du Technoparc

Parti

Désenclaver ce secteur, en faire une centralité nouvelle à vocation mixte, et le relier directement au centre de Saint-Genis par un axe performant de mobilité douce. Redécouvrir et revaloriser le tracé historique et international de la route de Bourdigny.

Contraintes. Négociation avec les projets d'extension du Technoparc et/ou d'implantation de surfaces commerciales et/ou de logements.

Enjeux ou potentiels

Enjeux. Constituer un espace public linéaire éco-paysager exemplaire, comme centre de gravité d'une zone associant technopôle ancien et activités nouvelles. Programmation écofolie technique ou commerciale.

Potentiels. Articulation avec les enjeux de projet énoncés dans les Pacas. Amorce d'aménagement et de principe de franchissement de la 4 voies. Amorce de l'esprit du parkway.

Trafic

Caractéristiques.

Ce tronçon de la VVA s'inscrit dans le prolongement, sur le territoire français, de la route historique de Bourdigny. Il se présente comme un espace public linéaire, en site propre piétons-vélos, qui fera l'interface entre le Technoparc existant (côté sud-ouest) et son extension planifiée, technologique ou commerciale et/ou résidentielle (côté nord-est). Le projet pourrait être un instrument de valorisation de toute la zone, distribuée de manière centrale par un axe de mobilité douce, qui oblige les accès automobile à se faire par l'extérieur (accès sud et accès par la D884).

Si un tel schéma d'accessibilité est adopté, la traversée par la VVA de la route de Bourdigny pourra être prioritaire (2c), elle devra comprendre à la fois une bande cyclable et une bande piétonne.

A l'inverse, les charges de trafic y étant importante, la traversée de la départementale 884 devra faire l'objet d'une étude spécifique, afin de déterminer les enjeux en termes d'exploitation de la voirie et de régulation, au vu notamment de la proximité de l'important giratoire de la «Porte de France». Un réaménagement plus conséquent (création d'un «parkway») pourrait dans ce cadre être envisagé.

RECOMMANDATIONS.

L'aménagement de la VVA doit être corrélé aux projets connexes planifiés à courte ou moyenne échéance et aux infrastructures d'accès qui leur sont associées. La VVA pourra y devenir centrale, fonctionnellement et symboliquement. Le franchissement de la départementale devra faire l'objet d'une étude spécifique, l'aménagement de la traversée devant garantir la sécurité et le confort des piétons et cyclistes. Un réaménagement à plus large échelle pourra être envisagé.

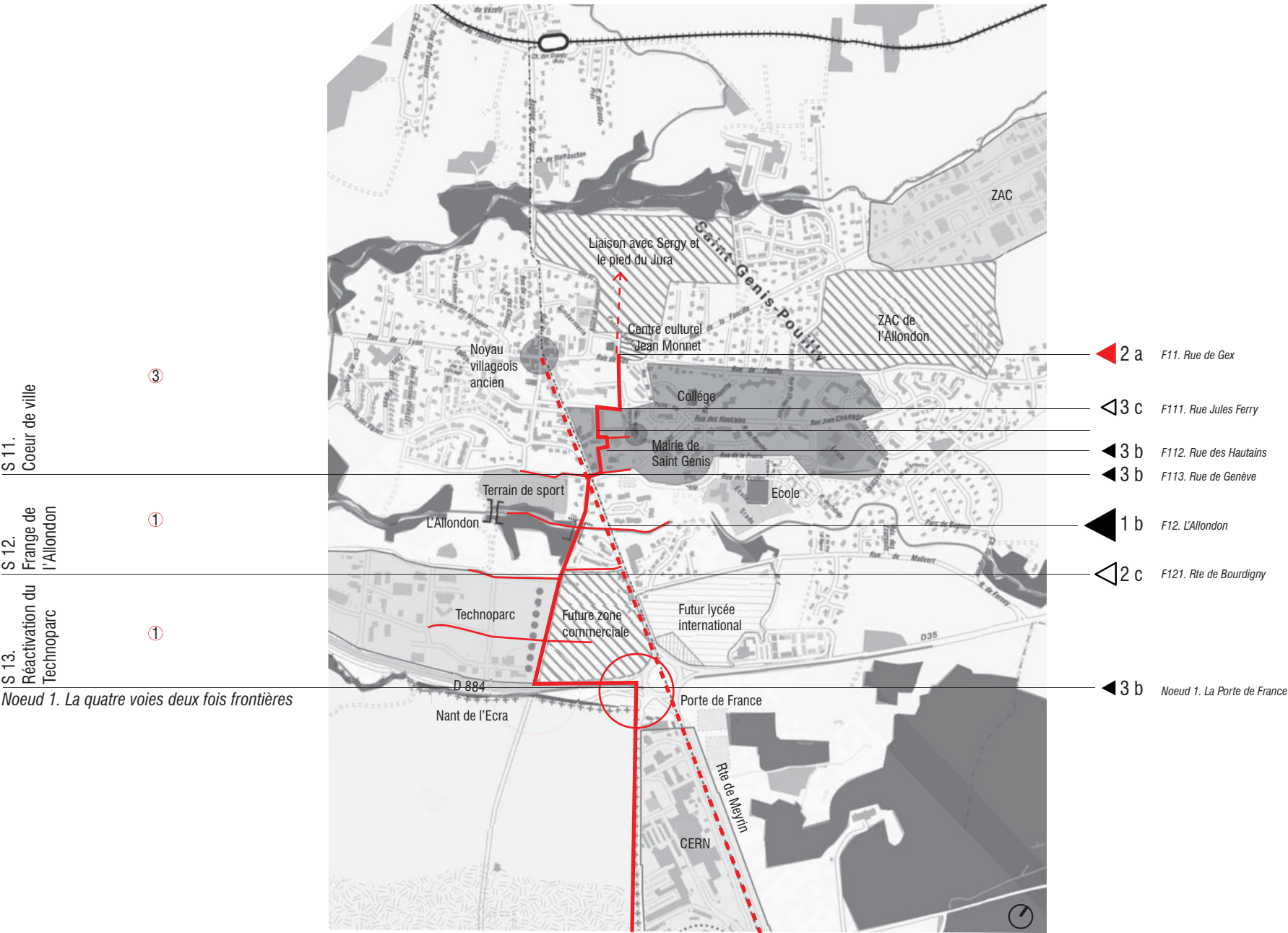
Légende	Franchissement
Périmètre de pertinence	Type 1
Tracé voie verte (gabarit 5m)	Type 2
Variante voie verte	Type 3
Stationnement à supprimer / modifier	Urgente(a)
Sens de circulation	Singulière (b)
Traversée à aménager / réaménager	Type (c)
Implantation de la Voie verte	
'Epaisseur' Voie verte	

