



Routes nationales N01 / Section n°02

Pièce N°

13



JONCTION DE VERSOIX

Section d'entretien : N01.02

Objet / Lot : 03JCTVERO

Km. d'entretien : de 0.000 à 0.000

RBBS : N01 00+000 - 00+000

Désignation TDcost : N01.02 160068

Canton : Genève

Commune : Bellevue

DB-N°:

JCT Versoix réaménagement route des Romelles

PROJET DEFINITIF (AP)

Réaménagement de la route des Romelles

Selon ORN (RS 725.111) Art. 12 al. 1

g^{bis}. Rapport succinct relatif à la mobilité douce



Groupe VERO

- ☐ sd ingénierie
- ☐ Solfor

- ☒ Transitec
- ☐ Ecotec
- ☐ Lombardi

N° document (interne) :

0	1	0	2	1	6	0	0	6	8
V	E	R	O					A	P
P	1	3	-	0					

Référence interne : 0108_172

Revision	Etabli le	Indice A	Indice B	Indice C	Indice D	Doc./Plan (auteur) :	03JCTVERO_AP_P13_g.bis_TIC_0
Date	01.10.2020					Objet inventorié - numéro :	03JCTVERO
Dessiné	MS					Format :	A4
Contrôlé	ST					Echelle :	-
Direction de projet Office fédéral des routes OFROU Filiale d'Estavayer-le-Lac Place de la Gare 7 1470 Estavayer-le-Lac						Date de réception :	
						Examiné / ingénieur expert :	
						Validé / libéré par :	



SOMMAIRE

1. INTRODUCTION.....	4
1.1 Situation actuelle	4
1.2 Objectifs et contraintes	8
2. AMENAGEMENTS POUR LA MOBILITE DOUCE	9
2.1 Concept cyclable global.....	9
2.2 Tronçon Ouest – Giratoire Romelles/Tuileries	11
2.3 Tronçon Est	11
2.4 Carrefour d'accès au Plan Localisé de Quartier par la route de Lausanne	12



LISTE DES FIGURES

Figure 1 - Aménagement actuel mixte piéton / vélo bidirectionnel sur des trottoirs inférieurs à 2 mètres (source : Transitec) .	4
Figure 2 - Itinéraire piétons/vélos par le chemin des Tuilots (source : Transitec)	5
Figure 3 - Aménagements existants pour les modes doux (source : Transitec)	6
Figure 4 - Itinéraires cyclables dans le secteur (source : Transitec)	7
Figure 5 – Aménagements futurs pour les modes doux (source : Transitec).....	10

1. INTRODUCTION

1.1 Situation actuelle

Les cheminements de mobilité douce existants sur la route des Romelles sont les suivants (Figure 3) :

- Un trottoir mixte piéton/vélo bidirectionnel de 2 mètres de large de chaque côté de la route entre la route de Lausanne et le passage inférieur CFF des Tuileries.
- Une traversée piétonne en section située à l'ouest du passage inférieur CFF des Tuileries, non régulée et sécurisée par un îlot de 1.50 mètre de large avec un feu lumineux clignotant.
- Des traversées piétonnes et cycles régulées au carrefour Romelles/Lausanne.
- Une insertion des vélos sur la route des Romelles en venant des Tuileries qui se fait par le centre du giratoire Romelles/Tuileries (les vélos doivent traverser le giratoire des Tuileries avec le trafic TIM).



Figure 1 - Aménagement actuel mixte piéton / vélo bidirectionnel sur des trottoirs inférieurs à 2 mètres (source : Transitec)

Il existe également un itinéraire sécurisé pour les piétons et cyclistes reliant le chemin des Tuileries à la route des Romelles en empruntant le chemin des Tuilots et puis transitant au-dessus de l'ouvrage CFF. Il permet d'éviter le giratoire des Tuileries et la traversée de la route des Romelles. Il est à noter que ce parcours n'est que partiellement revêtu en dur.



