



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

# Etude de faisabilité

Requalification de la RD1201 en boulevard urbain

Commune de Beaumont

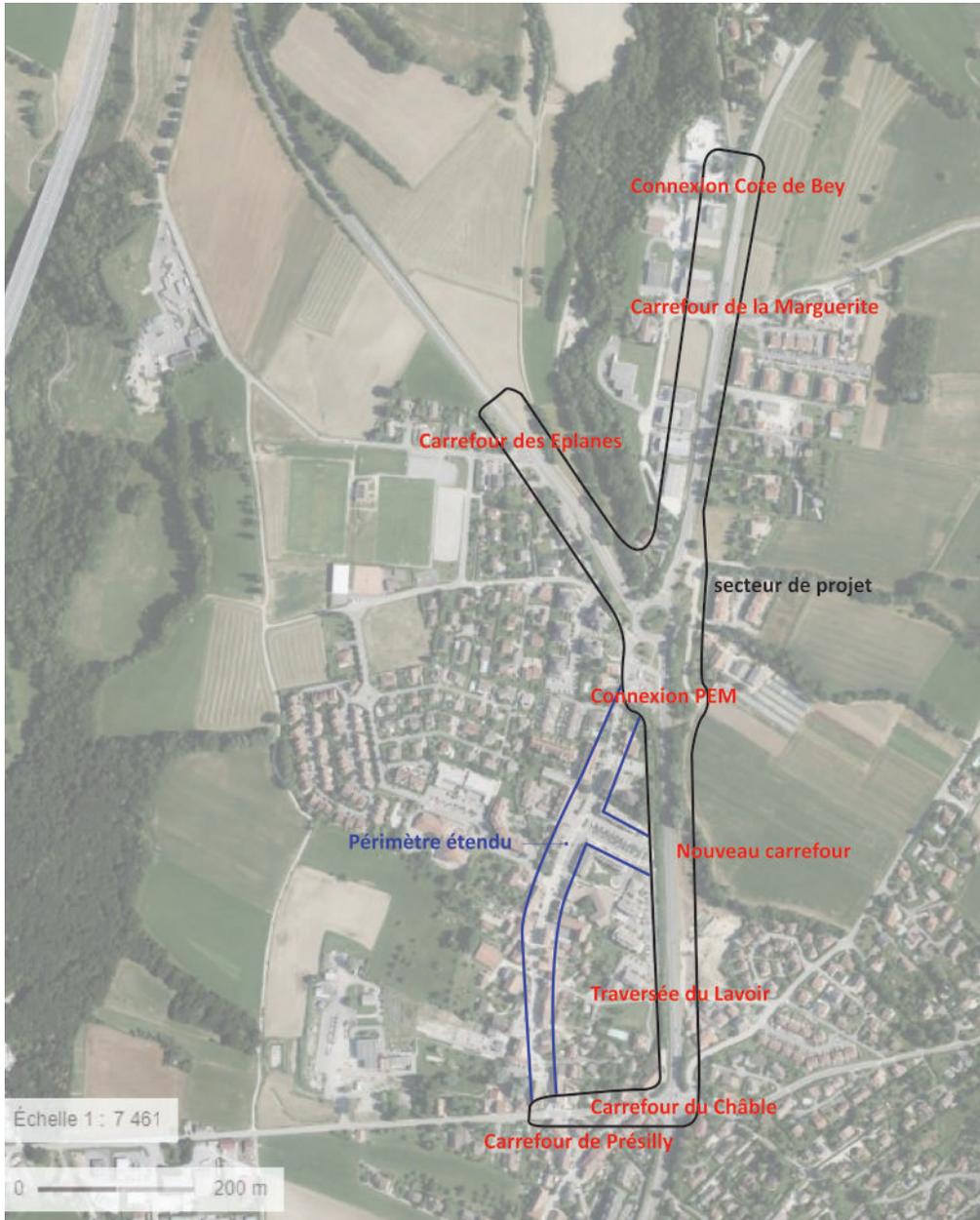
Phase 1 - Définition du programme d'aménagement



# Sommaire

|  |    |
|--|----|
| Préambule, objectifs et méthode.....                         | 3  |
| Plan de circulation pris en compte .....                     | 5  |
| Hypothèse de report de trafic .....                          | 6  |
| Matrices Origine / Destination et hypothèse de report .....  | 7  |
| Charge de dimensionnement .....                              | 8  |
| Capacités utilisées - carrefour RD18.....                    | 9  |
| Capacités utilisées - carrefour RD18-RD1201.....             | 10 |
| Capacités utilisées - Nouveau carrefour .....                | 11 |
| Capacités utilisées - Carrefour Route de Viry / RD1201 ..... | 12 |
| Analyse urbaine.....   | 14 |
| Analyse paysagère.....                                       | 16 |
| Programme cycle et piéton .....                              | 18 |
| Programme TC.....  | 19 |
| Descriptif et profils types .....                            | 20 |

# Préambule, objectifs et méthode



Vue aérienne du secteur d'étude et délimitation du périmètre de projet

## Volonté de couture urbaine entre l'Est et l'Ouest de la commune

La commune du Beaumont, à l'issue de son schéma directeur des mobilités, souhaite se doter d'une étude de faisabilité pour la transformation de la RD1201 en boulevard urbain. Cet axe routier départemental assure les liaisons entre le bassin annécien et genevois. Il accueille un fort trafic de transit et effectue une forte coupure urbaine entre le centre-bourg et les quartiers situés sur le versant du Salève. Cet axe est aujourd'hui caractérisé par :

- ❏ Son gabarit et son paysage routier (grands carrefours, voiries larges, ...).
- ❏ L'absence de prise en compte des modes actifs (absence de trottoir, traversée dangereuse).
- ❏ Un carrefour à feux qui dysfonctionne sur la partie sud et occasionne des saturations de l'axe. Ces saturations induisent un report du trafic de transit à travers le centre-bourg (Grande Rue).

## Intégration de la requalification de la Grande Rue

En parallèle de la requalification de la RD1201, l'étude doit également proposer des solutions de réaménagement de la Grande Rue. L'objectif poursuivi sera l'apaisement de la rue principale du centre-bourg (aménagement de type zone 20 ou zone 30) associé à une modification du plan de circulation empêchant le transit sur la Grande Rue.

## Une méthodologie de travail en 3 phases

L'étude s'organise en 4 phases :

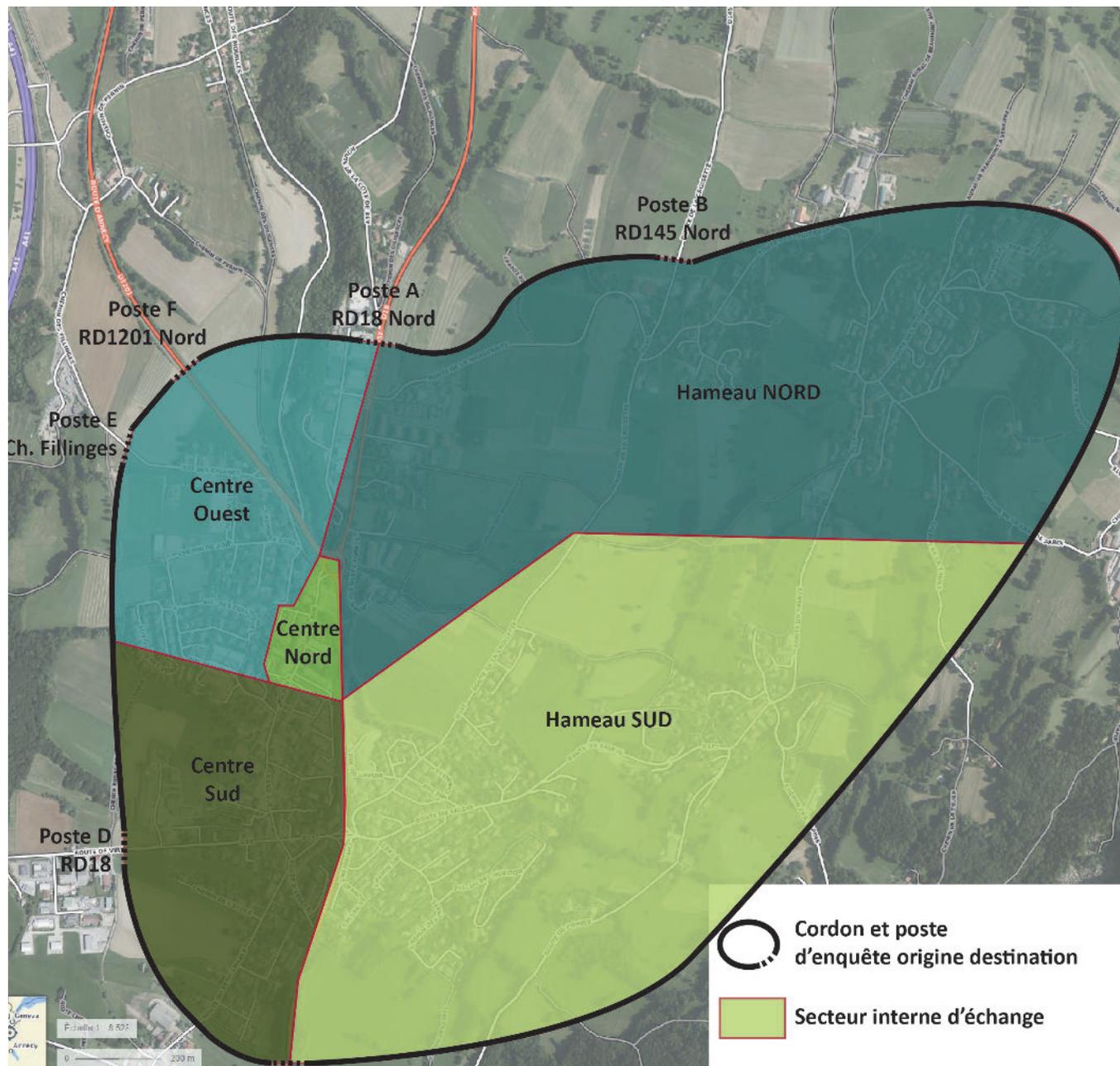
- ▶ Phase 1 : Définition du programme d'aménagement : Cette étude doit permettre de prendre en compte les évolutions de trafic liées aux modifications du plan de circulation, définir le calibrage du réseau (nombre de voie, type de carrefour) et proposer des profils types par section.
- ▶ Phase 2 : Étude de faisabilité : sur la base du programme validé, il sera réalisé une esquisse chiffrée au 1/200 sur l'ensemble du périmètre d'étude.
- ▶ Phase 3 : Sur la base de l'esquisse réalisée, une modélisation dynamique du réseau sera réalisée afin de s'assurer de la capacité de l'aménagement à permettre un bon écoulement du trafic. En fonction des résultats, l'esquisse pourra être mise à jour.

