

Etude de déplacements

Impacts de l'extension de la ZAE Pré Mouchet
et de l'aménagement d'une voie de contournement du hameau de Pontchy



Sommaire

3	Cadrage
6	Diagnostic
17	Visite sur site
26	Impacts Projet
32	Synthèse

Cadrage

Contexte d'étude

La CCFG est engagée dans l'extension de la ZAE du Pré Mouchet et dans la création d'une voie de contournement du hameau de Pontchy sur la commune de Bonneville. L'étude consiste en :

Analyser et présenter l'état actuel des déplacements dans la zone d'influence du projet :

- Visite de site en période de pointe et réalisation d'un reportage photographique illustrant les principaux constats (remontées de files, sécurité et confort des modes actifs, ...) ;
- Recueil de données de trafic sur les voiries : comptages automatiques (7 jours 24h/24h, débits et vitesses)
- Comptages directionnels dans les carrefours en heures de pointe (HP) à Etude de la capacité des carrefours actuelles aux heures de pointes.

Etudier les effets du projet sur les déplacements dans la zone d'influence du projet :

- Analyse du programme et étude de la génération de déplacements induits par le projet
- Présentation des hypothèses de distribution, de répartition modale et d'affectation du trafic aux heures de pointe
- Présentation des cartes avec l'évolution des trafics scénario de référence / scénario projeté
- Etude du fonctionnement des carrefours existants et projetés avec le projet

Vue de l'emprise projet de l'extension



Voie de contournement

Données d'entrée et périmètre



L'étude s'attache à évaluer les impacts et les conditions de circulation sur un périmètre local au sein duquel les flux générés par l'extension de la ZAE peuvent causer des impacts.



Les données d'entrée sont les suivantes :

- Plan d'aménagement de la ZAE avec futures dessertes
- Tableau de surfaces commercialisées
- Visite sur site



Données de comptages :

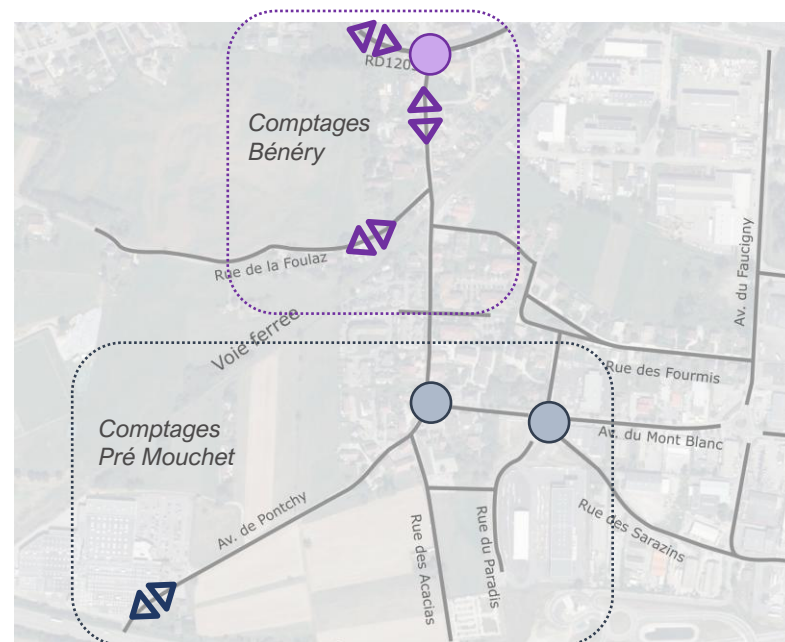
- Comptages réalisés pour l'étude
- Comptages réalisés pour l'étude Bénéry



Comptage automatique en section



Comptage directionnel



Diagnostic

Fonctionnement du secteur

Le plan de circulation local est basé sur des voiries à double sens.

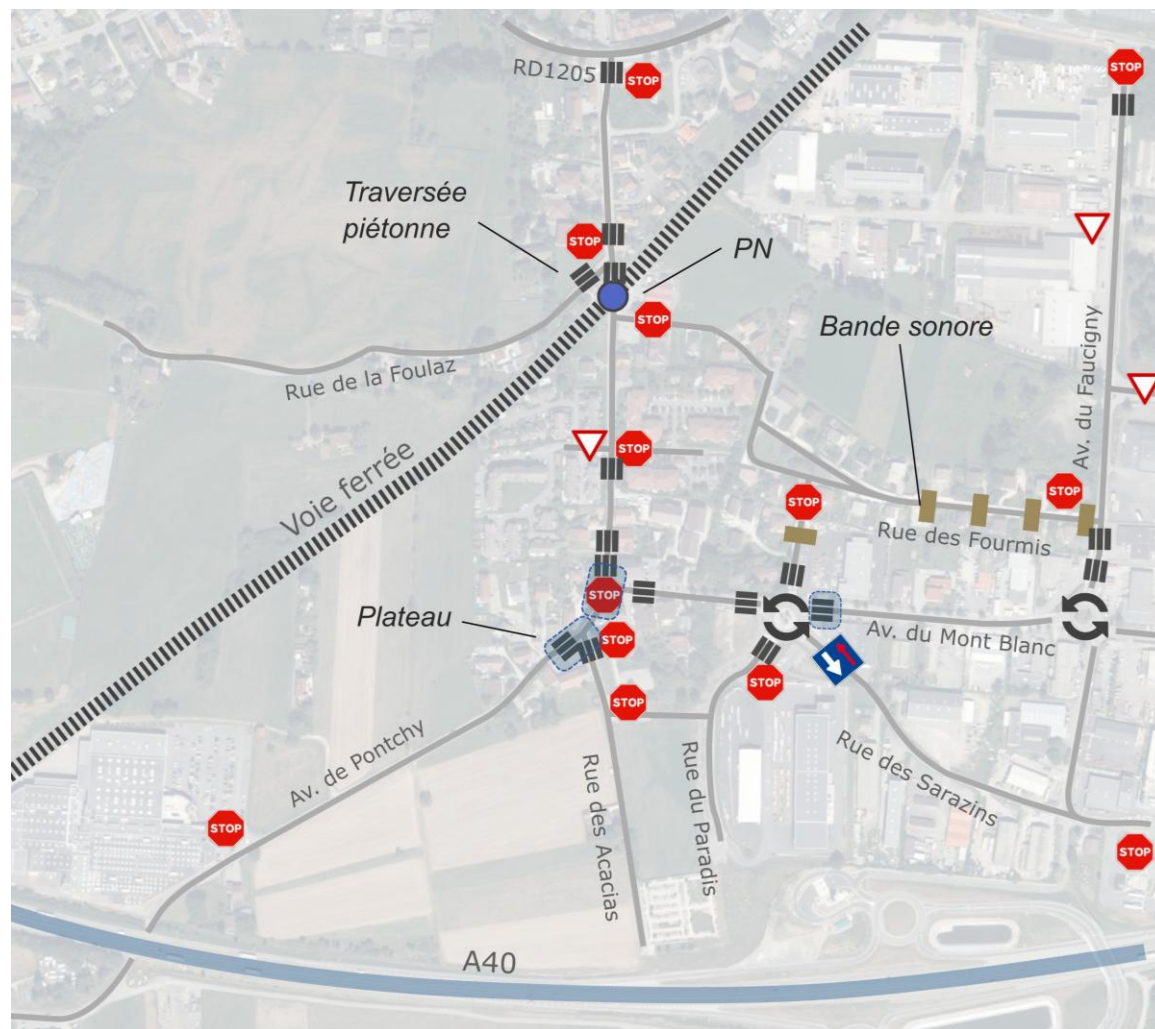
Le secteur comporte :

- 2 giratoires,
- 13 stops,
- 3 cédez le passage
- 17 traversées piétonnes

Le giratoire Mont Blanc / Sarazins / Paradis est un élément clé du système de desserte, de même que l'intersection Mont Blanc / Av. de Pontchy, au cœur du hameau de Pontchy.

On note la présence de plusieurs dispositifs d'apaisement des circulations motorisées avec deux plateaux sur l'Av. de Pontchy, un 3è sécurisant la traversée piétonne Est du giratoire Mont Blanc / Sarazins / Paradis.

On note la présence de bandes sonores sur le secteur pavillonnaire de la rue des fourmis.