Figure 2 - Itinéraire piétons/vélos par le chemin des Tuilots (source : Transitec)

De manière générale, **les aménagements pour la mobilité douce sur la route des Romelles ne sont pas satisfaisants et non conformes aux normes en vigueur**. L'insertion des vélos dans le giratoire Romelles/Tuileries est dangereuse, les trottoirs sont trop étroits pour accueillir les vélos en plus des piétons et les cheminements vers la gare depuis la route de Lausanne ne sont pas clairs.

L'aménagement de la route de Lausanne avec des pistes cyclables de chaque côté de la chaussée est en revanche sécurisé et confortable. Cet axe est une liaison cyclable structurante d'agglomération, empruntée par de nombreux pendulaires chaque jour (des comptages effectués en septembre 2017 indiquent environ 100 cyclistes dans le sens dominant aux heures de pointe). La route de Lausanne correspond également à l'itinéraire cyclable n°1 Suisse Mobile (Route du Rhône – Andermatt-Genève) qui a une vocation touristique et attire des cyclistes plus amateurs.

La route des Romelles fait partie du réseau cyclable primaire de la commune de Bellevue, confirmant la nécessité d'améliorer la circulation des vélos sur cet axe qui devrait permettre un rabattement sécurisé vers la gare des Tuileries et une liaison claire vers la route de Lausanne (Figure 4).

