



paysage | urbanisme | mobilité

Siège social
11, rue Jean-Pierre Veyrat
73000 Chambéry
Tél. 09 80 34 81 16
Fax 09 85 34 81 16

contact@arter-agence.fr
www.arter-agence.fr

Schéma directeur des mobilités

Commune de Beaumont

Phase 1 - Etat des lieux et diagnostic
Mars 2022



Sommaire

Préambule et secteur d'étude	3	Enquête Origine Destination - Poste 3 HPM - HPS	31
CONTEXTE TERRITORIAL.....	4	Enquête Origine Destination - Poste 4 HPM - HPS	32
Contexte géographique	5	Enquête Origine Destination - Poste 5 HPM - HPS	33
Contexte administratif.....	6	Enquête Origine Destination - Poste 6 HPM - HPS	34
Morphologie urbaine et pôles attractifs.....	7	Enquête de rotation - îlots d'analyse.....	35
Illustrations des pôles générateurs de déplacements	8	Enquête de rotation Mardi 01 mars 2022	36
Population, emplois et parts modales des actifs.....	9	Enquête de rotation Mardi 01 mars 2022	37
RÉSEAUX DE TRANSPORTS MULTIMODAUX.....	10	Enquête de rotation Mardi 01 mars 2022	38
Hiérarchie du réseau routier	11	Enquête de rotation Mardi 01 mars 2022	39
Organisation des circulations	12	Enquête de rotation Mardi 01 mars 2022	40
Réglementation des vitesses de circulation	13	Saturation et conflits d'usages sur le secteur de l'école Beaupré	41
Une zone 30 de qualité sur la Grand rue - illustrations	14	Enquête de rotation Mardi 01 mars 2022	42
Offre de stationnement.....	15	Enquête de rotation Mardi 01 mars 2022	43
Transports en commun	16	Enquête de rotation Mardi 01 mars 2022	44
Modes actifs - réseau piéton	17	Enquête de rotation Mardi 01 mars 2022	45
Illustrations du réseau piéton.....	18	DIAGNOSTIC	
FLUX.....	19	46	
Plan de comptage.....	20	Synthèse du diagnostic et enjeux.....	47
Diagramme d'écoulement HPM	21		
Diagramme d'écoulement HPS.....	22		
Comptages automatiques - Poste 1 : RD18 - Route d'Annemasse.....	23		
Comptages automatiques - Poste 2 : Grand-Rue - Secteur Sud	24		
Comptages automatiques - Poste 3 : Grand-Rue - Secteur Nord	25		
Comptages automatiques - Poste 4 : Route de la Croisette	26		
Comptages automatiques - Poste 5 : Route de Salève	27		
Enquête Origine Destination - HPM - HPS	28		
Enquête Origine Destination - Poste 1 HPM - HPS	29		
Enquête Origine Destination - Poste 2 HPM - HPS	30		

Préambule et secteur d'étude



Périmètre d'étude

Objectifs de la démarche

La commune de Beaumont mène une réflexion sur l'organisation des flux routiers sur le territoire communal. Cette réflexion vise l'apaisement du réseau routier, sa sécurisation et le développement des mobilités douces (vélo, marche,...).

Secteur d'étude

Le périmètre de réflexion concerne l'ensemble du territoire communal. Une attention particulière est portée aux secteurs urbanisés et aux liens entre ces secteurs.

Méthodologie

L'étude est organisée en deux phases :

- Phase 1 : état des lieux et diagnostic.
- Phase 2 : scénarios et projet.

Le présent rapport présente la phase 1, soit :

- L'analyse du contexte territorial.
- L'analyse des réseaux de transports multimodaux.
- L'analyse des flux.
- La réalisation d'une synthèse présentant le diagnostic par thématique et les enjeux du territoire.

Contexte territorial

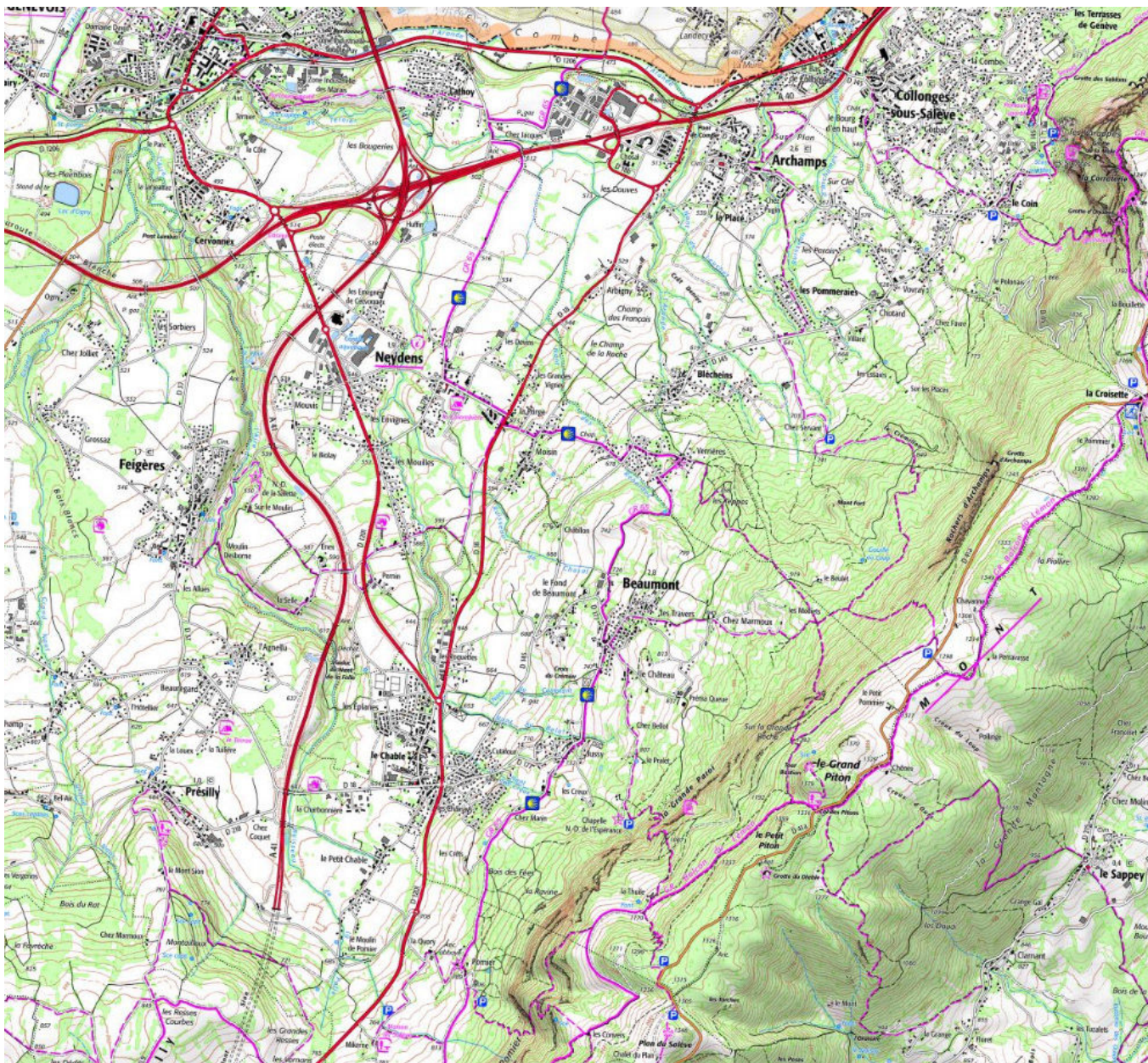
Réseaux de transports multimodaux

Flux

Concertation citoyenne

Diagnostic

Contexte géographique



Carte IGN Top25

Un territoire multipolaire et frontalier

La commune de Beaumont est marquée par son caractère multipolaire. Le bourg principal, Le Châble, est situé à l'ouest de la RD1201 (axe Cruseilles <> Saint-Julien-en-Genevois) et au nord de la RD18 (Viry <> Archamps). Les hameaux de Beaumont, du Fond de Beaumont, de Jussy, des Chainays, de Cutafour,... sont situés à l'est de l'axe Nord <> Sud composés des RD1201 sud et RD18 nord.

Le territoire suisse est situé à environ 6 km au nord, et le centre-ville de Genève à moins de 20 km.

Traversés par des axes structurants nord <> sud

Le territoire communal est bordé par l'A41 (Annecy <> Genève). Elle est accessible par l'échangeur de Saint-Julien-en-Genevois situé à 4km au Nord du Châble.

Les RD1201 et 18 se croisent au Châble puis rejoignent l'A40 au nord (échangeur d'Archamp à 5 km notamment). Les RD145 et 117 relient les hameaux de l'est. La RD145 est parallèle à la RD18.

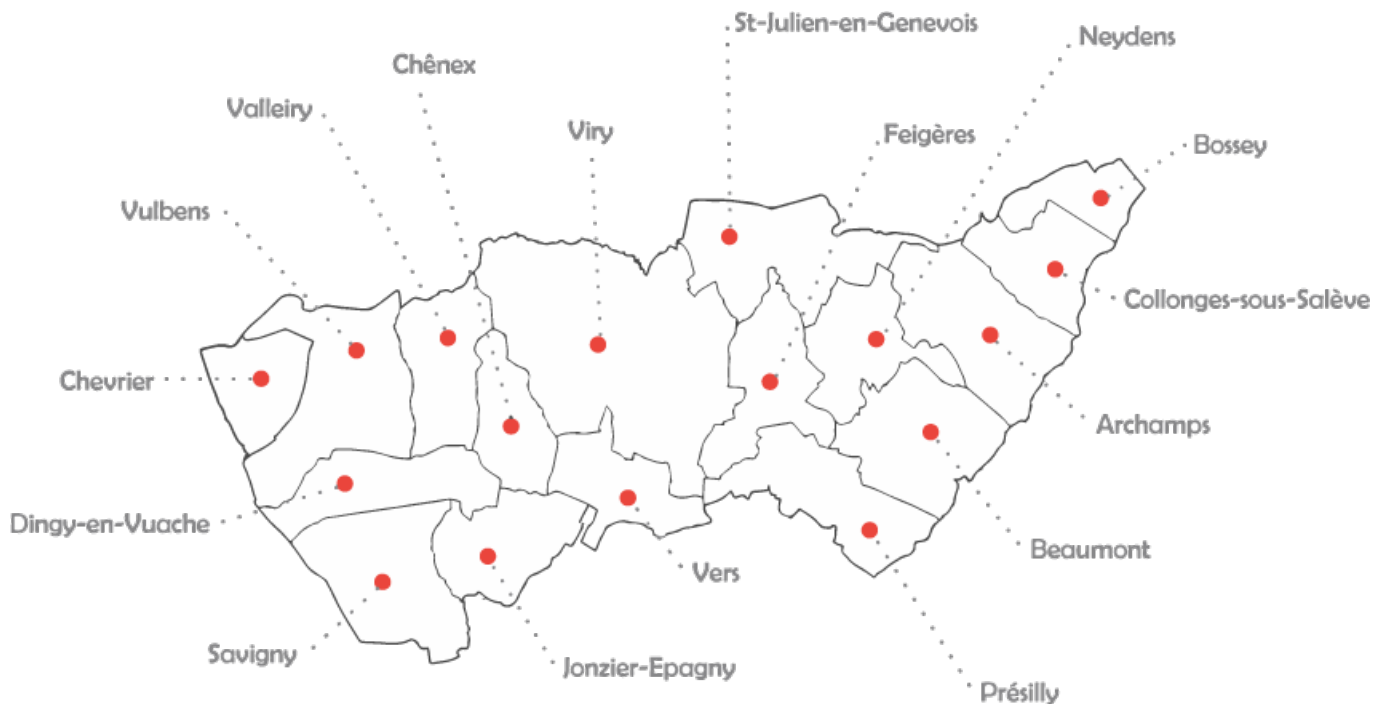
La gare la plus proche est celle de Saint-Julien-en-Genevois (6 km).

Marqué par la topographie et les cours d'eau

Le territoire est également marqué par la topographie. Les hameaux de l'est sont situés sur le contrefort du Mont Salève, orienté sud-ouest <> nord-est. Le hameau de Beaumont se situe à environ 750m d'altitude, Jussy à 730m, des Chainays à 680m et Le Châble à 650m. Saint-Julien-en-Genevois est située à une altitude de 450 mètres.

Il est relevé la présence de vallons orientés nord <> sud marquant des fractures significatives vers les territoires voisins : celui du ruisseau de l'Arande à l'ouest et celui du ruisseau de Ternier au nord.

Contexte administratif



Les 17 communes de la CCG



La Communauté de Communes du Genevois est l'autorité Organisatrice de la Mobilité

La Communauté de Communes du Genevois compte 17 communes et 46 000 habitants. Saint-Julien-en-Genevois est la ville-centre de la CCG. Elle concentre les principaux services du territoire (hôpital, collège, lycée, gare, PEM prochainement,...). La CCG est l'autorité organisatrice de la mobilité.

Développement d'alternatives à l'usage individuel de la voiture

Dans ce cadre, elle organise les services de transport urbain et les transports scolaires.

Elle pilote également les projets suivants :

- L'élaboration et la réalisation du schéma directeur cyclable (en lien avec le CD74 sur les routes départementales).
- Le déploiement des P+R sur le territoire.
- La création de la ligne de tram Saint-Julien <> Genève.
- La création du PEM de Saint-Julien.

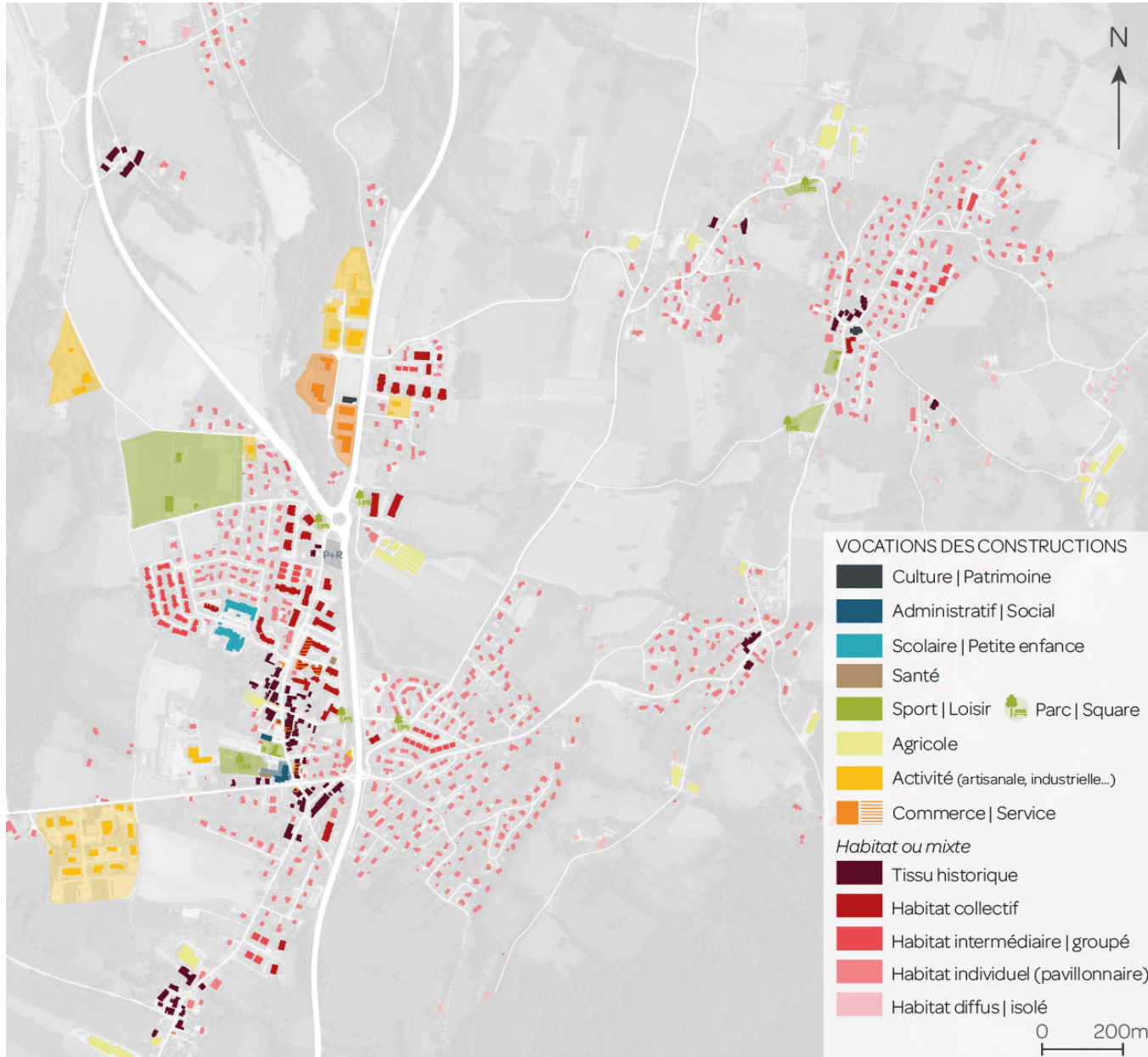
Lutte contre le transit pendulaire aux «petites douanes»

La CCG, le département de la Haute-Savoie et les communes frontalières françaises et suisses sont engagés depuis 2018 dans une démarche ambitieuse de réduction du trafic automobile pendulaire sur les douanes dont l'accès traverse les centres-villes et villages frontaliers.

Proximité de Présilly au sud-ouest

Beaumont est limitrophe de la commune de Présilly située au sud-ouest. La limite communale suit la route du Petit Châble et traverse le carrefour RD18/Grand-rues. Aussi la zone d'activité Les Grands Prés est située à proximité du bourg du Châble. Ces singularités font de la commune de Présilly un partenaire préférentiel pour la planification de mesures sur les voiries du sud-ouest du bourg.

Morphologie urbaine et pôles attractifs



Morphologie urbaine et pôles générateurs de déplacements

Concentration de pôles attractifs au Châble

Le bourg du Châble concentre les principaux pôles générateurs de déplacements de la commune. Il accueille notamment les activités scolaires (école Beaupré) ainsi que les commerces de proximités (pharmacie, boulangerie, bureau de presse, café, institut de beauté, etc...), les services publics (Poste, Mairie, salle des fêtes), et des équipements de santé dont une partie est groupée dans le centre médical entre Franco-Suisses et la RD1201. Ces pôles sont dispersés autour de la partie ancienne du bourg entre la RD18 et la rue Beaupré.

Sont également relevé au nord-ouest du bourg la plaine des sports (football, tennis, skate park...) et adjacent à la mairie, le jardin public.

Les collèges et lycées publics de Beaumont sont à Saint-Julien-en-Genève. Un lycée privé est relevé à Collonges.

Formes pavillonnaires autour de villages où l'activité agricole est marquée

Le hameau des Chainays et Cutafour sont marqués par leurs caractères pavillonnaires quasi exclusifs. Les hameaux du Châble, de Beaumont, de Jussy et du Fond de Beaumont sont tous principalement composés d'habitat pavillonnaire situé autour d'un noyau d'urbanisation ancienne. Ces villages sont tous marqués par la présence d'exploitations agricoles.

Les activités artisanales, au nord et à l'ouest

Les activités artisanales sont groupées au sud-ouest (ZA les Grands Prés sur Présilly) et au nord du secteur (ZA Juge Guérin), elles sont toutes deux accessibles depuis la RD18. La déchetterie intercommunale est située au nord-ouest sur le territoire de Neydens.

La principale zone commerciale est relevée sur le territoire de Neydens à environ 3 km.

Illustrations des pôles générateurs de déplacements

Commerces et services au Châble



Équipement de Loisirs au Châble



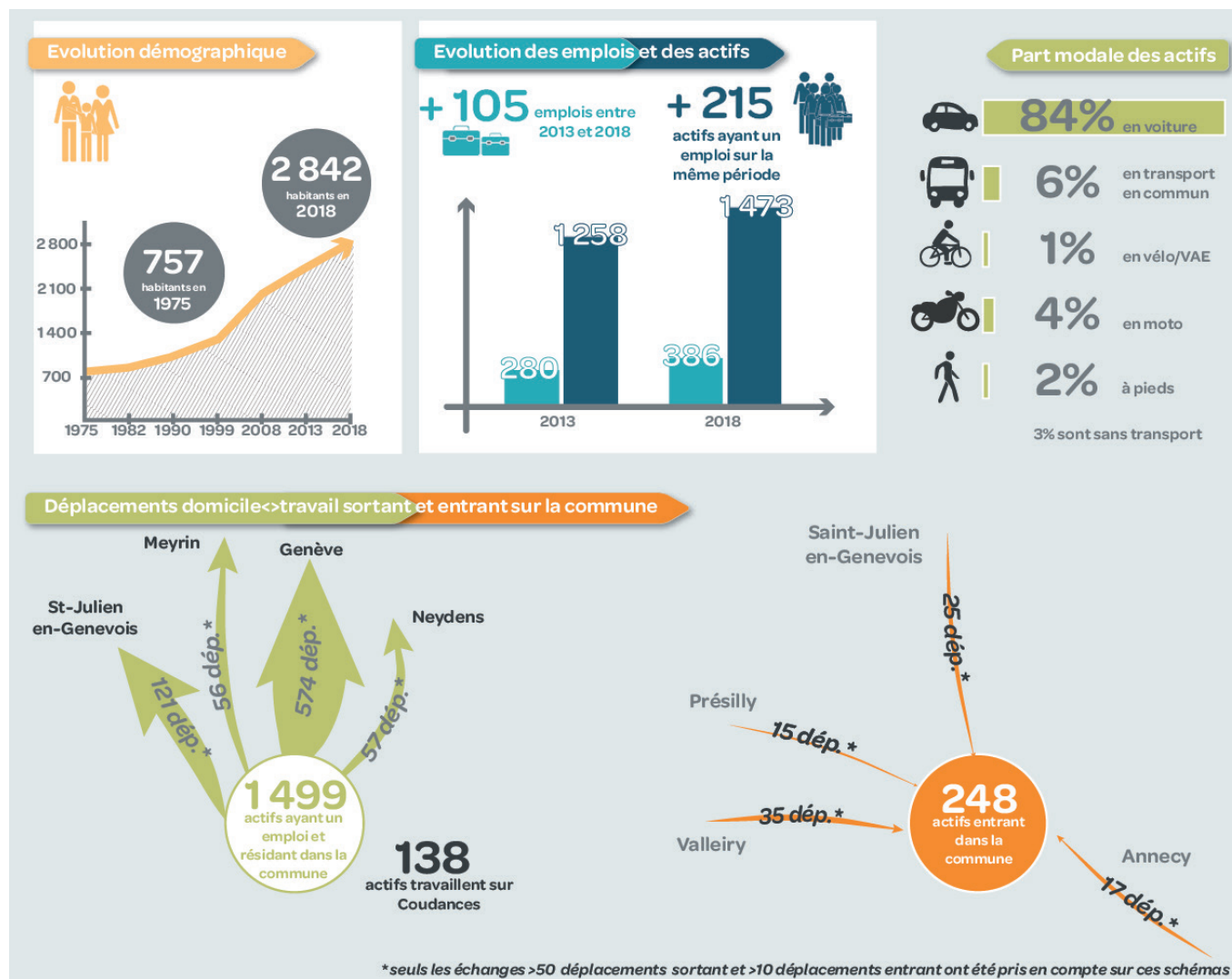
Hameaux pavillonnaires



Activité agricole et artisanale



Population, emplois et parts modales des actifs



Croissance démographique marquée depuis les années 2000

Entre 1975 et 2018, la population de Beaumont s'est accrue de 275%, soit 2085 habitants. Cet accroissement démographique est plus prononcé à partir de 1999 (+1550 habitants en 19 ans).

1473 actifs occupés pour 386 emplois

Entre 2013 et 2018, le nombre d'emplois s'est accru de 38% (+106), et le nombre d'actifs en activité de 17% (+215). L'écart entre le nombre d'emplois localisés à Beaumont (386) et le nombre d'actifs employés (1473) indique que les actifs travaillent en grande majorité en dehors de la commune (91%).

Des trajets domicile <> travail orientés vers le Nord, et peu d'actifs exerçant à Beaumont

Les données MobPro 2018 de l'Insee font apparaître une forte attraction de communes situées au Nord de Beaumont, notamment Genève (574 individus) et Saint-Julien-en-Genevois (121 individus), puis de Meyrin et Neyden dans une moindre mesure. Ces quatre communes attirent 808 actifs /, soit 53% des actifs (MobPro 2018). 138 individus résidents à Beaumont travaillent à Beaumont (9% des actifs). Dans le sens des attractions, les principales communes d'origine des actifs travaillant à Beaumont sont Valleiry et Saint-Julien.

84% des déplacements D<>T, effectués en VL

Dans les déplacements domicile <> travail, la voiture est employée à 84% par les actifs, le bus à 6%, les vélos, 2 roues motorisées et la marche sont employés à moins de 5%. La part des modes actifs est faible : 3% plus 3% d'actifs sans déplacements, soit 6%. Néanmoins, étant donné que 9% des actifs de Beaumont travaillent à Beaumont, cela laisse supposer qu'une part importante des déplacements internes sont faits en modes actifs.