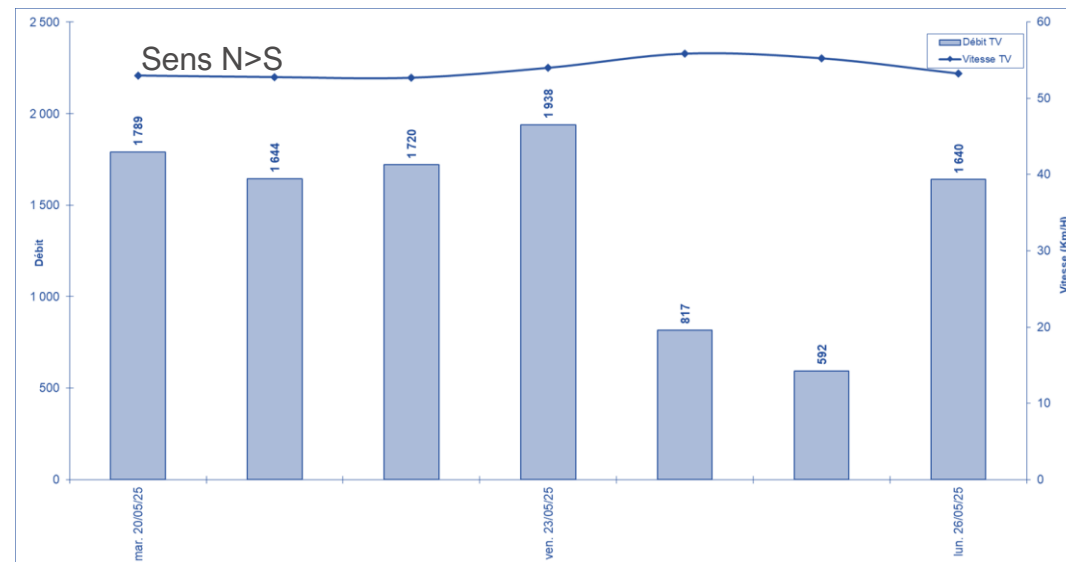
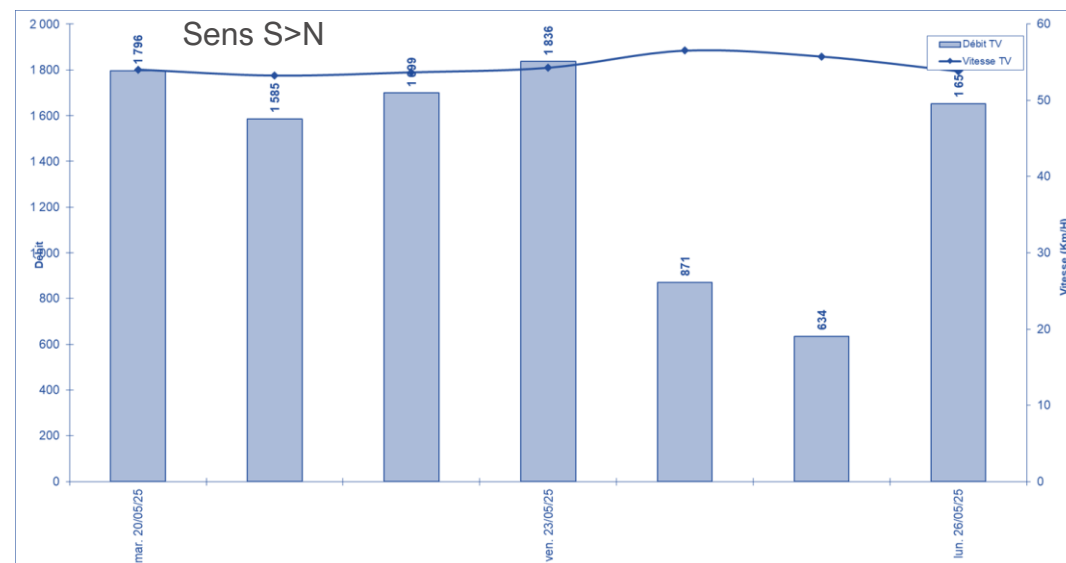
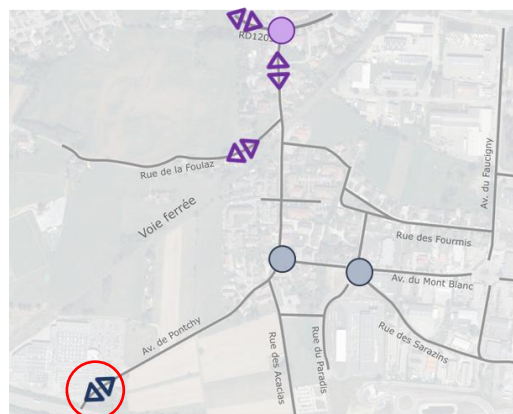
Trafics – comptage automatique

Un poste de comptage situé sur l'Av. de Pontchy permet de connaître les volumes journaliers et horaire sur le secteur.

On enregistre de 1600 à 2000 véh/jour par sens de circulation, avec un bon niveau de symétrie entre les deux sens, soit un volume journalier oscillant de 3200 à 4000 véh/jour ouvrables.

Les vitesses moyennes sont élevées, au-delà de 50km/h, le compteur était cependant localisé au sud de la zone urbanisée. Les visites sur site tendent à montrer une circulation aux vitesses plus modérées sur le cœur du Hameau de Pontchy.

On enregistre des valeurs de trafics PL de l'ordre de 3% ce qui correspond à une valeur très moyenne sur le réseau, plutôt typique de tissus urbains mixtes.

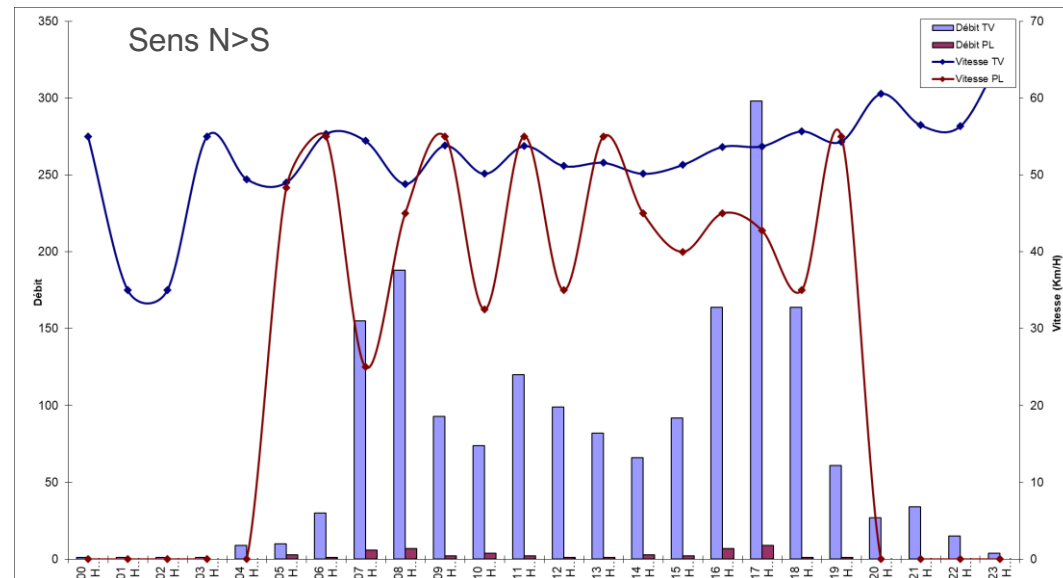
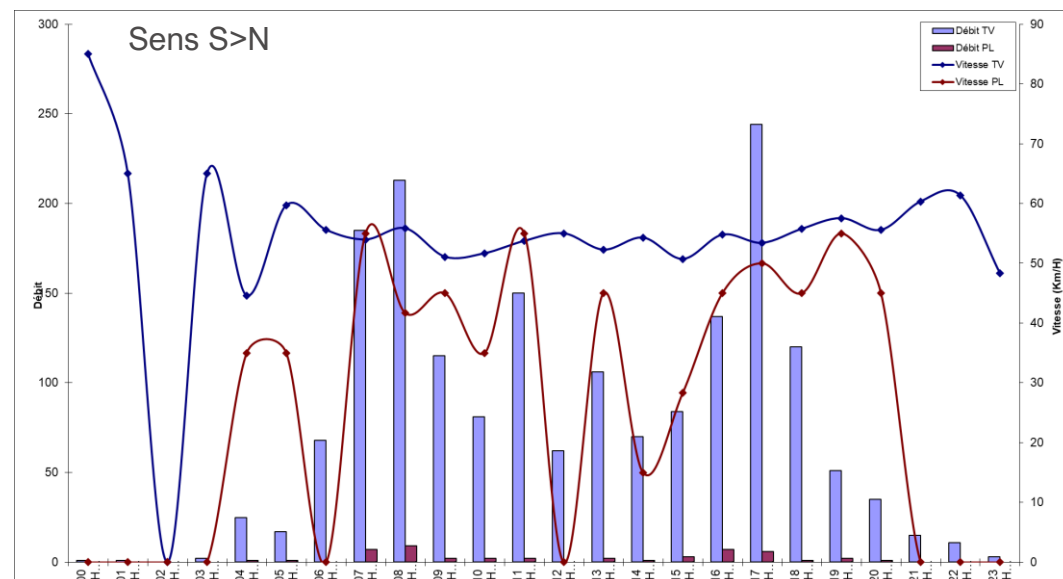
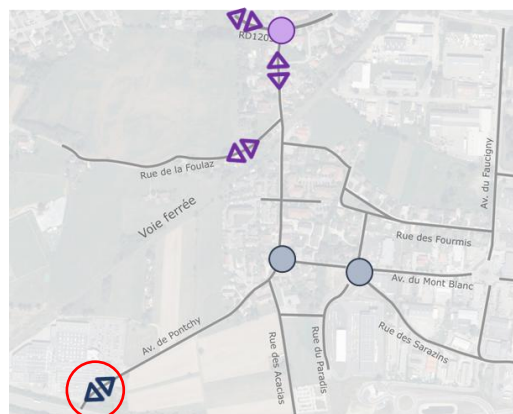


Trafics – comptage automatique

Vue du profil journalier du mardi 20 Mai 2025.

On retrouve un profil marqué par les déplacements domicile - travail, avec des pointes matin et soir bien détachées, et des volumes maximums de 200 à 300 véh/heure.