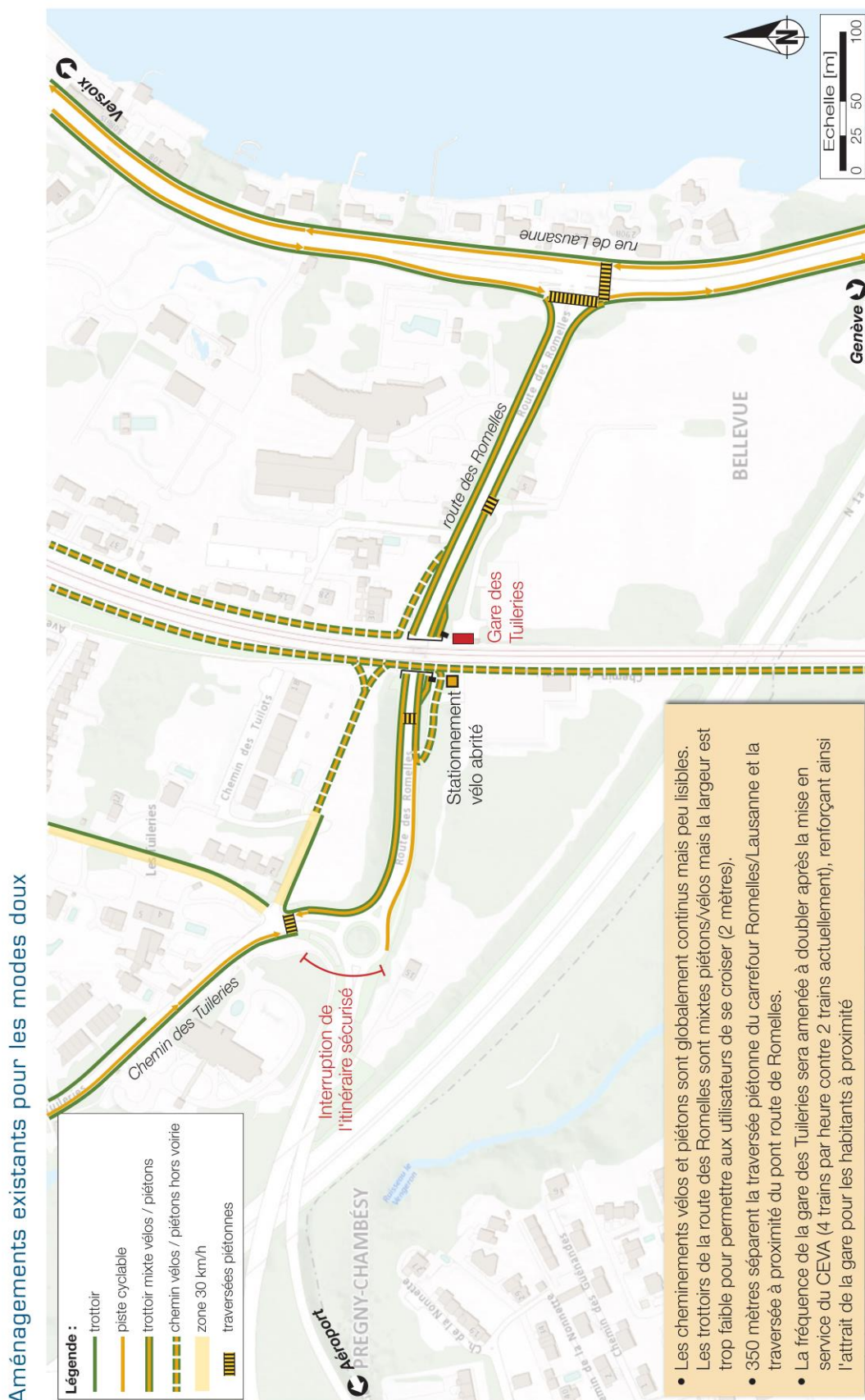


Figure 3 - Aménagements existants pour les modes doux (source : Transitec)