SÉQUENCE 1. SAINT GENIS NOUVEAU CENTRE
Un drain d’urbanité entre des micro-centralités
Variante B
Traversée par la Porte de France

Echelles prises en compte
Articulation entre l’échelle locale de la commune (le village ancien, le quartier piéton) et l’échelle mondiale de l’institution

Avantages
Variante territoriale
Revalorisation de l’image du Cern (désenclavement et ouverture potentielle)

Inconvénients
Le franchissement de la Porte de France, nécessite un crochet de la VVA.
Négociation avec la future zone d’aménagement pour le passage de la VVA au Sud de la parcelle



Les franchissements

Typologie de franchissement	Situation
Franchissement type 1	Urgente (a)
Franchissement type 2	Singulière (b)
Franchissement type 3	Type (c)

Degré de priorité

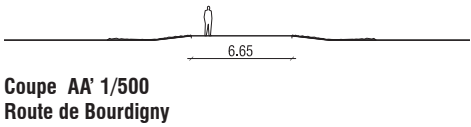
- ① : court terme
- ② : moyen terme
- ③ : long terme

Légende

- Voie majeure (axe principal)
- 'Contre allée' (itinéraire bis)
- Dendrite (desserte locale)
- Noeud séquentiel (programme 'Ecofolie')
- Bâtiment public
- Espace public projeté



Emprise dans l'existant



SÉQUENCE 1. SAINT GENIS NOUVEAU CENTRE
S13B. Réactivation du Technoparc



Rond point Porte de France
google street view

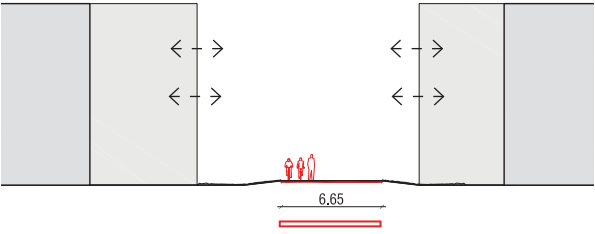


Vue sur le coteau de Satigny et la frange du CERN

- Légende**
- Périmètre de pertinence
 - ↕ Sens de circulation



Principes d'aménagement



Coupe AA' 1/500
Entre Technoparc et Zone commerciale

SÉQUENCE 1. SAINT GENIS NOUVEAU CENTRE
S13B. Réactivation du Technoparc

Parti

Variante territoriale. Elle consiste à remonter le versant nord du coteau en franchissant directement la Porte de France en utilisant un franchissement déjà existant.