Contexte territorial

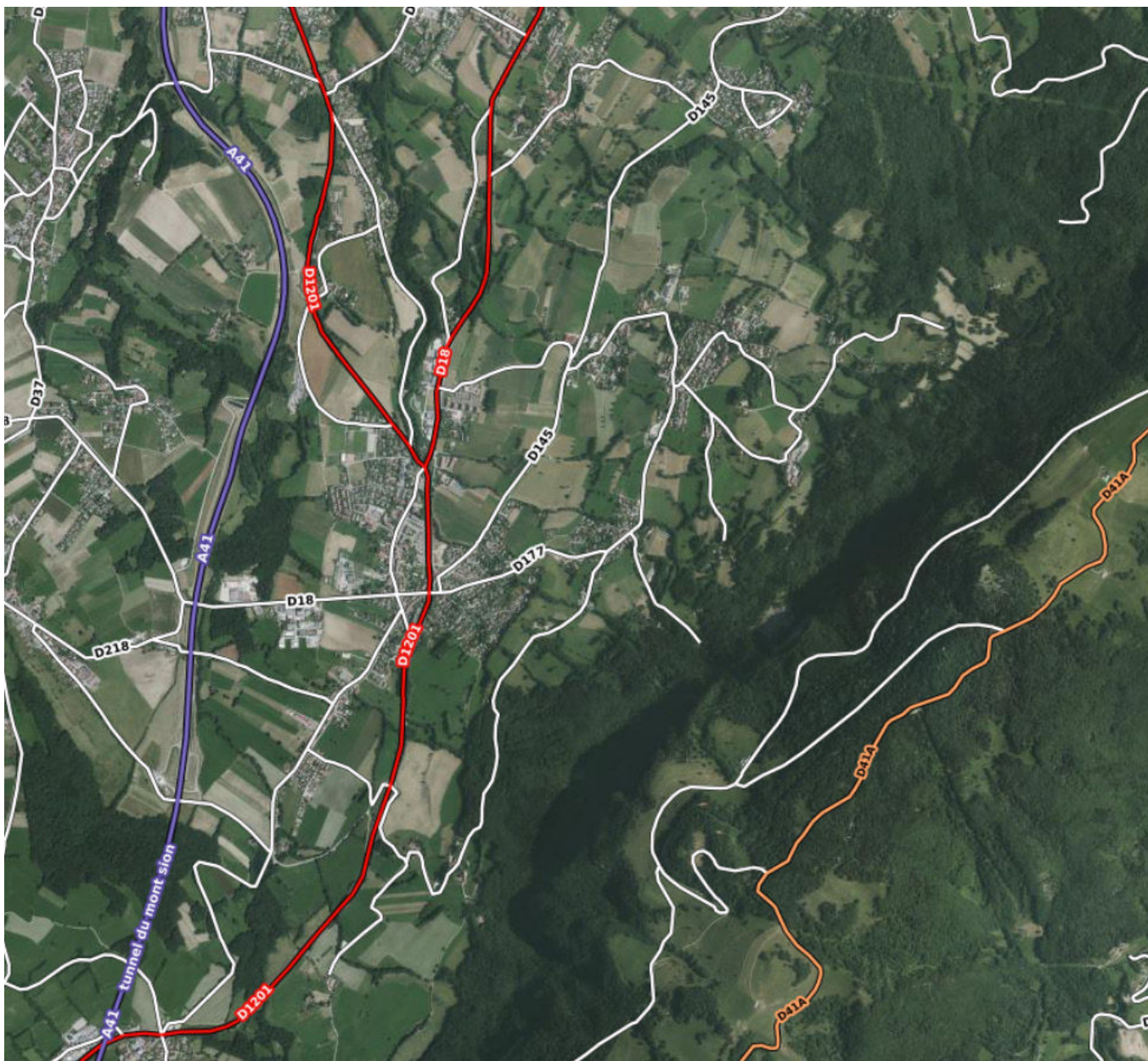
Réseaux de transports multimodaux

Flux

Concertation citoyenne

Diagnostic

Hiérarchie du réseau routier



Extrait IGN du réseau routier structurant

Un «Y» d'axes structurants

Le réseau routier structurant est composé des RD1201 et RD18 Nord. Au regard du jalonnement ces axes ont la fonction de voie principale. Elles relient les communes de l'agglomération entre-elles et au réseau autoroutier (échangeur de Saint-Julien et Archamp au nord). Les voies principales se croisent au nord-est du bourg du Châble sur le giratoire nord de la grand-rue.

La RD18 traverse le bourg

La grand-rue est une route départementale (RD18), mais le jalonnement ne met pas en valeur cet itinéraire pour les liaisons intercommunales. Ainsi la grand-rue a une fonction de voie de distribution du trafic dans le bourg. À l'Ouest la RD18 relie les communes limitrophes (Présilly, Viry,...) elle a ainsi une fonction de voie principale de liaison intercommunale.

RD145

La RD145 est parallèle à la RD18. Elle traverse le hameau de Cutafour et l'aval de celui du Fond de Beaumont. Au nord elle permet de relier les bourgs du pied de coteau du Salève : Verrière, Blécheins, Chotard, Vovray... sur les communes de Neydens, Archamps et Collonge-sous-Salève. Ces communes et hameaux ne sont pas jalonnés. Cette voie a ainsi une fonction de liaisons «inter-hameaux».

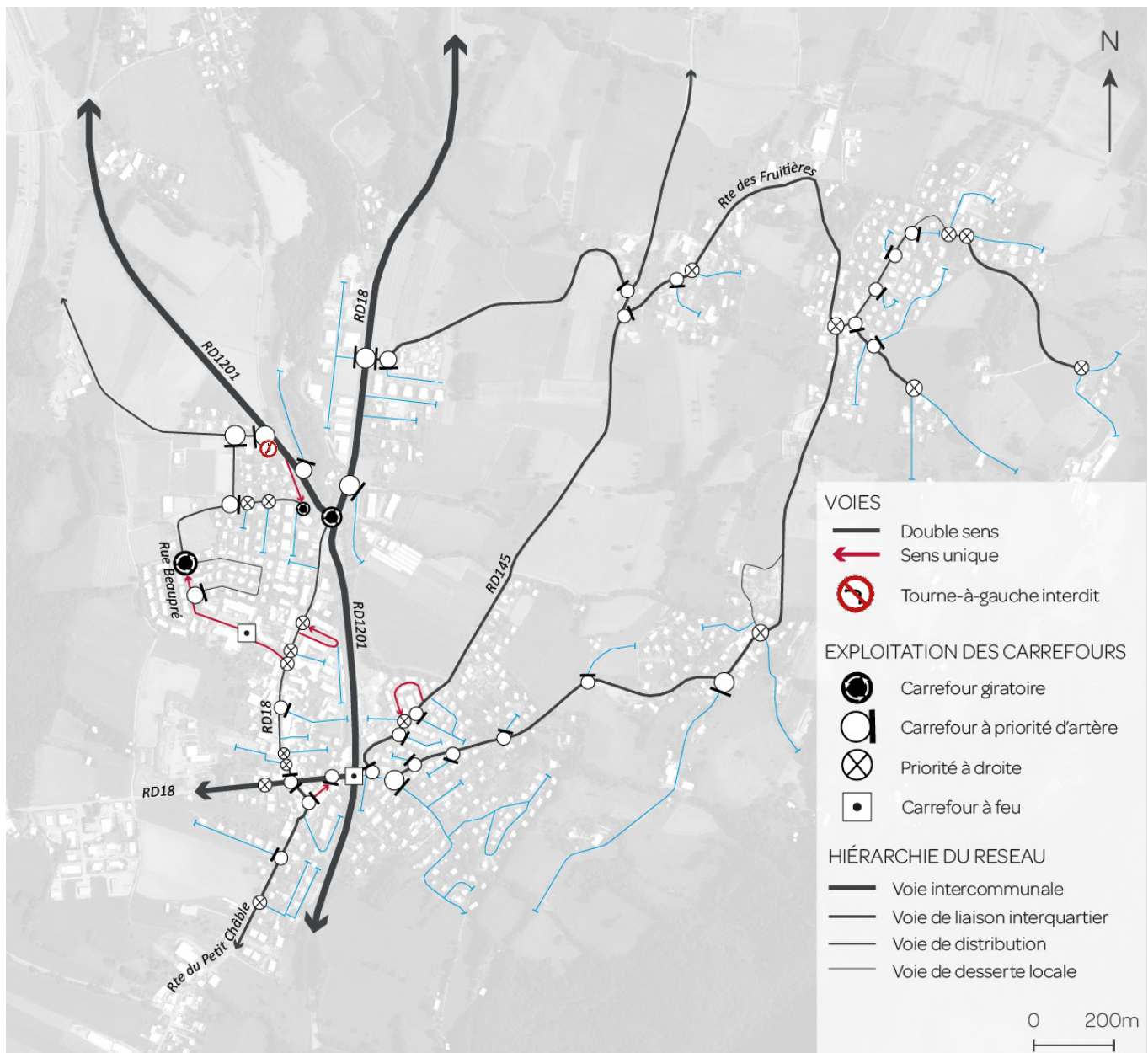
RD177

La RD177 relie le hameau de Beaumont au carrefour du Châble et traverse les hameaux de Jussy et l'aval du hameau des Chainays. Cette RD est en «cul-de-sac». Elle a une fonction de voie de liaison inter-hameau, au même titre que la route de la marguerite (entre Beaumont, les Roquettes et la RD18).

Le carrefour du Châble

Le carrefour «du Châble» est le lieu de convergence des RD, il concentre ainsi le trafic de transit, le trafic d'échange et interne (accès au Châble).

Organisation des circulations



Plan de circulation VP

Le réseau routier est maillé

L'analyse macroscopique du réseau routier met en évidence son caractère maillé. Il est relevé 4 axes nord <> sud (RD18, RD1201, RD145, RD177) et 2 axes est <> ouest (RD177 et l'axe Marguerite <> Fruitière).

Priorité aux RD sauf sur la grand-rue.

L'analyse de l'exploitation des carrefours met en évidence le caractère de priorité des RD quel que soit leur statut. La grand rue échappe à cette règle en cohérence avec sa réglementation (zone 30) et l'objectif de la réduction de son niveau de services (dissuasion du transit).

Sortie complexe du secteur Beaupré

L'analyse du plan de circulation met en évidence la complexité d'accès du secteur Stade/Beaupré. L'ouest du Châble est accessible en entrée depuis le nord (RD1021) et la RD18 au sud (grand rue). En revanche, le sens unique de la rue Beaupré implique que la sortie ne s'effectue que par la rue des Eplanes sur laquelle les tournes-à-gauche vers la RD1201 Nord (destination préférentielle pour les motifs emplois, scolaires et achats) est interdit. L'aménagement du carrefour impose la réalisation d'un demi-tour sur le giratoire RD1201/RD18.

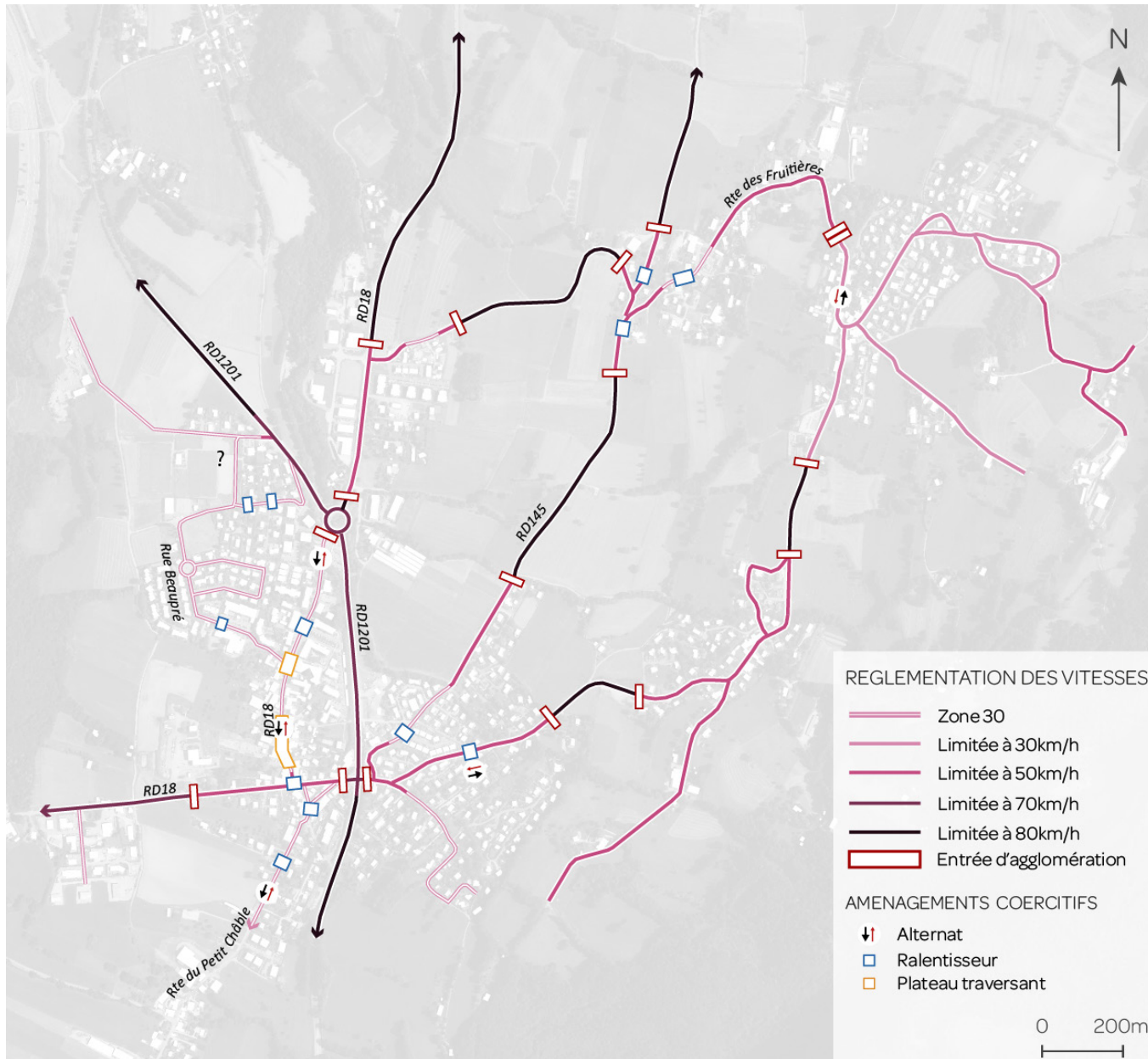
Nombreuses impasses résidentielles

Il est relevé un nombre important d'impasses, notamment dans les secteurs villageois et pavillonnaire. Cette organisation à l'avantage de garantir le caractère «de desserte» de ces voies (absence de transit ou liaison interquartier).

Calibrage des principaux carrefours

Le carrefour du Châble est partiellement régulé. Les tournes à droite ne le sont pas. Cette exploitation est proscrite par la réglementation pour des questions sécuritaires. Le carrefour giratoire est RD1201/RD18 est calibré à 1 voie par entrée sauf sur les entrées de la RD1201 (2 voies).

Réglementation des vitesses de circulation



Cartographie des limitations de vitesse

Réglementation hétérogène des voies principales

➤ RD1201

La RD1201 est limitée à 80 km/h puis 70 km/h à partir du carrefour des Eplanes au nord et du Châble au sud. Cet axe n'entre pas en zone d'agglomération. Cette réglementation traduit la priorité donnée à la fonction routière (transit, vitesse...) par rapport aux usages locaux (modes actifs, traverses...).

➤ RD18

La RD18 est réglementée à 80 km/h au nord du carrefour des Roquettes, puis à 50 km/h sur la section située au droit de la ZAC Juge Guérin. À l'ouest la RD18 est réglementée à 70 km/h.

Réglementation hétérogène des hameaux

➤ RD1201

Le bourg du Châble est totalement réglementé en zone 30. Cela est cohérent avec la densité des pôles générateurs de déplacements, les flux piétons qu'ils impliquent et le caractère résidentiel du bourg. L'axe de la RD18 fait l'objet de plusieurs aménagements coercitifs de la vitesse qui conforte la zone 30 (alternats, plateaux,...). L'aménagement est de qualité et conforme aux principes de zone 30. La partie nord-ouest, est réglementée en zone 30, mais la signalisation est défaillante (manque des rappels ou des panneaux de sortie). Aussi la sortie de la zone 30 vers la déchetterie est singulière (au milieu des champs).

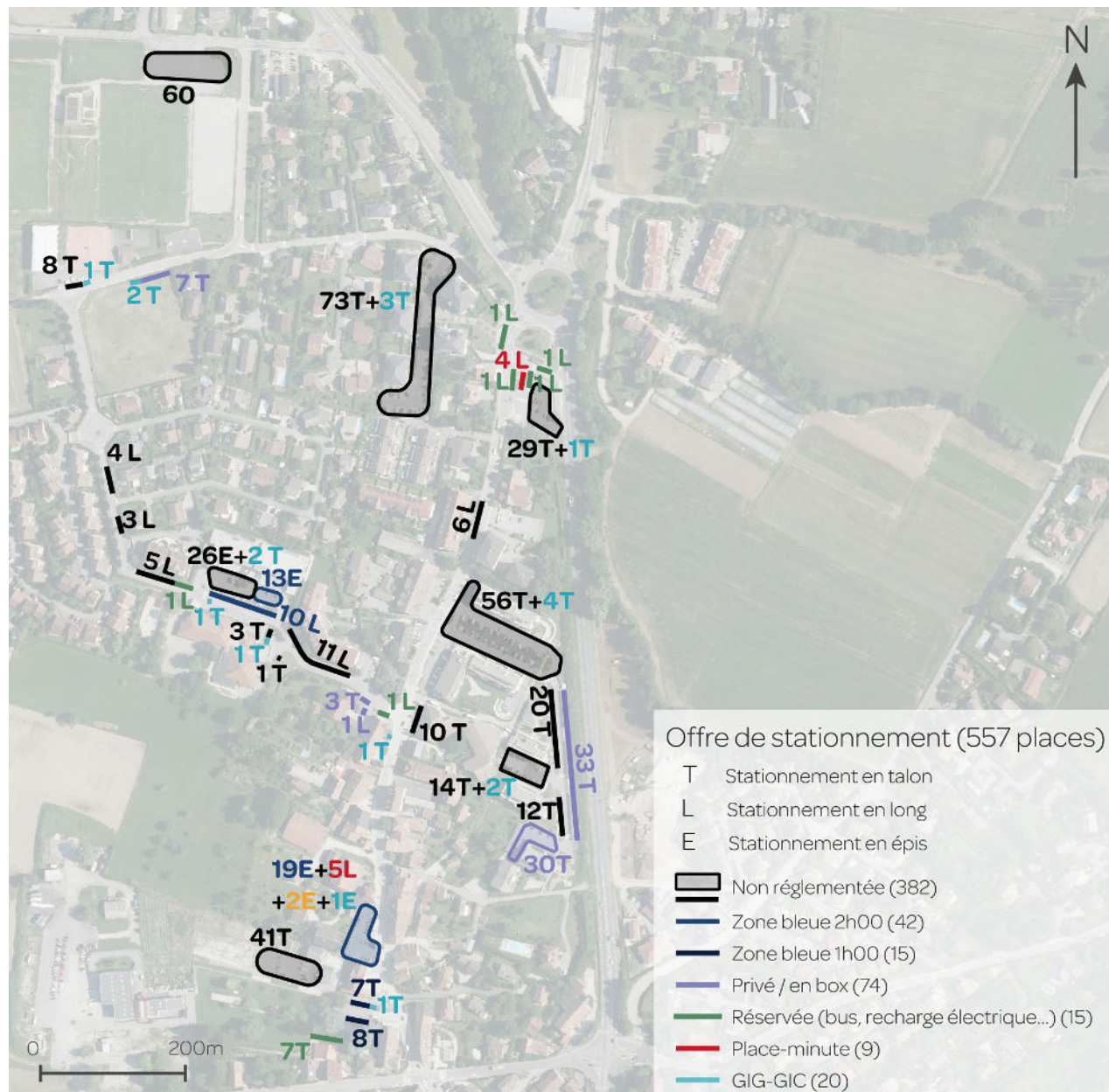
➤ Réglementation hétérogène des hameaux est

Les hameaux de l'est font l'objet de traitements hétérogènes. La RD177 n'est réglementée à 30 km/h qu'à Beaumont. Les Chainays et Jussy sont traversées en agglomération. La RD145 est réglementée en zone 30 dans la traversée de Cutafour, comme la route des Fruitières et celle de la Marguerite, au contact des principaux secteurs urbanisés.

Une zone 30 de qualité sur la Grand rue - illustrations



Offre de stationnement



Cartographie de l'offre de stationnement du Châble

La cartographie ci-contre repère l'offre de stationnement relevée au Châble.

557 places de stationnement

Au total, il a été relevé 557 places de stationnement sur le centre bourg dont une nette majorité (382) sont non réglementées.

Il est relevé la présence d'une zone bleue de courte durée de 15 places (limitée à 1h00) devant la mairie et de 2 poches également en zone bleue, mais limitée à 2h00 (Grand-Rue et abords de l'école) d'une capacité totale de 42 places.

Libisibilité de l'offre parfois peu efficace

Devant les commerces situés au carrefour rue de Beaupré/ grand rue, le stationnement est marqué réservé aux commerces sans que la signalisation de soit claire (zone à disque ? quelle durée ? stationnement public ?)

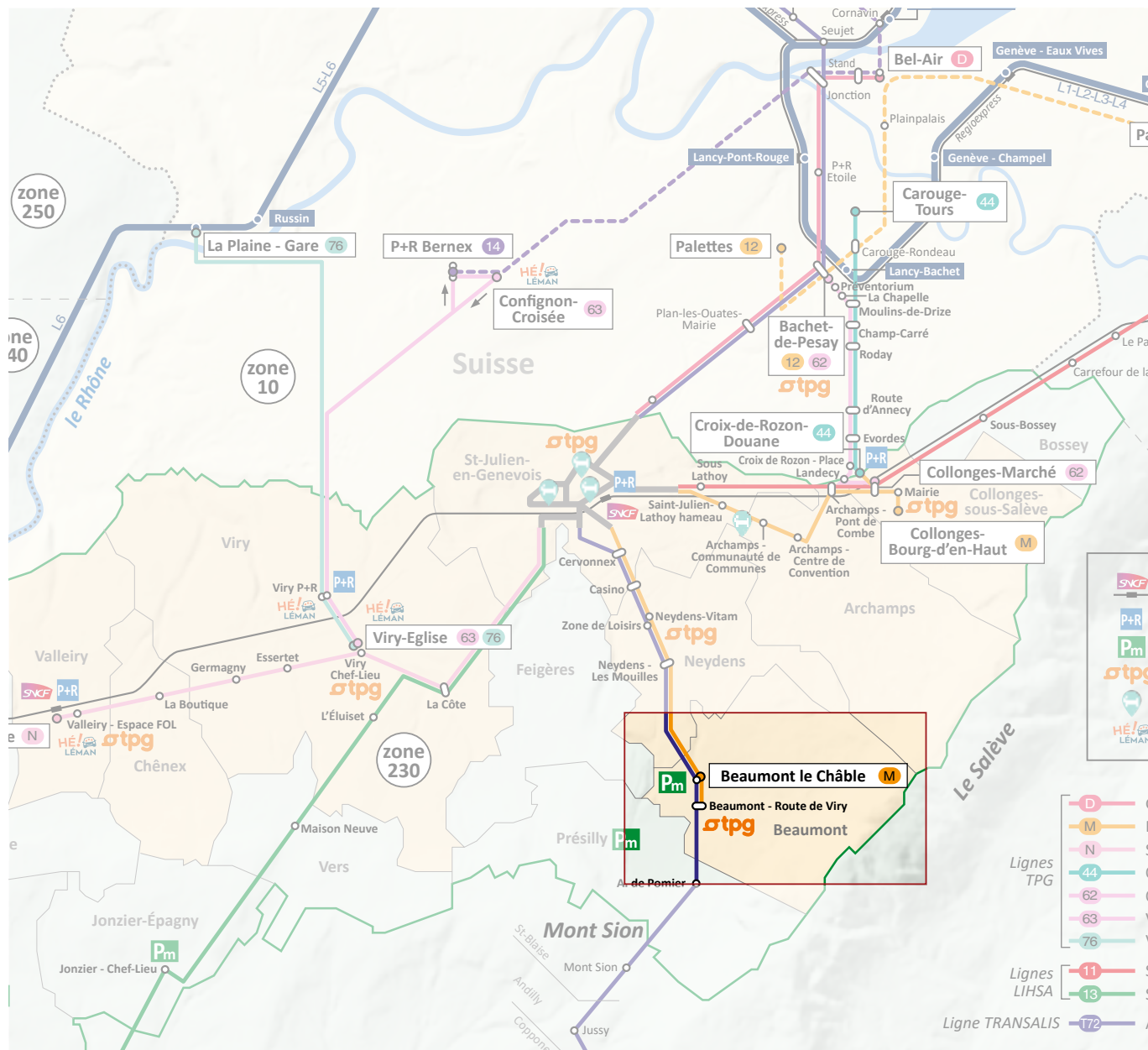
Sur la rue de la Chapelle, l'offre publique et privée se mélange et boruille la lisibilité de la réglementation.

Par ailleurs, l'ensemble de l'offre est clairement marquée et identifiable (présence de marquage au sol, de signalisation verticale).

P+R au sud du giratoire RD1201/RD18

Au sud du giratoire RD1201/RD18, le parc de stationnement de 35 places environ est affecté à la fonction de P+R. sans que le stationnement ne soit interdit à d'autres usages.

Transports en commun



Plan des réseaux de transports publics

Ligne 272 Anncy <-> Genève

La ligne régionale 272 relie Anncy à l'aéroport de Genève. Elle dessert la commune par 2 arrêts situés au Châble : le pôle de mobilité au nord et la route de Viry au sud. La ligne parcourt la Grand-rue. Les fréquences sont modestes, il est relevé entre 7 et 10 cars par jour et par sens, soit globalement une fréquence d'un bus par heure (renforcé en heure de pointe). Les horaires sont adaptés aux mouvements pendulaires (début de matinée et fin d'après-midi).

La ligne M Anncy <-> Genève

La ligne intercommunale M relie Beaumont à Saint-Julien-en-Genevois puis Collonges-sous-Salève. Elle dessert les mêmes arrêts que la ligne 272 à Beaumont. Les fréquences sont d'environ 1 passage toutes les 30 minutes. Il est relevé environ 20 passages par jour et par sens.

Ainsi les hameaux ne sont pas desservis par les transports publics urbains et interurbains.