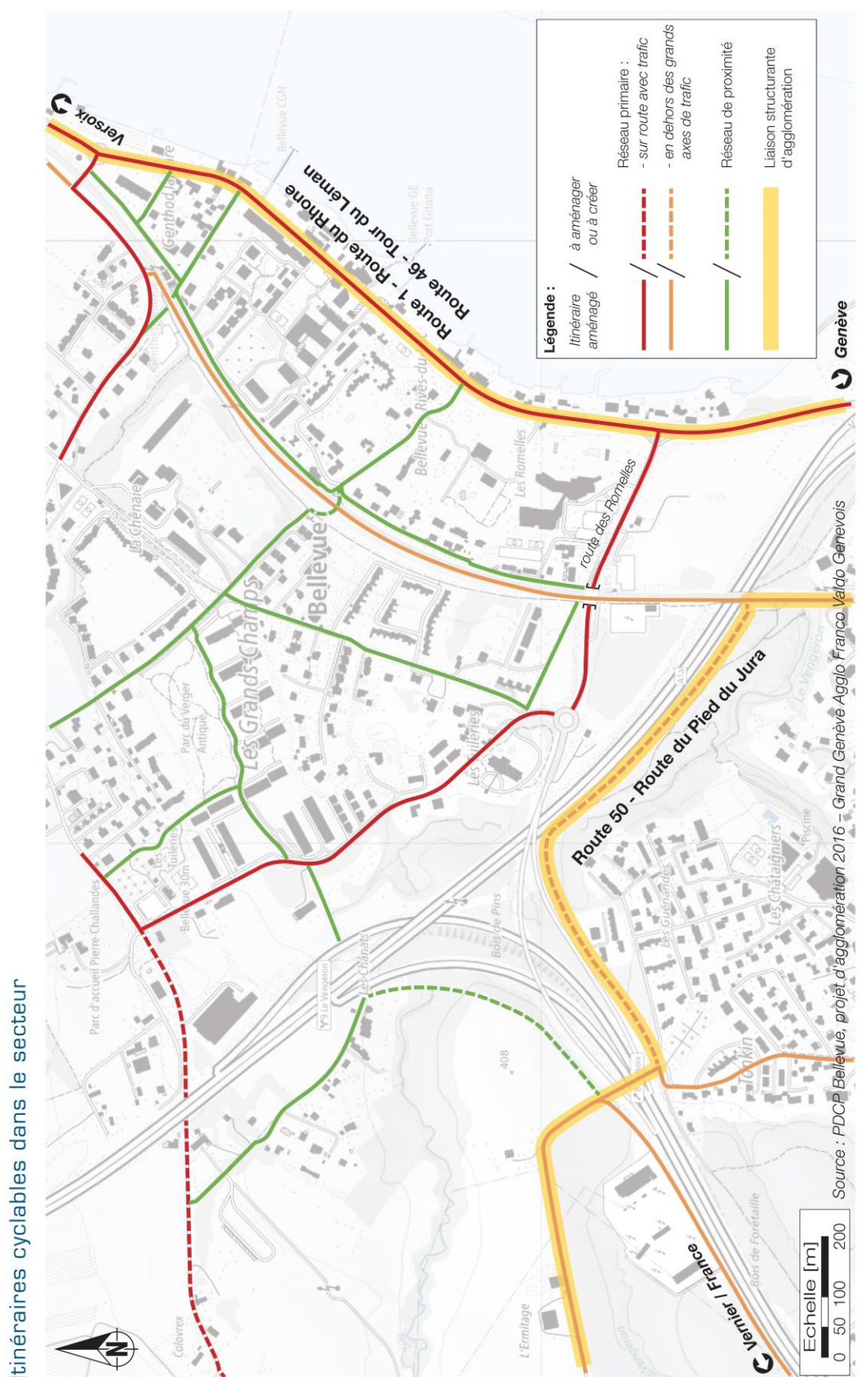


Figure 4 - Itinéraires cyclables dans le secteur (source : Transitec)



1.2 Objectifs et contraintes

En termes de mobilité douce, les objectifs du projet sont les suivants :

- Sécuriser et clarifier les aménagements cyclables dans le giratoire des Tuileries.
- Améliorer le confort des piétons et des cyclistes sur la route des Romelles.
- Garantir la continuité des cheminements piétons et cyclables de rabattement vers la gare des Tuileries.
- Garantir la liaison entre les quartiers ouest de Bellevue et la liaison structurante d'agglomération de la route de Lausanne.

Les contraintes sont les suivantes :

- Le gabarit d'espace libre sous le passage inférieur CFF des Tuileries.
- Sur la route des Romelles, la limite parcellaire nord entre le passage inférieur CFF et la route de Lausanne.
- Sur la route de Lausanne au nord de la route des Romelles, les limites parcellaires est et ouest.
- Sur la route de Lausanne au sud de la route des Romelles, la limite parcellaire est.



2. AMÉNAGEMENTS POUR LA MOBILITÉ DOUCE

2.1 Concept cyclable global

Bien que la fréquentation actuelle de l'axe des Romelles par les vélos est faible, le besoin d'aménagement cyclable est réel. L'augmentation prévue de la fréquence des trains va entraîner un rabattement plus important vers la gare des Tuileries, et le nouveau Plan Localisé de Quartier de Champ-du-Château entrainera une augmentation des flux dans le secteur, tous modes confondus. Par ailleurs, des aménagements de qualité sont un prérequis pour attirer de nouveaux usagers et encourager le report modal vers les mobilités actives. Les aménagements actuels peu confortables et peu lisibles peuvent aussi être la raison de la faible utilisation de l'itinéraire.

Les charges de trafic importantes attendues sur la route des Romelles incitent à sortir les cyclistes de la circulation, le principe de trottoir piéton/vélo mais séparé par une bordure a donc été conservé. La largeur minimale du trottoir est portée à 3 mètres sur toute la longueur de la route des Romelles (contre 2 mètres aujourd'hui). La signalisation mise en place imposera les sens de circulation pour les vélos afin de maîtriser toutes les zones de conflits potentiels.

La figure 5 présente les aménagements pour la mobilité douce réalisés le long de la route des Romelles.