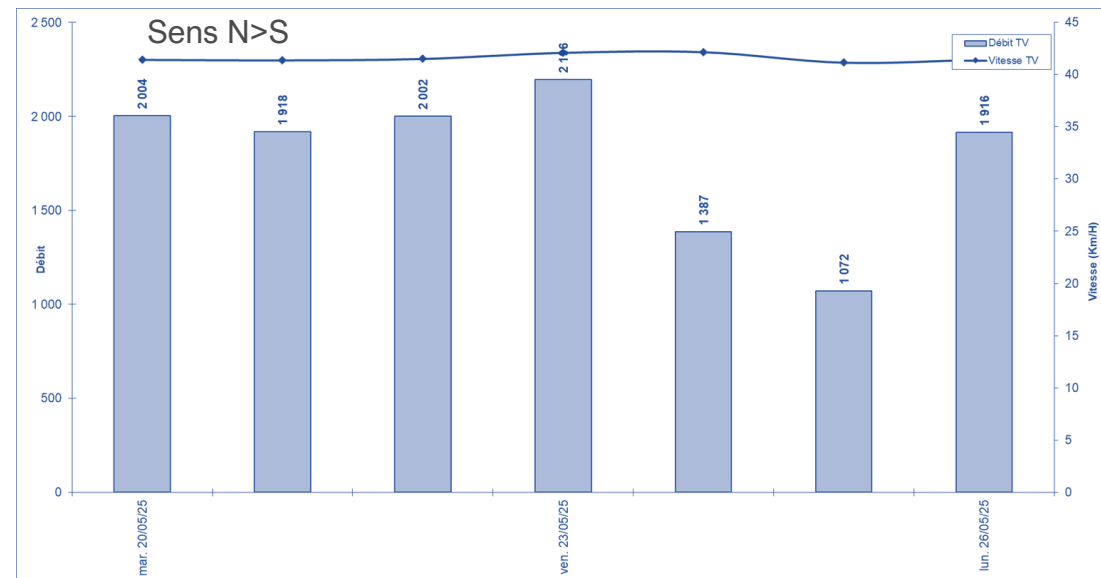
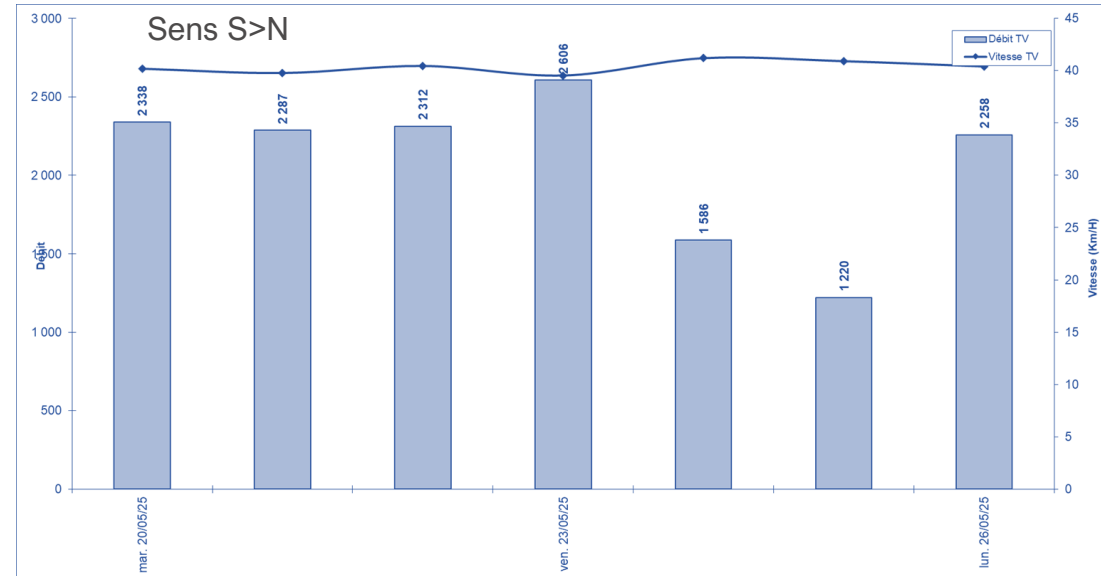
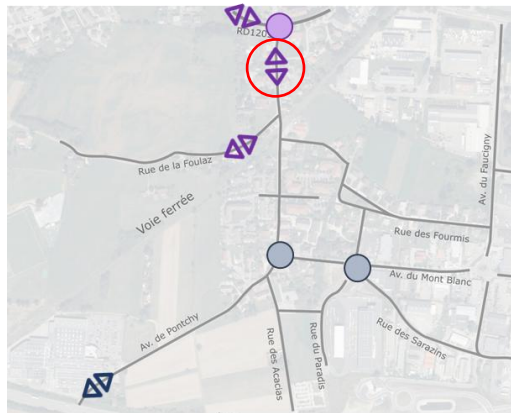
Les comptages directionnels montrent que les trafics sont équilibrés sur tout le linéaire l'Av. de Pontchy, avec des échanges avec l'Avenue du Mont Blanc (voir comptages directionnels ci-après).



Trafics – comptage automatique

Le poste de comptage automatique tiré de l'étude Bénéry et situé au nord de l'Avenue de Pontchy présente un volume hebdomadaire global plus élevé que le compteur situé au sud avec des valeurs de l'ordre 2300 à 2600véh/j ouvrable dans le sens S>N et 1900 à 2000 véh/jo dans le sens N>S.

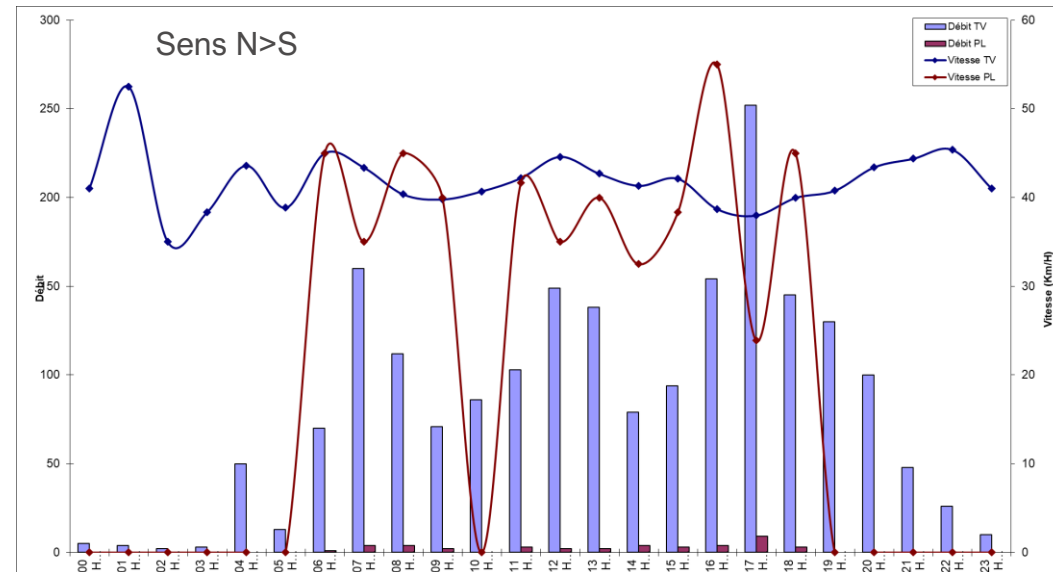
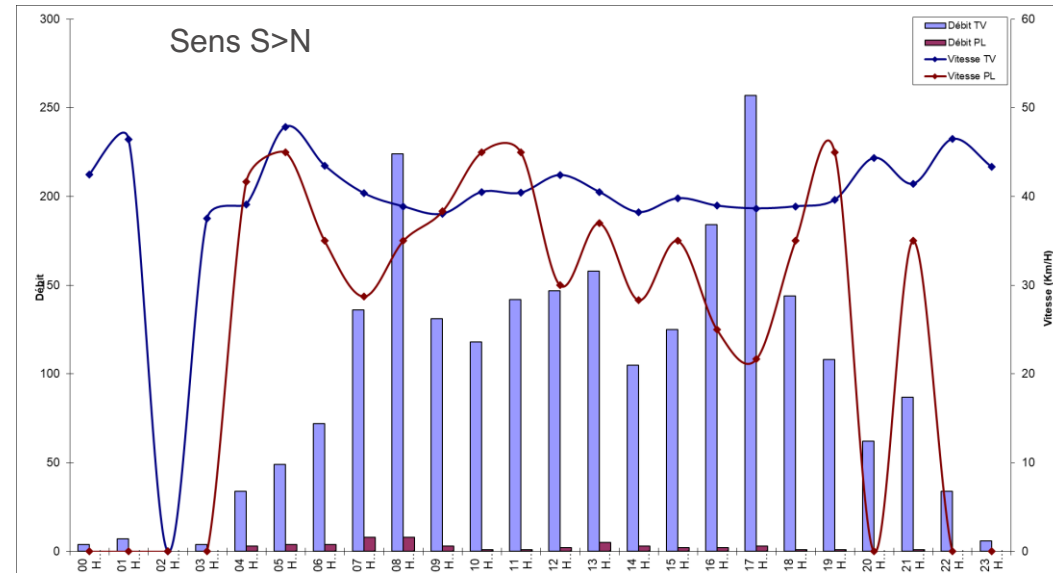
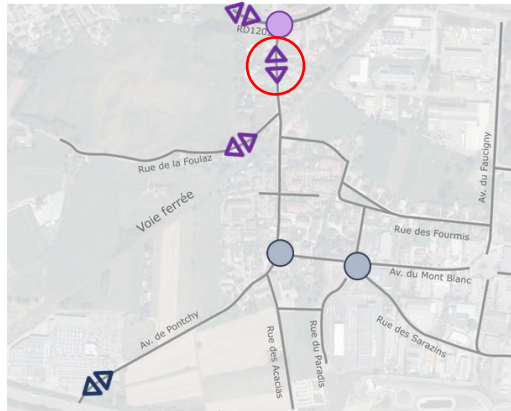
Le total deux sens en jour ouvré reste comparable à l'autre compteur avec un peu plus de 4000véh/jo.



Trafics – comptage automatique

Vue du profil journalier du mardi 20 Mai 2025.

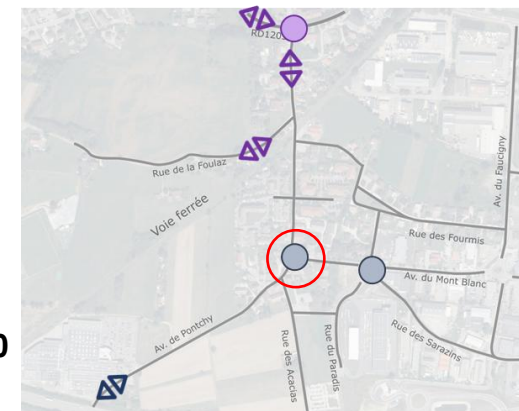
On retrouve un profil journalier analogue au compteur sud, avec comme différence notable que les valeurs maximales ne sont pas plus élevées, mais les valeurs enregistrées en milieu de journée contribuent à un trafic journalier plus élevé.