## Hypothèse d'évolution du trafic

### Programme mobilité



# Hypothèse de report de trafic



## Description de la méthode employée

Afin de quantifier les flux impactés par l'évolution des sens de circulation, l'enquête Origine / Destination réalisée dans le cadre du schéma directeur a été mobilisée. Cette enquête permet de calculer les reports de trafic liés à la fermeture de la route de la Croisette. Par contre, elle ne permet pas de déterminer les origines/destinations du trafic d'échange du fait de l'absence de poste interne.

Aussi la répartition du trafic à l'intérieur du cordon est effectuée sur la base d'hypothèses : 5 zones ont été établies au sein du cordon. La définition des zones a été réalisée en fonction des secteurs urbains impactés par les évolutions du plan de circulation.

- Hameau NORD et SUD : Secteurs impactés par la fermeture de la Route de la Croisette
- Centre SUD et NORD : Secteurs impactés par la mise à sens unique de la Grand Rue
- Centre Ouest : Secteur peu impacté par les évolutions du plan de circulation.

## Définition du poids de chaque zone

Les répartitions du trafic au sein des différentes zones ont été réalisées au prorata du poids démographique de chacune des zones. Pour cela il a été fait recours au carroyage de l'Insee qui permet de connaître le nombre d'individus par carreaux de 200m. Afin de prendre en compte l'attractivité du centre bourg (commerces, services, école...), le poids des secteurs centre NORD et SUD ont été majorés chacun de 5% tandis que les secteurs Hameau NORD et SUD ont été minorés de 5% chacun. Sur la base de ces éléments, le poids de chaque zone est le suivant :

- Hameau NORD : 13%
- Hameau SUD : 12%
- Centre NORD : 25%
- Centre SUD : 29%
- Centre OUEST : 21%

# Matrices Origine / Destination et hypothèse de report

| HPM         |                       | VERS |                       |            |               |                    |             |                    |            |              |            |             |
|-------------|-----------------------|------|-----------------------|------------|---------------|--------------------|-------------|--------------------|------------|--------------|------------|-------------|
|             |                       | RD18 | route de la croisette | rd1201 sud | route de Viry | chemin de fillings | Rd1201 nord | Centre-nord        | Centre-Sud | centre ouest | hameau sud | hameau nord |
| DE          | RD18                  | 0    | 15                    | 75         | 25            | 0                  | 80          | 10                 | 10         | 5            | 5          | 5           |
|             | route de la croisette | 15   | 0                     | 15         | 5             | 0                  | 15          | 0                  | 0          | 0            | 0          | 0           |
|             | rd1201 sud            | 320  | 80                    | 0          | 95            | 5                  | 340         | 30                 | 35         | 25           | 15         | 15          |
|             | route de Viry         | 65   | 10                    | 60         | 0             | 0                  | 55          | 5                  | 5          | 5            | 0          | 0           |
|             | chemin de fillings    | 5    | 0                     | 5          | 5             | 0                  | 5           | 0                  | 0          | 0            | 0          | 0           |
|             | Rd1201 nord           | 90   | 20                    | 85         | 25            | 0                  | 0           | 10                 | 10         | 5            | 5          | 5           |
|             | Centre-nord           | 40   | 10                    | 20         | 5             | 5                  | 45          | Absence de données |            |              |            |             |
|             | Centre-Sud            | 45   | 10                    | 20         | 5             | 5                  | 50          |                    |            |              |            |             |
|             | centre ouest          | 30   | 10                    | 15         | 5             | 0                  | 35          |                    |            |              |            |             |
|             | hameau sud            | 20   | 5                     | 10         | 0             | 0                  | 20          |                    |            |              |            |             |
| hameau nord | 20                    | 5    | 10                    | 0          | 0             | 20                 |             |                    |            |              |            |             |

| HPS         |                       | VERS |                       |            |               |                    |             |                    |            |              |            |             |
|-------------|-----------------------|------|-----------------------|------------|---------------|--------------------|-------------|--------------------|------------|--------------|------------|-------------|
|             |                       | RD18 | route de la croisette | rd1201 sud | route de Viry | chemin de fillings | Rd1201 nord | Centre-nord        | Centre-Sud | centre ouest | hameau sud | hameau nord |
| DE          | RD18                  | 0    | 15                    | 380        | 60            | 10                 | 140         | 25                 | 30         | 20           | 10         | 15          |
|             | route de la croisette | 15   | 0                     | 45         | 5             | 0                  | 15          | 5                  | 5          | 5            | 0          | 0           |
|             | rd1201 sud            | 100  | 15                    | 0          | 55            | 10                 | 140         | 15                 | 15         | 10           | 5          | 10          |
|             | route de Viry         | 30   | 5                     | 105        | 0             | 5                  | 35          | 10                 | 10         | 5            | 5          | 5           |
|             | chemin de fillings    | 5    | 0                     | 25         | 5             | 0                  | 10          | 0                  | 0          | 0            | 0          | 0           |
|             | Rd1201 nord           | 115  | 10                    | 395        | 55            | 10                 | 0           | 30                 | 35         | 25           | 15         | 15          |
|             | Centre-nord           | 5    | 0                     | 20         | 0             | 0                  | 5           | Absence de données |            |              |            |             |
|             | Centre-Sud            | 5    | 0                     | 25         | 0             | 0                  | 5           |                    |            |              |            |             |
|             | centre ouest          | 5    | 0                     | 20         | 0             | 0                  | 5           |                    |            |              |            |             |
|             | hameau sud            | 0    | 0                     | 10         | 0             | 0                  | 0           |                    |            |              |            |             |
| hameau nord | 0                     | 0    | 10                    | 0          | 0             | 5                  |             |                    |            |              |            |             |

| Hypothèse de report de trafic |                       | VERS                            |                                |                              |               |                    |             |                                 |                                 |              |                              |                              |
|-------------------------------|-----------------------|---------------------------------|--------------------------------|------------------------------|---------------|--------------------|-------------|---------------------------------|---------------------------------|--------------|------------------------------|------------------------------|
|                               |                       | RD18                            | route de la croisette          | rd1201 sud                   | route de Viry | chemin de fillings | Rd1201 nord | Centre-nord                     | Centre-Sud                      | centre ouest | hameau sud                   | hameau nord                  |
| DE                            | RD18                  |                                 |                                |                              |               |                    |             |                                 | Entrée par le nouveau carrefour |              |                              |                              |
|                               | route de la croisette |                                 |                                | Passage par la RD18 > RD1201 |               |                    |             |                                 |                                 |              | Passage par la RD18 > RD1201 |                              |
|                               | rd1201 sud            |                                 | Passage par la RD1201 > RD18   |                              |               |                    |             | Entrée par le nouveau carrefour |                                 |              |                              | Passage par la RD1201 > RD18 |
|                               | route de Viry         |                                 |                                |                              |               |                    |             |                                 |                                 |              |                              |                              |
|                               | chemin de fillings    |                                 |                                |                              |               |                    |             |                                 | Entrée par le nouveau carrefour |              |                              |                              |
|                               | Rd1201 nord           |                                 |                                |                              |               |                    |             |                                 |                                 |              |                              |                              |
|                               | Centre-nord           | Sortie par le nouveau carrefour |                                |                              |               |                    |             | Sortie par le nouveau carrefour |                                 |              |                              |                              |
|                               | Centre-Sud            |                                 |                                |                              |               |                    |             |                                 |                                 |              |                              |                              |
|                               | centre ouest          |                                 |                                |                              |               |                    |             |                                 |                                 |              |                              |                              |
|                               | hameau sud            |                                 | Passage par la Route du Salève |                              |               |                    |             |                                 |                                 |              |                              |                              |
| hameau nord                   |                       |                                 |                                |                              |               |                    |             |                                 |                                 |              |                              |                              |

## 24 itinéraires impactés

Les matrices présentées ci-dessus se basent sur les hypothèses établies précédemment. Toutes les cases rouges correspondent à des itinéraires impactés par l'évolution du plan de circulation. Il est pris l'hypothèse maximaliste que les itinéraires de report seront effectués sur les axes principaux dans la majorité des cas. L'ensemble des hypothèses de report sont précisées dans le tableau ci-dessus.

**Clé de lecture :** A l'HPM, les 80 usagers effectuant la relation RD1201 SUD vers la zone Hameaux NORD ne pourront plus passer par la route de la Croisette. Ils accéderont donc aux hameaux NORD via la RD1201 / RD18 / Route de Marguerite.

## Accès au centre-ville par le nouveau carrefour

Pour les liaisons en échange avec le centre SUD et NORD, il est pris l'hypothèse d'une entrée préférentielle par le nouveau carrefour, qui offre une possibilité de stationnement immédiate en entrée de ville et une fin de parcours à pied vers sa destination.

# Charge de dimensionnement

## Définition de la charge de dimensionnement

Le croisement des matrices O/D avec les comptages directionnels réalisés dans le cadre du schéma directeur des mobilités permet de définir la charge de dimensionnement à terme. Les cartes ci-contre présentent les charges de dimensionnement du réseau à l'heure de point du matin et du soir. À partir de ces éléments, il est possible de calculer la capacité des carrefours et déterminer l'aménagement à mettre en place afin de garantir une fluidité du trafic.