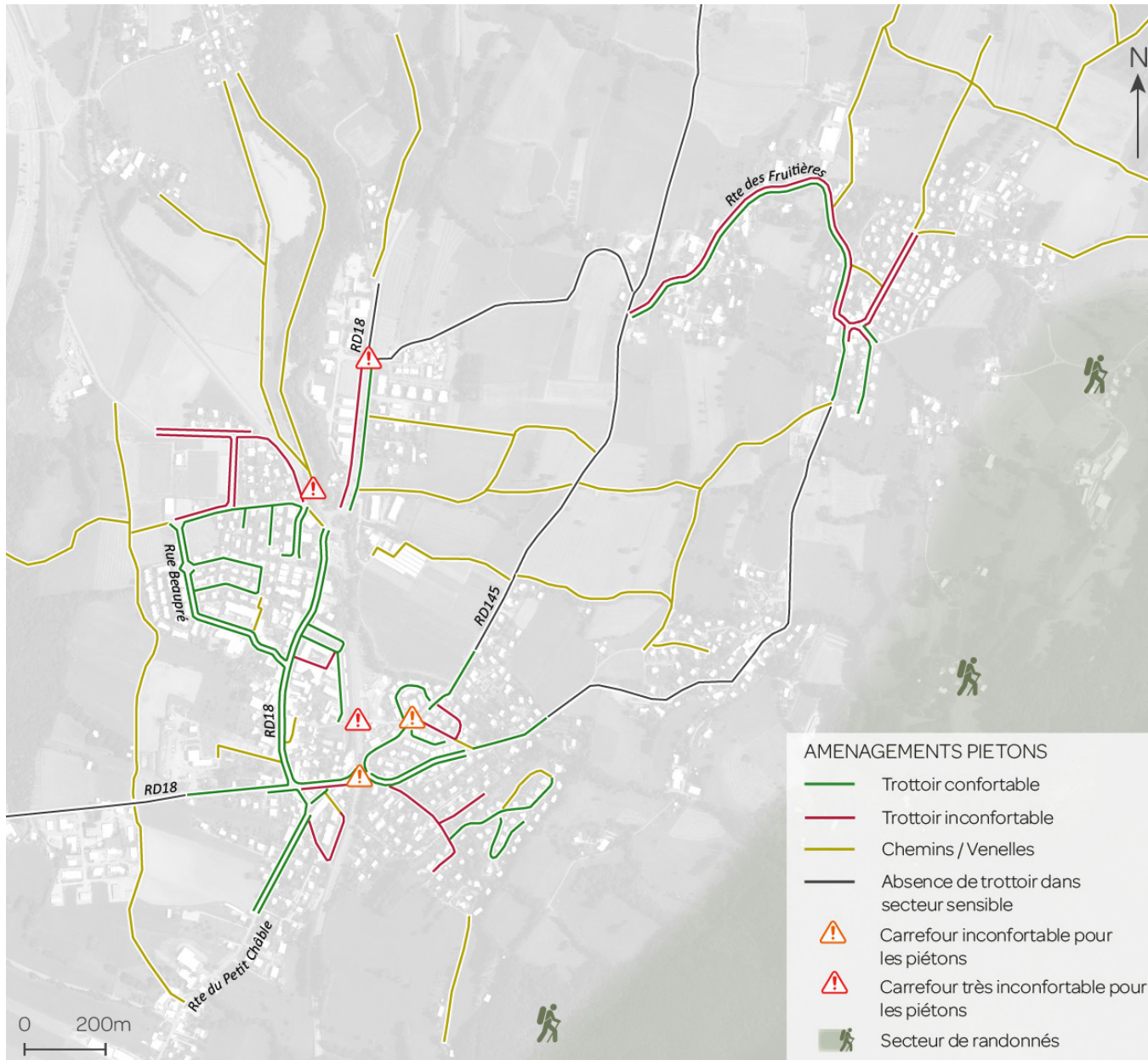
Transport scolaire sur l'ensemble des hameaux

Il est relevé 7 arrêts de transports scolaires sur le territoire communal :

- LES ROQUETTES
- POINT DE MOBILITE
- LE CHABLE
- LES CHAINAYS
- JUSSY
- ÉGLISE BEAUMONT
- FOND DE BEAUMONT

Six bus relient quotidiennement les collèges et lycées du territoire à la commune de Beaumont.

Modes actifs - réseau piéton



Plan des cheminements piétons

Qualité des aménagements piétons et mise en réseaux des hameaux «avals»

Le réseau piéton est continu et confortable/sécurisant dans le secteur du Châble et du Petit Châble, hormis au nord-ouest, autour des équipements sportifs.

Le réseau de cheminements piétons est également développé à l'Est de la RD1201 au Chainays et à Cutafour le long des RD145 et 177 puis entre le bourg et Les Roquettes.

Il est relevé d'intéressante perméabilité à travers les secteurs résidentiels (escalier, rue des Chainays, liaisons Bastides <> Grand-rue, Colchiques <> Beupré,...). Ces cheminements directs valorisent également les impasses de dessertes «apaisées» (impasse du lavoir, rue de la Bastille,...).

Connexion Fond de Beaumont <> Beaumont

Le Fond de Beaumont et Beaumont sont connectés par un trottoir continu.

Absence d'aménagement et isolement de Jussy

Le hameau de Jussy est dépourvu de trottoir.

Liaison interhameau

Les liaisons entre les hameaux de l'est (Jussy, Beaumont, fond de Beaumont) et les autres ne sont pas assurées de manière sécurisée le long des voies départementales. Le maillage du territoire par les chemins agricoles et forestiers offre un potentiel intéressant pour les modes actifs. La zone d'activité des Grands Pré n'est pas reliée au réseau piéton.

Carrefours dangereux

Il est relevés plusieurs carrefours stratégiques particulièrement dangereux (absence totale de prise en compte des piétons) notamment les carrefours Marguerite/RD18, Eplanes/RD1201, Lavoir/RD1201.

Illustrations du réseau piéton



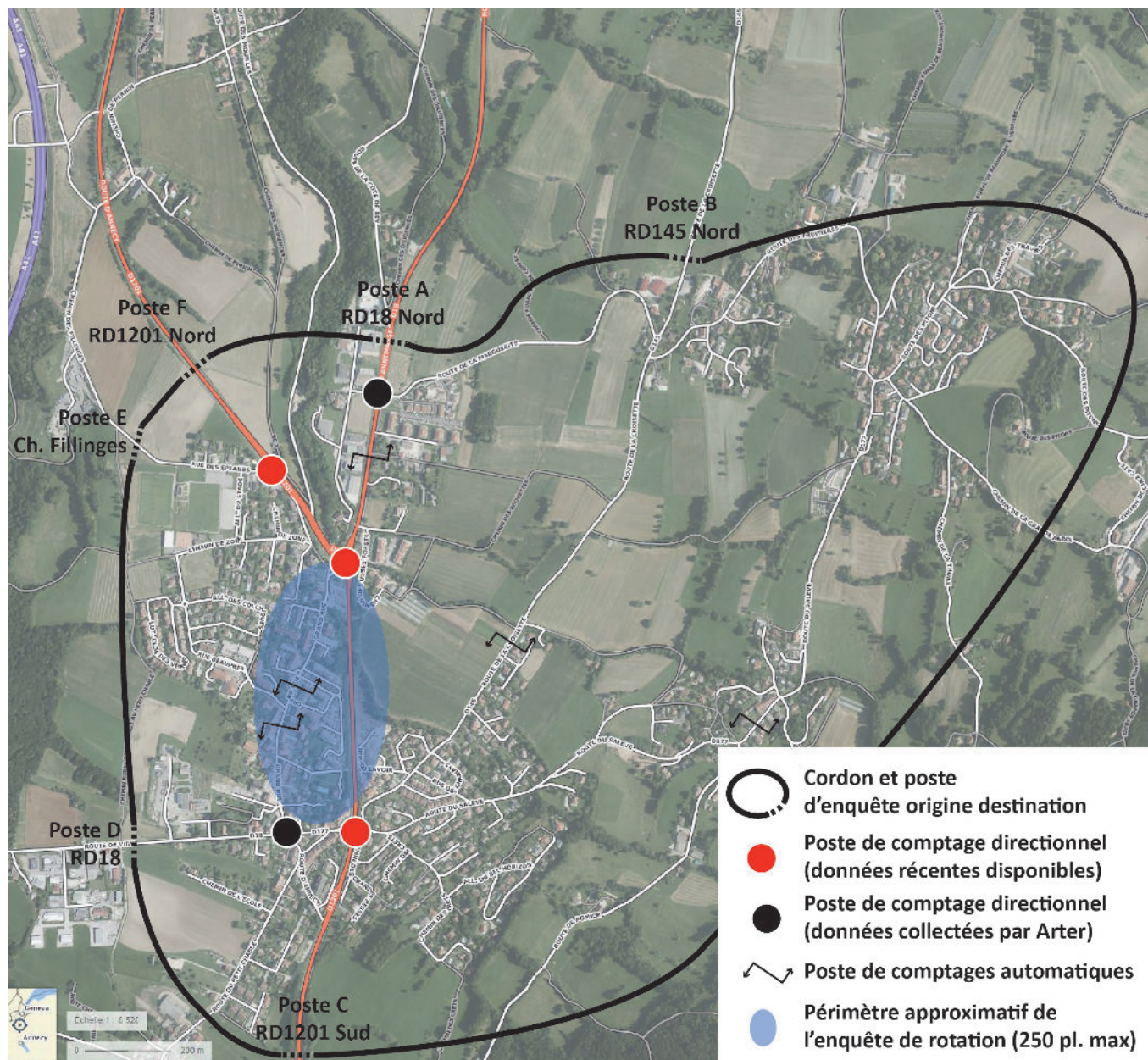
Contexte territorial

Réseaux de transports multimodaux

Flux

Diagnostic

Plan de comptage



Dispositif d'enquête

Mardi 1er mars 2022

Il a été entrepris la réalisation d'une campagne de comptages divers le mardi 1er mars 2022, soit hors période de vacances scolaires ou de tout autre événement majeur susceptible de perturber le fonctionnement normal du territoire. Ce jour un alternat de chantier était présent sur la route de Viry, mais n'entraînait pas de difficultés majeures.

La météo a été clémente toute la journée (sans pluie).

4 enquêtes complémentaires

Il a été réalisé une campagne de comptage directionnel aux périodes de pointe du matin et du soir sur les carrefours suivants :

- Route de Viry / Grand-rue.
- Route de la Marguerite / RD18

Ces enquêtes ont eu vocation à compléter la connaissance des débits et mouvements dans les carrefours aux heures de pointe. Les données antérieures (vendredi 21 juin 2019) étaient disponibles sur les trois carrefours principaux de la RD1201.

Il a également été réalisé une enquête «cordon» dite origine/destination sur le périmètre représenté ci-contre. Cette enquête a consisté au relevé horodaté des plaques d'immatriculation des véhicules entrant et sortant du périmètre noir (le cordon). Cette enquête permet de mettre en évidence la structure du trafic (part de transit et d'échange) ainsi que les lignes de désirs.

Il a été réalisé une enquête de rotation sur l'offre de stationnement du centre-bourg. Cette enquête permet la connaissance de la demande de stationnement.

Enfin il a été réalisé une campagne de comptages automatiques sur 5 postes. Cette campagne «radar» permet la connaissance des débits et vitesses en section sur le pas de mesure de l'heure durant 7 jours consécutifs.

Diagramme d'écoulement HPM

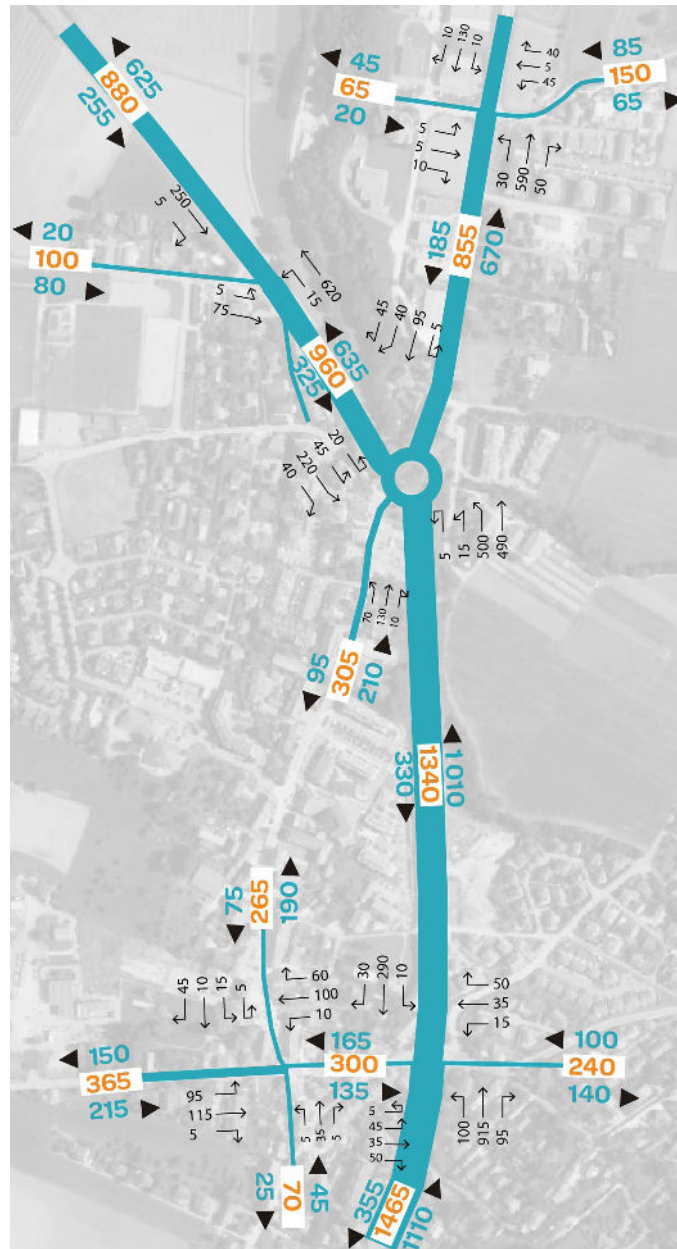


Diagramme d'écoulement à l'heure de pointe du matin

La cartographie ci-contre représente les débits mesurés à l'heure de pointe du matin (7h00-8h00).

Environ 1400 véhicules sur la RD1201

L'axe le plus chargé est la RD1201 à hauteur du bourg du Châble. Il est emprunté par 1340 uvp/h. sur cette section et 1465 au sud du carrefour à feux.

Les débits entre les RD1201 en direction de Saint-Julien et la RD18 en direction d'Archamps sont globalement équilibrés avec 960 uvp/h. en échange vers le nord-ouest et 855 vers le nord.

200 à 400 véhicules sur les axes secondaires

Sur les autres voies, il est relevé 305 uvp/h sur la Grand-Rue, 240 sur la branche est du carrefour du Châble, 365 sur la RD18 ouest, 150 sur la route de la Marguerite,... Ces débits indiquent un trafic modeste : maximum 3 véhicules/minutes/sens.

Capacité des carrefours

▾ Problème de sécurité et de capacité au carrefour du Châble

Sur la base de la formule TVN/TVD (cycle de 90'', interval véhiculaire de 2'' pour les VP, 2 phases, interphase de 9 secondes, hors appel piéton) le carrefour à feux du Châble à une capacité utilisée de 82% à l'HPM. L'ajout de phase piéton chronophage (temps de dégagement excessivement long compte tenu de l'aménagement routier de l'axe : traversées piétonnes de 15 mètres) engendre des remontées de files régulières. La non-régulation des mouvements de TAD est proscrite par les recommandations techniques en vigueur pour des questions de sécurité.

▾ Absence de difficultés sur le carrefour giratoire

Le croisement des débits et du calibrage du carrefour (2 voies en entrée sur la RD1201) giratoire RD18/RD1201 permet d'indiquer que celui-ci bénéficie d'une bonne réserve de capacité à cette heure. La branche ayant la capacité utilisée la plus importante est la branche RD1201 Sud: 55%.

Diagramme d'écoulement HPS

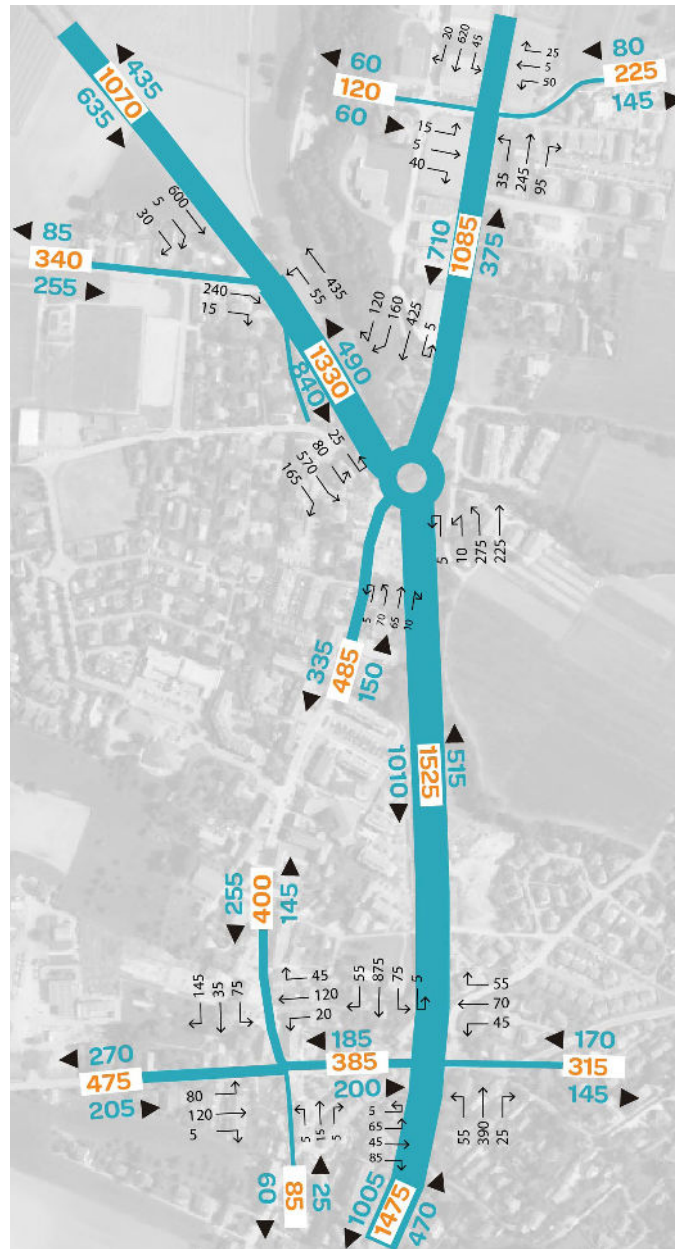


Diagramme d'écoulement à l'heure de pointe du soir

La cartographie ci-contre représente les débits mesurés à l'heure de pointe du soir (16h30-17h30).

Environ 1500 véhicules sur la RD1201

L'axe le plus chargé est la RD1201 à hauteur du bourg du Châble. Il est emprunté par 1525 vpv/h. sur cette section et 1475 au sud du carrefour à feux.

Les débits entre les RD1201 en direction de Saint-Julien et la RD18 en direction d'Archamps sont équilibrée avec 1070 vpv/h. en échange vers le nord-ouest et 1085 vers le nord.

225 à 500 véhicules sur les axes secondaires

Sur les autres voies, il est relevé 485 vpv/h sur la Grand-Rue, 315 sur la branche est du carrefour du Châble, 475 sur la RD18 ouest, 225 sur la route de la Marguerite.

Sur les axes principaux et secondaires, les débits sont nettement supérieurs à l'heure de pointe du soir. La Grand-rue est marquée par les mêmes dynamiques pendulaires que le réseau structurant.

Capacité des carrefours

▾ Problème de sécurité et de capacité au carrefour du Châble

Sur la base de la formule TVN/TVD (cycle de 90", interval véhiculaire de 2" pour les VP, 2 phases, interphase de 9 secondes, hors appel piéton) le carrefour à feux du chable à une capacité utilisée de 88% à l'HPS. L'ajout de phase piéton chronophage (temps de dégagement excessivement long compte tenu de l'aménagement routier de l'axe : traversées piétonnes de 15 mètres) engendre des remontées de files régulières. La non-régulation des mouvements de TAD est proscrite par les recommandations techniques en vigueur pour des questions de sécurité.

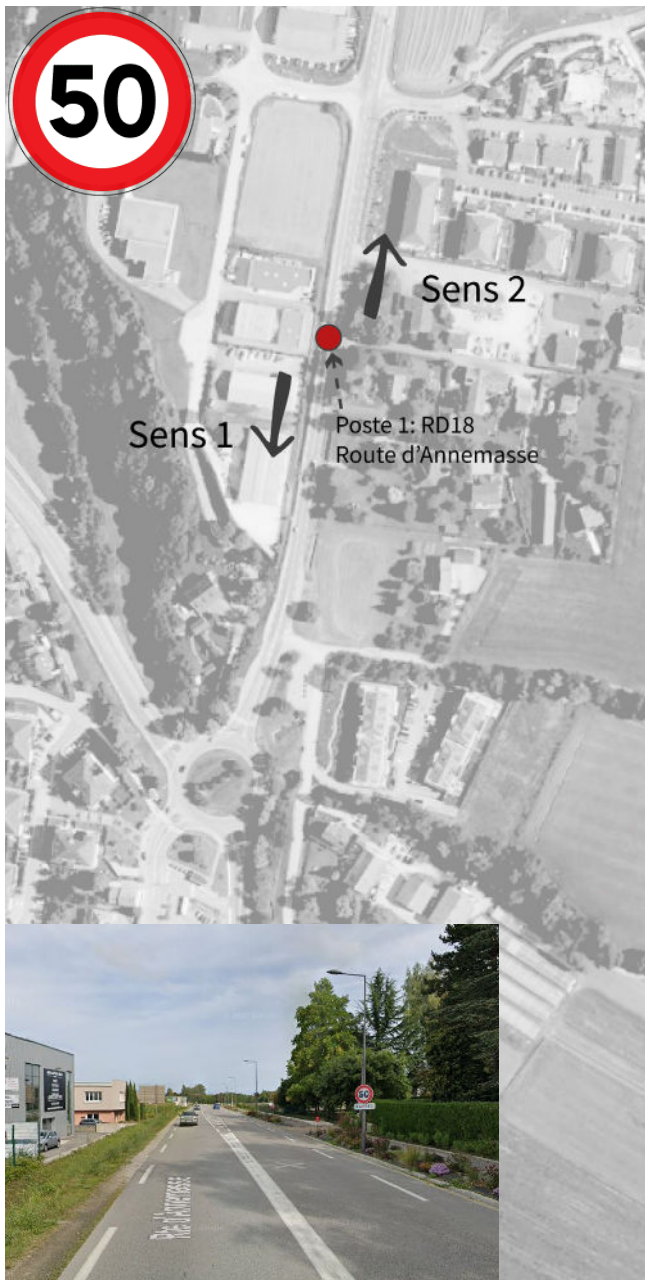
▾ Absence de difficultés sur le carrefour giratoire

Le croisement des débits et du calibrage du carrefour (2 voies en entrée sur la RD1201) giratoire RD18/RD1201 permet d'indiquer que celui-ci bénéficie d'une bonne réserve de capacité à cette heure. Les branches ayant les capacités utilisées les plus importantes sont les deux branches Nord : 60%.

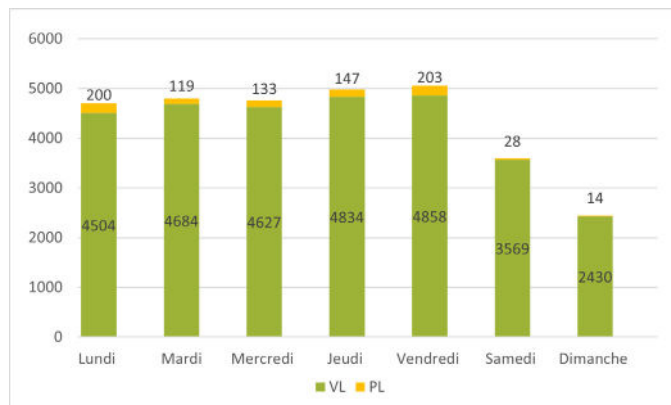


Remontées de file depuis le carrefour du Châble à l'HPS

Comptages automatiques - Poste 1 : RD18 - Route d'Annemasse

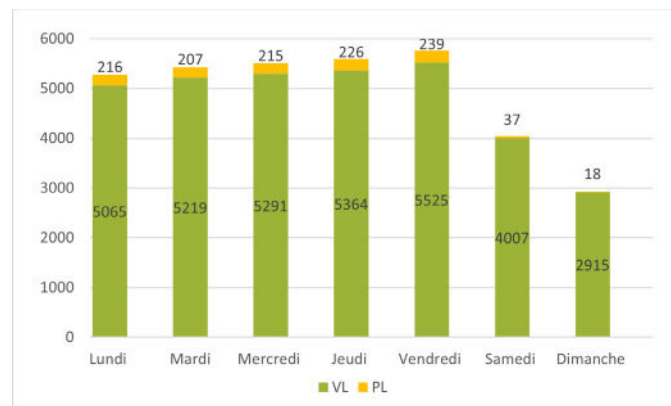


Débit sens 1



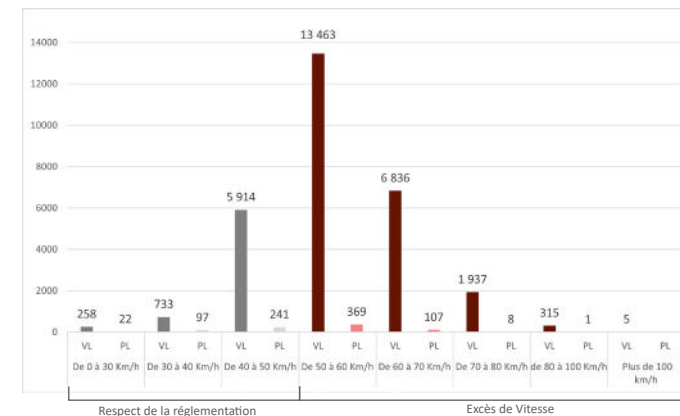
- Entre 4500 et 4800 véhicules/j.
- Débits stables au cours de la semaine
- 5.10% de PL

Débit sens 2



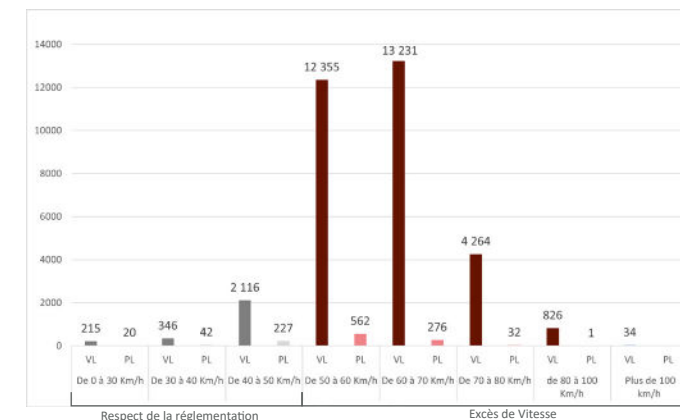
- Entre 5000 et 5600 véhicules/j.
- Sens légèrement dominant.
- Débits stables au cours de la semaine
- 5.10% de PL

Vitesse sens 1 sur 7 jours



- Non-respect important de la vitesse réglementaire
- Nombreux excès de vitesse supérieurs à 20km/h.
- Vmoy : 53 km/h

Vitesse sens 2 sur 7 jours

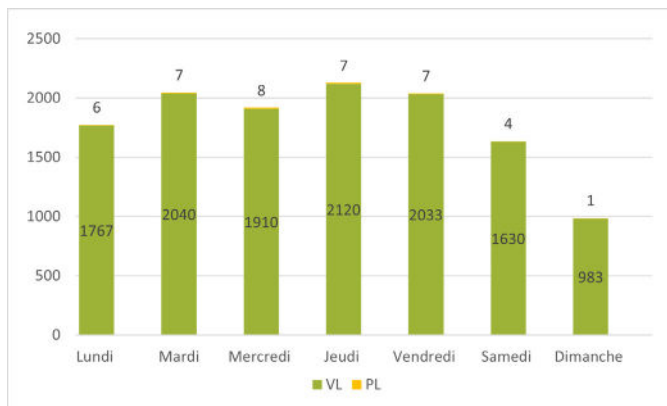


- Non-respect important de la vitesse réglementaire
- Nombreux excès de vitesse supérieurs à 20km/h.
- Vmoy : 58 km/h