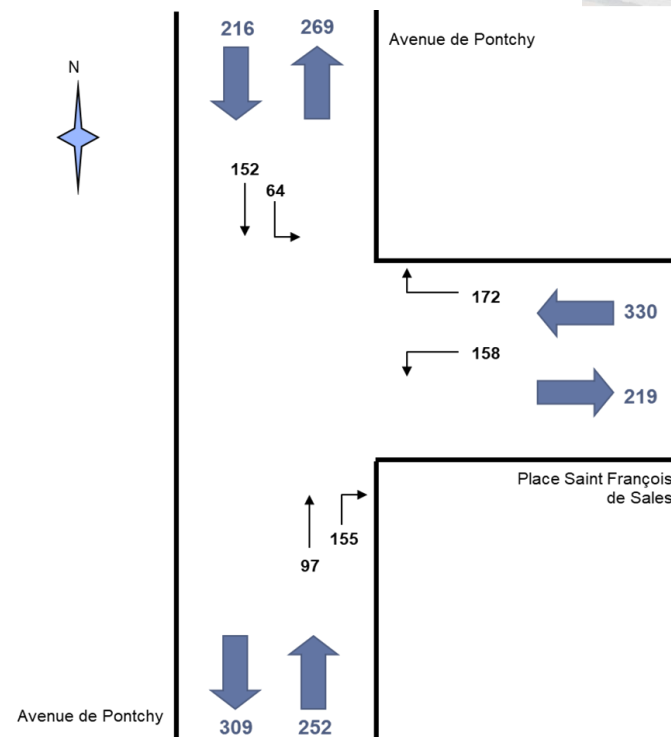
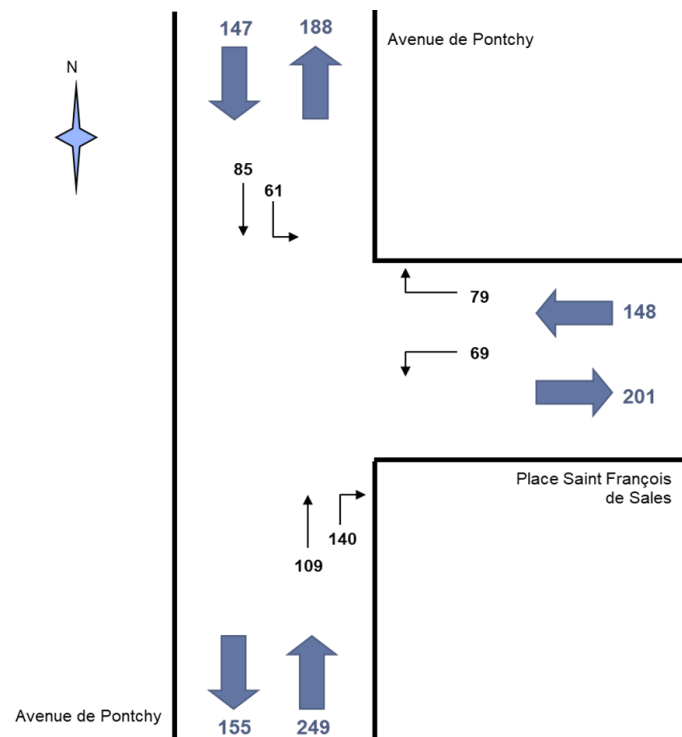
Trafics – comptage directionnel Pontchy / Montblanc

On constate un équilibre des trafics entre l'avenue de Pontchy et l'Avenue du Mont Blanc, ainsi qu'entre les branches sud et nord de l'intersection : les échanges, bien qu'importants en proportion, s'équilibrent entre eux. Notamment, plus de la moitié des flux issus du sud tournent à droite à cette intersection – environ 150 uv/h.

Ainsi, les maxima sur l'avenue de Pontchy sont comparables à ceux observés plus au sud par le compteur automatique.

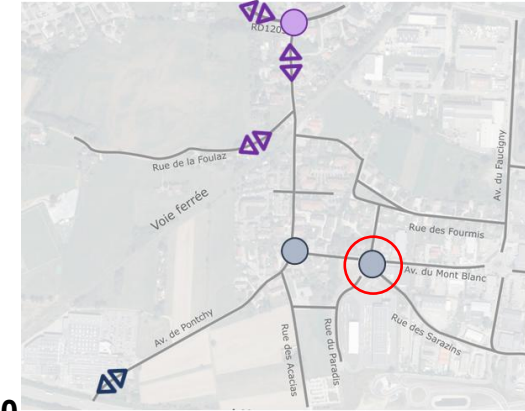


⌚ de : 07H45 à : 08H45 ⌚ de : 17H00 à : 18H00

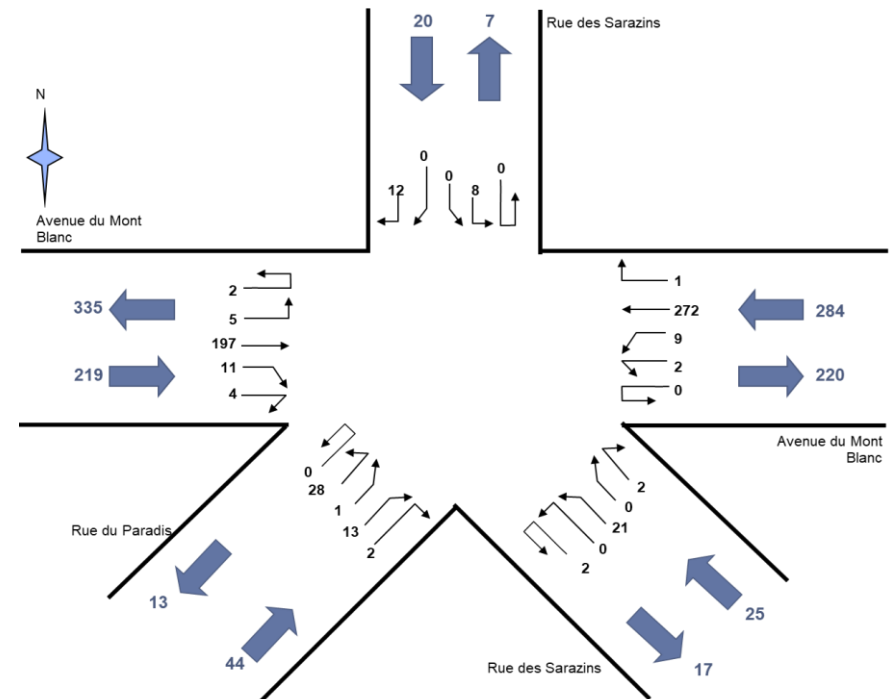
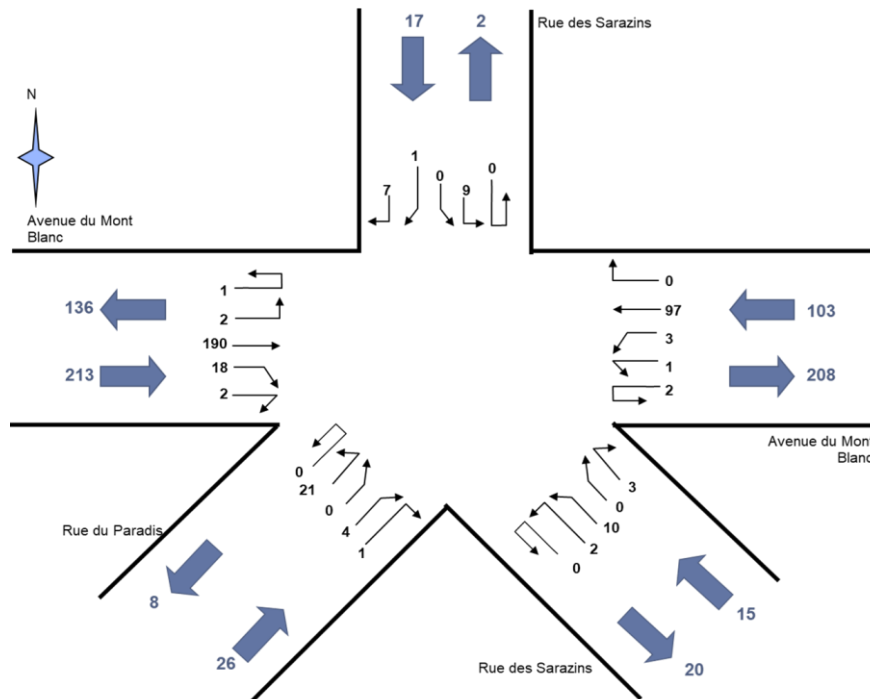


Trafics – comptage directionnel Mont Blanc / Paradis / Sarazins

Les trafics d'échanges sont très faibles sur le giratoire, qui est essentiellement dominé par les flux de tout droit dans les deux sens de l'Avenue du Mont Blanc. Les flux n'y excèdent pas 300 uv/h, en cohérence avec ce qui est observé à l'intersection avec l'Avenue de Pontchy.



de : 07H30 à : 08H30 de : 17H00 à : 18H00

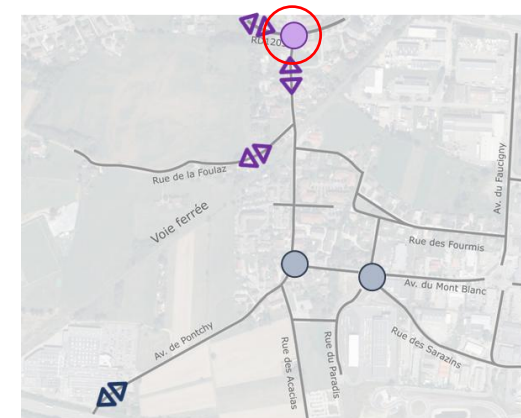


Trafics – comptage directionnel Pontchy / RD1205

L' Avenue Charles de Gaulle constitue la voie dominante du secteur – la RD1205 dans son ensemble est un axe qui supporte des fonctionnalités de transit sur la commune de Bonneville.

On observe des volumes allant de 700 à 900uv/h l'Av. de Gaulle.