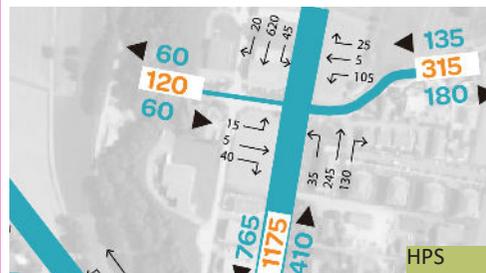
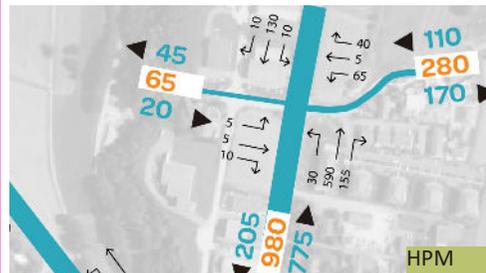


# Capacités utilisées - carrefour RD18

## Localisation du carrefour



## Charge de dimensionnement



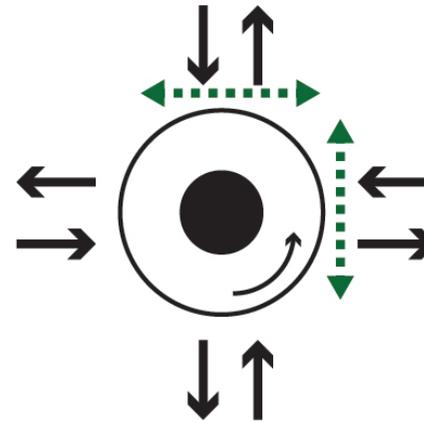
## Points clés issus du schéma directeur

- Absence de traversée piétonne en direction de la zone d'activité
- Carrefour en ligne droite soumis à des vitesses élevées
- Carrefour clé car marqueur de l'entrée dans le centre-ville

## Recommandation du schéma directeur

- Création d'un carrefour giratoire avec mise en palce de traversées piétonnes sécurisées

## Préconisation d'aménagement & de calibrage



### Point clés

- Modification du carrefour en giratoire.
- Calibrage à une voie par sens et une voie dans l'anneau
- Création de traversée piéton/cycle sécurisée en direction de la Zone d'Activité.
- Capacité maximale : 56% à l'HPM sur la RD18 Sud

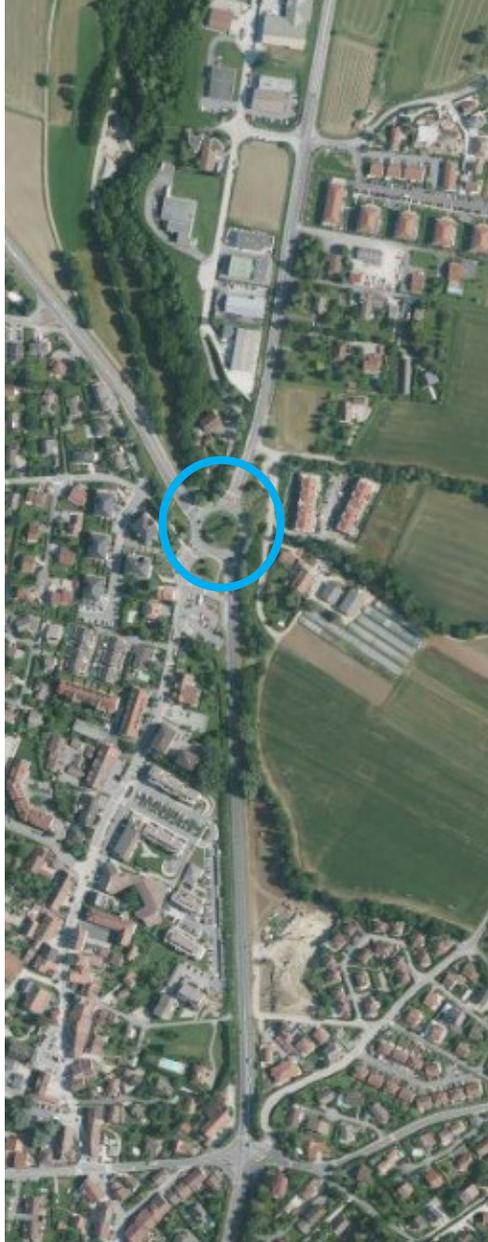
## Capacité

| CAPACITES UTILISEES GIRATOIRE |                   |               |               |                            |                                 |
|-------------------------------|-------------------|---------------|---------------|----------------------------|---------------------------------|
| RD18 - HPM : 7h00-8h00        |                   |               |               |                            |                                 |
| Intersection                  | DONNEES DE TRAFIC |               |               | C.U. du mvt entrant<br>CUE | C.U. au point de conflit<br>CUC |
|                               | Qe<br>u/vp/h.     | Qc<br>u/vp/h. | Qs<br>u/vp/h. |                            |                                 |
| Capacité utilisée par branche |                   |               |               |                            |                                 |
| rd18 sud                      | 775               | 20            | 205           | 54%                        | 56%                             |
| route de la marguerite        | 110               | 625           | 170           | 12%                        | 47%                             |
| rd18 nord                     | 150               | 100           | 635           | 12%                        | 26%                             |
| ZA                            | 20                | 205           | 45            | 2%                         | 14%                             |

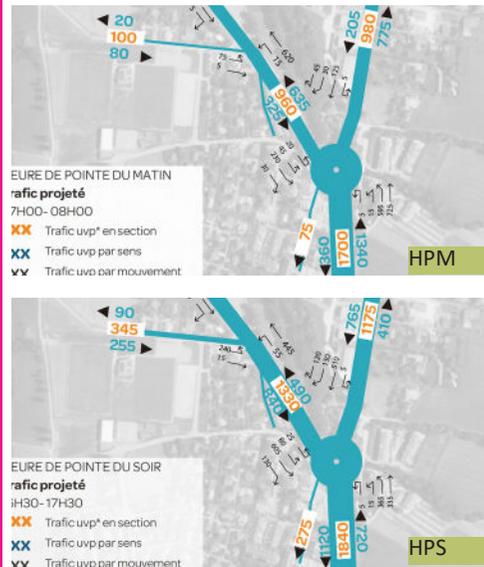
| CAPACITES UTILISEES GIRATOIRE |                   |               |               |                            |                                 |
|-------------------------------|-------------------|---------------|---------------|----------------------------|---------------------------------|
| RD18 - HPS : 16h30-17h30      |                   |               |               |                            |                                 |
| Intersection                  | DONNEES DE TRAFIC |               |               | C.U. du mvt entrant<br>CUE | C.U. au point de conflit<br>CUC |
|                               | Qe<br>u/vp/h.     | Qc<br>u/vp/h. | Qs<br>u/vp/h. |                            |                                 |
| Capacité utilisée par branche |                   |               |               |                            |                                 |
| rd18 sud                      | 410               | 65            | 765           | 32%                        | 43%                             |
| route de la marguerite        | 135               | 295           | 180           | 11%                        | 29%                             |
| rd18 nord                     | 685               | 165           | 265           | 37%                        | 46%                             |
| ZA                            | 60                | 770           | 80            | 8%                         | 51%                             |

# Capacités utilisées - carrefour RD18-RD1201

## Localisation du carrefour



## Charge de dimensionnement



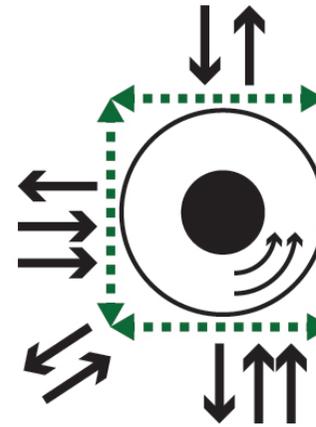
## Points clés issus du schéma directeur

- Giratoire non saturé à l'état actuel
- Complexité d'aménagement au nord du giratoire (dans le cas du développement d'un réseau cycle)

## Recommandation du schéma directeur

- Maintien de l'aménagement actuel
- Insertion de l'aménagement cycle à l'Est
- Maintien des traversées piétonnes existantes

## Préconisation d'aménagement & de calibrage



### Points clés

- Maintien de l'aménagement existant
- RD 18 : une voie par sens
- Rue des Éplanes : 2 voie en entrée, 1 en sortie
- Grande Rue : une voie par sens
- RD1201 (branche sud) : 2 voie en entrée, 1 en sortie
- 2 voies dans l'anneau
- Travail sur l'ilot d'entrée d'entrée de la branche sud pour éviter les vitesses élevée dans l'anneau en direction de la RD18.

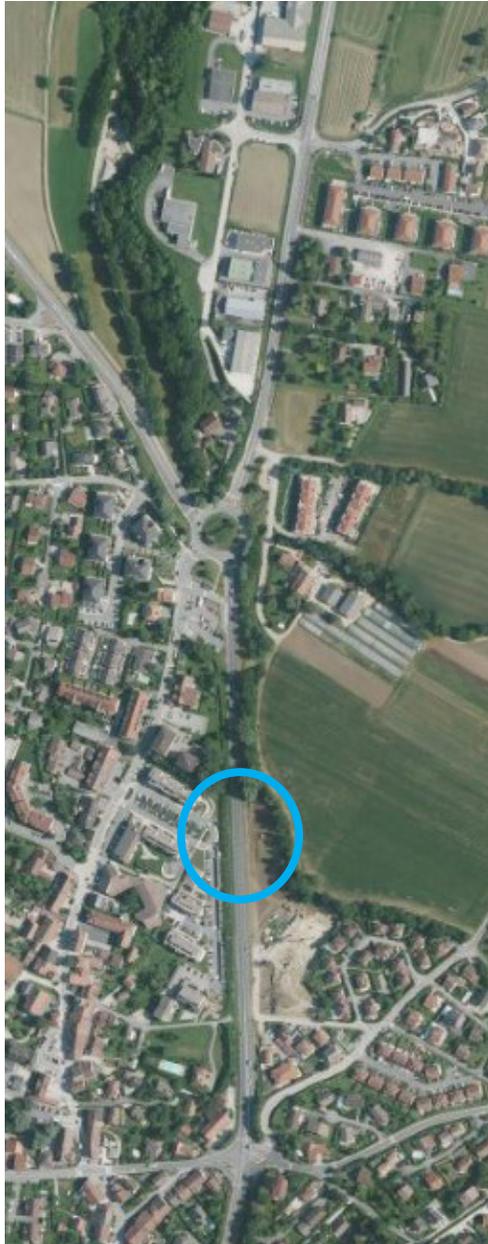
## Capacité

| CAPACITES UTILISEES GIRATOIRE           |                   |              |              |                            |                                 |
|---|-------------------|--------------|--------------|----------------------------|---------------------------------|
| Giratoire RD1201/RD18 - HPM : 7h00-8h00 |                   |              |              |                            |                                 |
| Intersection                            | DONNEES DE TRAFIC |              |              | C.U. du mvt entrant<br>CUE | C.U. au point de conflit<br>CUC |
|   | Qe<br>vvp/h.      | Qc<br>vvp/h. | Qs<br>vvp/h. |                            |                                 |
| <b>Capacité utilisée par branche</b>    |                   |              |              |                            |                                 |
| D1201                                   | 1340              | 70           | 360          | 56%                        | 59%                             |
| D18                                     | 205               | 635          | 775          | 19%                        | 47%                             |
| Rue des Eplanes                         | 325               | 180          | 660          | 15%                        | 26%                             |
| Grande rue                              | 0                 | 430          | 75           | 0%                         | 17%                             |