Comptages automatiques - Poste 2 : Grand-Rue - Secteur Sud

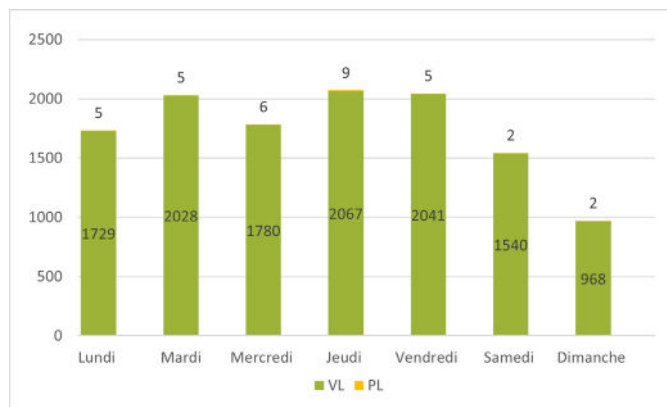


Débit sens 1



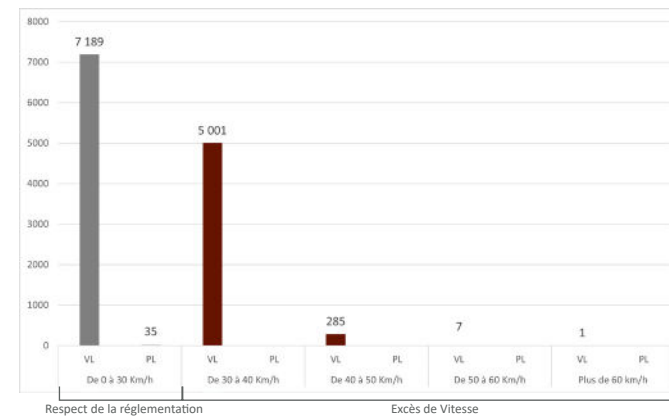
- Entre 1700 et 2100 véhicules/j.
- Débits stables au cours de la semaine
- Les mardi et jeudi sont les jours les plus chargés
- Part infime de PL

Débit sens 2



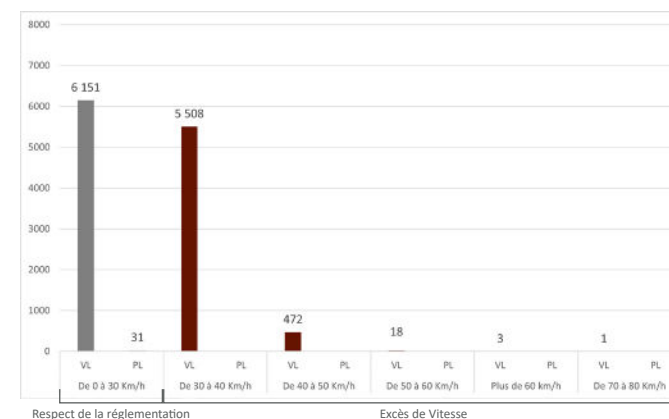
- Entre 1700 et 2100 véhicules/j.
- Débits stables au cours de la semaine
- Les sens de circulation sont équilibrés
- Part infime de PL

Vitesse sens 1 sur 7 jours



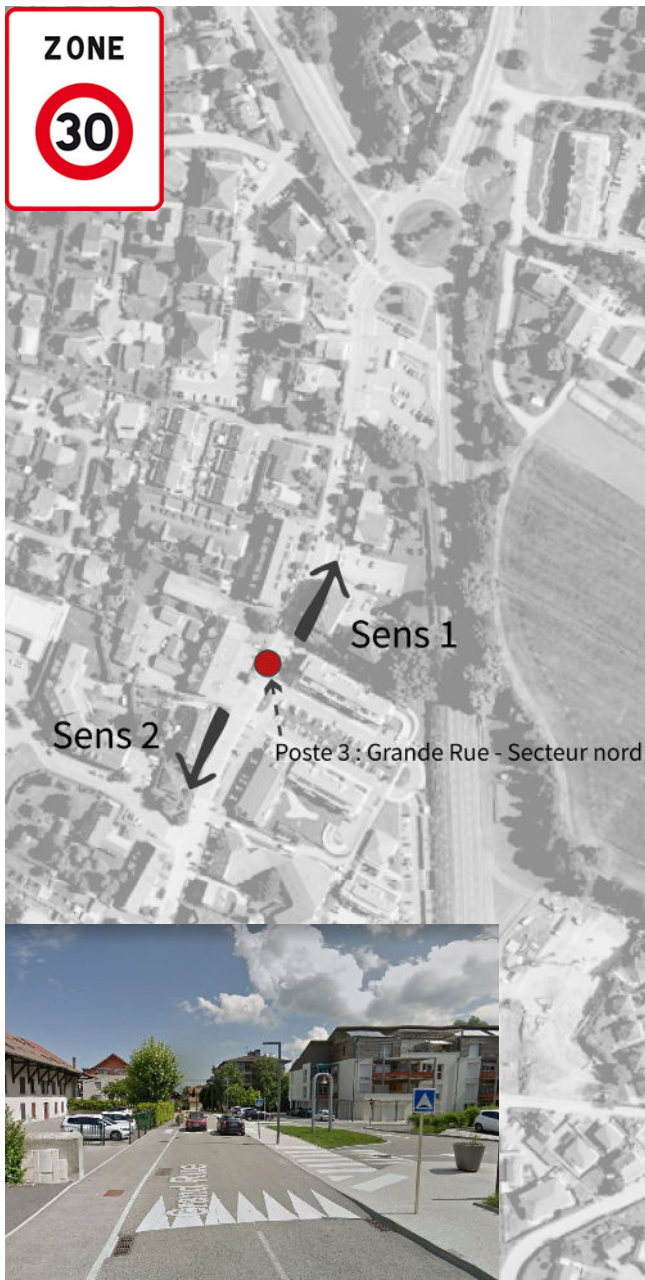
- Respect global de la limitation à 30 km/h.
- Peu d'excès de vitesse supérieurs à 10 km/h.
- Vmoy : 24 km/h

Vitesse sens 2 sur 7 jours

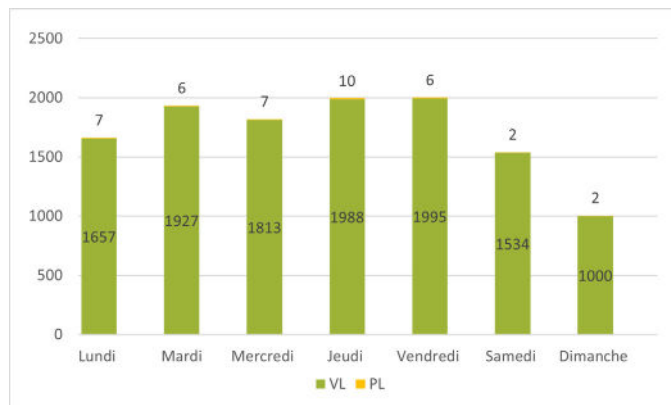


- Respect global de la limitation à 30 km/h.
- Peu d'excès de vitesse supérieurs à 10 km/h.
- Vmoy : 25 km/h

Comptages automatiques - Poste 3 : Grand-Rue - Secteur Nord

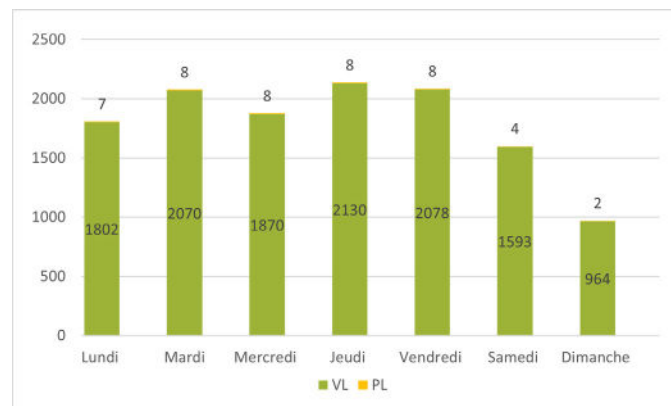


Débit sens 1



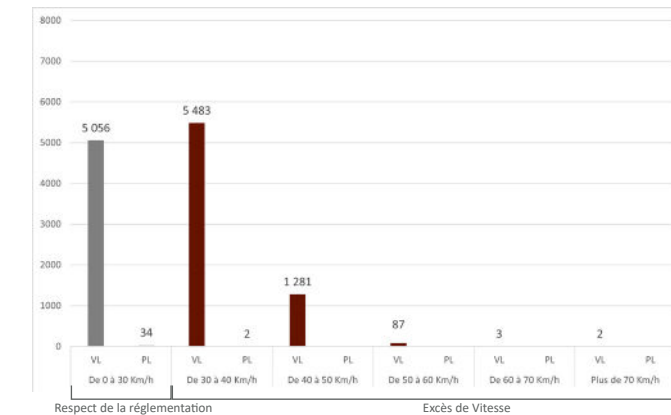
- Entre 1600 et 2000 véhicules/j.
- Débits stables au cours de la semaine
- Part infime de PL.

Débit sens 2



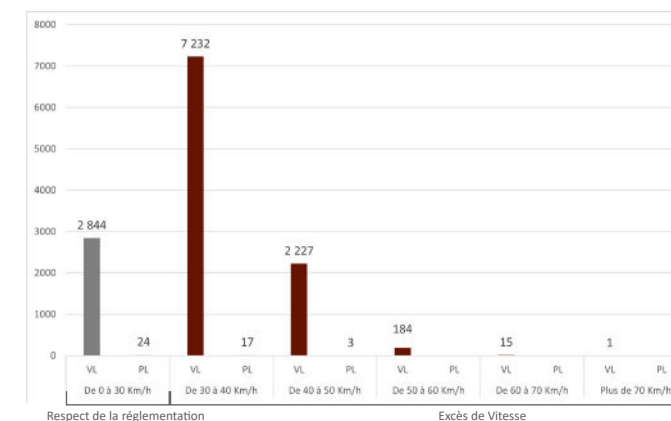
- Entre 1800 et 2200 véhicules/j.
- Sens légèrement dominant (effet du sens unique Beaupré)
- Débits stables au cours de la semaine
- Les sens de circulation sont équilibrés

Vitesse sens 1 sur 7 jours



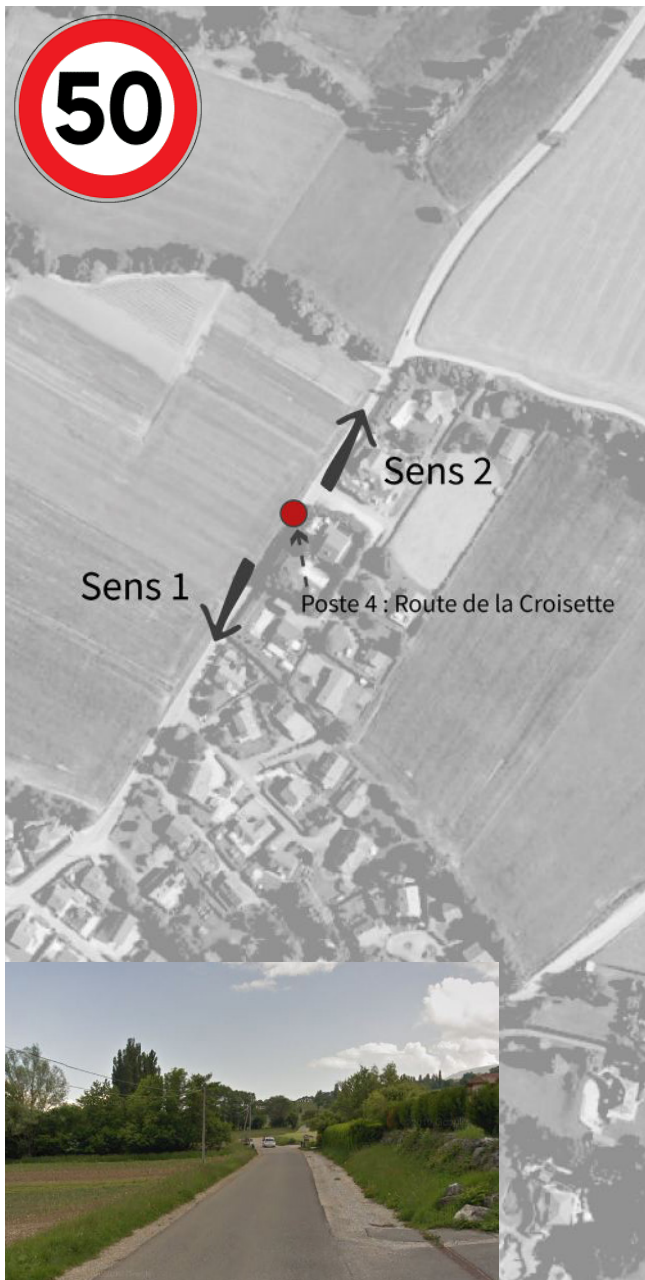
- Respect modeste de la limitation à 30 km/h.
- Excès de vitesse supérieurs à 10 km/h.
- Vmoy : 31 km/h

Vitesse sens 2 sur 7 jours

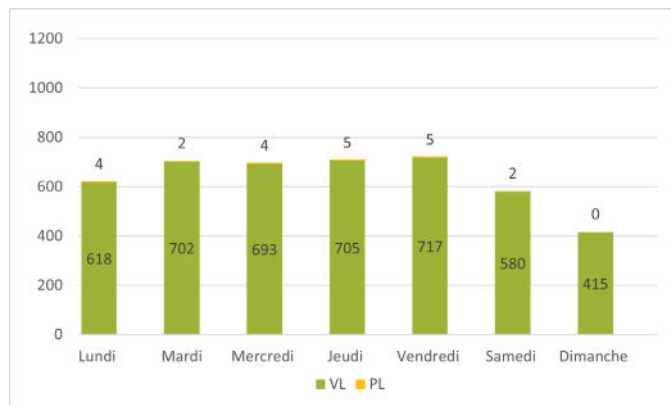


- Mauvais respect de la zone 30 en sens entrant.
- Nombreux excès de vitesse supérieurs à 20 km/h.
- Vmoy : 35 km/h

Comptages automatiques - Poste 4 : Route de la Croisette

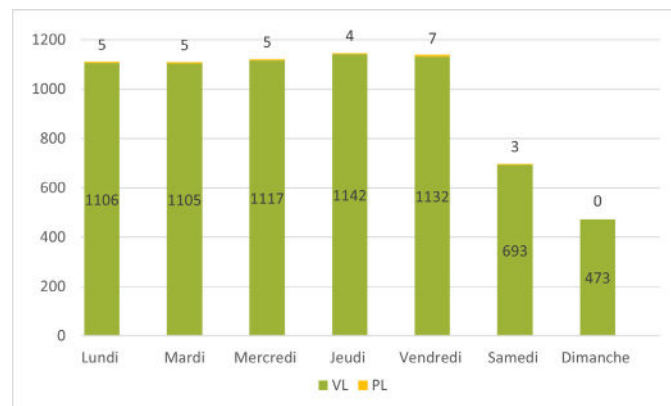


Débit sens 1



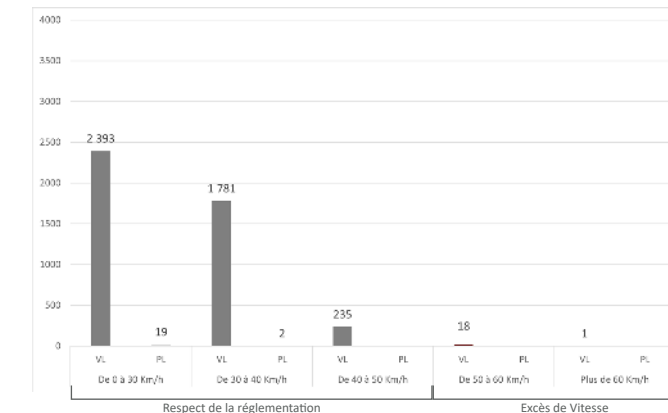
- Entre 600 et 750 véhicules/j.
- Débits stables au cours de la semaine
- Part infime de PL.

Débit sens 2



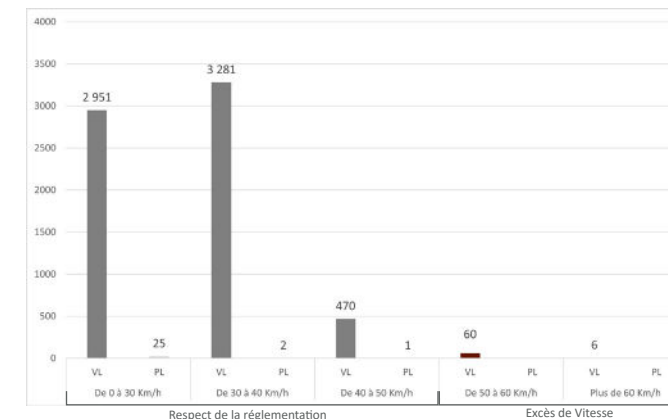
- 1100 véhicules/j.
- Sens nettement dominant (effet de shunt de la RD18 à l'HPM)
- Débits stables au cours de la semaine
- Part infime de PL.

Vitesse sens 1 sur 7 jours



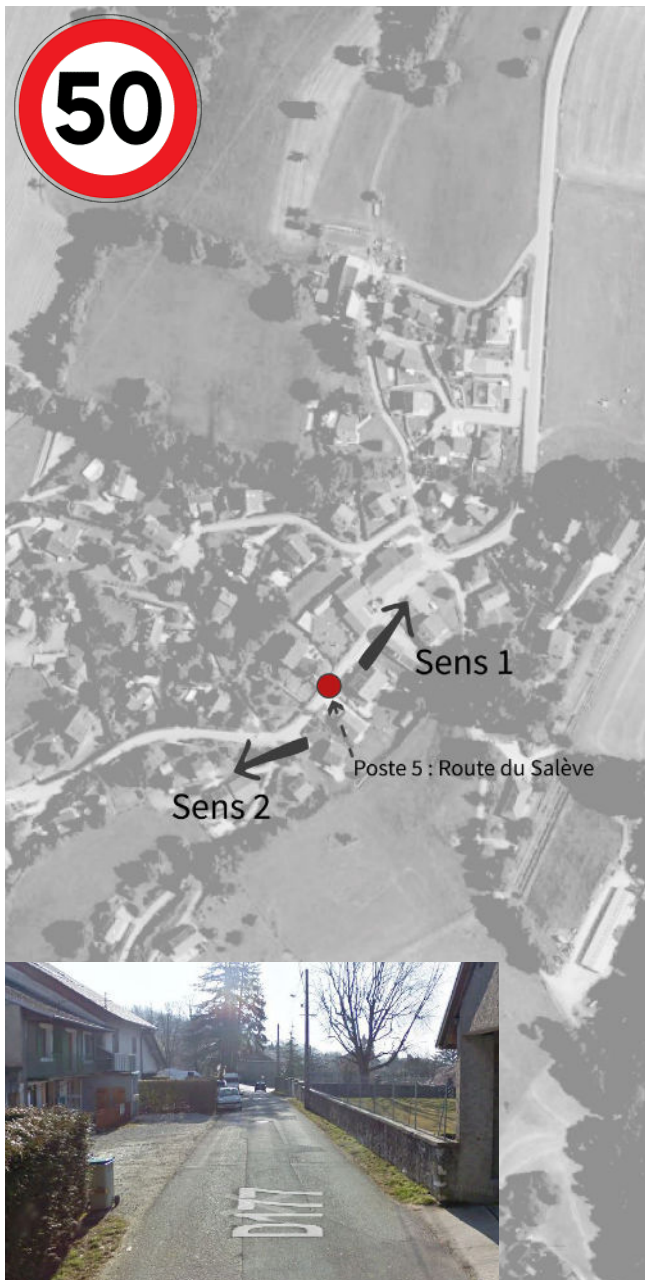
- Bon respect de la limitation de vitesse
- Vmoy : 29 km/h

Vitesse sens 2 sur 7 jours

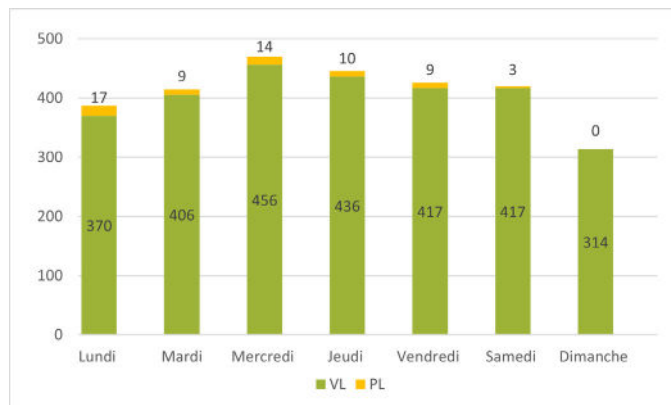


- Bon respect de la limitation de vitesse
- Vmoy : 31 km/h

Comptages automatiques - Poste 5 : Route de Salève

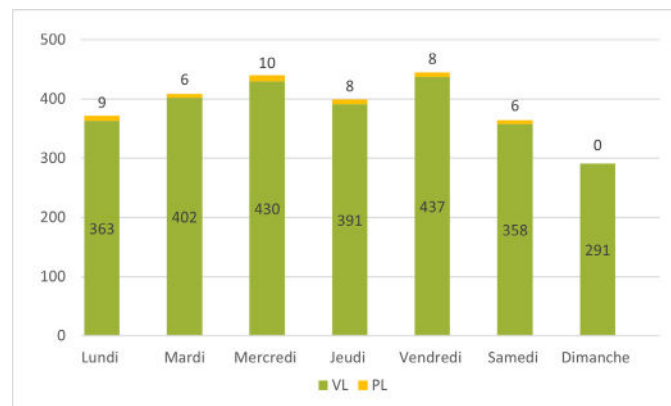


Débit sens 1



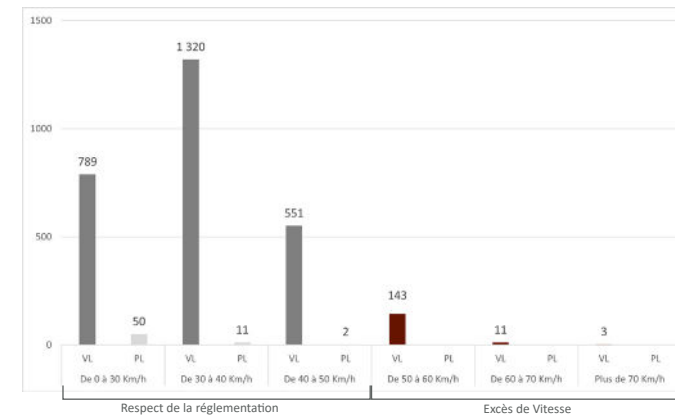
- Environ 400 véhicules/j.
- Débits stables au cours de la semaine
- 1.95% de PL (activité agricole).