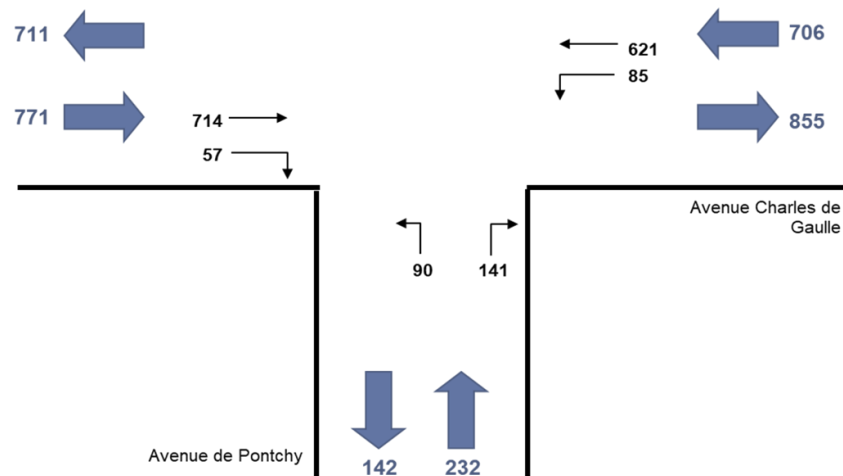
La voie secondaire, l'Av. de Pontchy insère au maximum 250uv/h sur l'intersection. Il est à noter l'absence de symétrie entre l'heure de pointe matin et soir avec des charges de trafic systématiquement plus élevées sur le mouvement de tourne à droite : entre 140 et 190uv/h.



de : 07H45

à : 08H45

Avenue Charles de Gaulle



de : 17H15

à : 18H15

Avenue Charles de Gaulle

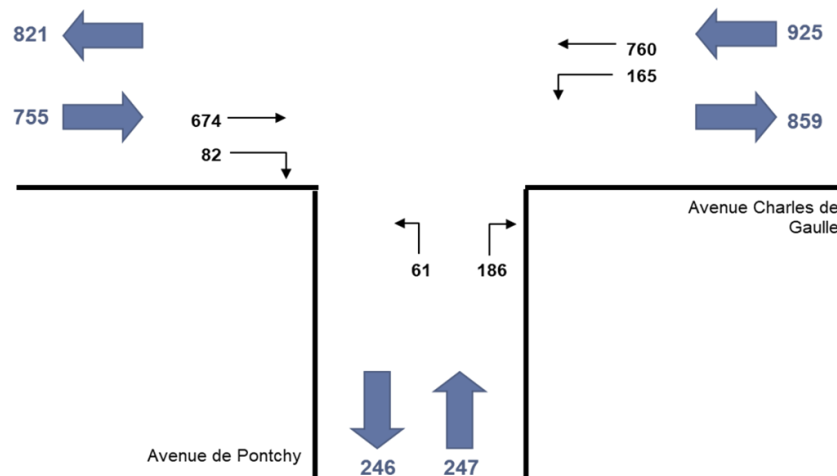
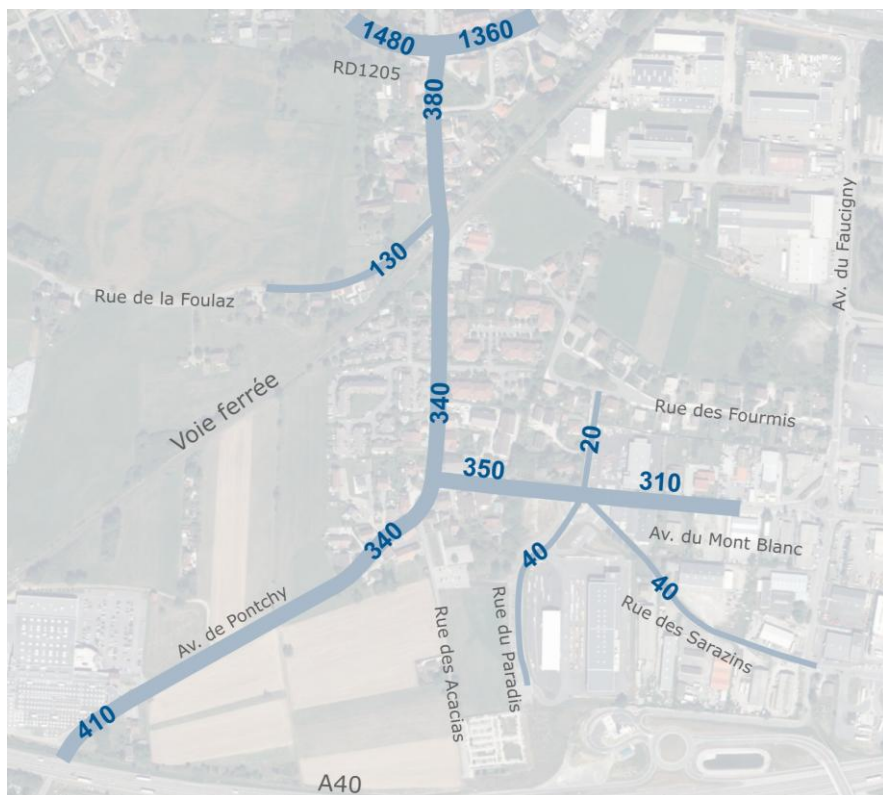


Diagramme de trafics actuels

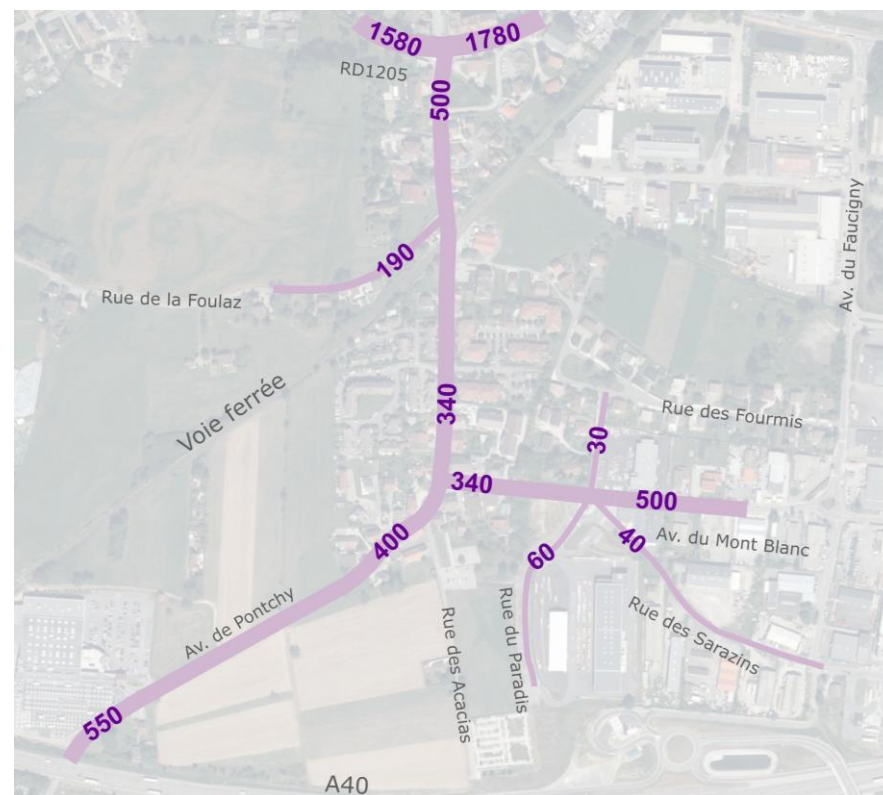
Les diagrammes des trafics actuels montrent les maxima enregistrés sur les plages de pointe matin et soir – 2 sens additionnés.

Le trafic sur le secteur d'étude reste modéré, à l'exception de la RD1205 – Avenue De Gaulle, à l'extrémité du périmètre.

 Heure de pointe matin



 Heure de pointe Soir



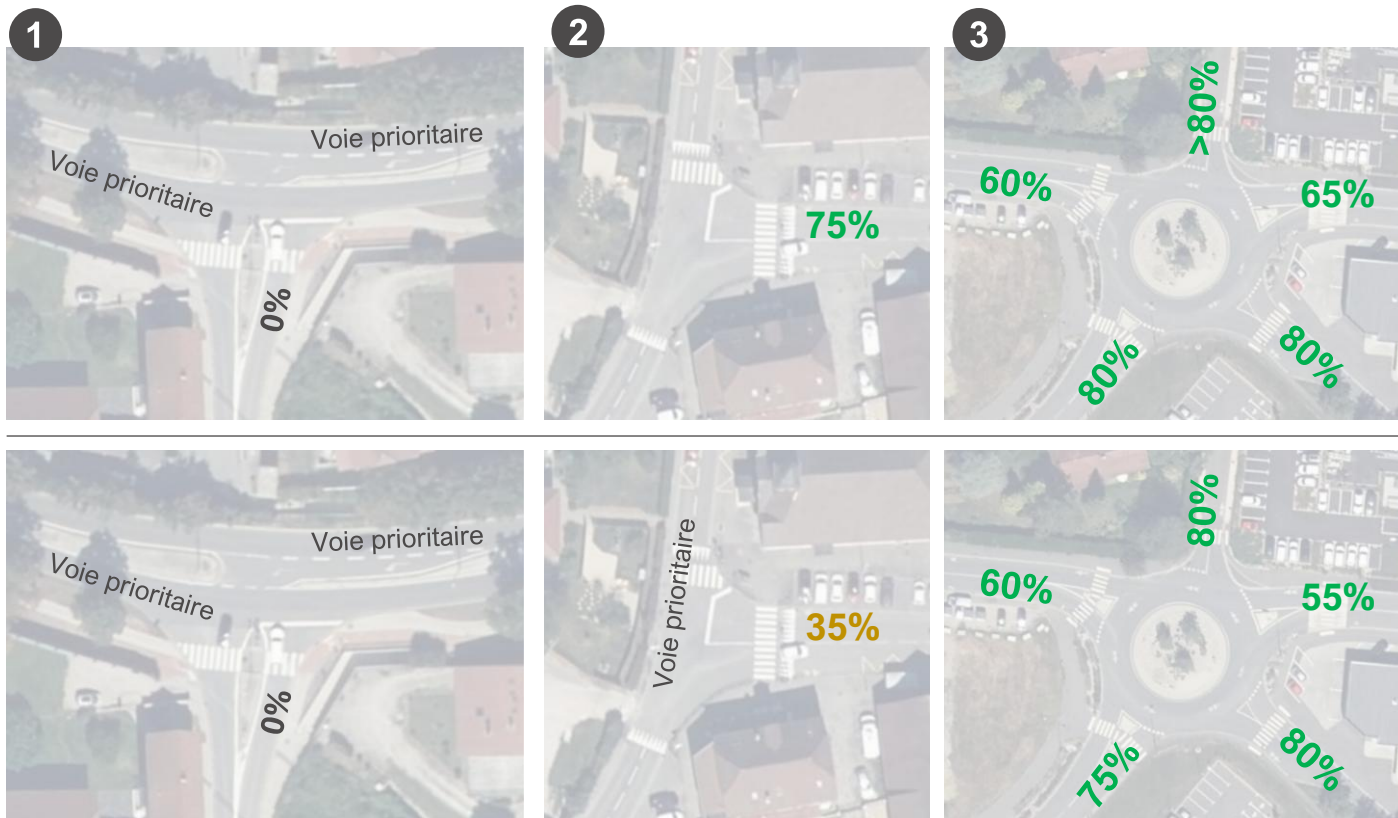
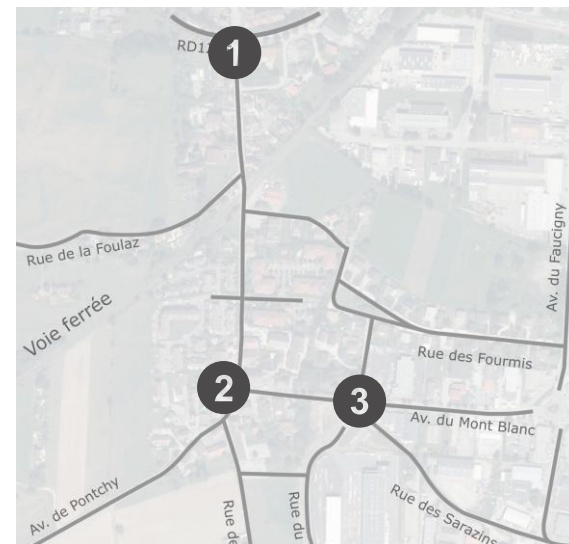
Calculs de réserves de capacités actuelles