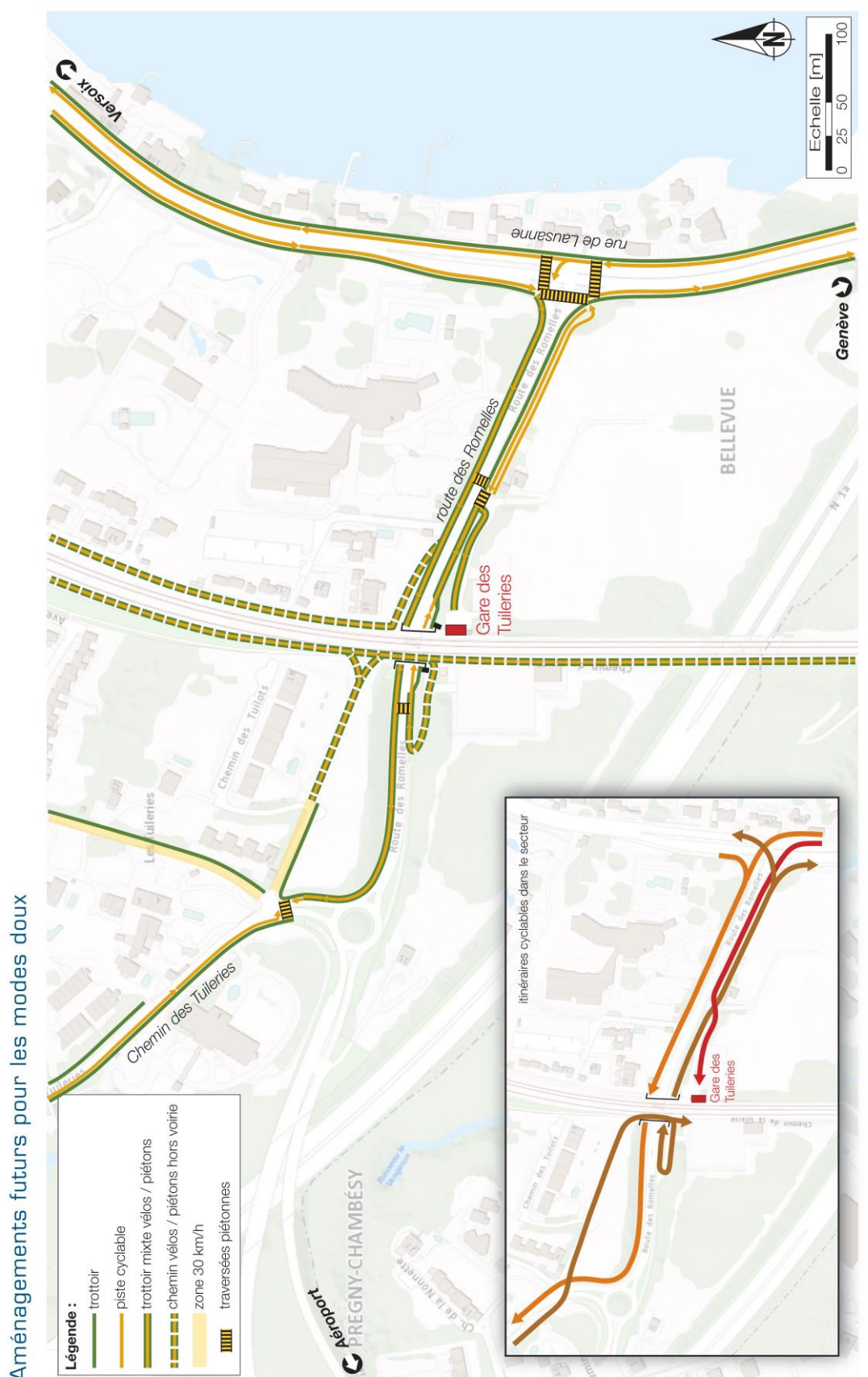


Figure 5 – Aménagements futurs pour les modes doux (source : Transitec)

2.2 Tronçon Ouest – Giratoire Romelles/Tuileries

Le trafic mobilité douce est sorti du giratoire Romelles/Tuileries.

Dans le sens est→ouest, les cyclistes et les piétons sont conservés sur un trottoir du côté nord de la chaussée entre le passage inférieur CFF des Tuileries et le carrefour avec les chemins de la Chênaie et des Tuilots. Les vélos sont ensuite réinsérés dans la circulation sur le chemin des Tuileries par une rampe avant la traversée piétonne, leur permettant de rejoindre la bande cyclable existante.