Débit sens 2



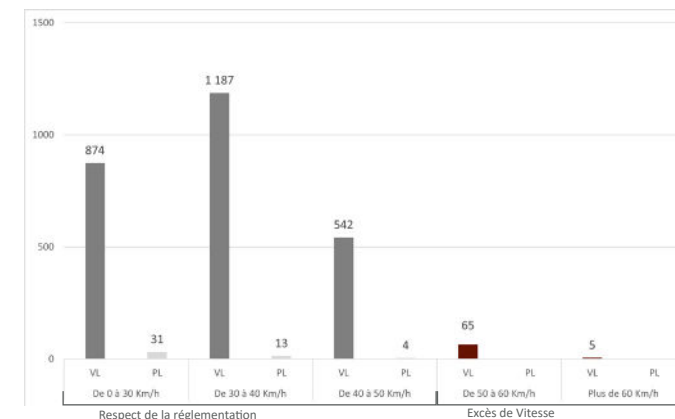
- Environ 400 véhicules/j.
- Sens équilibrés (fonctionnement en «impasse»)
- Débits stables au cours de la semaine

Vitesse sens 1 sur 7 jours



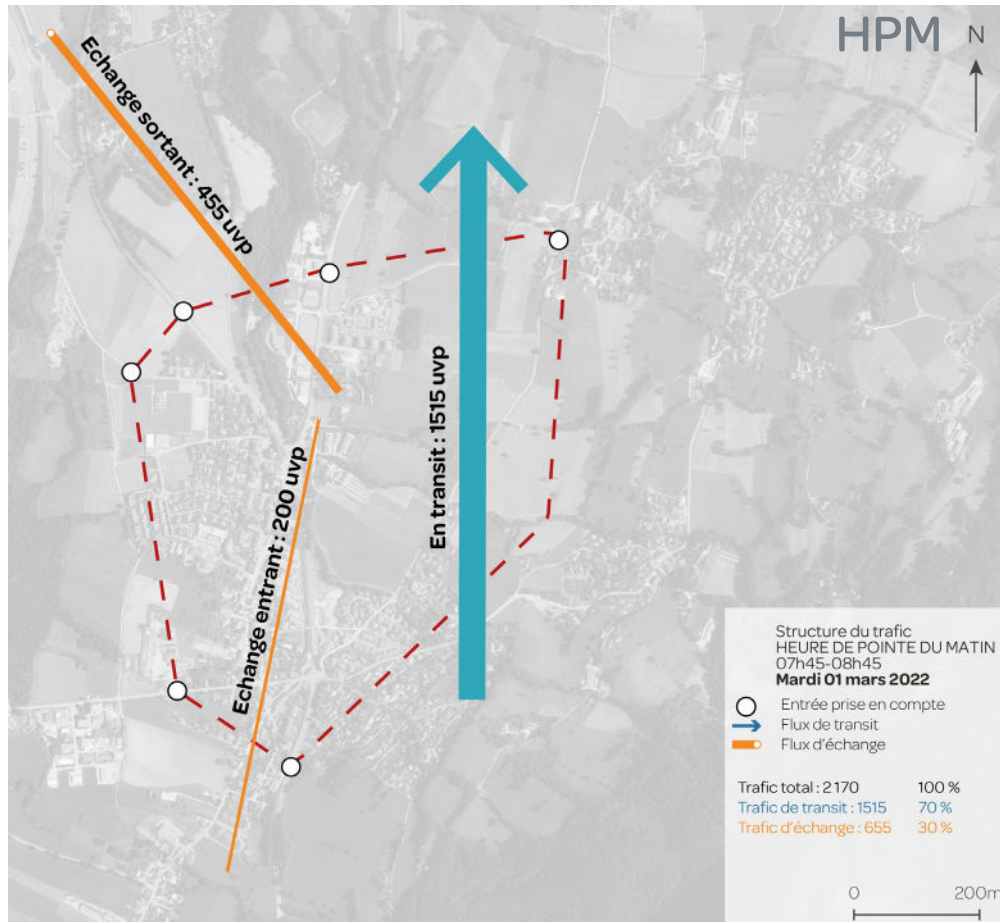
- Bon respect de la limitation de vitesse
- Les vitesses pratiquées sont nettement inférieures à la vitesse réglementaire et plus adaptée à la sensibilité du lieu (traversée de village)
- Vmoy : 35 km/h

Vitesse sens 2 sur 7 jours



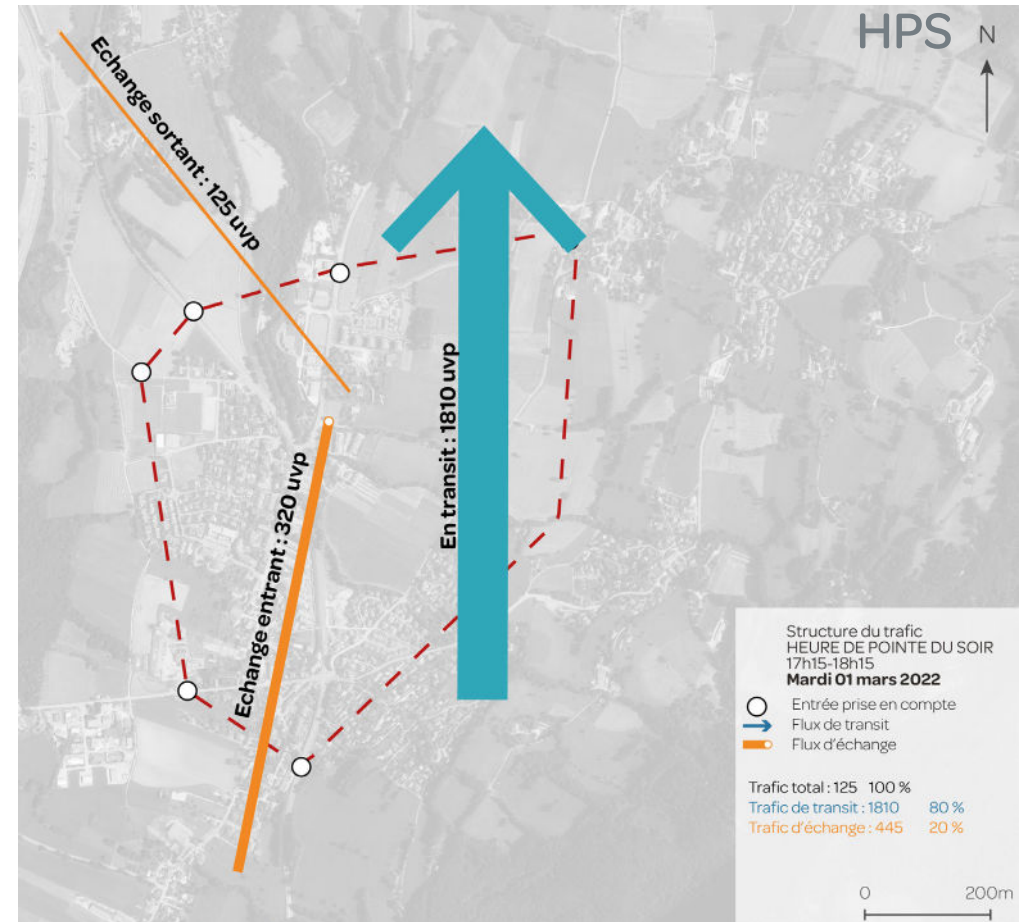
- Bon respect de la limitation de vitesse
- Les vitesses pratiquées sont nettement inférieures à la vitesse réglementaire et plus adaptée à la sensibilité du lieu (traversée de village)
- Vmoy : 34 km/h

Enquête Origine Destination - HPM - HPS



Heure de pointe du matin

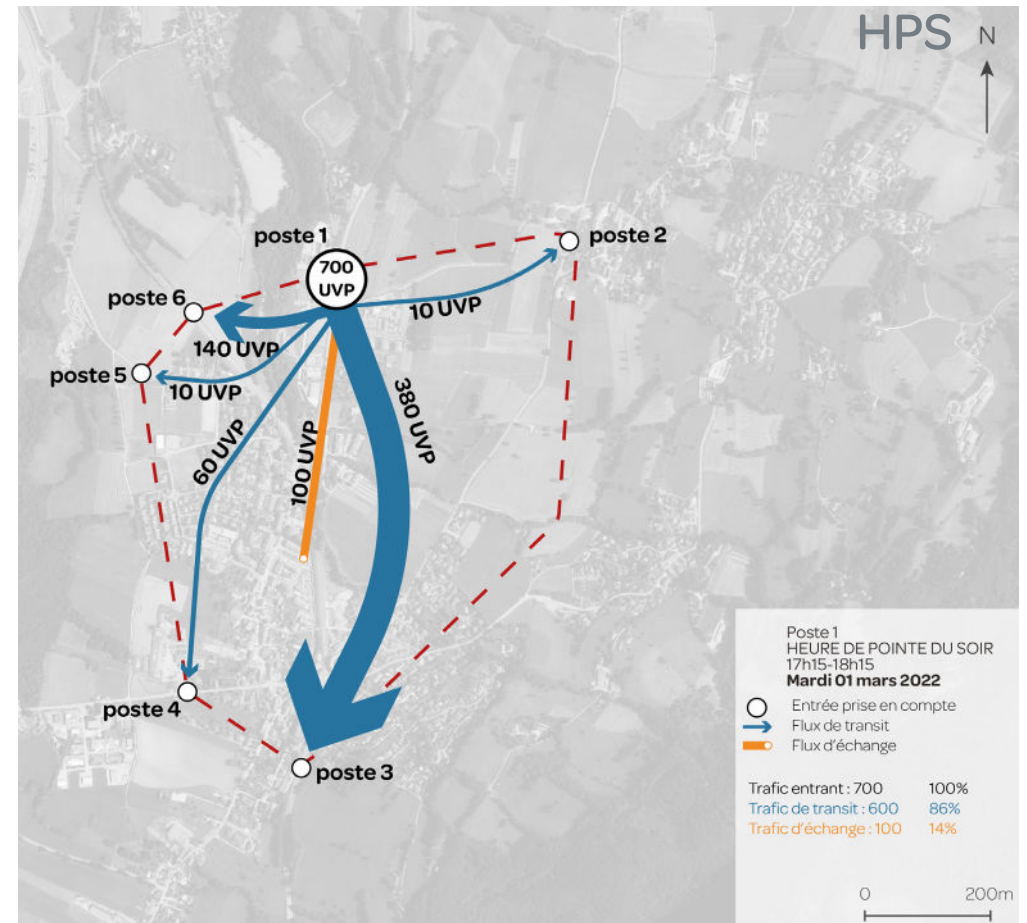
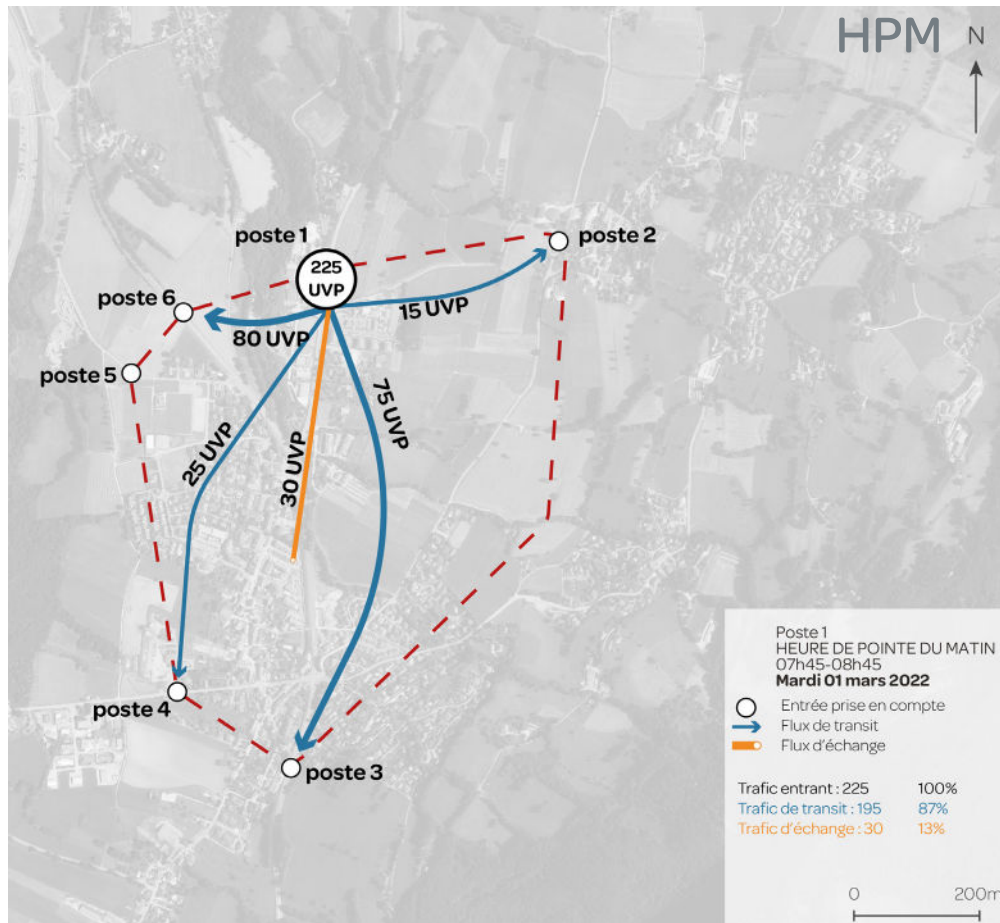
- ▷ 70% des véhicules au cordon sont en transit sur le territoire
- ▷ 1515 usagers traversent la commune
- ▷ 455 usagers à l'origine du territoire en sortent.
- ▷ 200 usagers entrant sur le territoire pour s'y arrêter.



Heure de pointe du soir

- ▷ 80% des véhicules au cordon sont en transit sur le territoire
- ▷ 1810 usagers traversent la commune
- ▷ 125 usagers à l'origine du territoire en sortent.
- ▷ 320 usagers entrant sur le territoire pour s'y arrêter.

Enquête Origine Destination - Poste 1 HPM - HPS



Ces cartes représentent la structure du trafic entrant sur le poste 1 (RD18 Nord).

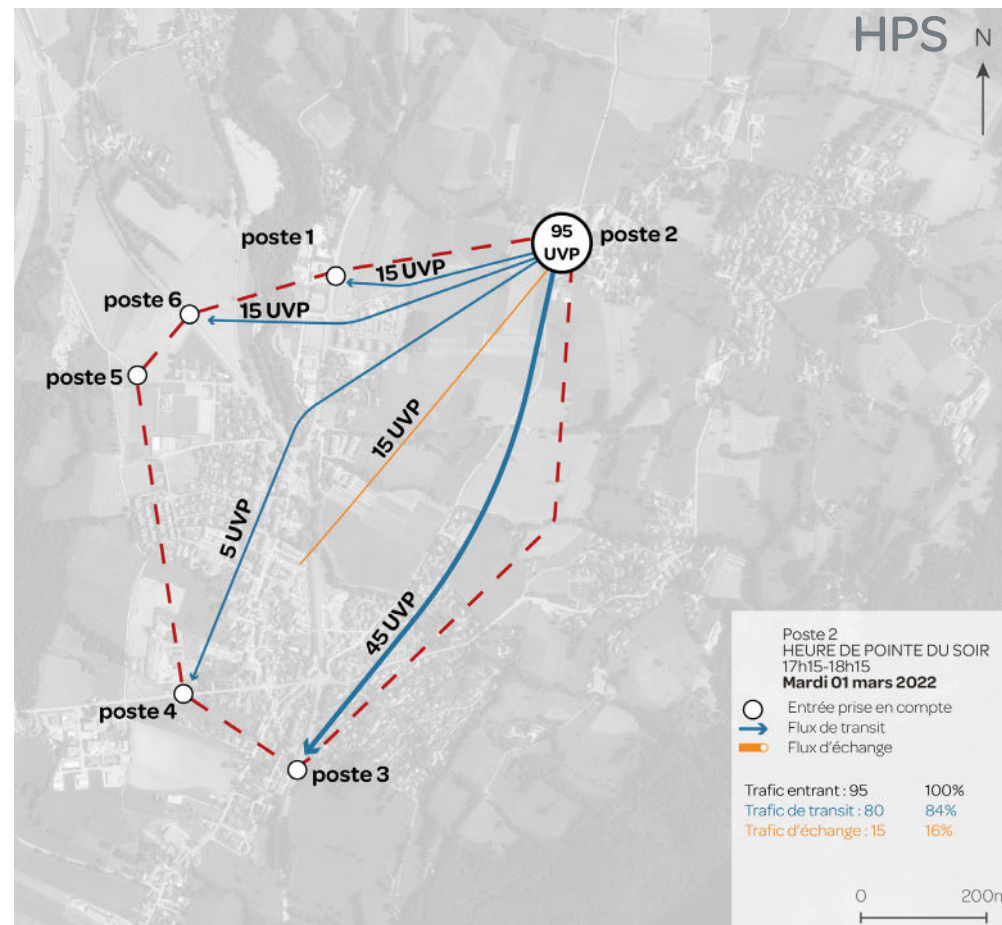
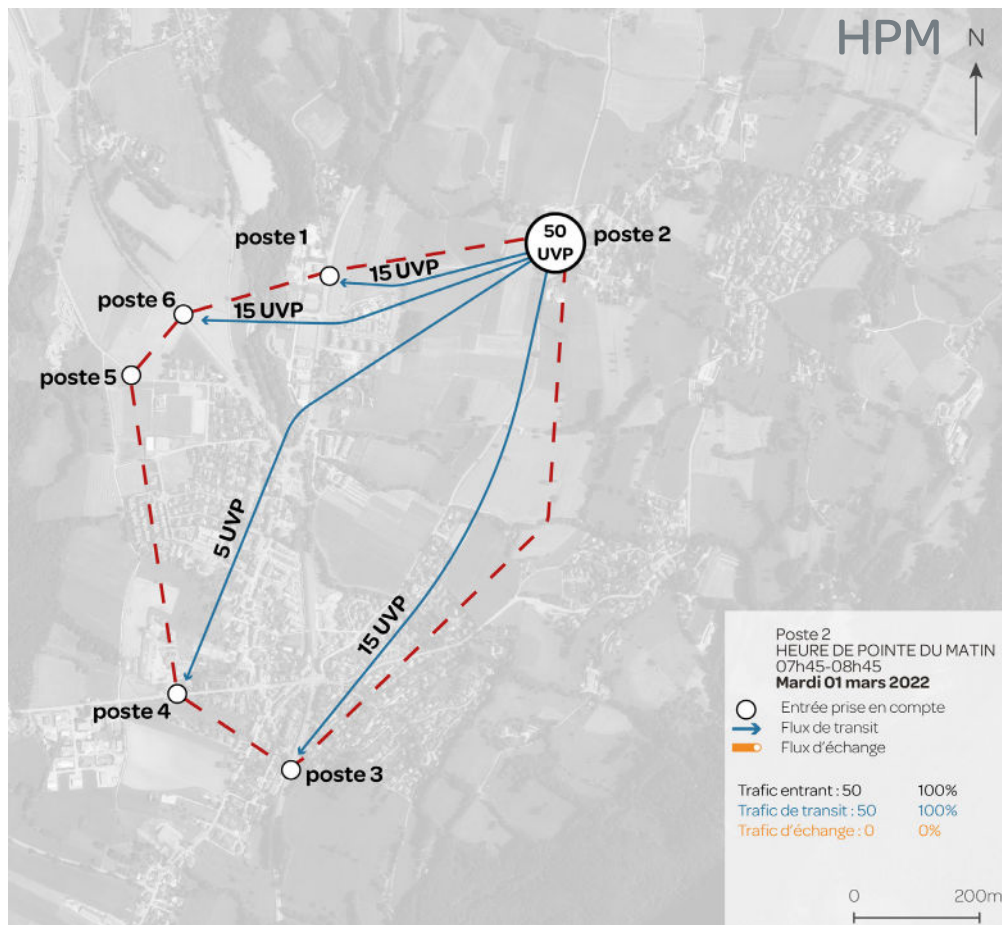
Heure de pointe du matin

- ▷ 87% des véhicules entrant sur ce poste sont en transit sur le territoire.
- ▷ 195 usagers traversent la commune depuis ce poste.
- ▷ Les principales destinations des usagers en transit sont les postes 6 (80 uvp) et 3 (75 uvp).
- ▷ 30 usagers entrent sur le territoire depuis ce poste.

Heure de pointe du soir

- ▷ 86% des véhicules entrant sur ce poste sont en transit sur le territoire.
- ▷ 600 usagers traversent la commune depuis ce poste.
- ▷ Les principales destinations des usagers en transit sont les postes 6 (140 uvp) et 3 (380 uvp).
- ▷ 100 usagers entrent sur le territoire depuis ce poste.

Enquête Origine Destination - Poste 2 HPM - HPS



Ces cartes représentent la structure du trafic entrant sur le poste 2 (RD145 Nord).

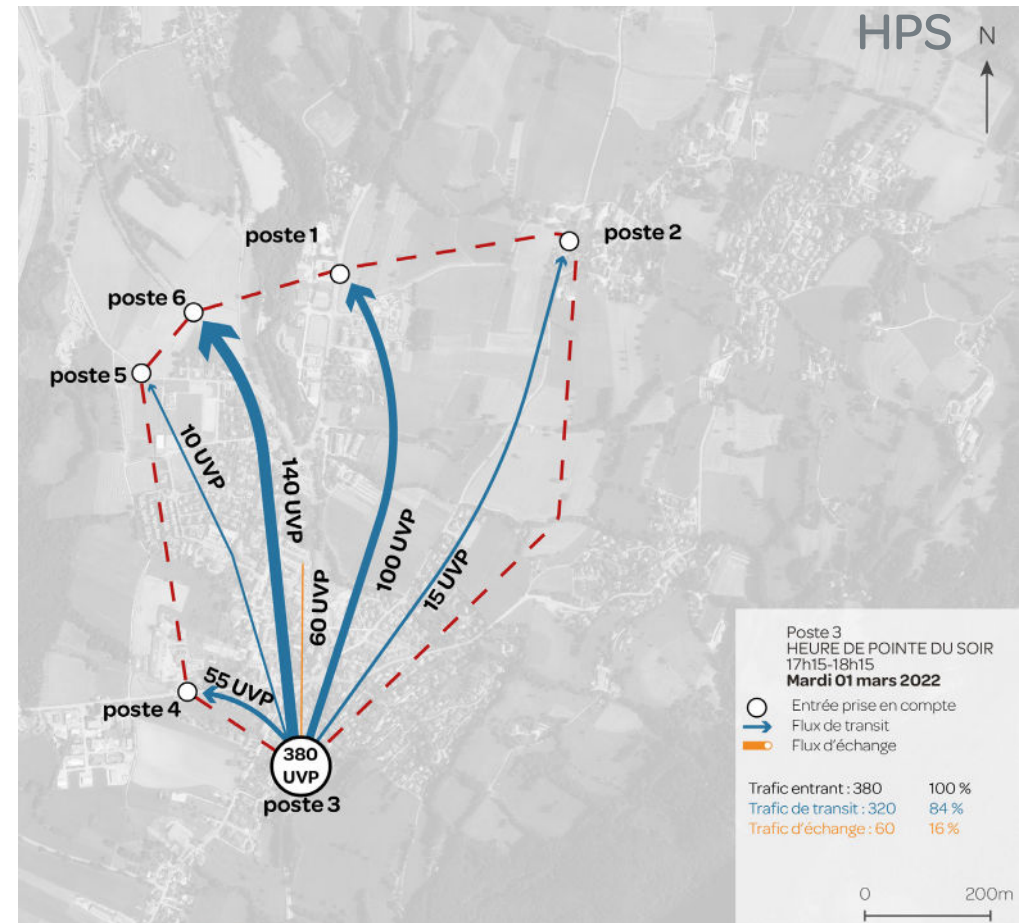
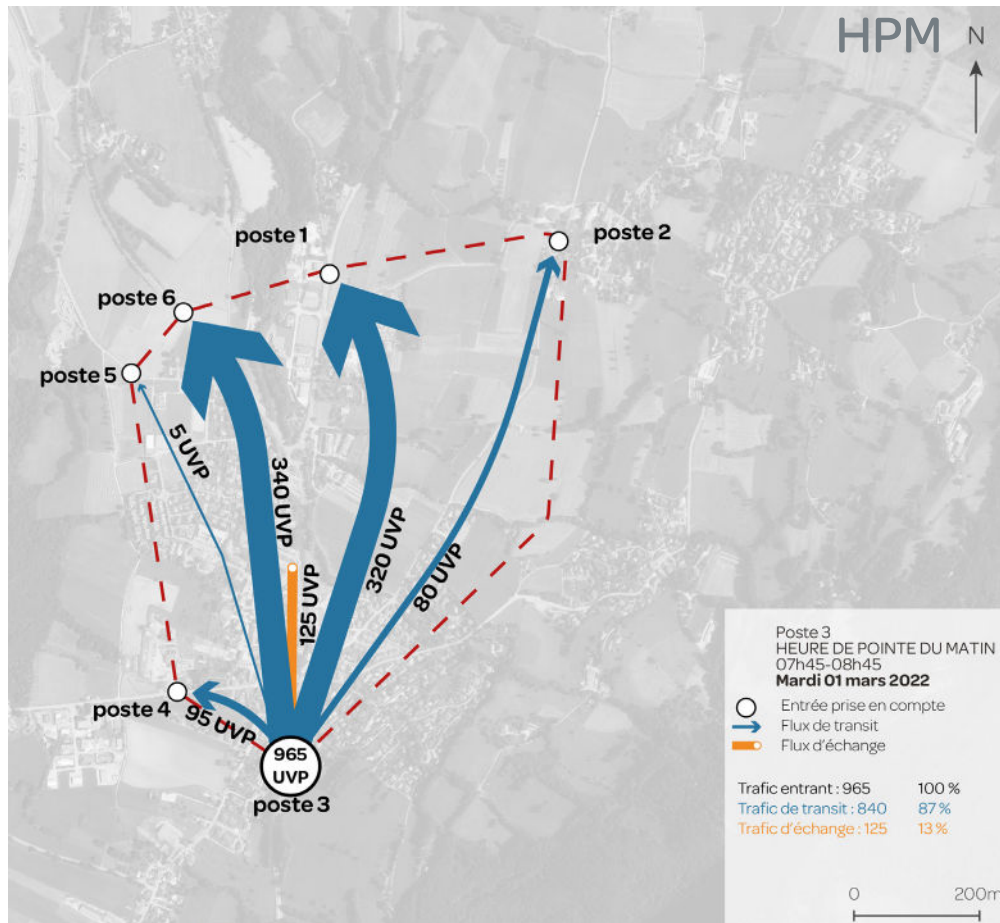
Heure de pointe du matin

- ▷ 100% des véhicules entrant sur ce poste sont en transit sur le territoire.
- ▷ 50 usagers traversent la commune depuis ce poste.
- ▷ Les principales destinations des usagers en transit sont les postes 1, 3 et 6 (15 uvp chacun).

Heure de pointe du soir

- ▷ 84% des véhicules entrant sur ce poste sont en transit sur le territoire.
- ▷ 95 usagers traversent la commune depuis ce poste.
- ▷ La principale destination des usagers en transit est le poste 3 (45 uvp).
- ▷ 15 usagers entrent sur le territoire depuis ce poste.

Enquête Origine Destination - Poste 3 HPM - HPS



Ces cartes représentent la structure du trafic entrant sur le poste 3 (RD1201 sud).