Les réserves de capacités d'écoulement sont calculées sur les intersections stratégiques du secteur d'étude.

L'insertion de l'Avenue de Pontchy sur l'Av. de Gaulle en heure de pointe soir est difficile. Le calcul donne en théorie une saturation pour l'Av. de Pontchy.

L'intersection Pontchy / Mont Blanc dispose de réserves de capacité confortables.

Le giratoire peut quand à lui accepter une forte augmentation du trafic.



Heure de pointe matin



Heure de pointe Soir

Visite sur site

Visite sur site – Av. de Pontchy sud

Vitesses élevées et géométrie perfectible (ouvrage A40 + virage) se combinent sur ce secteur.

1 Vue du trafic à destination du sud avec des poids lourds sur le bas côté

2 Vue d'un camion traversant la voie en sens inverse pour rejoindre sa destination

3 Vue de l'accès de la SAS Perrotton Décolletage

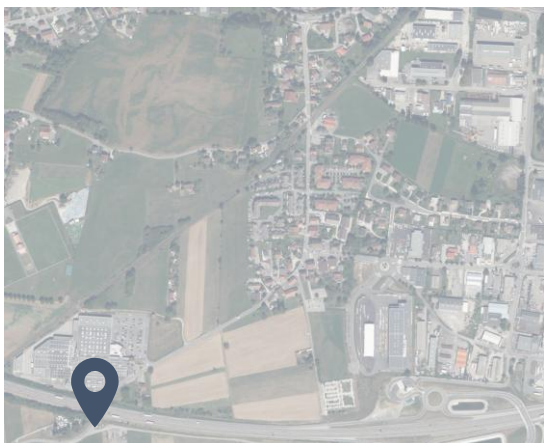
1



2

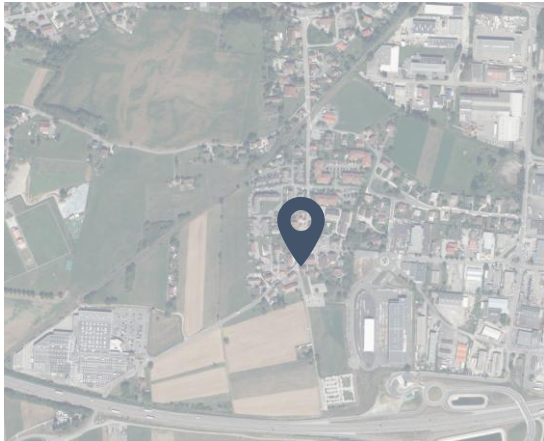


3



Visite sur site – Intersection Acacias

- 1 Vue du plateau et des deux marquages de traversées piétonnes.
- 2 Vue du stop de la rue des Acacias – celui-ci est avancé et empiète sur le cheminement piéton du fait du mauvais cône de visibilité lié au bâti
- 3 Vue de la rue des Acacias, où un cheminement piéton est matérialisé à l'aide de marquage + balise J11



1



2



3



Visite sur site - Intersection Mont Blanc

1 Vue du stop de l'avenue du Mont Blanc, avancé vers l'intersection dont la visibilité est très bonne et les girations relativement larges.

2 Vue de la section de l'avenue du Mont Blanc avec arrêt TC

3 Vue de la traversée piétonne Avenue du Mont Blanc protégée par le plateau. Une non-conformité est ici à corriger avec une place de stationnement située à moins de 5m en amont de la traversée. Celle-ci est à supprimer.

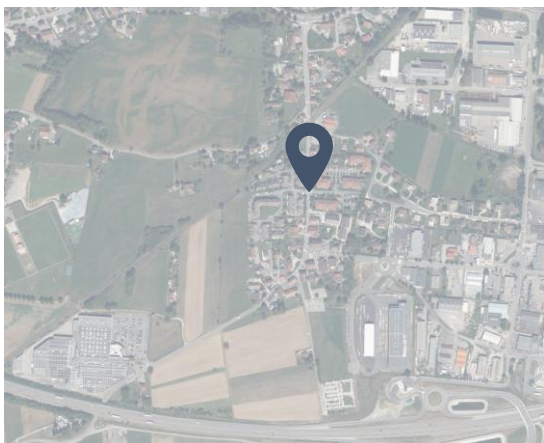
1



2



3



Visite sur site – Av. de Pontchy Nord

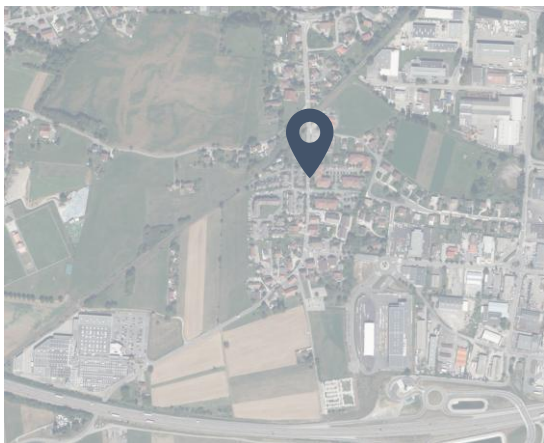
L'avenue de Pontchy présente des irrégularités de cheminement piétons avec des largeurs parfois très faibles, voire des ruptures.

1 Vue à proximité de l'avenue du Mont Blanc – parvis de l'Eglise et arrêts TC. Le cheminement piéton Est est très fortement contraint.

2 Vue du plateau à l'intersection Carducci / Capselles.

3 Vue du passage à niveau : le cheminement piéton subit ici une rupture franche sur le côté Ouest.

4 Vue d'une traversée sur la partie nord de l'avenue de Pontchy.



1



2



3



4



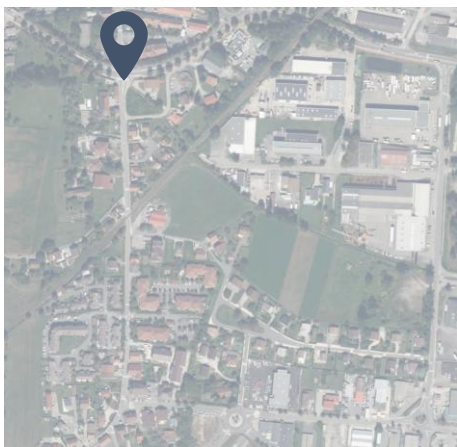
Visite sur site – intersection RD1205

L' Avenue Charles de Gaulle est une des voies les plus fréquentées de la commune de Bonneville. Ici, le trafic modéré de l' Avenue de Pontchy évite la formation de remontées de files.

1 Vue des véhicules en attente d'insertion sur l'avenue de Pontchy. Les temps d'attente sont élevés, mais il n'a pas été observé de remontées de files.

2 Vue du passage piéton souterrain disponible sur l'intersection.

3 Vue de la traversée piétonne de l'Av. de Pontchy. Une piste cyclable bidirectionnelle jouxte le cheminement piéton de part et d'autre. Les pictogrammes cycles sont absents du marquage de la traversée.