| CAPACITES UTILISEES GIRATOIRE             |                   |              |              |                            |                                 |
|---|-------------------|--------------|--------------|----------------------------|---------------------------------|
| Giratoire RD1201/RD18 - HPS : 16h30-17h30 |                   |              |              |                            |                                 |
| Intersection                              | DONNEES DE TRAFIC |              |              | C.U. du mvt entrant<br>CUE | C.U. au point de conflit<br>CUC |
|   | Qe<br>vvp/h.      | Qc<br>vvp/h. | Qs<br>vvp/h. |                            |                                 |
| <b>Capacité utilisée par branche</b>      |                   |              |              |                            |                                 |
| D1201                                     | 720               | 110          | 1120         | 33%                        | 41%                             |
| D18                                       | 765               | 410          | 420          | 58%                        | 67%                             |
| Rue des Eplanes                           | 840               | 665          | 510          | 47%                        | 62%                             |
| Grande rue                                | 0                 | 1230         | 275          | 0%                         | 50%                             |

# Capacités utilisées - Nouveau carrefour

## Localisation du carrefour



## Charge de dimensionnement



## Points clés issus du schéma directeur

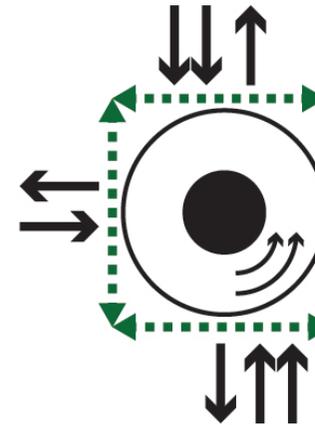
- Nécessité d'un nouveau carrefour d'entrée de bourg
- Accès central sur une poche de stationnement proche des commerces

## Recommandation du schéma directeur

- Implantation d'un giratoire, les tests de capacité avec un carrefour à feux montrent une saturation du carrefour.

## Préconisation d'aménagement & de calibrage

### Points clés



- Giratoire à 2 voies par entrée sur les branches Nord et Sud
- 2 voies dans l'anneau
- Une voie par sens en direction du centre-bourg
- Nécessité d'aménager des traversées piétons/cycles

## Capacité

| CAPACITES UTILISEES GIRATOIRE        |                   |              |              |                    |                   |
|--------------------------------------|-------------------|--------------|--------------|--------------------|-------------------|
| Nouveau carrefour - HPM : 7h00-8h00  |                   |              |              |                    |                   |
| Intersection                         | DONNEES DE TRAFIC |              |              | C.U. du            | C.U. au point     |
|                                      | Qe<br>uvp/h.      | Qc<br>uvp/h. | Qs<br>uvp/h. | mvt entrant<br>CUE | de conflit<br>CUC |
| <b>Capacité utilisée par branche</b> |                   |              |              |                    |                   |
| RD1201 Sud                           | 1150              | 225          | 450          | 63%                | 69%               |
| RD1201 Nord                          | 360               | 35           | 1340         | 22%                | 39%               |
| Nouvelle voie                        | 335               | 340          | 55           | 26%                | 35%               |

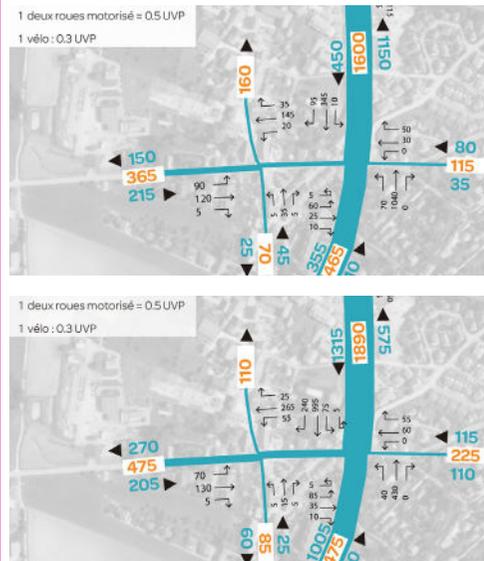
| CAPACITES UTILISEES GIRATOIRE         |                   |              |              |                    |                   |
|---------------------------------------|-------------------|--------------|--------------|--------------------|-------------------|
| Nouveau carrefour - HPS : 16h30-17h30 |                   |              |              |                    |                   |
| Intersection                          | DONNEES DE TRAFIC |              |              | C.U. du            | C.U. au point     |
|                                       | Qe<br>uvp/h.      | Qc<br>uvp/h. | Qs<br>uvp/h. | mvt entrant<br>CUE | de conflit<br>CUC |
| <b>Capacité utilisée par branche</b>  |                   |              |              |                    |                   |
| RD1201 Sud                            | 575               | 170          | 1315         | 36%                | 53%               |
| RD1201 Nord                           | 1120              | 25           | 720          | 59%                | 64%               |
| Nouvelle voie                         | 435               | 1050         | 95           | 47%                | 68%               |

# Capacités utilisées - Carrefour Route de Viry / RD1201

## Localisation du carrefour



## Charge de dimensionnement



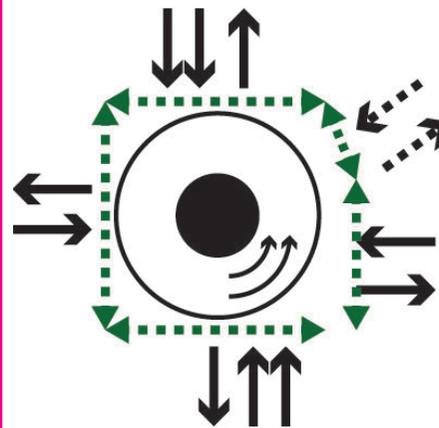
## Points clés issus du schéma directeur

- Le carrefour à feux n'est pas réglementaire et pose des problèmes de sécurité
- Le phasage du feu n'est pas adapté au trafic actuel et occasionne des remontées sur l'ensemble de la RD 1201
- Les traversées pour les modes actifs sont difficiles.

## Recommandation du schéma directeur

- Implantation d'un giratoire

## Préconisation d'aménagement & de calibrage



### Points clés

- Giratoire à 2 voies par entrée sur les branches Nord et Sud
- 2 voies dans l'anneau
- Une voie par sens sur la route de Viry
- En fonction de l'emprise du giratoire, éventuelle nécessité de raccord à la Route de la Croisette directement sur l'anneau.

## Capacité

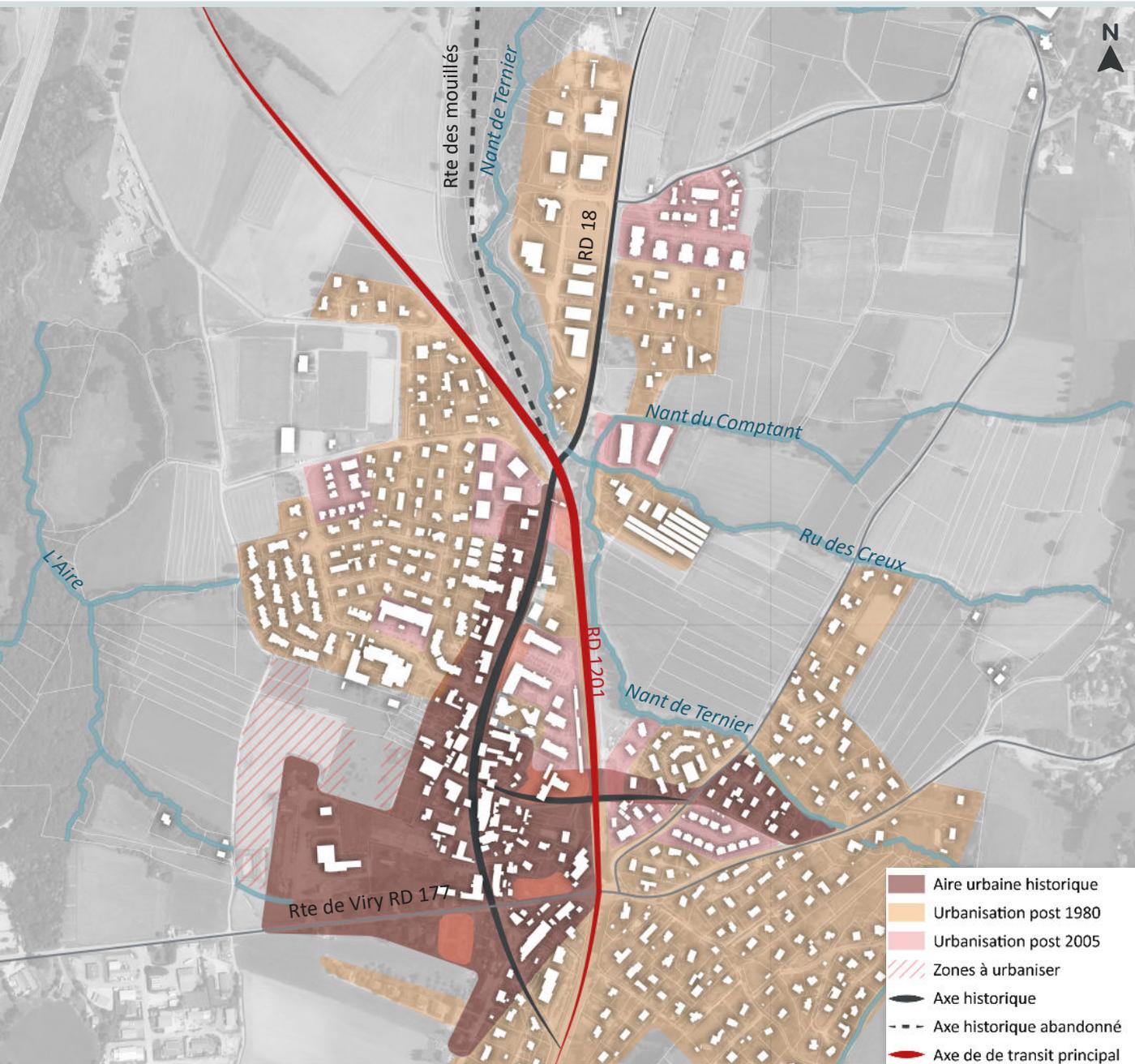
| CAPACITES UTILISEES GIRATOIRE                     |                   |              |              |                    |                   |
|---|-------------------|--------------|--------------|--------------------|-------------------|
| Croisement RD1201/ Rte. De Viry - HPM : 7h00-8h00 |                   |              |              |                    |                   |
| Intersection                                      | DONNEES DE TRAFIC |              |              | C.U. du            | C.U. au point     |
|   | Qe<br>uvp/h.      | Qc<br>uvp/h. | Qs<br>uvp/h. | mvt entrant<br>CUE | de conflit<br>CUC |
| <b>Capacité utilisée par branche</b>              |                   |              |              |                    |                   |
| boulevard urbain sud                              | 1110              | 100          | 355          | 57%                | 61%               |
| route du salève                                   | 80                | 1175         | 35           | 9%                 | 48%               |
| boulevard urbain nord                             | 450               | 105          | 1150         | 27%                | 42%               |
| route de viry                                     | 100               | 355          | 200          | 8%                 | 22%               |