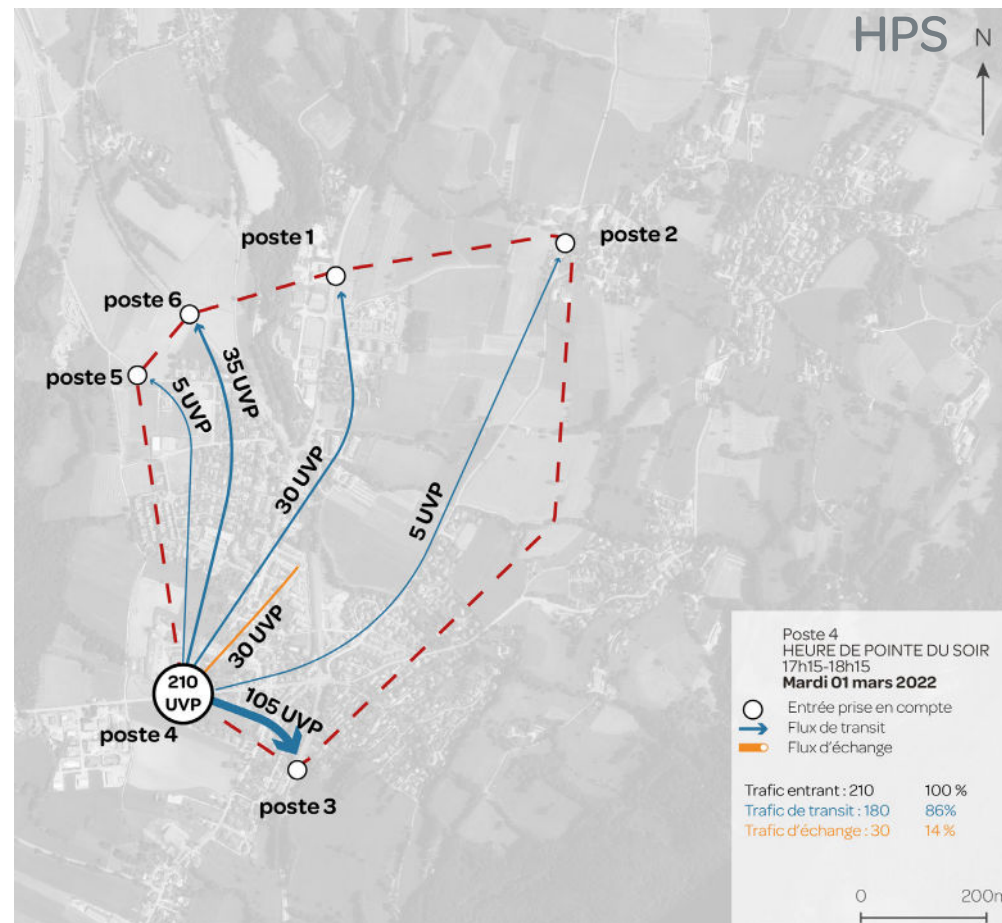
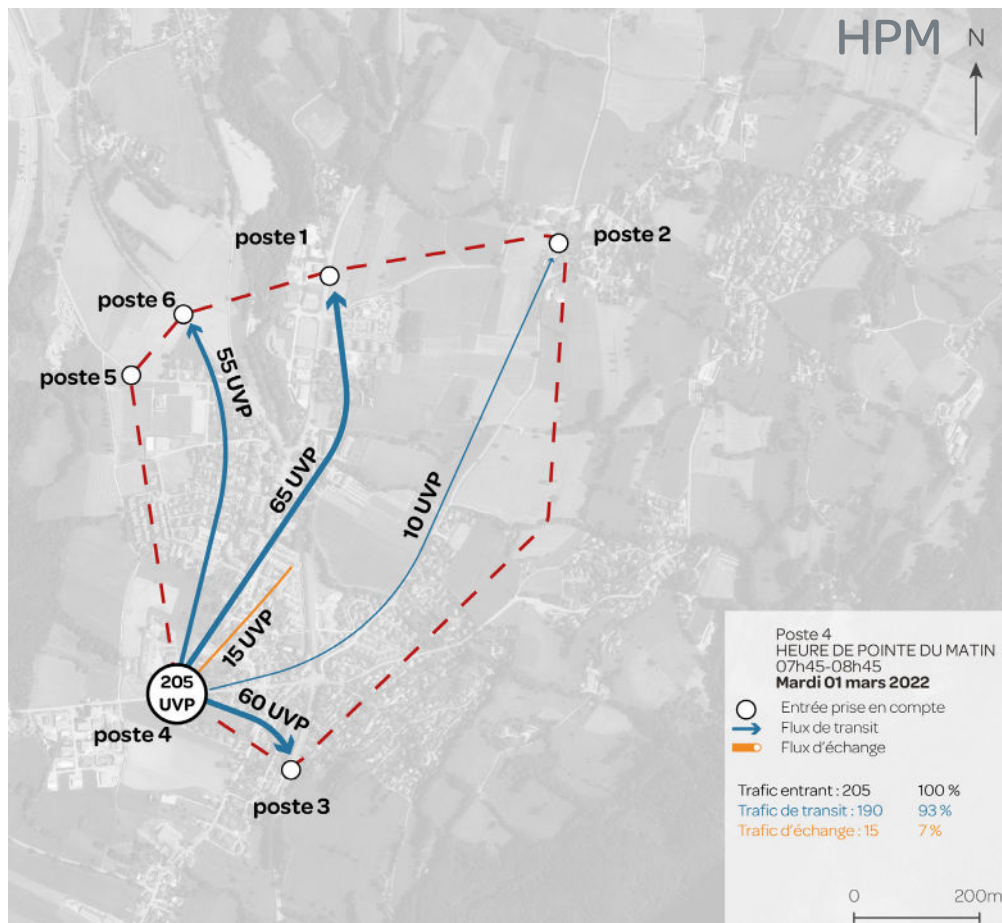
Heure de pointe du matin

- ▷ 87% des véhicules entrant sur ce poste sont en transit sur le territoire.
- ▷ 840 usagers traversent la commune depuis ce poste.
- ▷ Les principales destinations des usagers en transit sont les postes 6 (340 uvp) et 1 (320 uvp).
- ▷ 125 usagers entrent sur le territoire depuis ce poste.

Heure de pointe du soir

- ▷ 84% des véhicules entrant sur ce poste sont en transit sur le territoire.
- ▷ 320 usagers traversent la commune depuis ce poste.
- ▷ Les principales destinations des usagers en transit sont les postes 6 (140 uvp) et 1 (100 uvp).
- ▷ 60 usagers entrent sur le territoire depuis ce poste.

Enquête Origine Destination - Poste 4 HPM - HPS



Ces cartes représentent la structure du trafic entrant sur le poste 4 (RD18 ouest).

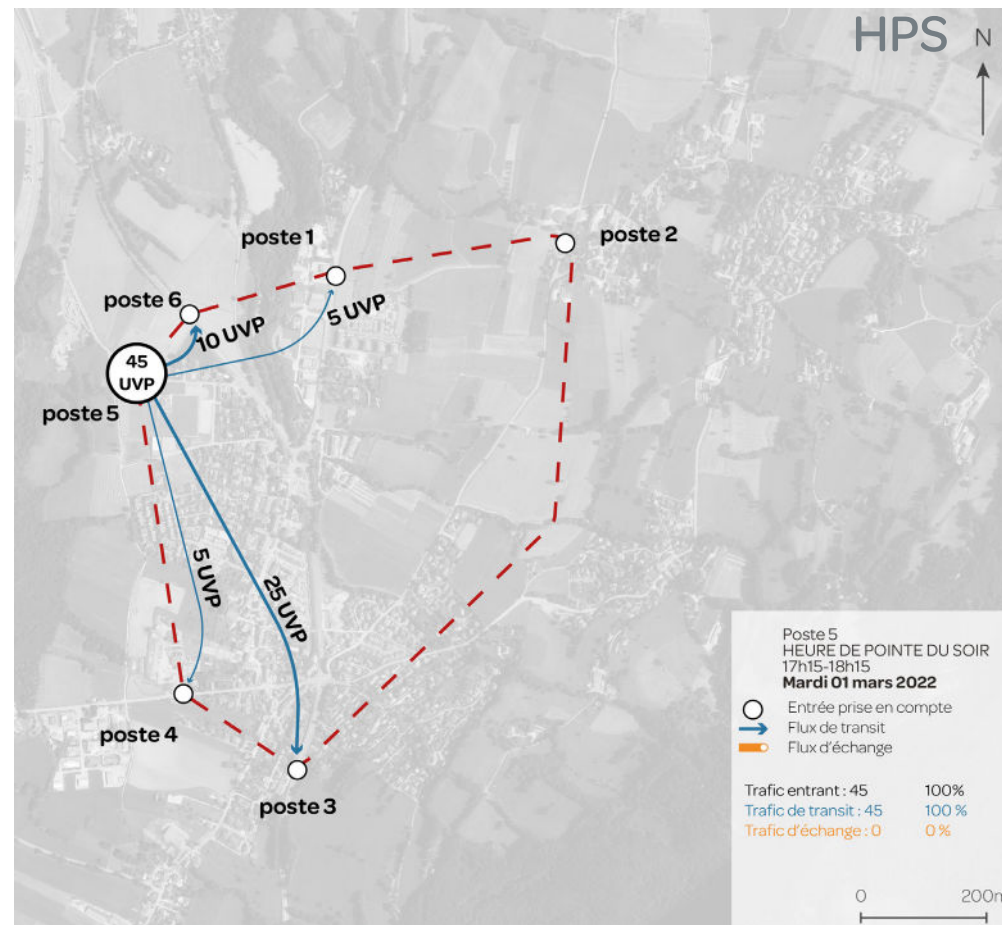
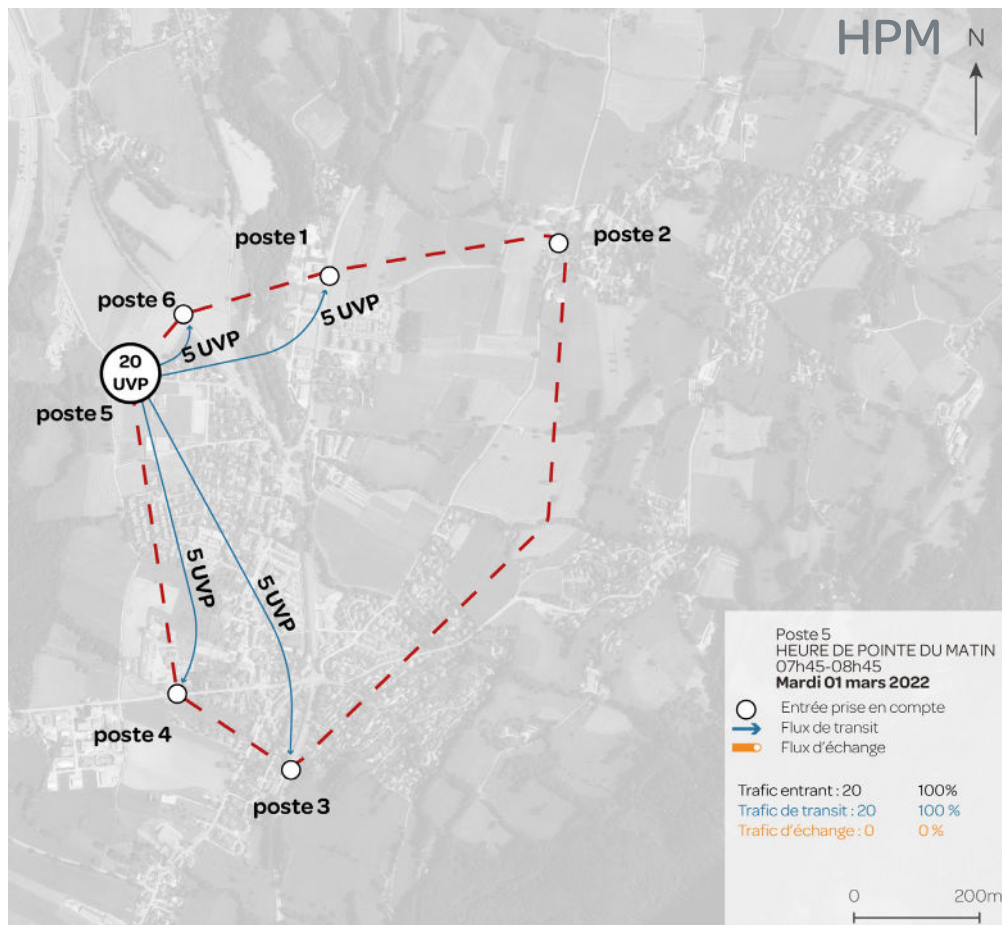
Heure de pointe du matin

- ▷ 93% des véhicules entrant sur ce poste sont en transit sur le territoire.
- ▷ 190 usagers traversent la commune depuis ce poste.
- ▷ Les principales destinations des usagers en transit sont les postes 1 (65 uvp), 3 (60 uvp) et 6 (55 uvp).
- ▷ 15 usagers entrent sur le territoire depuis ce poste.

Heure de pointe du soir

- ▷ 86% des véhicules entrant sur ce poste sont en transit sur le territoire.
- ▷ 180 usagers traversent la commune depuis ce poste.
- ▷ La principale destination des usagers en transit est le poste 3 (105 uvp).
- ▷ 30 usagers entrent sur le territoire depuis ce poste.

Enquête Origine Destination - Poste 5 HPM - HPS



Ces cartes représentent la structure du trafic entrant sur le poste 5 (rue des Eplanes ouest).

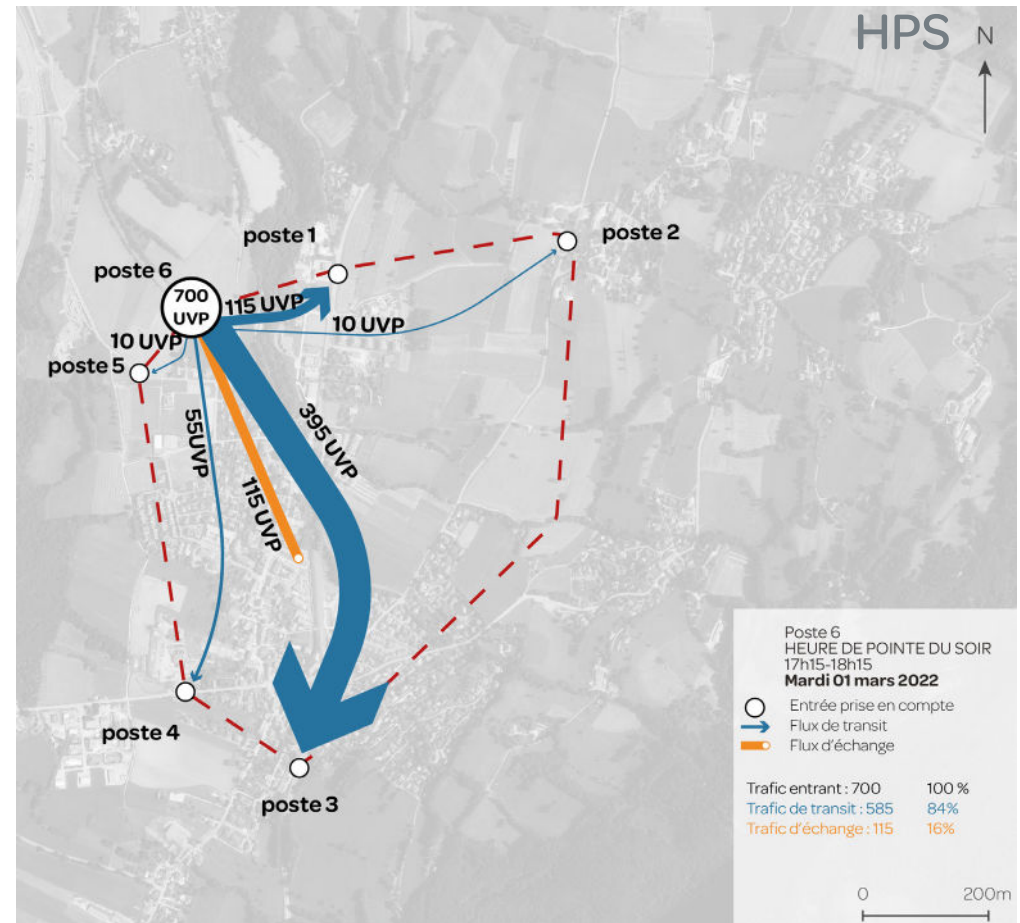
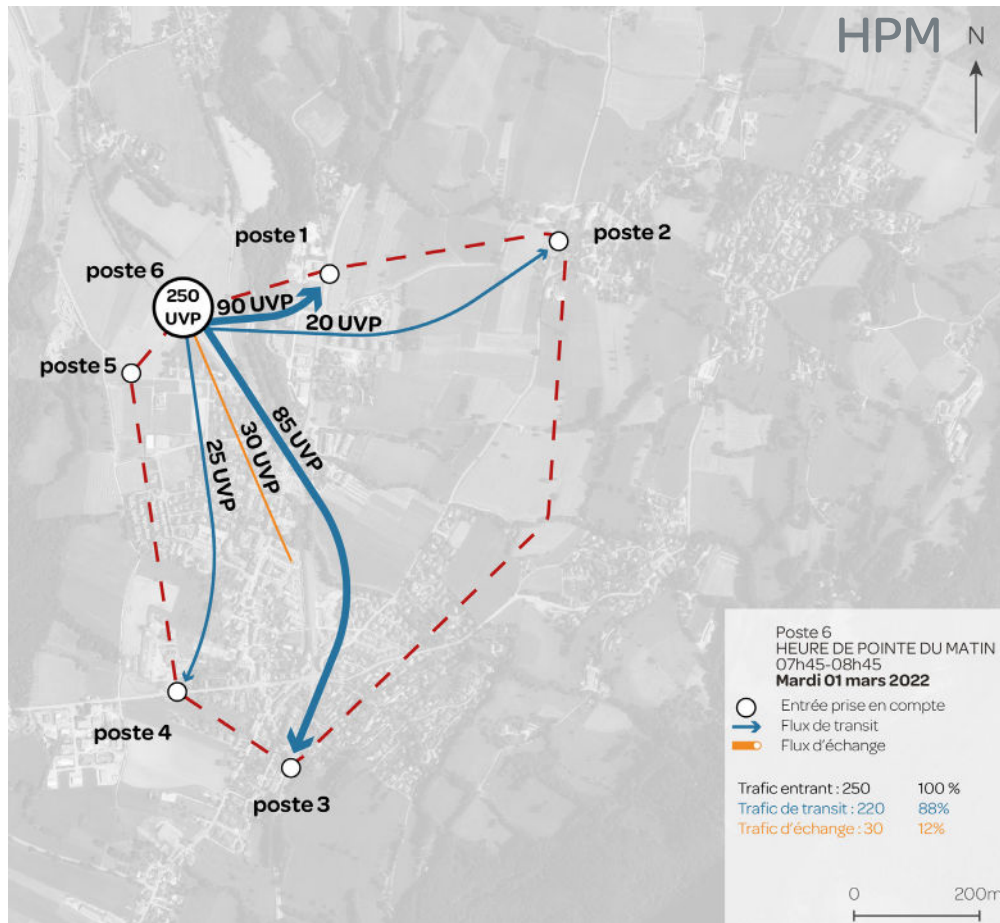
Heure de pointe du matin

- ▷ 100% des véhicules entrant sur ce poste sont en transit sur le territoire.
- ▷ 20 usagers traversent la commune depuis ce poste.

Heure de pointe du soir

- ▷ 100% des véhicules entrant sur ce poste sont en transit sur le territoire.
- ▷ 45 usagers traversent la commune depuis ce poste.

Enquête Origine Destination - Poste 6 HPM - HPS



Ces cartes représentent la structure du trafic entrant sur le poste 6 (RD1201 nord-ouest).

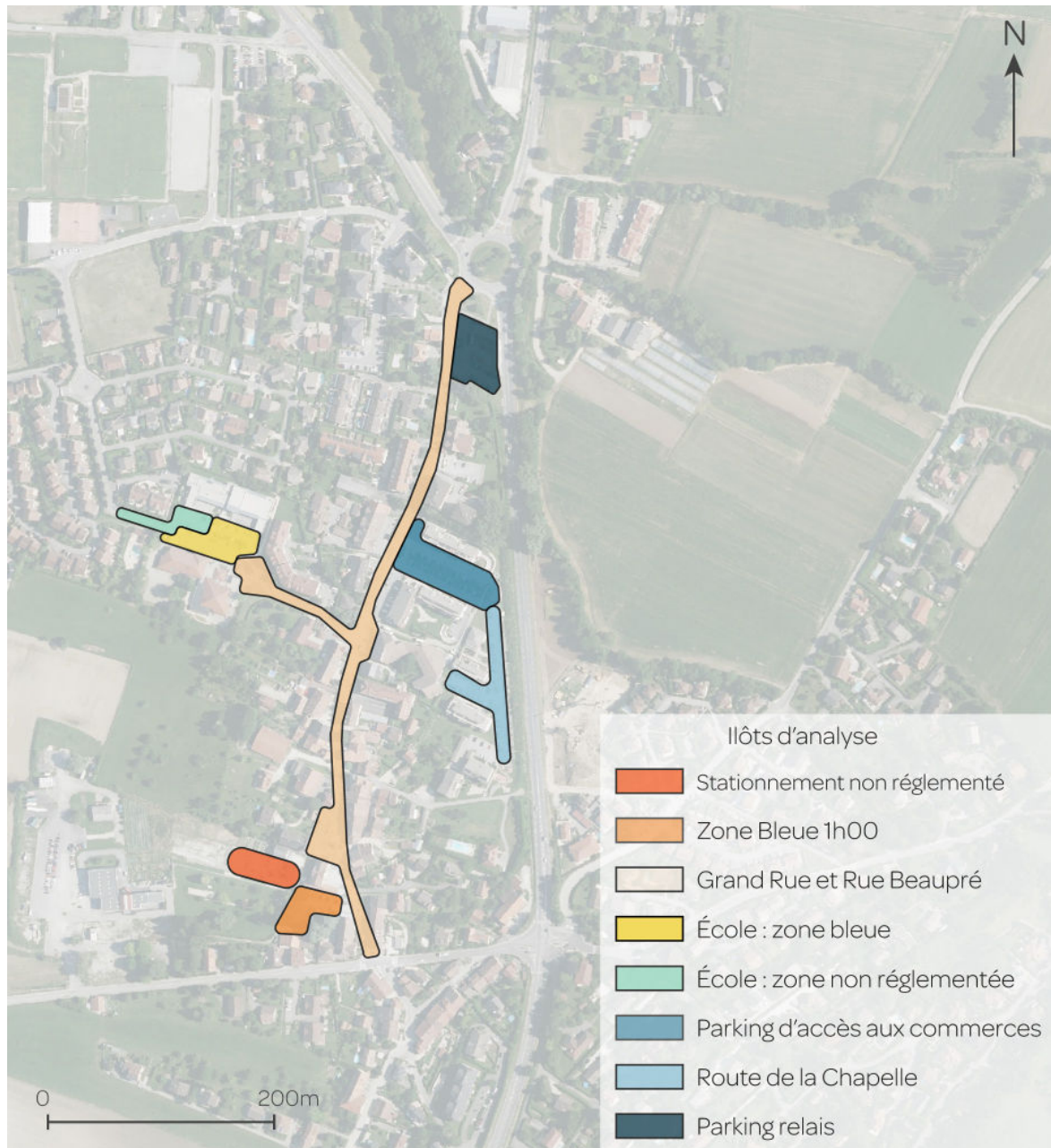
Heure de pointe du matin

- ▷ 88% des véhicules entrant sur ce poste sont en transit sur le territoire.
- ▷ 220 usagers traversent la commune depuis ce poste.
- ▷ Les principales destinations des usagers en transit sont les postes 1 (90 uvp) et 3 (85 uvp).
- ▷ 30 usagers entrent sur le territoire depuis ce poste.

Heure de pointe du soir

- ▷ 84% des véhicules entrant sur ce poste sont en transit sur le territoire.
- ▷ 585 usagers traversent la commune depuis ce poste.
- ▷ Les principales destinations des usagers en transit sont les postes 1 (115 uvp) et 3 (395 uvp).
- ▷ 115 usagers entrent sur le territoire depuis ce poste.

Enquête de rotation - îlots d'analyse



Méthode

L'enquête de rotation consiste au relevé horodaté des plaques d'immatriculation des véhicules en stationnement dans le périmètre d'étude (l'ensemble des zones colorées).

Ce relevé est effectué toutes les heures de 7h00 à 20h00.

Il permet d'analyser la demande de stationnement avec les précisions suivantes :

- L'occupation (nombre de véhicules présents) heure par heure.
- Les heures d'arrivées/départs.
- Les durées de stationnement.
- Le taux de stationnement illicite spatial (hors d'une place marquée).
- Le taux de rotation (nombre de véhicules à utiliser une même place au cours de l'enquête).

Enquête de rotation | Mardi 01 mars 2022

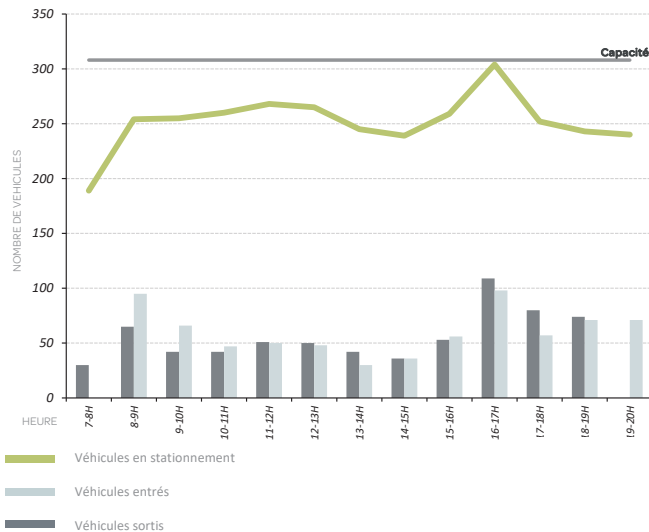
Ensemble du secteur d'étude

Éléments de base

Capacité théorique	308	places	
Véhicules vus	914	dont	73 illicites

Occupation & mouvements

Occupation maximale :	99%
Occupation moyenne :	82%
Occupation minimale :	61%



Taux de rotation

Par rapport à la capacité théorique :	3,0
Par rapport à l'occupation maximale :	3,0
Par rapport à l'occupation moyenne :	3,6

Saturation ponctuelle de l'offre

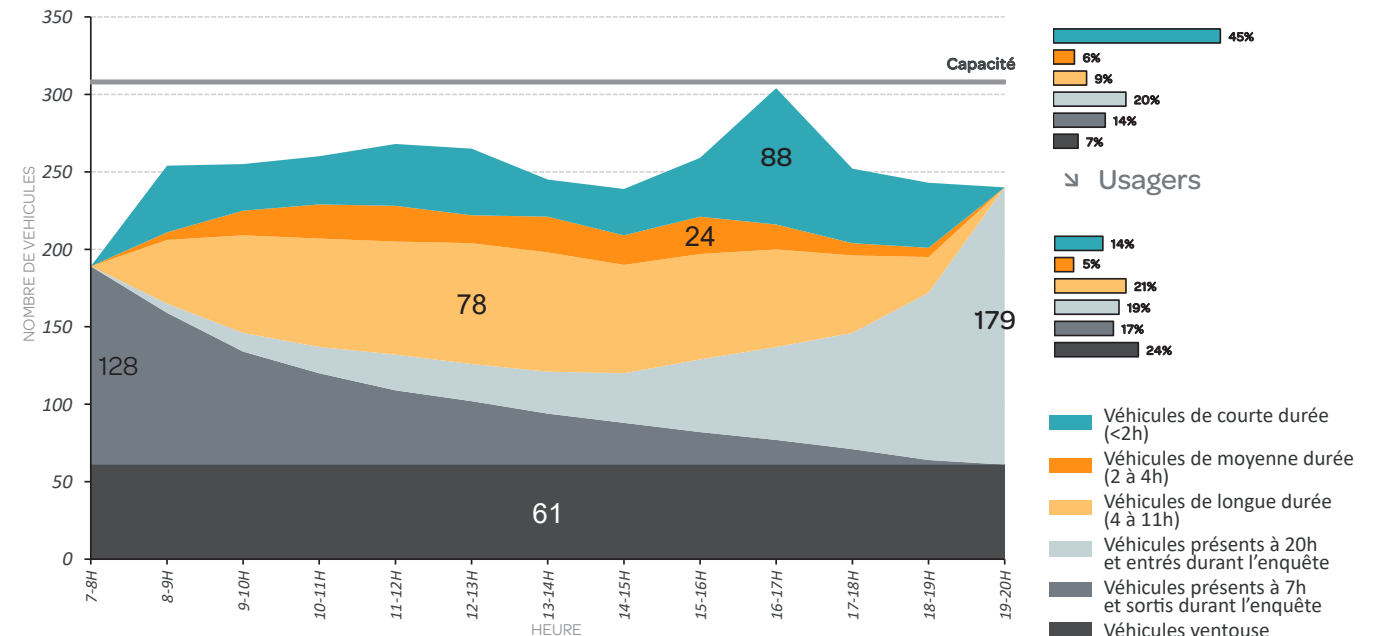
Sur l'ensemble du centre-bourg, la demande atteint les limites de l'offre aux heures d'entrée et sortie des écoles. Sur le graphique ci-dessous, la pointe du matin n'apparaît pas compte-tenu du pas de mesure de l'heure (heure de passage de l'enquêteur juste avant et juste après la pointe). L'occupation maximale a été relevée de 16h00 à 17h00 avec 99%. L'occupation moyenne est de 82%.