Contraintes. Négociation sur l'emprise de la servitude au Sud de la parcelle de la future zone commerciale. Négociation Cern (cf. contacts établis à l'occasion des pacas). Nécessite un crochet par la Porte de France pour ensuite revenir sur le technoparc.

Enjeux ou potentiels

Enjeux. Revalorisation de l'image du Cern et retraitement paysager de sa façade arrière côté Satigny orientation sud-ouest. Négociation avec la future zone d'aménagement pour le passage de la VVA au Sud de la parcelle.

Potentiels.

Trafic

Caractéristiques.

Le tracé nouveau sera conforme aux gabarits et au protocole VVA. Il emprunte un franchissement (par Porte de France) déjà existant. Les charges de trafic y étant importantes, la traversée de la Porte de France devra faire l'objet d'une étude spécifique, afin de déterminer les enjeux en termes d'exploitation de la voirie et de régulation,

RECOMMANDATION.

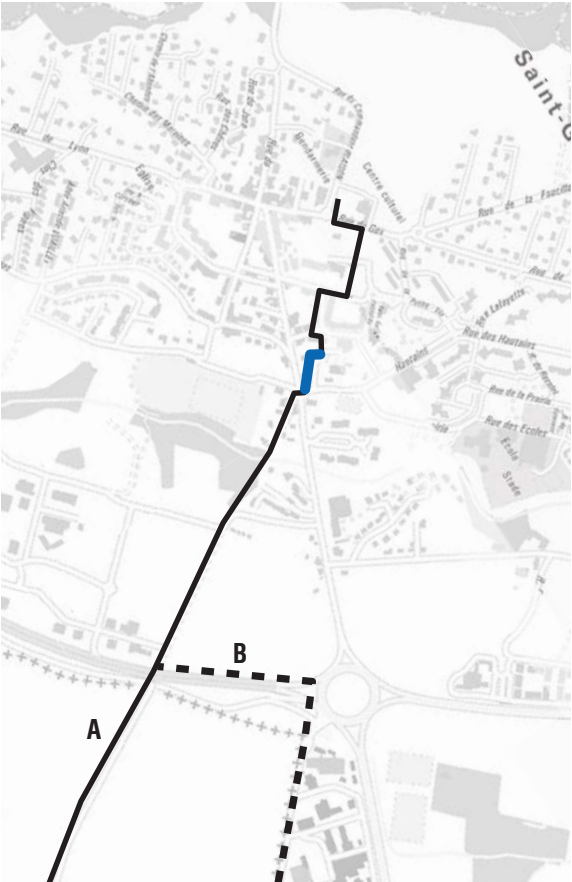
L'aménagement de la VVA doit être corrélé aux projets connexes planifiés à courte ou moyenne échéance et aux infrastructures d'accès qui leur sont associées. Le franchissement de la départementale devra faire l'objet d'une étude spécifique, l'aménagement de la traversée devant garantir la sécurité et le confort des piétons et cyclistes malgré le trafic d'un axe principal. Un réaménagement à plus large échelle pourra être envisagé.

Légende	Franchissement
Périmètre de pertinence	Type 1
Tracé voie verte (gabarit 5m)	Type 2
Variante voie verte	Type 3
Stationnement à supprimer / modifier	Urgente(a)
Sens de circulation	Singulière (b)
Traversée à aménager / réaménager	Type (c)
Implantation de la Voie verte	
'Epaisseur' Voie verte	

SÉQUENCE 1. SAINT GENIS NOUVEAU CENTRE

Un drain d'urbanité entre des micro-centralités

Synthèse



Modification du régime de circulation :

- zone 30
- zone de rencontre
- mise à sens unique
- zone piétonne

	Echelles prises en compte	Avantages	Inconvénients
Variante A Traversée directe	Articulation entre l'échelle locale de la commune (le village ancien, le quartier piéton) et l'échelle interquartier (de l'itinéraire de plus grande échelle)	Cohérence la plus grande du point de vue fonctionnel, social et symbolique à la fois car il relie trois unités monofonctionnelles (traverse le futur Technoparc, la future zone commerciale). Remet en valeur la structure topographique et géologique transversale. Contribution potentielle à l'apaisement de la 4 voies et amorce d'un projet parkway (D884)	Le franchissement de la quatre fois deux voies.
Variante B Traversée par la Porte de France	Articulation entre l'échelle locale de la commune (le village ancien, le quartier piéton) et l'échelle mondiale de l'institution	Variante territoriale Revalorisation de l'image du CERN (désenclavement et ouverture potentielle) Franchissement techniquement plus facile sur le giratoire	Le franchissement de la Porte de France, nécessite un crochet de la VVA Négociation supplémentaire avec la future zone d'aménagement