Visite sur site – Rue du Paradis

1 Vue du profil de la rue du Paradis, avec une végétalisation qualitative.

2 Vues du cheminement modes actifs jouxtant la voirie

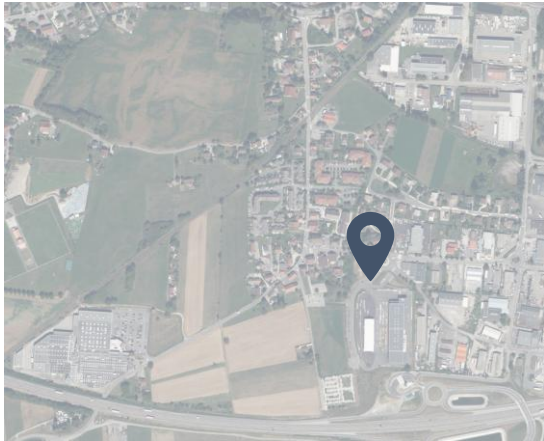
1



2



3



Visite sur site – giratoire Mont Blanc

1 Vue du giratoire depuis la rue du Paradis.

2 Vue du plateau protégeant la traversée Est du giratoire, avec revêtement de contraste .

3 Vue de la branche Sarazins qui comporte une écluse longue de 40m.

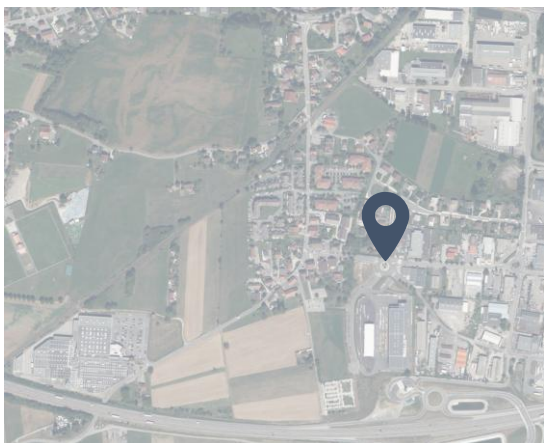
1



2



3



Visite sur site – Av. du Mont Blanc

1 Vues du linéaire de l'avenue, avec pictogrammes cycles de part et d'autre.

2
3 Vue du trottoir nord et de son alignement d'arbres : les fosses restreignent la largeur de cheminement. Présence de stationnement gênant.

1



2



3



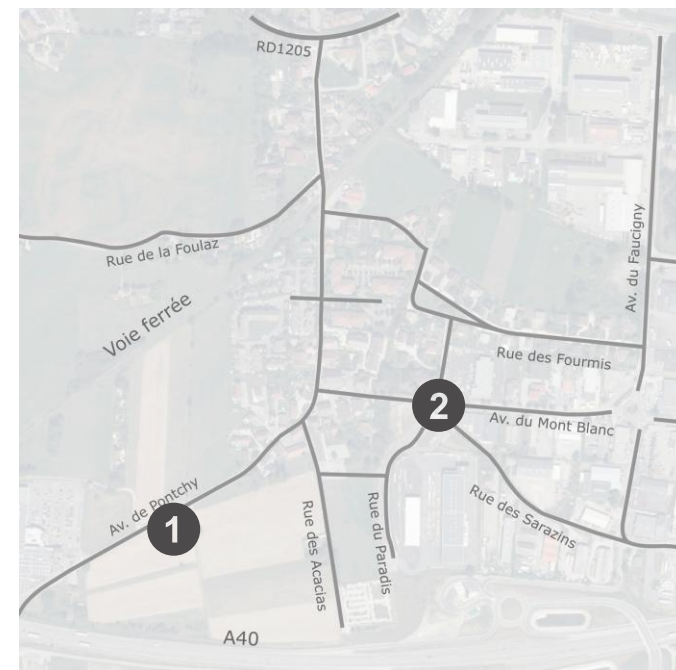
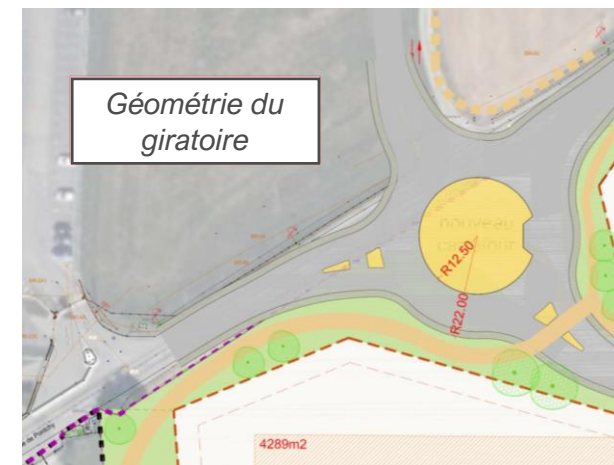
Impacts projet

Plan d'aménagement et connexion au réseau

L'extension de la ZAE Pré-Mouchet dispose d'un synoptique viaire sain et mettant à contribution le réseau existant.

Il est ainsi possible d'accéder à la zone via 2 accès différents le premier par le biais d'un nouveau giratoire à 4 branches sur l'avenue de Pontchy, le 2^e par la rue du paradis elle-même connecté au giratoire Mont Blanc / Sarazins.

Il est à noter que la rue des Acacias qui dessert le cimetière permet seulement aux modes actifs d'accéder à la ZAE.



Flux générés par l'extension de la ZAE Pré Mouchet

Les estimations de trafics prennent en compte les hypothèses suivantes :

- Ratio emplois / m² cibles de la CCFG
- Répartition modale issue du plan de Schéma Métropolitain des Mobilités du Genevois Français : cible 2030
- Pendularité forte sur les heures de pointe

Surfaces commercialisées et flux associés

Demande en déplacements						Flux Domicile-Travail employés + Visiteurs					Trafic PL
N° Lot	Surface de Lot	Emplois	Visiteurs	Total individus	Total Entrées + Sorties / JO	TIM		Covoiturage passager	TC	Modes actifs	PL
						Voiture	2RM				
			0,25 / emploi			45%	5%	8%	11%	31%	
N1	9250	20	5	25	50	23	3	4	6	16	5
N2	4019	10	3	13	25	11	1	2	3	8	2
S1	23216	30	8	38	75	34	4	6	8	23	7
S2	5970	20	5	25	50	23	3	4	6	16	5
Totaux	42455	80	20	100	200	90	10	16	22	62	18
Nombre d'A/R journaliers (ouvrable) vers la ZAE Pré-Mouchet											

Flux total généré
(entrée + sortie) –
jour ouvrable

90 VL/jo

+ 18 🚗



**ZAE
Pré Mouchet**

🕒 Heure de pointe matin

12 VL/hpm

+ 3 🚗

10 veh

5 veh

**ZAE
Pré Mouchet**

🕒 Heure de pointe soir

12 VL/hps

+ 3 🚗

5 veh

10 veh

**ZAE
Pré Mouchet**

Origine – Destination des flux

Le plan de déplacement de Bonneville offre différentes vues sur la mobilité de la ville, et notamment sur la répartition géographique des actifs travaillant sur la commune.

La desserte offerte par l'A40 permet de se prémunir assez facilement des congestions sur la partie centrale de la RD1205 en traversant la zone par l'itinéraire et ainsi de privilégier l'itinéraire n°2, lequel comporte de grandes réserves de capacités.

Les répartitions d'origines-destinations indiquées ci-dessous sont retenues.

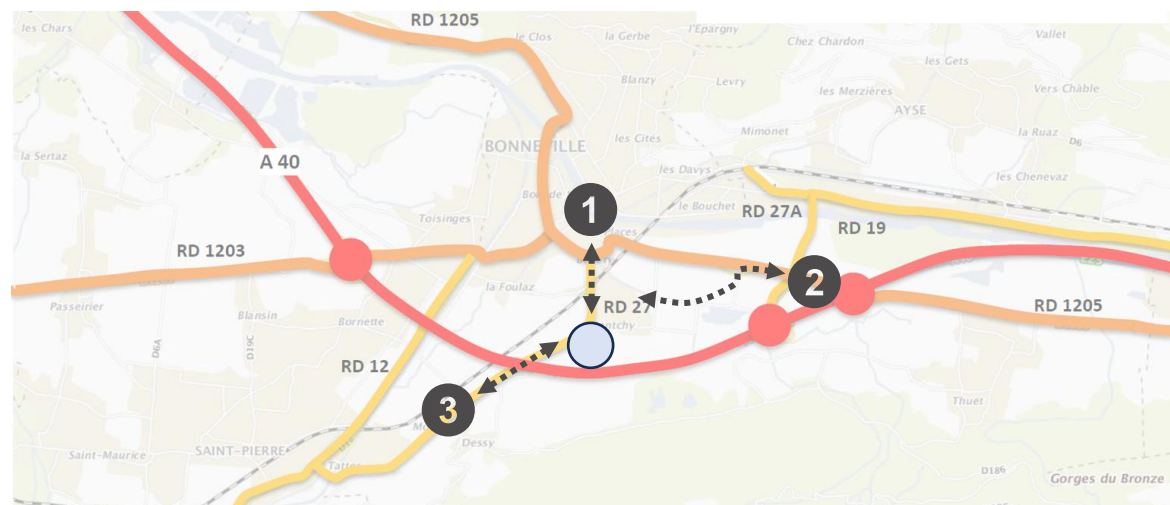
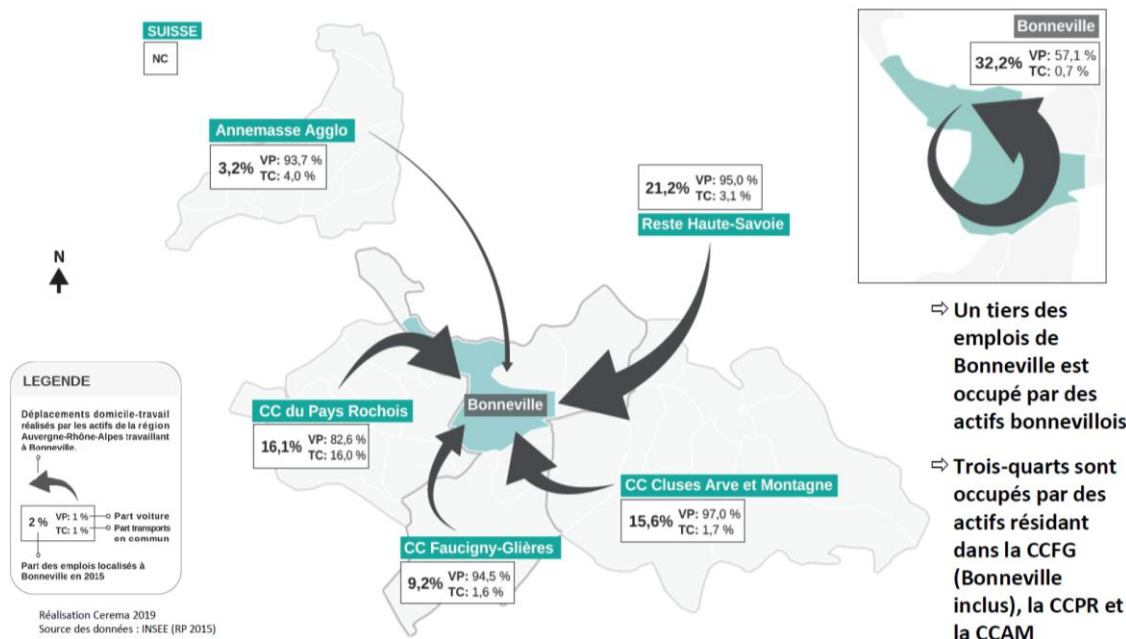
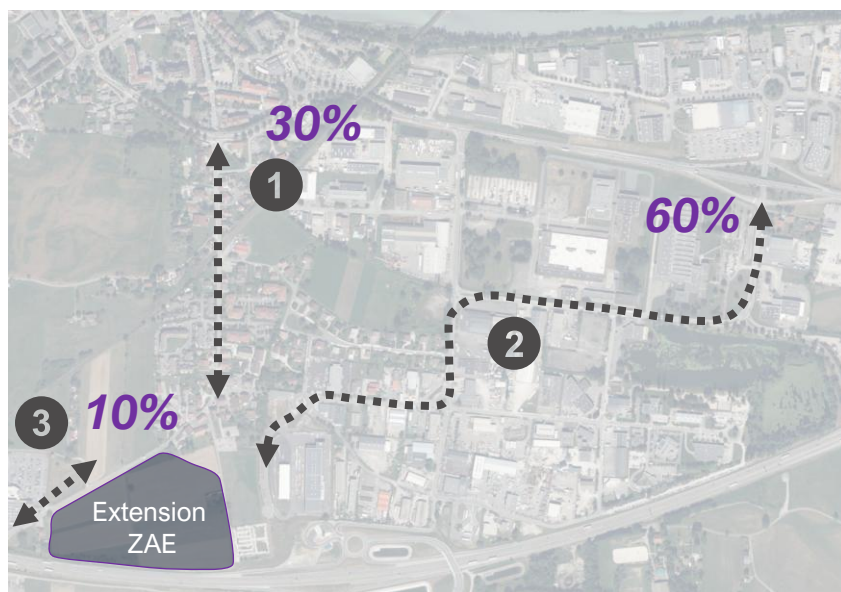