Taux de stationnement illicite de 8%

Le taux de stationnement illicite de 8% (73 véhicules sur 914 vus) est élevé pour un centre-bourg aux aménagements d'espaces publics récents.

Variété des usages à satisfaire

Rapport usagers / usages



L'analyse des courbes usagers/usages met en évidence la variété des besoins satisfaits.

Il est relevé 88 véhicules en stationnement de courte durée au moment de leurs plus fortes présences.

Il est relevé au maximum 24 usagers de types de moyenne durée (stationnant entre 2 et 4 heures) présents simultanément.

Il est également relevé au maximum de leurs présences, 78 véhicules ayant un profil d'usagers pendulaires journées.

Enfin il est relevé 61 véhicules «ventouses» n'ayant pas bougé de la journée. La demande exprimée par les riverains est de 189 places.

Enquête de rotation | Mardi 01 mars 2022

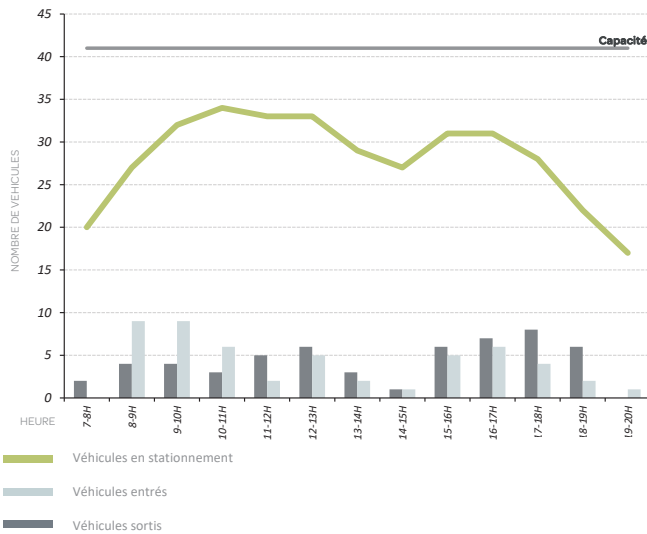
Stationnement non réglementé de la Mairie

Éléments de base

Capacité théorique	41	places	
Véhicules vus	72	dont	1 illicites

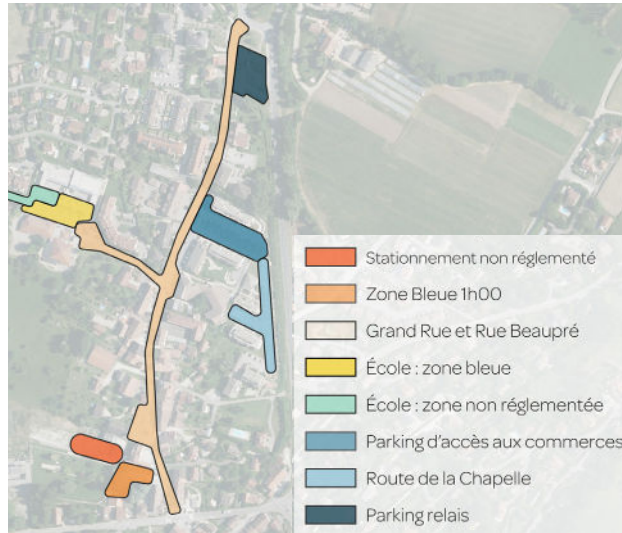
Occupation & mouvements

Occupation maximale :	83%
Occupation moyenne :	68%
Occupation minimale :	41%



Taux de rotation

Par rapport à la capacité théorique :	1,8
Par rapport à l'occupation maximale :	2,1
Par rapport à l'occupation moyenne :	2,6



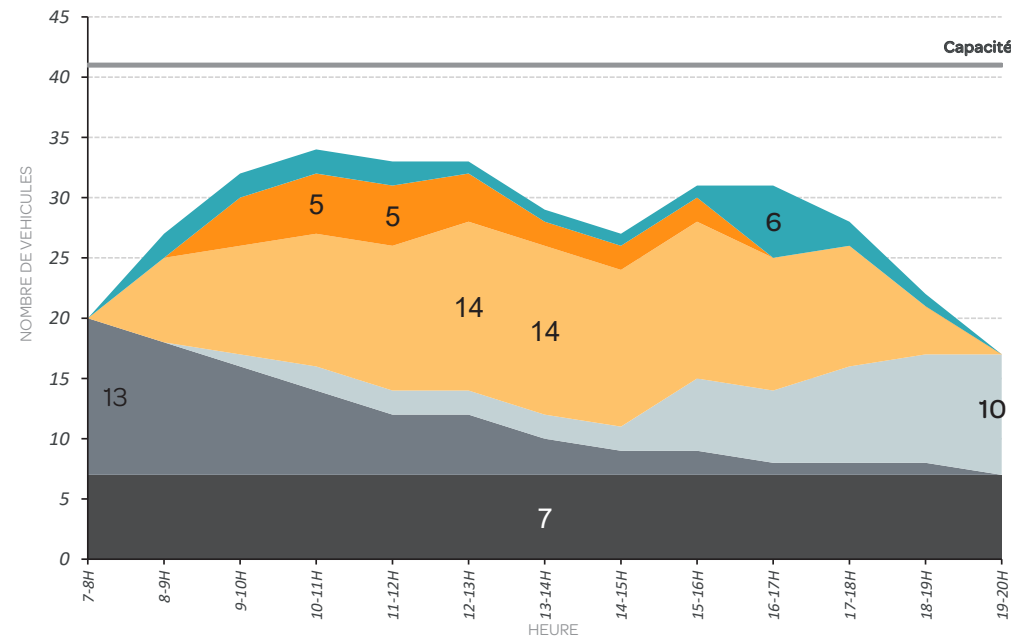
Bonne réserve de capacité

Sur la partie non réglementée du parking situé devant la mairie (41 places), ont été vus 72 véhicules au cours de l'enquête. L'occupation maximale a été de 83% en milieu de matinée. L'occupation moyenne est de 68%

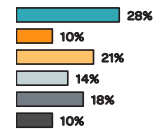
Variété des usages à satisfaire

Ce parking est utilisé principalement par des usagers de longue durée au profil pendulaires et riverains.

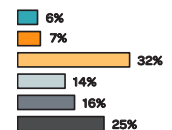
Rapport usagers / usages



Usagers



Usagers



- Véhicules de courte durée (<2h)
- Véhicules de moyenne durée (2 à 4h)
- Véhicules de longue durée (4 à 11h)
- Véhicules présents à 20h et entrés durant l'enquête
- Véhicules présents à 7h et sortis durant l'enquête
- Véhicules ventouse

Enquête de rotation | Mardi 01 mars 2022

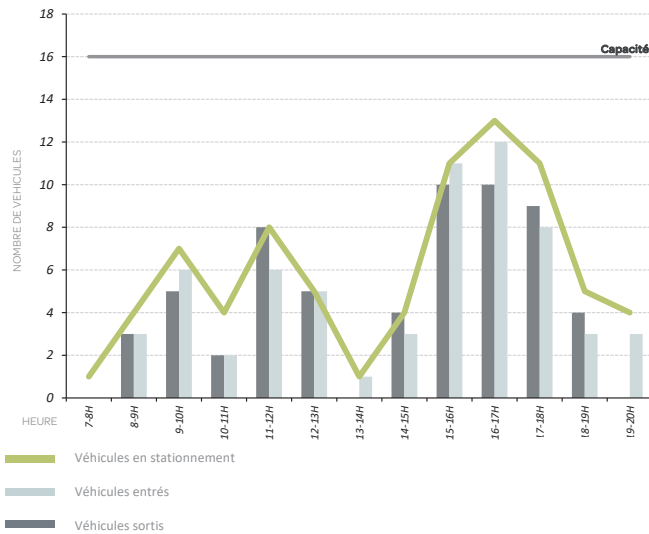
Stationnement zone bleue de la mairie

Éléments de base

Capacité théorique	16	places	
Véhicules vus	64	dont	1 illicites

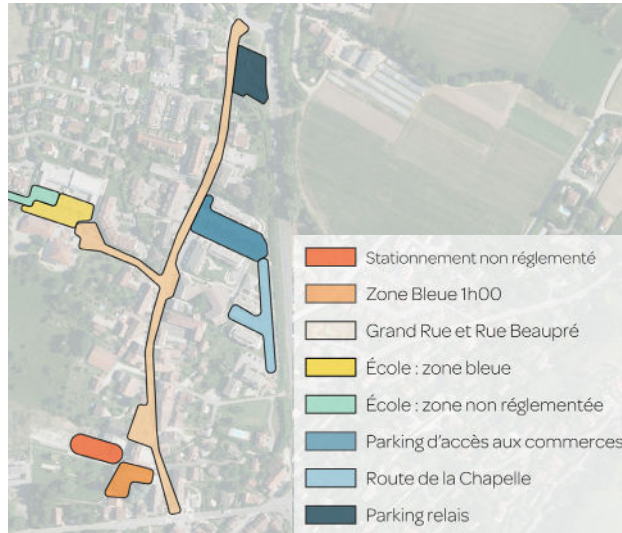
Occupation & mouvements

Occupation maximale :	81%
Occupation moyenne :	38%
Occupation minimale :	6%



Taux de rotation

Par rapport à la capacité théorique :	4,0
Par rapport à l'occupation maximale :	4,9
Par rapport à l'occupation moyenne :	10,7



Bonne réserve de capacité

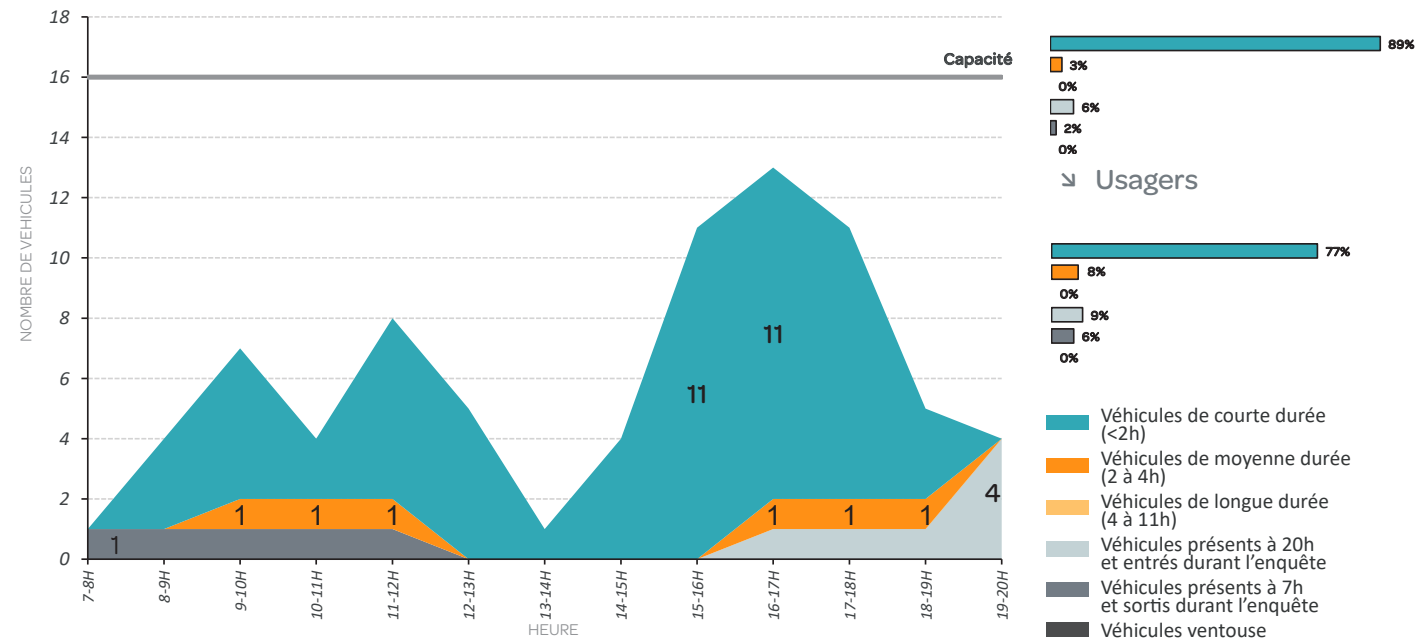
Sur la partie réglementée (zone bleue 1h) du parking situé devant la mairie (23 places), ont été vus 64 véhicules au cours de l'enquête. L'occupation maximale a été de 81% en milieu d'après-midi. L'occupation moyenne est de 38%

Parking de courte durée bien respectée

Ce parking est utilisé principalement par des usagers de courte durée au profil de visiteurs des commerces et services.

Le taux de rotation est supérieur à 10. Ce parking fonctionne parfaitement.

Rapport usagers / usages



Enquête de rotation | Mardi 01 mars 2022

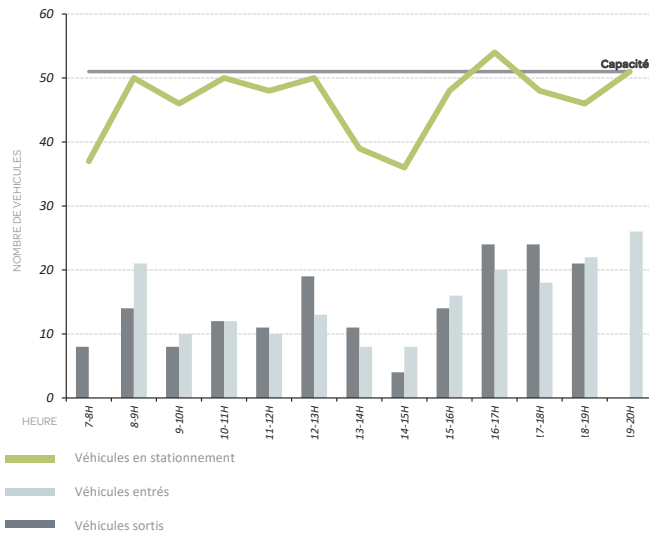
Grand-Rue et Rue Beaupré

Éléments de base

Capacité théorique	51	places	
Véhicules vus	221	dont	27 illicites

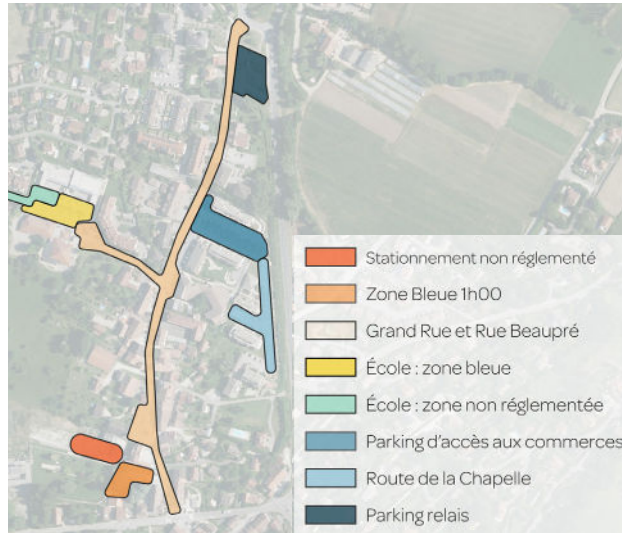
Occupation & mouvements

Occupation maximale :	106%
Occupation moyenne :	91%
Occupation minimale :	71%



Taux de rotation

Par rapport à la capacité théorique :	4,3
Par rapport à l'occupation maximale :	4,1
Par rapport à l'occupation moyenne :	4,8



Secteur saturé

Sur la Grand-Rue et la partie non réglementée de la rue Beaupré la demande est supérieure à l'offre de 16h00 à 17h00. Ce secteur est saturé ou proche de l'être tout au long de la journée (hors pause méridienne). Il en résulte un taux de stationnement illicite de 12%.

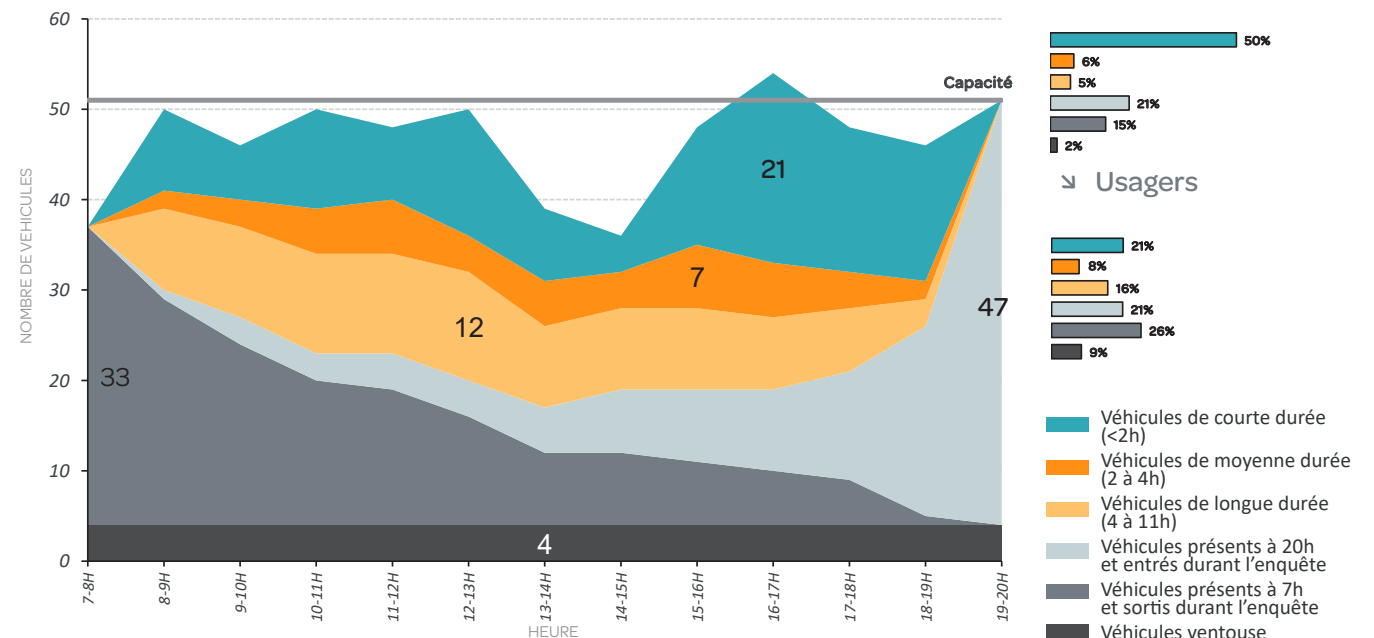
A noter que le parking en «zone bleue 2 heures» situé devant la boulangerie à lui une petite réserve de capacité à toute heure.

Variété d'usages satisfaits

50% par des véhicules vus stationnent pour de la courte durée, mais ces usagers ne consomment que 21% de l'offre.

Toutes les catégories d'usagers sont représentées et consomment entre 8 et 26% de l'offre.

Rapport usagers / usages



Enquête de rotation | Mardi 01 mars 2022

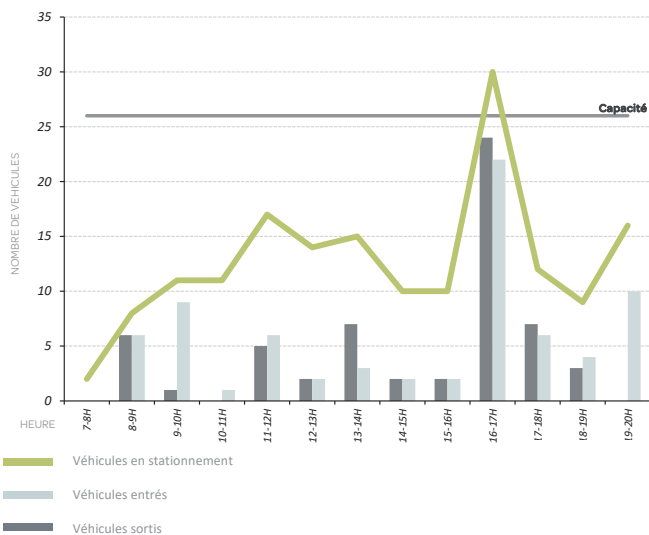
École : zone bleue

Éléments de base

Capacité théorique	26	places	
Véhicules vus	75	dont	3 illicites

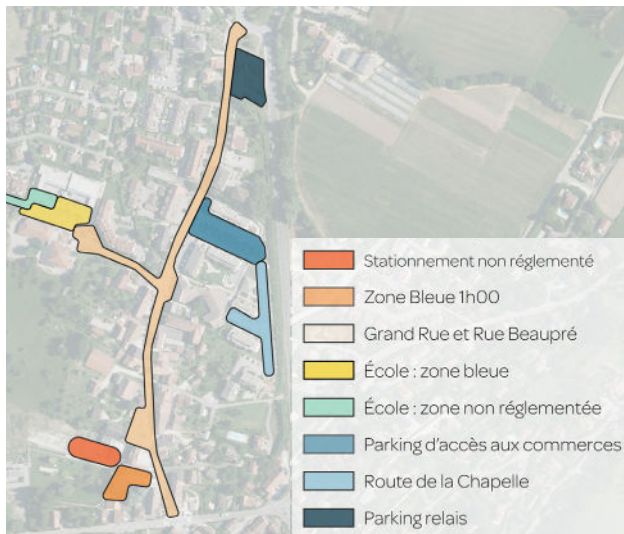
Occupation & mouvements

Occupation maximale :	115%
Occupation moyenne :	49%
Occupation minimale :	8%



Taux de rotation

Par rapport à la capacité théorique :	2,9
Par rapport à l'occupation maximale :	2,5
Par rapport à l'occupation moyenne :	5,9



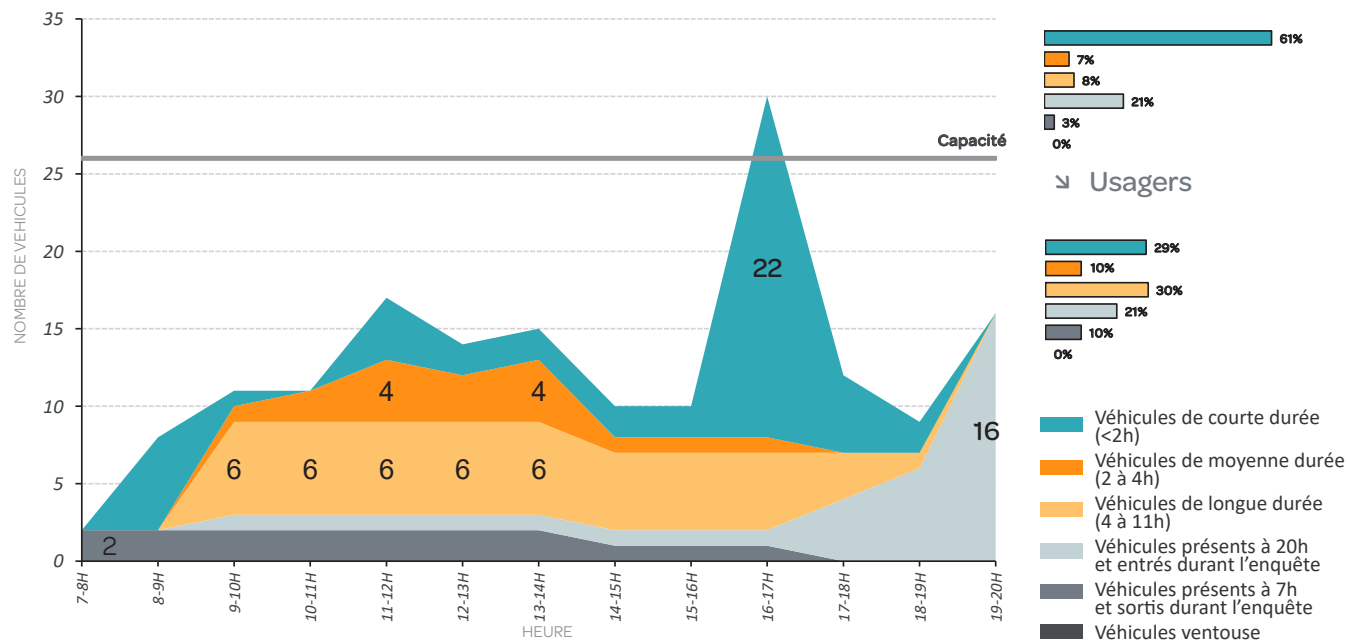
Secteur saturé aux heures d'accès des écoliers

La zone bleue de l'école est saturée uniquement aux heures d'entrée et sortie des écoliers (la pointe du matin n'apparaît pas compte tenu du pas de mesure, mais l'offre a bien été saturée à 8h30).

Variété d'usages satisfaits

Il peut-être ici déploré la présence de 6 usagers au profil de pendulaire stationnant dans la zone bleue de 9h00 à 16/17h00.