| CAPACITES UTILISEES GIRATOIRE                       |                   |              |              |                    |                   |
|---|-------------------|--------------|--------------|--------------------|-------------------|
| Croisement RD1201/ Rte. De Viry - HPS : 16h30-17h30 |                   |              |              |                    |                   |
| Intersection  | DONNEES DE TRAFIC |              |              | C.U. du            | C.U. au point     |
|   | Qe<br>uvp/h.      | Qc<br>uvp/h. | Qs<br>uvp/h. | mvt entrant<br>CUE | de conflit<br>CUC |
| <b>Capacité utilisée par branche</b>                |                   |              |              |                    |                   |
| boulevard urbain sud                                | 470               | 205          | 1005         | 28%                | 45%               |
| route du salève                                     | 115               | 565          | 110          | 10%                | 29%               |
| boulevard urbain nord                               | 1315              | 105          | 575          | 70%                | 74%               |
| route de viry                                       | 135               | 1075         | 345          | 16%                | 53%               |

Hypothèse d'évolution du trafic

Programme mobilité

# Analyse urbaine



## La Grand Rue : l'axe historique du Chable à Beaumont

La commune a commencé à s'urbaniser autour de l'axe principal de la Grand Rue, notamment en sa partie Sud et également de l'autre côté de la route de Viry (RD 177).

Historiquement, l'axe circulaire suivait ensuite la Rte des Mouillés qui est aujourd'hui une voie réservée aux riverains.

## L'urbanisation a fait tripler la tâche urbaine depuis les années 80

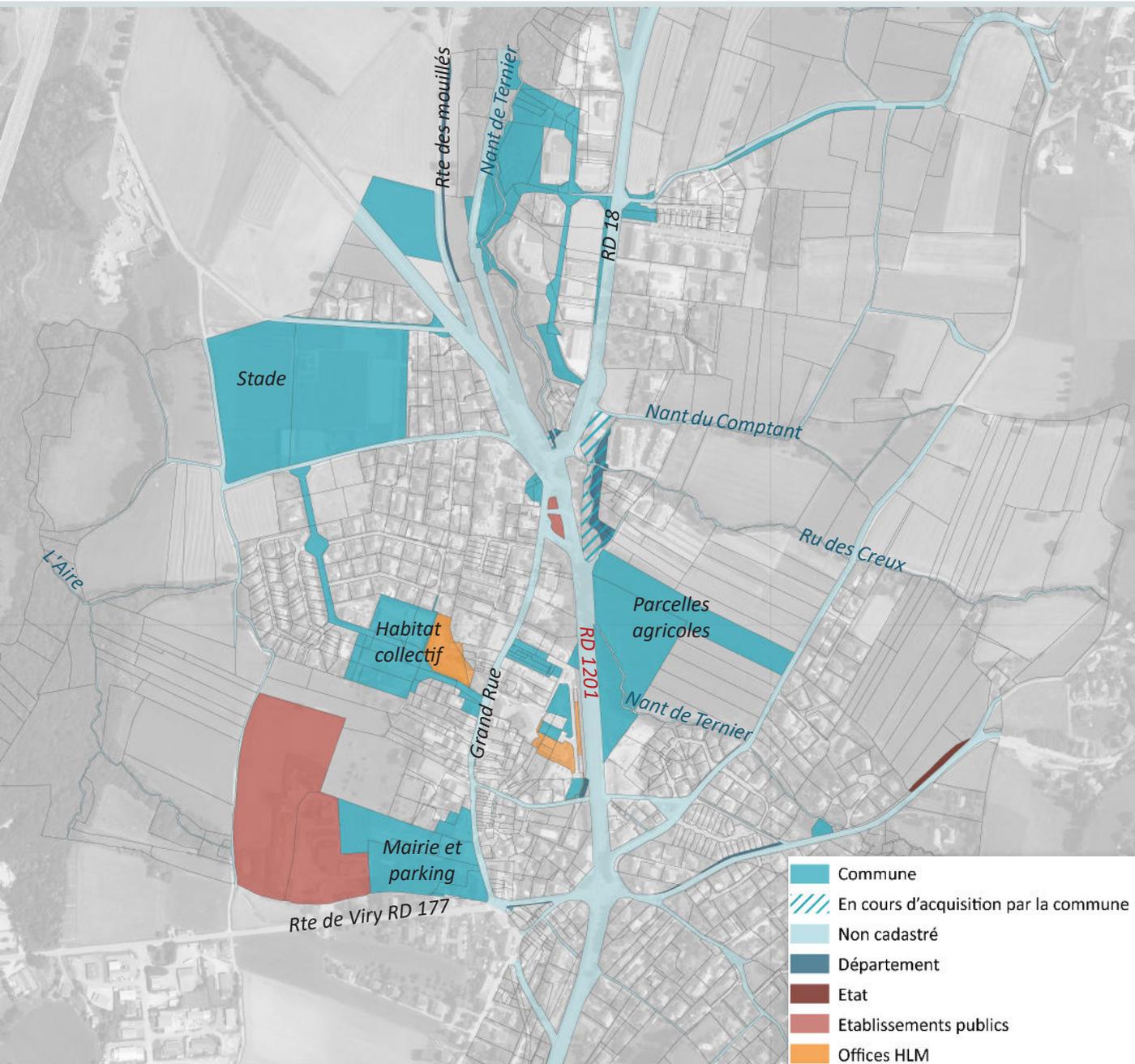
Le paysage urbain de Beaumont est composé de plusieurs époques de construction qui se côtoient : les bâtisses anciennes mitoyennes et avec un jardinet à l'avant sur la Grand Rue, les quartiers pavillonnaires construits dans les années 80/90, et les immeubles de collectifs pour la plupart construits après 2005. En résulte une grande variété de typologies bâties qui peut parfois rendre moins lisible l'identité du village.

### ▫ Bâtiments collectifs route de Viry et rue des Bastides



### ▫ Bâtisses anciennes





## Une grande maîtrise foncière sur la commune et qui s'élargit encore

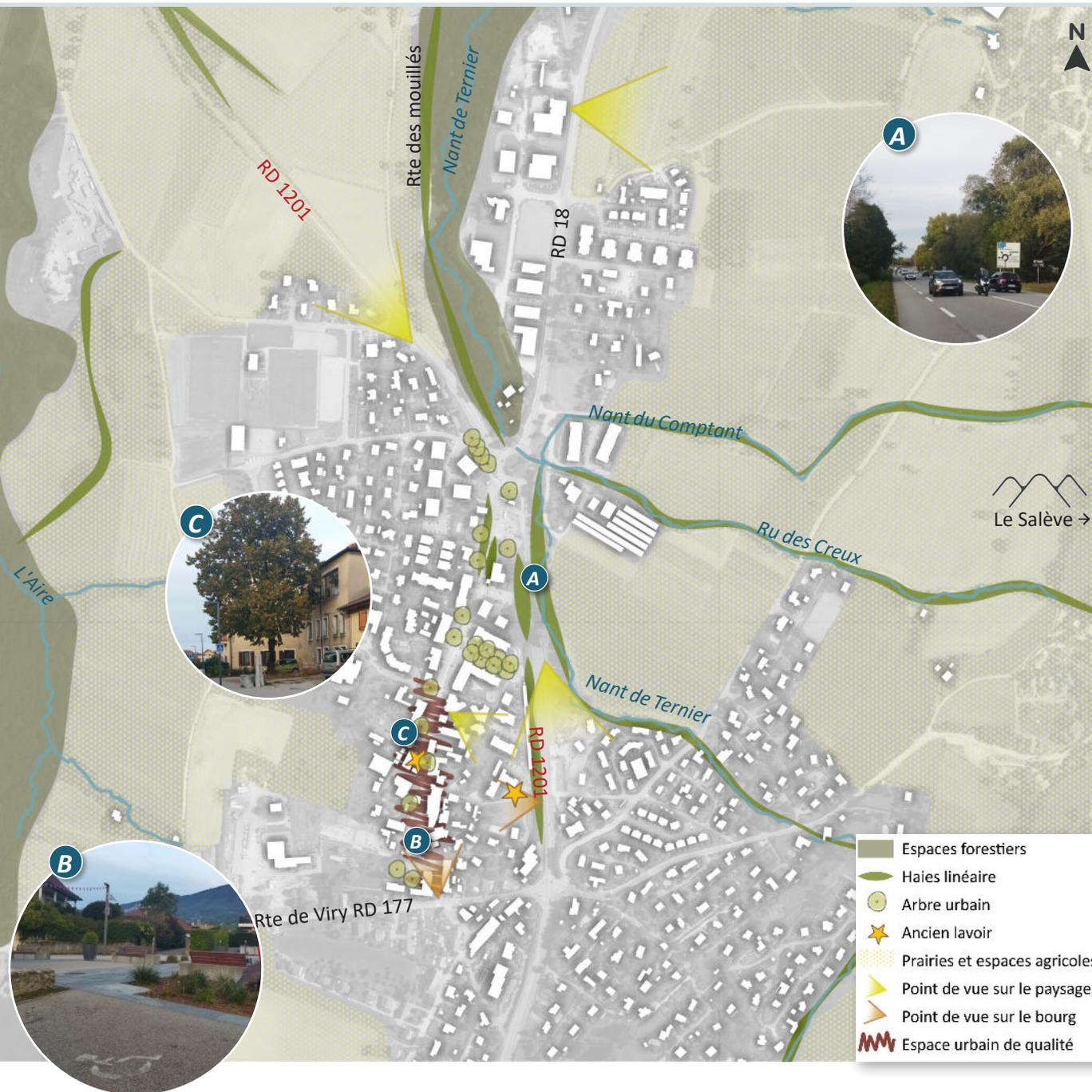
La maîtrise foncière est assez importante sur la commune : de nombreuses parcelles bordant les voiries en relation avec des équipements publics (stade, mairie) ou des quartiers d'habitations.