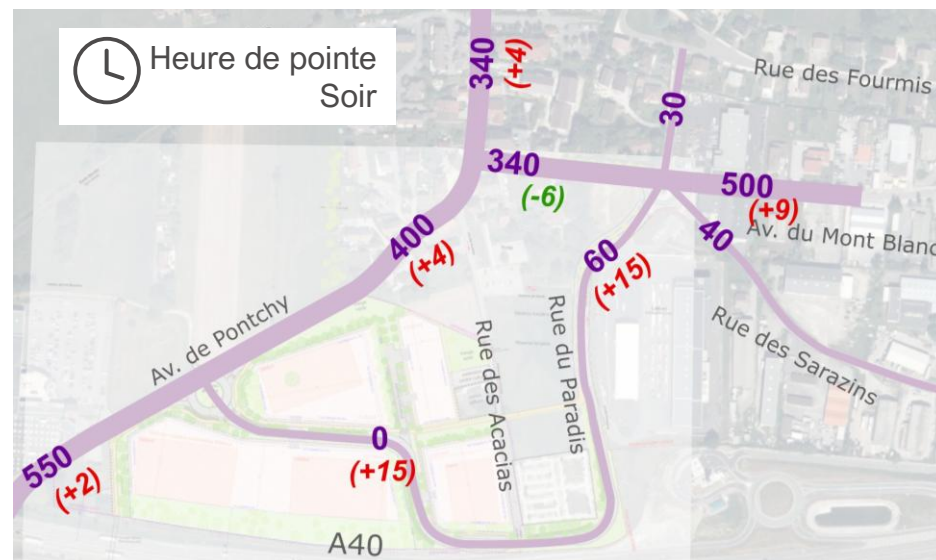
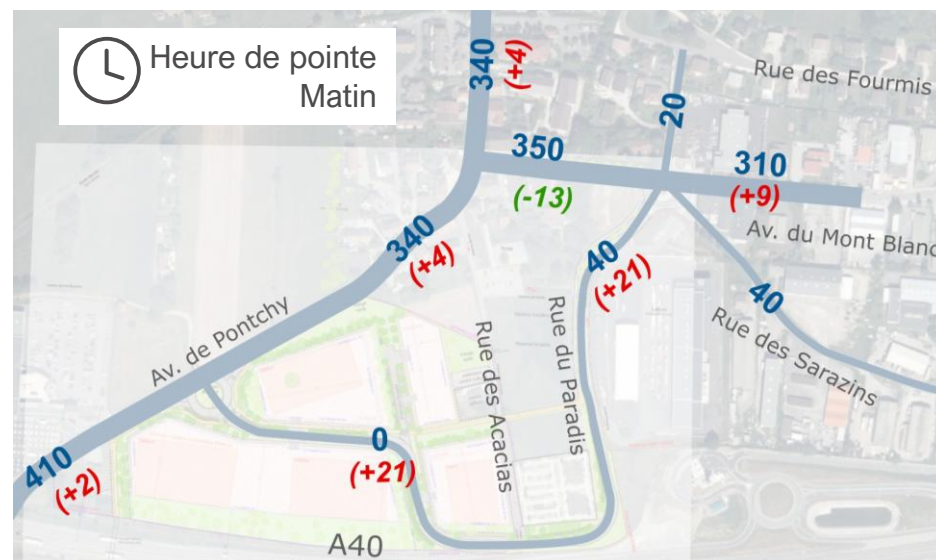
Diagramme de trafics VL / PL futurs

L'augmentation de trafic routier provoqué par le projet est très peu perceptible y compris en heure de pointe

Les diagrammes prennent en compte l'interdiction de franchissement du hameau de Pontchy aux PL, qui se reportent sur la nouvelle voie de desserte de la ZAE.

Ce flux représente environ 100 poids lourds par jours qui sont déviés du hameau (section ouest de l'av. du Mont Blanc et sont reportés sur la nouvelle voie).

Les intersections clés telles que le nouveau giratoire de desserte sur l'avenue de Pontchy, le giratoire de l'Av. du Mont Blanc et l'intersection Av. du Mont Blanc / Av. de Pontchy subissent des impacts quasi inexistant.



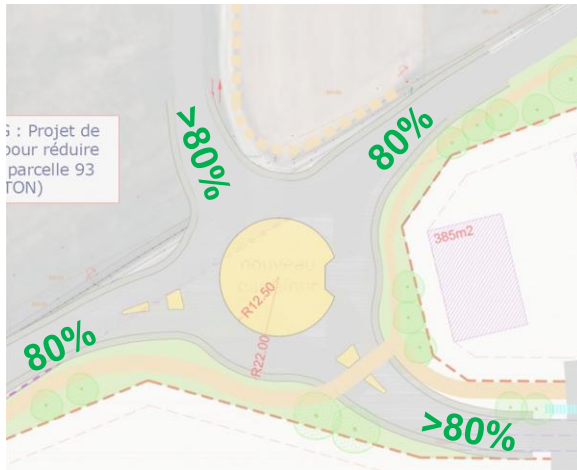
Trafic actuel (v/h – 2 sens additionnés)	550
Trafic induit par le projet (v/h – 2 sens additionnés)	(+3)

Calcul de réserve de capacité du nouveau giratoire

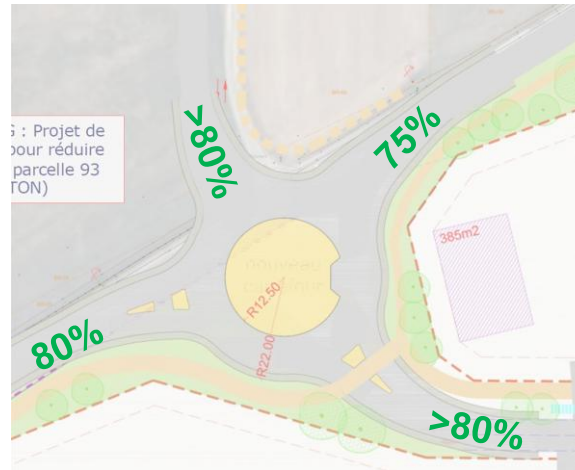
Une hypothèse pessimiste est utilisée pour montrer que le nouveau giratoire de desserte de la zone sera fluide en toute circonstance : on suppose pour le calcul que 100% de flux accédera par l'Av. de Pontchy Nord.

Un trafic supplémentaire de 100véh/h est affecté sur la branche Ouest du giratoire pour tenir compte de l'occupation de la parcelle en plus du trafic généré par la ZAE.

🕒 Heure de pointe matin



🕒 Heure de pointe Soir



Localisation du giratoire



Synthèse

Synthèse

L'extension de la ZAE Pré Mouchet se fait dans de bonnes conditions du fait des surfaces modérées qui sont commercialisées, de leur typologie d'activité engendrant de faibles flux, et d'une bonne répartition des trafics d'accès à la zone.

Le nouveau giratoire desservant la zone depuis l'Avenue de Pontchy permettra un niveau de sécurité optimal et sera apte à subir des augmentations de trafic ultérieures.

L'analyse des trafics et des capacités des intersections clés a cependant révélé un point de faiblesse sur le réseau au niveau de l'intersection RD 1205 (Avenue Charles de Gaulle) / Avenue de Pontchy. Cette intersection est en limite de saturation mais la ZAE ne vient ajouter qu'un flux marginal de l'ordre de 0,5% des trafics existant sur l'Avenue Charles de Gaulle.

Le risque associé est d'autant plus faible que le plan de circulation permet un accès confortable à la ZAE à partir de l'Est depuis l'avenue du Mont Blanc / Avenue de Faucigny / Avenue de Savoie - itinéraire qui serait d'ailleurs naturellement privilégié pour les flux provenant de l'Est ou de l'A40 au vu de la position de l'échangeur.