Rapport usagers / usages



Saturation et conflits d'usages sur le secteur de l'école Beaupré



Enquête de rotation | Mardi 01 mars 2022

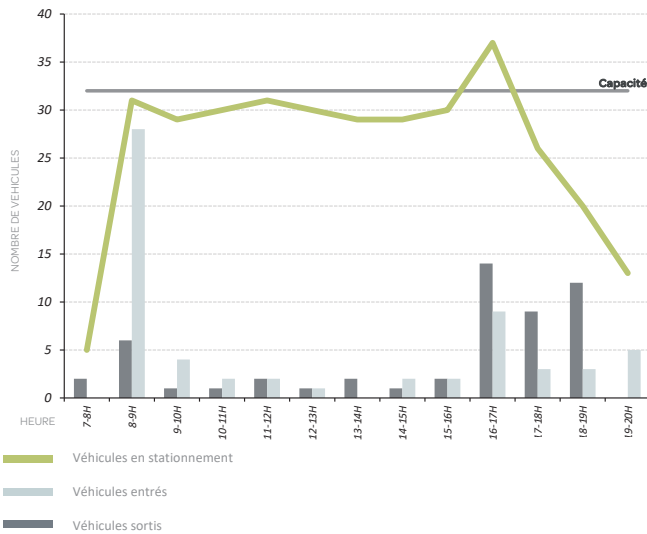
École : zone non réglementée

Éléments de base

Capacité théorique	32	places	
Véhicules vus	66	dont	12 illicites

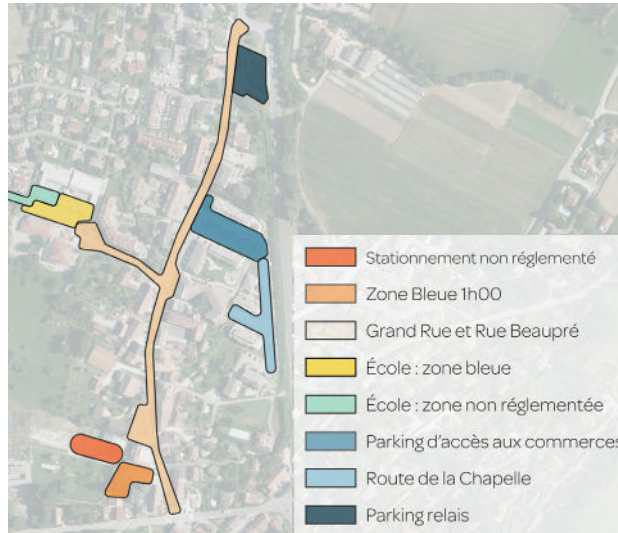
Occupation & mouvements

Occupation maximale :	116%
Occupation moyenne :	82%
Occupation minimale :	16%



Taux de rotation

Par rapport à la capacité théorique :	2,1
Par rapport à l'occupation maximale :	1,8
Par rapport à l'occupation moyenne :	2,5



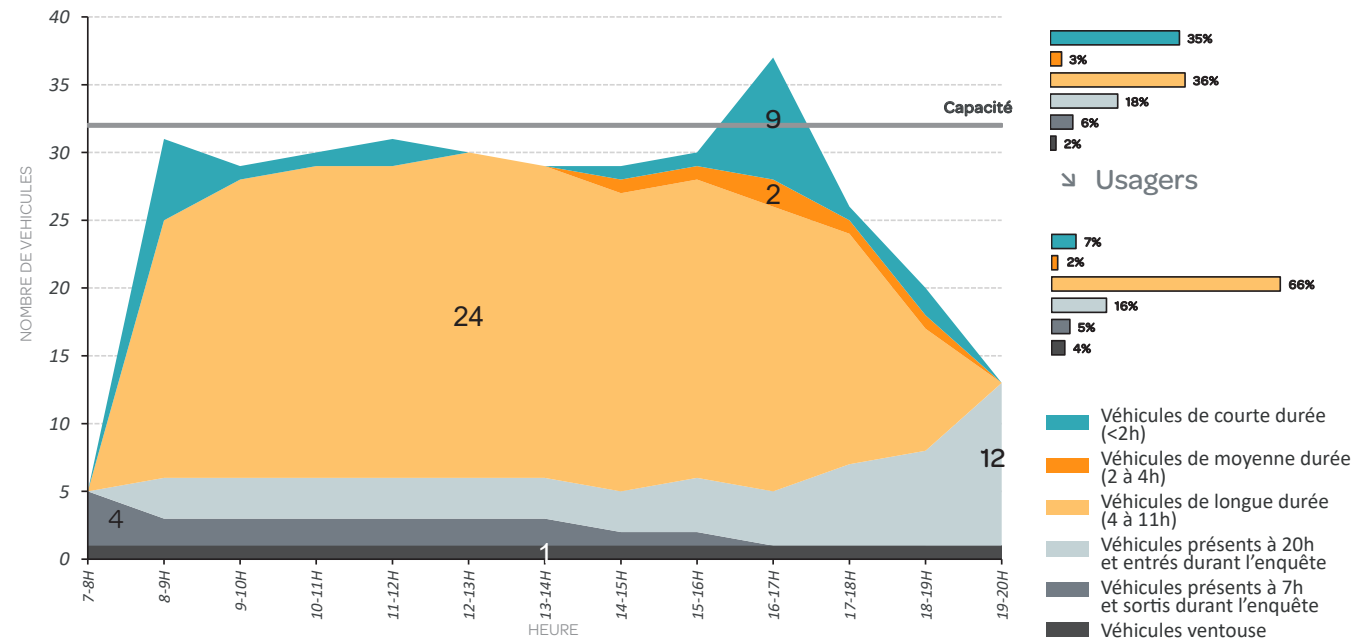
Secteur saturé toute la journée

Le secteur non réglementé situé rue Beaupré est saturé de 8h00 jusqu'à 17h00.

Variété d'usages satisfaits

L'offre est ici consommée quasi exclusivement par des usagers (24) au profil de pendulaires : arrivés entre 7h00 et 9h00 et repartis à partir de 17h00.

Rapport usagers / usages



Enquête de rotation | Mardi 01 mars 2022

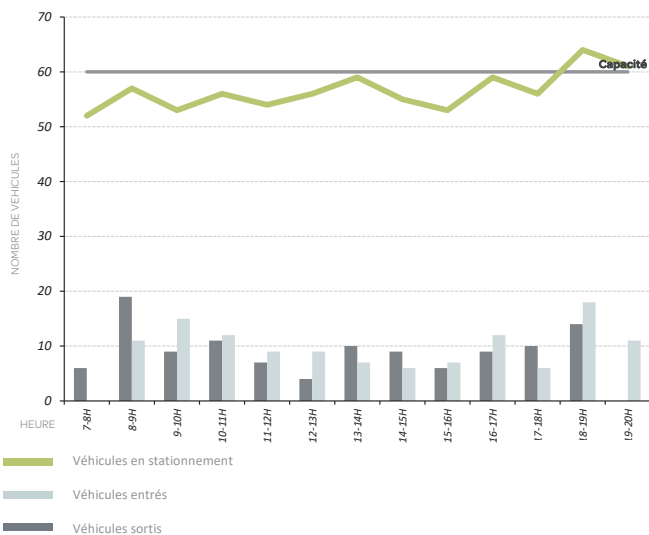
Parking «central»

Éléments de base

Capacité théorique	60	places	
Véhicules vus	175	dont	17 illicites

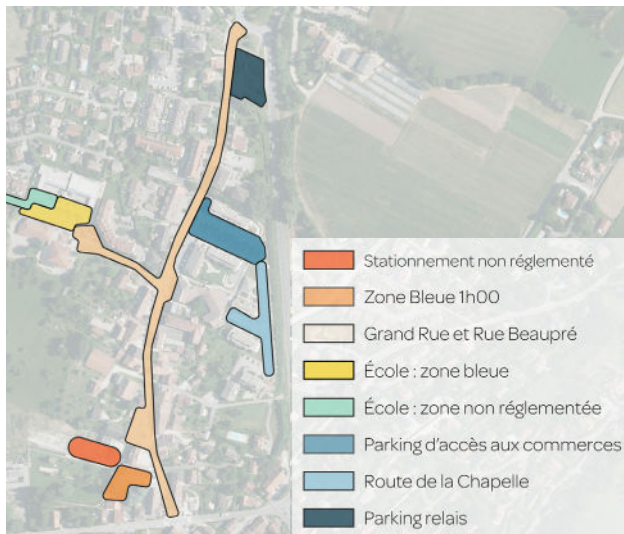
Occupation & mouvements

Occupation maximale :	107%
Occupation moyenne :	94%
Occupation minimale :	87%



Taux de rotation

Par rapport à la capacité théorique :	2,9
Par rapport à l'occupation maximale :	2,7
Par rapport à l'occupation moyenne :	3,1



Secteur saturé toute la journée

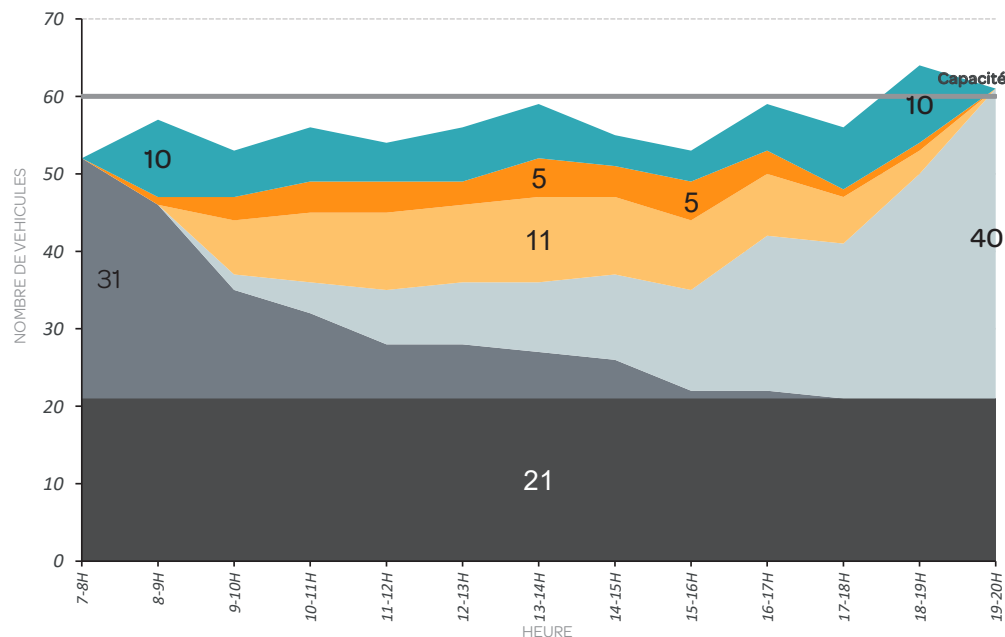
Le parking situé à l'est de la Grand-rue est saturé toute la journée. La pointe est relevée de 18h00 à 19h00 avec 107% d'occupation.

Nombreux usagers de longue durée

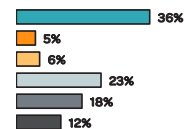
L'offre de ce secteur est majoritairement consommée par des usagers de longue durée aux profils de riverains :

- 21 véhicules ventouses.
- Environ 15 véhicules présents à 7h00 et 20h00 présent en milieu de journée.

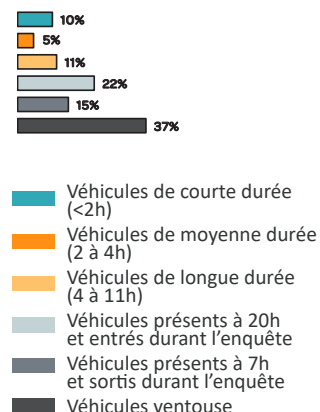
Rapport usagers / usages



Usagers



Usagers



Enquête de rotation | Mardi 01 mars 2022

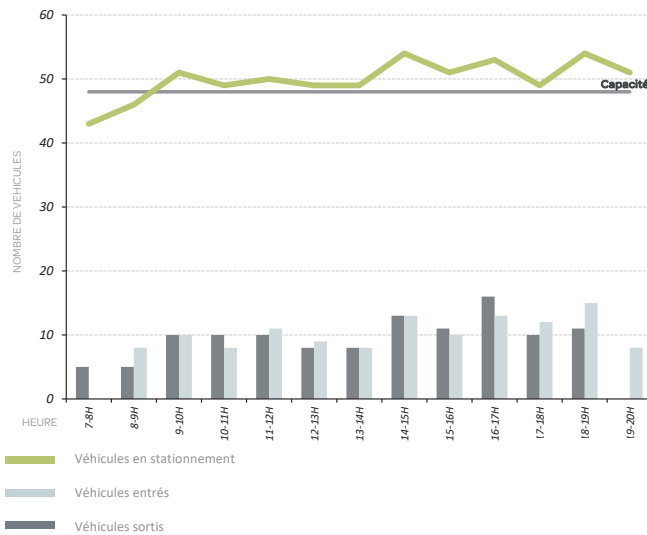
Rue de la Chapelle

Éléments de base

Capacité théorique	48	places	
Véhicules vus	168	dont	17 illicites

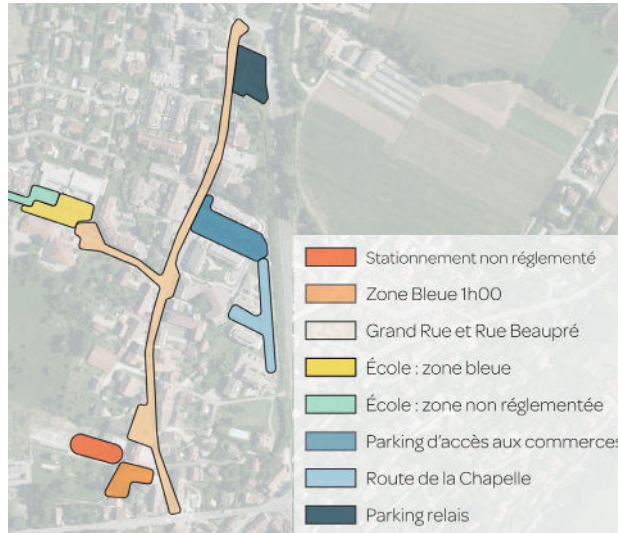
Occupation & mouvements

Occupation maximale :	113%
Occupation moyenne :	104%
Occupation minimale :	90%



Taux de rotation

Par rapport à la capacité théorique :	3,5
Par rapport à l'occupation maximale :	3,1
Par rapport à l'occupation moyenne :	3,4



Secteur saturé toute la journée

Le parking situé rue de la Chapelle est saturé toute la journée. La pointe est relevée de 18h00 à 19h00 avec 113% d'occupation.

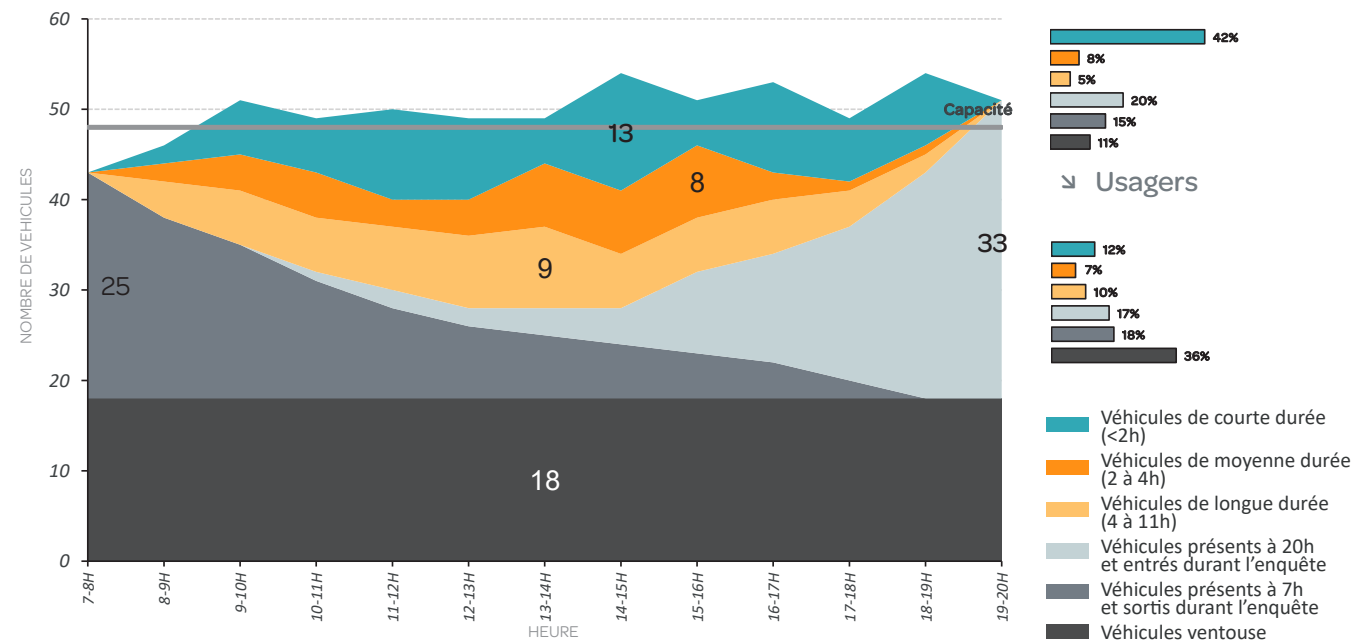
Nombreux usagers de longue durée

L'offre de ce secteur est majoritairement consommée par des usagers de longue durée aux profils de riverains :

- 18 véhicules ventouses.
- Environ 15 véhicules présents à 7h00 et 20h00 présent en milieu de journée.

Il est malgré tout relevé la présence de 42% d'usagers de courte durée (probablement pour l'accès au pôle médical). Compte tenu de l'absence de disponibilité de l'offre, il en résulte au taux de stationnement illicite élevé : 10%

Rapport usagers / usages



Enquête de rotation | Mardi 01 mars 2022

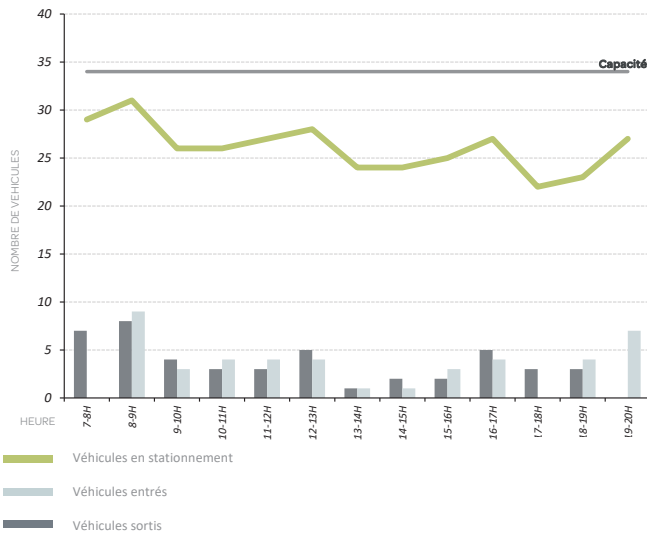
Parking relais

Éléments de base

Capacité théorique	34	places	
Véhicules vus	73	dont	2 illicites

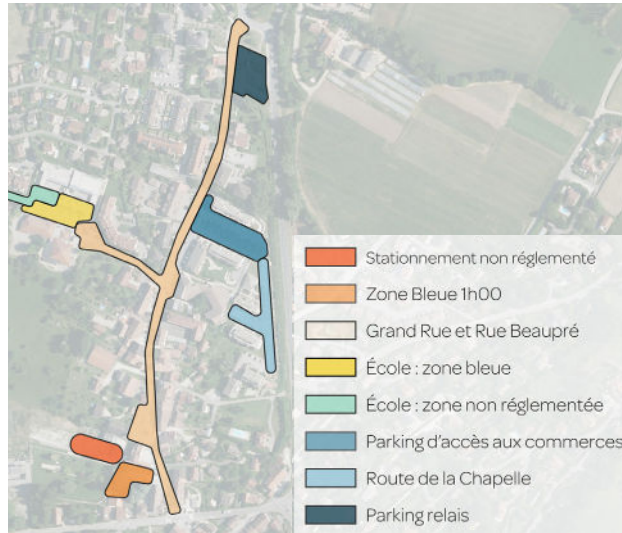
Occupation & mouvements

Occupation maximale :	91%
Occupation moyenne :	77%
Occupation minimale :	65%



Taux de rotation

Par rapport à la capacité théorique :	2,1
Par rapport à l'occupation maximale :	2,4
Par rapport à l'occupation moyenne :	2,8



Légère réserve de capacité

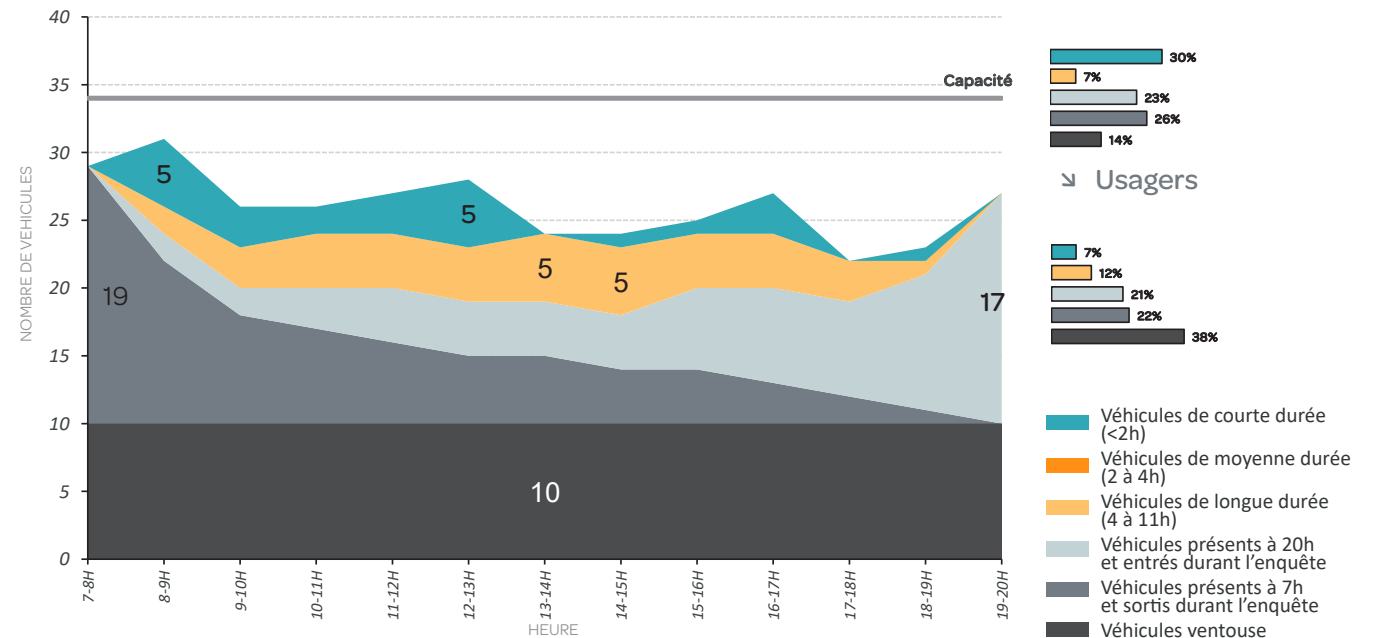
Le parking relais situé au nord de la Grand-Rue a connu une occupation maximale de 91% de 8h00 à 9h00. Son occupation moyenne a été de 77%.

Des usages inadaptés à un P+R

Les usages constatés sont majoritairement des usages de longue durée au profil de riverains. L'offre est consommée à 38% par les 10 véhicules ventouses et à 43% par des usagers présents à 7h00 et à 20h00.

Il n'est relevé que 5 usagers aux profils de pendulaires.

Rapport usagers / usages



Contexte territorial

Réseaux de transports multimodaux

Flux

Diagnostic

Synthèse du diagnostic et enjeux

▾ SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC

CONTEXTE TERRITORIAL

- × Le territoire communal et intercommunal est marqué par une géographie chahutée : coteaux, pentes, vallons,...
- × La commune a une structure multipolaire organisée autour de plusieurs hameaux, lieux-dits, zone d'activités distants entre eux de 500 à 1000 mètres.
- × Le bourg du Châble concentre la grande majorité des pôles attractifs : commerces, services, école.
- × La commune compte 2085 habitants et 386 emplois : elle a un caractère résidentiel marqué.
- × Le territoire est marqué par une activité agricole importante (nombreuses fermes dispersées sur le territoire)
- × Les actifs du territoire travaillent principalement au nord (Genève notamment).
- × Les actifs résidents et travaillant à Beaumont sont nombreux à se déplacer à pied ou à vélo.

RÉSEAU ROUTIER

- × Les réseaux autoroutier et ferroviaire sont au nord à l'extérieur du territoire communal.
- × Le réseau routier est hiérarchisé, les RD1201 et 18 (hors grand-rue) sont les voies principales de liaisons intercommunales. Le statut de RD de la RD177 est singulier (impasse).
- × La RD145 est parallèle à la RD18 saturée aux heures de pointe. C'est un axe support de transit, mais le volume de celui-ci est modeste.
- × Le centre-bourg est réglementé en zone 30, l'accès du secteur Beaupré est complexe.
- × La réglementation des hameaux est hétérogène. Le hameau de Jussy ne fait l'objet d'aucune mesure de modération de trafic.
- × Le carrefour du Châble est dysfonctionnel à plusieurs titres : capacité, sécurité VP, sécurité des modes actifs...
- × Il est relevé des problèmes de vitesses excessives au nord de la grand-rue.
- × Le stationnement au bourg est saturé, mais les zones bleues fonctionnent globalement bien.

MODES ALTERNATIFS A LA VOITURE

- × Deux lignes de transports publics relient le bourg du Châble (P+R) aux pôles d'emplois et de commerces et services du nord.
- × Les hameaux ne sont pas desservis par les TC autres que scolaires.
- × Le P+R fonctionne à priori mal (nombreux usages résidents).
- × Le réseau piéton est bon au Châble (sauf dans le secteur de la plaine des sports), sur les hameaux limitrophes et entre eux (Cutafour, Chainays, Les Roquettes).
- × Les liaisons entre les autres hameaux et vers la ZA des Grands Pré sont mauvaises.
- × Les chemins ruraux offrent un maillage et des itinéraires intéressants inter-hameaux.
- × Les carrefours Marguerite, Châble, Eplanes, Moulins, sont très dangereux pour les piétons.
- × Le réseau cyclable est inexistant.

▾ ENJEUX

CONTEXTE TERRITORIAL

- ▶ Relier tous les hameaux au bourg du Châble (emplois, commerces, services et offre de TC) par un réseau de modes actifs sécurisé.
- ▶ Ne pas entraver des besoins de déplacements professionnels des exploitants agricoles dans les propositions d'organisation des mobilités et d'aménagement des voies.
- ▶ Apaiser/sécuriser les abords de l'école Beaupré.

RÉSEAU ROUTIER

- ▶ Permettre l'écoulement de l'important trafic de transit sur les RD1201 et 18 (hors grand-rue) pour garantir l'apaisement des voies locales parallèles.
- ▶ Faciliter les échanges entre le secteur Beaupré/Eplanes et la grand rue.
- ▶ Apaiser les hameaux par la réglementation et l'aménagement.
- ▶ Sécuriser et fluidifier le carrefour du Châble.

MODES ALTERNATIFS A LA VOITURE

- ▶ Permettre des liaisons en modes actifs efficaces depuis chaque hameau vers le bourg du Châble et son PEM.
- ▶ Assurer des liaisons interhameaux en modes actifs efficaces (directes, sécurisées,...) pour les piétons et les cyclistes.
- ▶ Sécuriser les carrefours des voies principales au profit des modes actifs.
- ▶ Sécuriser les abords de l'école Beaupré.



Contact :

Guillaume ARNAUD, ingénieur mobilités - g.arnaud@arter-agence.fr / 09 80 34 81 16