Le parcellaire non cadastré est également important notamment sur la RD 1201 ou il dépasse largement l'emprise actuelle de la voirie.

Cette maîtrise foncière tend à s'élargir par l'acquisition communale de parcelles anciennement départementales (notamment au niveau du giratoire). Le nouveau découpage cadastral est en cours de réalisation.

*\* Carte réalisée via des données issues de registres publics (IGN) pouvant être à vérifier*

# Analyse paysagère



## Un paysage agricole marqué par la présence du Salève

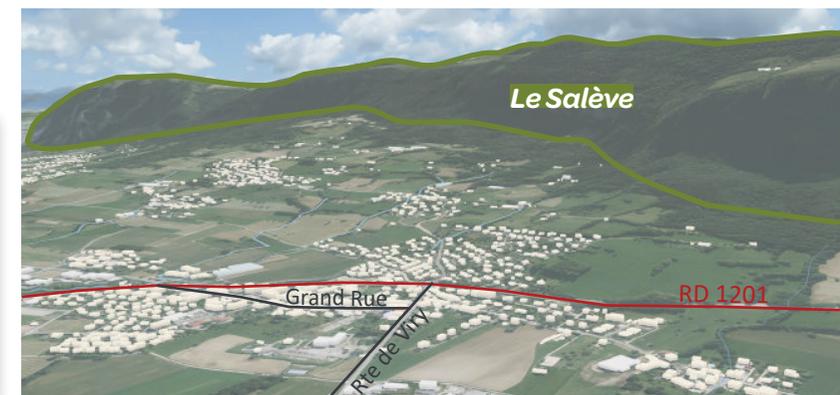
Le paysage entourant la commune est une plaine constituée de nombreuses parcelles agricoles et prairies. La topographie de la commune est par conséquent relativement plane, et les vues dégagées sur le Salève sont par conséquent nombreuses et apportent une identité à la commune.

La strate végétale haute est principalement perçue le long des cours d'eau sous forme de ripisylve, en provenance du Salève. Certaines haies arborées **A** participent à séquencer les vues le long de la RD 1201 : parfois ouvertes ou plus fermées.

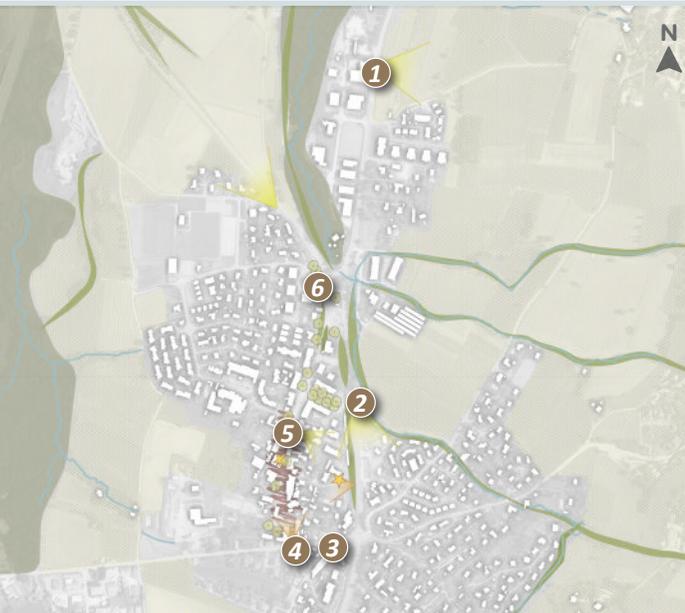
## Un paysage urbain de qualité, avec une végétation à conforter

Le paysage urbain du Chable est marqué par l'axe de la Grand Rue, qui est resté un axe prioritaire pour les usages et la vie locale. Dans sa partie Sud, le tissu bâti ancien relativement lâche et le non-alignement de façades permet de retrouver de nombreuses respirations parfois aménagées sous forme de placettes **B** qui apportent une vraie plus-value en termes de paysage et vie locale. La végétation est présente de plusieurs manières mais pourrait être confortée :

- ▷ Les grands arbres des jardins privés **C** fortement perceptibles depuis l'espace public
- ▷ Les jeunes arbres plantés lors des aménagements récents de l'espace public
- ▷ La végétation basse légèrement présente le long des voies



# Analyse paysagère



## Reportage photographique et analyse des ambiances

- Une ambiance routière rurale plutôt qualitative sur les axes roulants : RD 1201 et RD 18, mis à part le carrefour RD 1201 et RD 177 qui sont très routiers et peu accueillants pour les autres usages.
- De nombreux points de vue sur le paysage qui participent à ancrer le village dans son environnement.
- La Grand Rue dont l'aménagement participe à renforcer le caractère villageois
- Quelques porosités notamment au niveau de la rue de la Chapelle qui constituera le futur point d'entrée à la Grand Rue

## Enjeux

- ▶ Valoriser les entrées de village
- ▶ Conserver et valoriser les points de vue existants
- ▶ Conforter la présence du végétal en ville
- ▶ Valoriser les éléments patrimoniaux (lavoir, bâti)

1 Entrée Nord sur la RD 18



2 Vue dégagée sur le Salève depuis la RD 1201



3 Route de Viry, carrefour très routier et pas d'aménagement piétons/cycles



4 Entrée Sud de la Grand Rue, ambiance de village



5 Ouverture et vue sur le Salève depuis la Grand Rue



6 Giratoire et ses abords végétalisés  
Perception de la ripisylve et de Salève en arrière plan



# Programme cycle et piéton



Extrait du schéma directeur cyclable de Saint-Julien-en-Genevois 2023

## Projet cyclable

Une étude est actuellement portée par LA CCG sur la réalisation d'un axe Nord - Sud sur le territoire. Au niveau de Beaumont l'itinéraire prévoit d'emprunter la VC n°3, de traverser la RD1201 pour rejoindre l'impasse des Eplanes, puis la Grande Rue.

Le franchissement prévu de la RD1201 jusqu'à la Grande Rue est en accord avec les objectifs poursuivis par la commune. Par contre, il est prévu l'aménagement d'une CVCB le long de la Grande Rue. Au vu de l'objectif d'apaisement du centre et de développement de la vie locale, il n'est pas préconisé de mettre en place cet aménagement plutôt destiné à la gestion des liaisons interurbaines. A la place il est préconisé l'aménagement d'une connexion cycle vers la piste cyclable bidirectionnelle aménagée le long de la RD1201. Cette connexion est préconisée au niveau du giratoire RD18/RD1201.

## Aménagement de la piste cyclable en bordure Est de la RD1201

Initialement, le schéma directeur prévoyait le passage de l'axe cyclable en bordure Ouest de la RD1201. Après approfondissement des analyses, il est préconisé une implantation en bordure Est pour plusieurs raisons :

- Réduction du nombre de points de conflit avec les véhicules, notamment au niveau du carrefour central.

- Pour un usager du centre-bourg, la Grande Rue sera plus intéressante pour des liaisons Nord-Sud, la proximité de l'axe cyclable avec l'habitat apparaît donc moins pertinente.
- L'insertion de l'axe cyclable à l'Est de la RD1201 offre la possibilité d'un itinéraire totalement sécurisé sans traversée entre la route de la Croisette et la Route des Marguerites, tout en restant au contact de la Route de la Croisette fermée au transit. Cela offre la possibilité d'effectuer des itinéraires de loisirs pour les habitants (apprentissage du vélo, balade...)

## Cheminement piéton

Le programme prévoit l'implantation de trottoir de part et d'autre de la RD1201 avec séparation de la voirie à l'aide de végétation / mobilier urbain. Des traversées régulières sont à prévoir, au niveau des carrefours et de l'Impasse du Lavoir.

Dans la Grande Rue, il est prévu un réaménagement de l'espace selon les principes de conception de zone 30 ou zone de rencontre : Vélo en mixité sur la chaussée, trottoir de niveau, possibilité de traverser la route en tout point...

Sur la Route de Viry, l'objectif poursuivi est d'aménager des trottoirs de part et d'autre de la voie.



Programme mobilité

## Évolution à venir sur le réseau de transport en commun

Actuellement les principaux points d'arrêt de la commune sont situés sur la Grand Rue (ligne M, ligne 272). La principale évolution attendue sur le secteur d'étude consiste au report des lignes de transport sur la RD1201 en lieu et place de la Grand Rue. Cette évolution implique l'aménagement de nouveaux arrêts le long de la RD1201. Les recommandations issues de la CCG préconisent l'aménagement d'arrêt en encoche. 3 arrêts sont prévus :

- Arrêt de remplacement de l'arrêt "Les Chenais" et "Le Châble" : Mise en place d'un arrêt au niveau de l'Impasse du Lavoisier afin de pouvoir desservir autant le centre bourg que les constructions en rive Est de la RD1201
- Parking relais : Maintien de l'aménagement existant, nécessaire pour permettre le stationnement des bus lors des pauses des chauffeurs.
- Repositionnement de l'arrêt "Les Roquettes" au niveau du giratoire d'accès à la zone d'activité afin de permettre la desserte des habitations et des actives du secteur.