Dans le sens ouest→est l'aménagement piéton/vélo ne commence qu'au droit de l'accès à la gare. La piste cyclable qui commençait dans le giratoire n'était pas satisfaisante en termes de sécurité (traversée du giratoire dangereuse) et a été supprimée. Les itinéraires sont ainsi les suivants :

- Comme dans le sens est→ouest, les piétons peuvent emprunter le trottoir nord entre le chemin des Tuileries et la traversée piétonne située à l'ouest du passage inférieur CFF des Tuileries. Ils peuvent ensuite choisir de rester sur le trottoir nord, ou de traverser pour rejoindre le trottoir sud qui dessert la gare et le futur PLQ.
- Le trottoir nord n'est pas dimensionné pour une circulation bidirectionnelle à vélo, les cyclistes doivent ainsi prendre le chemin des Tuilots, le passage sur l'ouvrage le long des voies ferrées et descendre vers le trottoir au sud de la route des Romelles. Cet itinéraire leur permet d'éviter une traversée à niveau ou ils n'auraient pas la priorité sur la circulation automobile. Les piétons à destination de la gare peuvent aussi prendre cet itinéraire.

Une variante alternative prévoyait un trottoir mixte piétons/vélos avec une circulation bidirectionnelle au nord de la chaussée entre le carrefour du chemin de la Chênaie et la traversée piétonne à l'ouest du passage inférieur CFF, les vélos vers l'est rejoignant ensuite le trottoir sud par la traversée en section. Le conflit avec l'accès au nouveau quartier des Tuilots a cependant été jugé dangereux, les véhicules entrant en tourner-à-gauche se trouvant en conflit avec des vélos qui arriveraient derrière eux.

La traversée piétonne existante en section sur la route des Romelles est décalée vers l'ouest, afin d'être située au droit de l'accès à la gare et de l'accès du nouveau quartier des Tuilots. L'ilot central est élargi à 2.50 m pour améliorer la sécurité et le confort des piétons.

L'accès au nouveau quartier des Tuilots est aménagé en trottoir traversant de manière à matérialiser la priorité des modes doux sur les véhicules motorisés.

Sous le passage inférieur CFF des Tuileries, le trottoir sud se divise en deux niveaux, réduisant ainsi l'espace disponible et rendant les croisements piétons/vélos difficiles. Les deux modes de transports sont donc séparés :

- Les piétons sont conservés sur le niveau haut afin de pouvoir accéder aux escaliers de part et d'autre de l'ouvrage qui mène à la gare ;
- Les vélos sont dirigés vers le niveau bas qui suit le profil de la route sous le passage inférieur. L'aménagement prévu fait deux mètres de largeur minimum.

2.3 Tronçon Est

Le concept de trottoir piéton/cycle séparés par une bordure est conservé sur le tronçon à l'est du passage inférieur CFF des Tuileries, mais fait l'objet de quelques aménagements pour correspondre aux spécificités locales :

- **du côté Nord**, les vélos sont réinsérés dans la circulation en amont de l'arrêt de bus afin d'éviter les conflits avec les piétons dans la zone d'attente du bus. Ils sont ensuite remis sur le trottoir à la sortie du carrefour du PLQ ;
- **du côté Sud**, l'aménagement est renforcé entre le carrefour Romelles/Lausanne et le carrefour d'accès au PLQ de manière à permettre un accès direct à la gare et au PLQ depuis la route de Lausanne. Une piste bidirectionnelle vélo est ainsi aménagée au sud du trottoir piéton, avec une séparation nette des circulations piétonnes et cycles par un ilot végétalisé.

Le carrefour d'accès au PLQ par la route des Romelles présente des traversées sécurisées par des feux pour la mobilité douce.



.....

Pour assurer de meilleures liaisons entre la route de Lausanne et la route des Romelles, deux zones d'attentes vélos sont ajoutées sur la piste cyclable dans le sens sud→nord de la route de Lausanne :

- Un tourner-à-gauche indirect qui permet de rejoindre les aménagements au nord de la route des Romelles vers Bellevue et le chemin des Tuileries.
- Une traversée parallèle au passage pour piéton sud qui permet de rejoindre la piste cyclable bidirectionnelle au sud de la route des Romelles vers le PLQ et la gare.

Tous les itinéraires modes doux traversant le carrefour Romelles/Lausanne sont sécurisés par des feux.

2.4 Carrefour d'accès au Plan Localisé de Quartier par la route de Lausanne

Le carrefour d'accès au PLQ de champ-du-Château par la route de Lausanne présente des traversées sécurisées par des feux pour la mobilité douce.