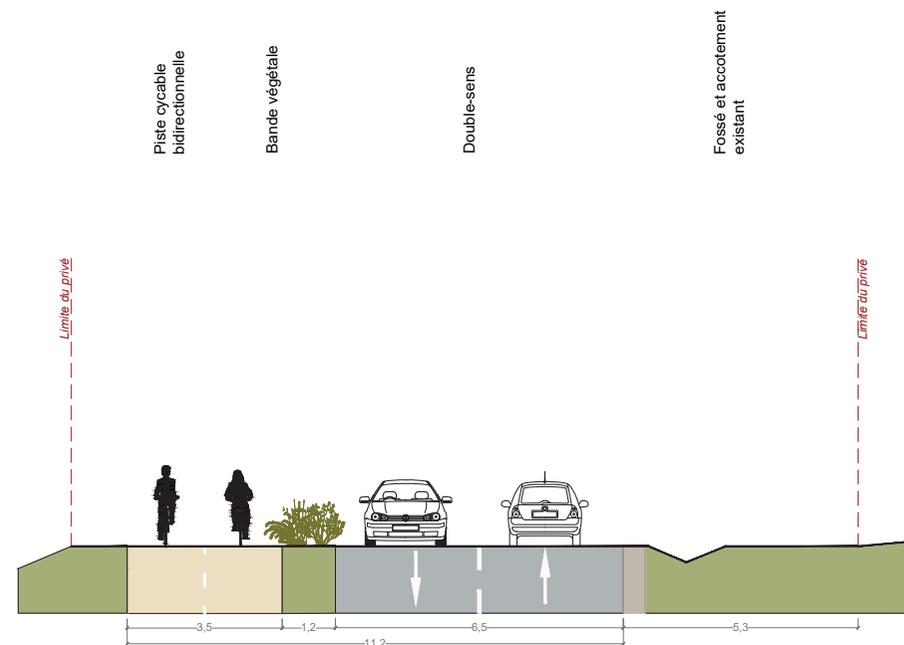
## Pas de création d'un site propre bus

Des tests d'implantation de site propre bus ont été réalisés. Les emprises foncières montrent qu'il serait possible d'insérer une voie bus dans les emprises foncières. Cette insertion aurait cependant un fort impact sur l'ambiance urbaine et paysagère du site, déjà impactée par le calibrage des giratoires. Par ailleurs, le réaménagement des carrefours doit permettre une nette amélioration de la fluidité du trafic et donc de ce fait d'améliorer aussi les vitesses commerciales des TC.

A ce stade il est proposé de poursuivre l'étude sans prise en compte de la voie bus, la modélisation dynamique réalisée ultérieurement devra permettre de trancher sur la nécessité ou non de cet aménagement, au regard des mesures de vitesses commerciales qui seront mesurées.

# Descriptif et profils types

## Profil 1 - RD 18



## Objectifs

- Sécuriser les cyclistes en entrée de ville et les guider vers les itinéraires cyclables, les connecter à la Route de la Cote de Bey
- Valoriser la vue dégagée vers l'Est en conservant la bande enherbée et le fossé existant
- Apporter une image plus urbaine et qualitative de l'entrée de ville :
  - ▷ Suppression du tourne-à-gauche
  - ▷ Aménagement d'une bande plantée champêtre et fleurie entre la piste cyclable et la voirie

## Références



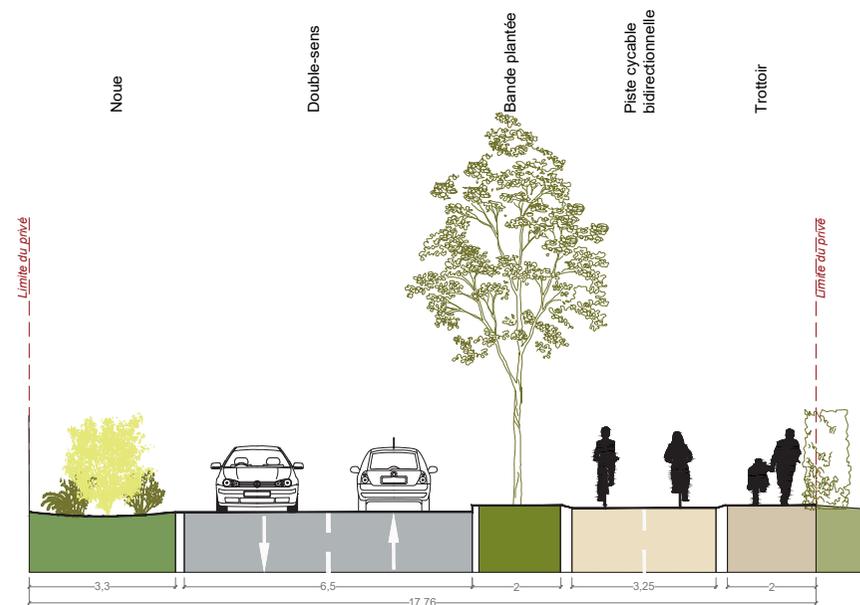
Cusset (03) - Avenue de Vichy



Maurepas (78) - Piste cyclable de la plaine aux chevaux

# Descriptif et profils types

## Profil 2 - RD 18



## Objectifs

- Aménager une piste cyclable bidirectionnelle le long de la voirie
- Encourager les pratiques des modes actifs
- Participer au rafraîchissement urbain en apportant plus de végétation :
  - ▷ Une bande plantée arborée permettant d'apporter de l'ombre
  - ▷ Une noue plantée permettant de valoriser la limite privé/public et de traiter les eaux de ruissellement

## Références

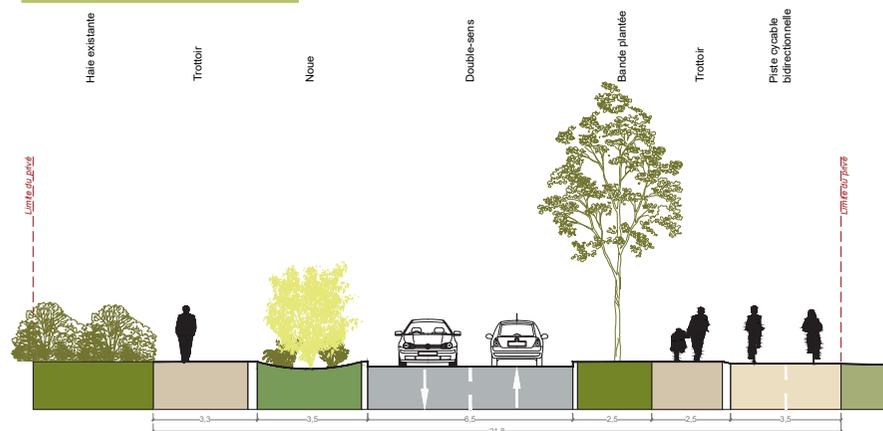


# Descriptif et profils types

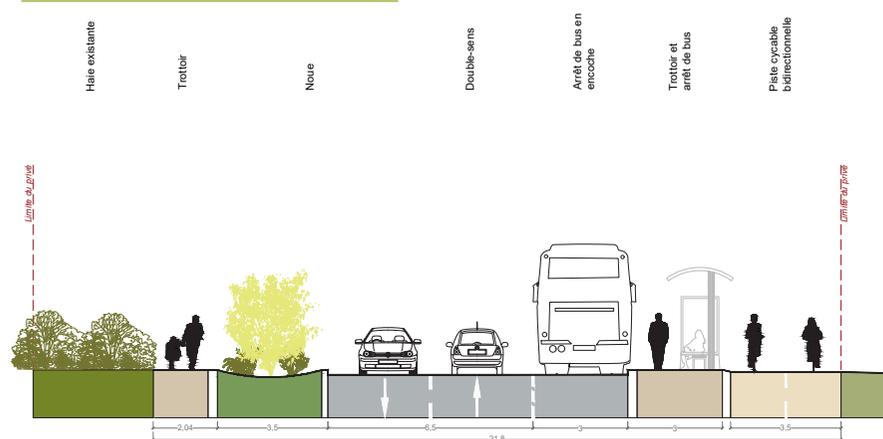
## Profil 4 & 7 - RD 1201



### En section courante



### Au niveau d'un arrêt de bus



## Objectifs

- Aménager une **piste cyclable bidirectionnelle** le long de la voirie, côté Est afin de limiter les croisements avec les autres usagers
- Encourager les pratiques des modes actifs en aménageant des **espaces piétons larges, agréables et séparés de la route**
- Intégrer les aménagements liés à la circulation de **transports en commun**
- Participer au **rafraîchissement urbain** en apportant plus de végétation :
  - ▷ Une bande plantée arborée permettant d'apporter de l'ombre
  - ▷ Une noue plantée permettant de traiter les eaux de ruissellement



## Références

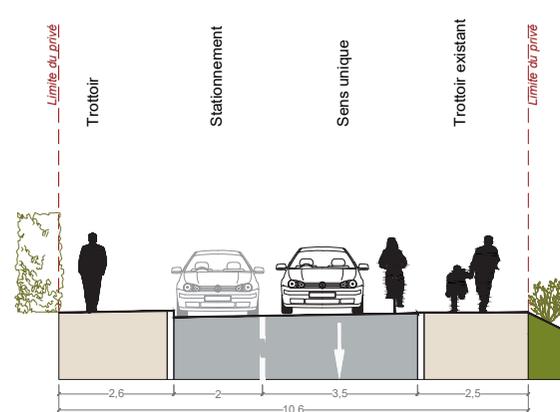


# Descriptif et profils types

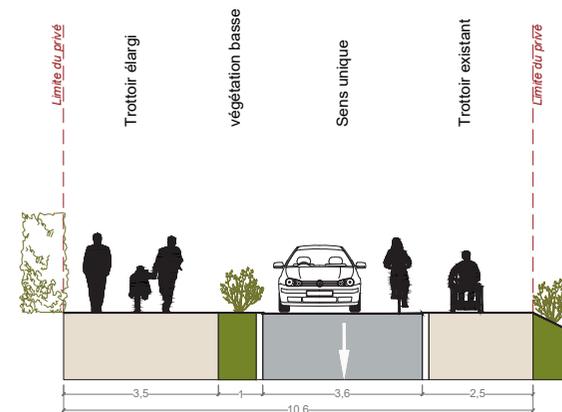
## Profil 8 - Grand Rue Nord - Zone 30



### ↘ Avec stationnement



### ↘ Sans stationnement



## Objectifs

- ↘ Passer la rue en sens unique avec contre-sens cyclable
- ↘ Affirmer l'aménagement en zone 30 en élargissant le trottoir côté Ouest
- ↘ Alternier entre stationnement et végétalisation le long du trottoir Ouest



## Références

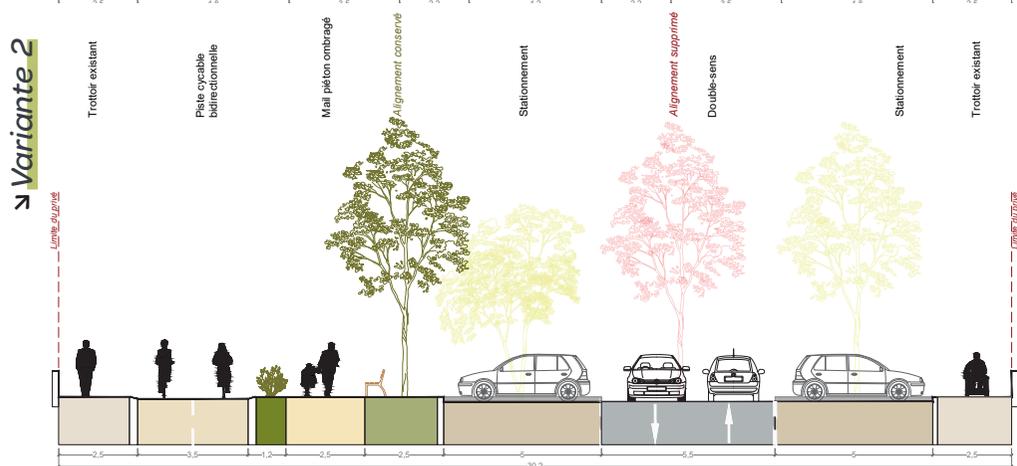
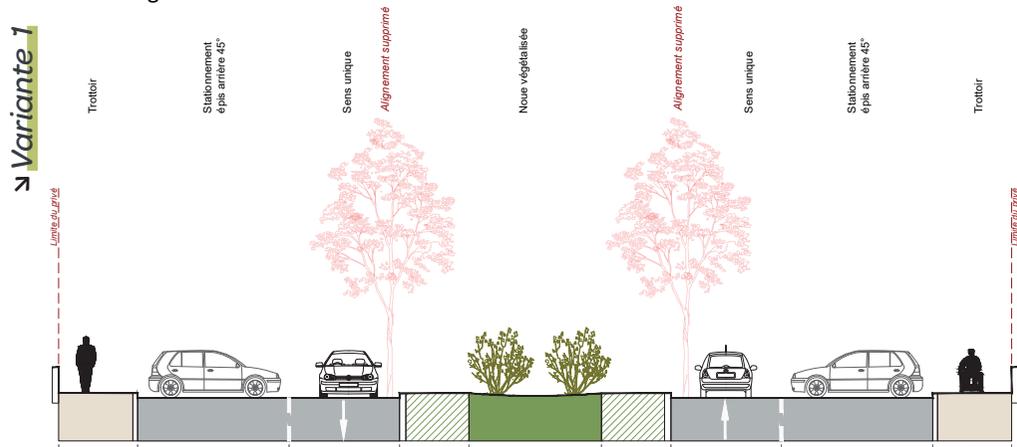
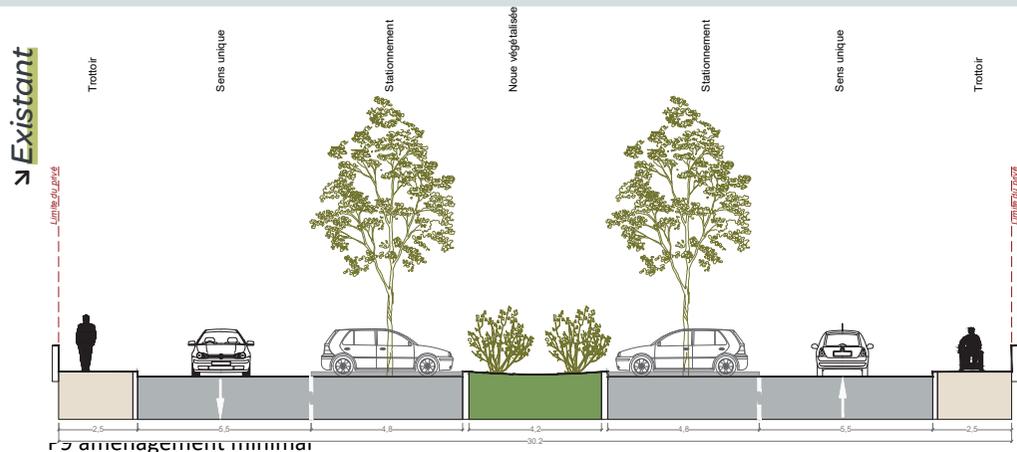


Saint-Felix-Lauragais (31)



Lyon (69)

# Descriptif et profils types



## Objectifs

- Valoriser la **nouvelle entrée** du centre-bourg en conservant le plus possible l'aménagement existant
- Valoriser l'**Impasse du Manoir** pour les liaisons des modes actifs

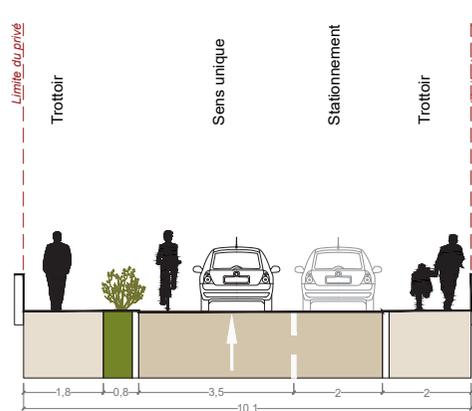


## Références



# Descriptif et profils types

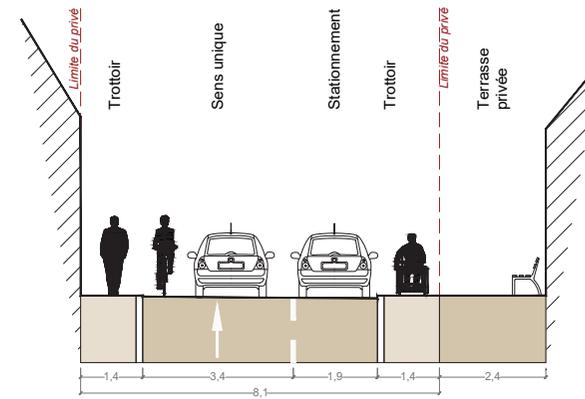
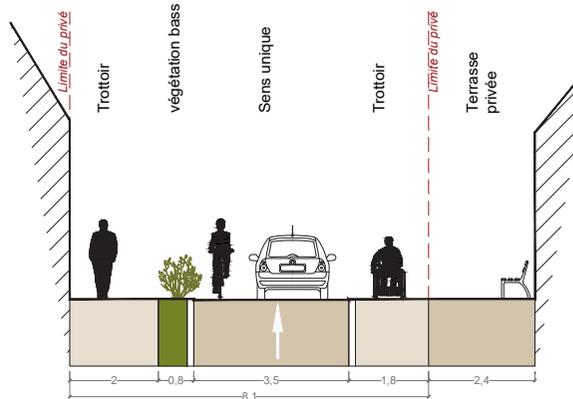
## Profil 10 - Grand Rue Sud - Zone de rencontre



## Objectifs

- Apaiser la rue et favoriser les usages locaux en aménageant une zone de rencontre qualitative et en passant en sens unique
- Valoriser le centre bourg par la végétalisation de l'espace public

## Profil 10 - en sections contraintes



## Références



Aubenas (07)



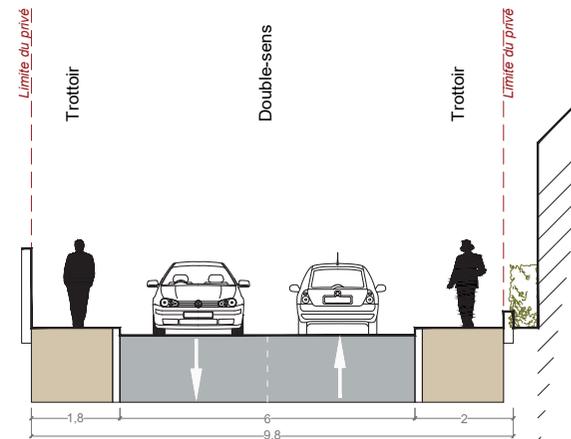
Soubise (17)



Alberville (73)

# Descriptif et profils types

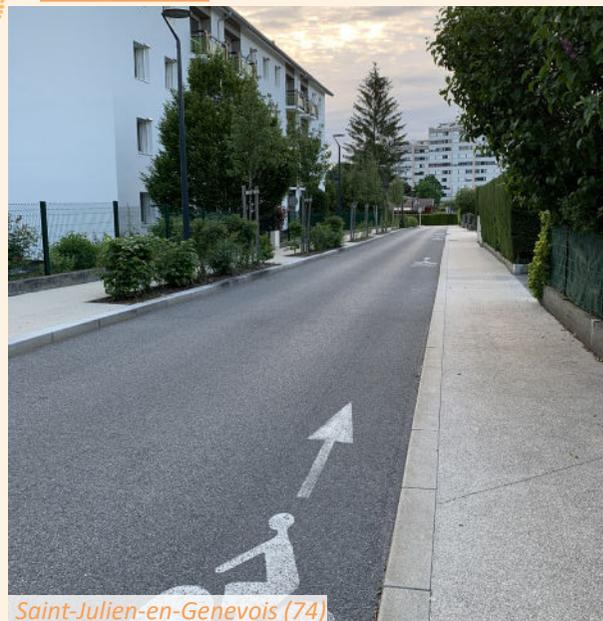
Profil 11 - Route de Viry



## Objectifs

- Aménager des trottoirs pour sécuriser le piéton
- Requalifier la rue pour la valoriser et l'unifier avec le reste de la commune

## Références



Saint-Julien-en-Genevois (74)



Barby (73)

