



Ville SCIONZIER (74)

Projet de moyennes surfaces au sein d'une Zone
Mixte existante
Réhabilitation de l'Usine Poppe+Potthoff



Analyse de l'accessibilité et des impacts sur le trafic

mai 2026

1. CONTEXTE DE L'ETUDE

Le projet étudié ci-après sera implanté sur un Site déjà construit. Les bâtiments seront rénovés et adaptés à recevoir des cellules commerciales. Celle-ci viendront compléter l'offre déjà présente sur cette Zone.

La Zone d'étude se trouve sur la Commune de Scionzier au Nord du Centre-ville.

L'objectif de notre collaboration à cette étude est, suite à un état des lieux détaillé, d'assister le porteur de Projet dans le dépôt de sa demande d'autorisation pour que le Projet soit intégré dans ce secteur avec toutes les garanties de réussite, d'accessibilité aisée et de sécurité pour les futurs clients de ce Site.

Dans ce cadre, nous avons donc procédé à une mise à jour de données disponibles : enquêtes récentes réalisées en 2025.

Ces enquêtes de circulation ont été réalisées fin mars pour 2026 et début Avril pour l'actualisation 2026, un vendredi soit un jour "chargé" de la semaine.

Le temps était beau et sec et aucun incident n'a perturbé le déroulement des relevés.

2. SITUATION DU PROJET

Le Projet est situé au sein de la Zone d'activités mixte "Val d'Arve", Zone économique située entre l'Autoroute A40 et la Rivière "Arve".

Aujourd'hui le trafic de "transit" emprunte l'Autoroute A40 (Annemasse→Chamonix). La Ville de Scionzier est accessible depuis l'Echangeur 18 (demi Echangeur seulement). Les D1205 au Sud et 19 au Nord assurent les dessertes de proximité et les "Moyens Echanges".

Le réseau primaire de la Zone s'articule autour de la Rue César Vuarchex, voirie simple à 2 fois une voie de circulation avec trottoir. Les lots des différentes activités artisanales ou commerciales accèdent directement sur cette voirie.



Extraits Géoportail

3. LE RECUEIL DES DONNEES : état des lieux actuel

3.1. Les comptages sur le réseau - Données du Département

Les données de trafic les plus proches que nous possédons sont des Moyennes Journalières Annuelles (MJA) pour l'année 2023.

A40 20 651 véh./jour - 8% de PL et pointe saison hivers 43 800 véh./jour.
D1205 13 046 véh./jour - 5,5% de PL et pointe saison hivers 17 622 véh./jour.

On notera que globalement dans ce secteur les trafics accusent depuis les dernières années une légère baisse de l'ordre de 2%.

Source :

https://www.haute-savoie.gouv.fr/contenu/telechargement/48941/310263/file/carte_trafic_2024.pdf

3.2. Les enquêtes de trafic détaillées.

Données de comptages

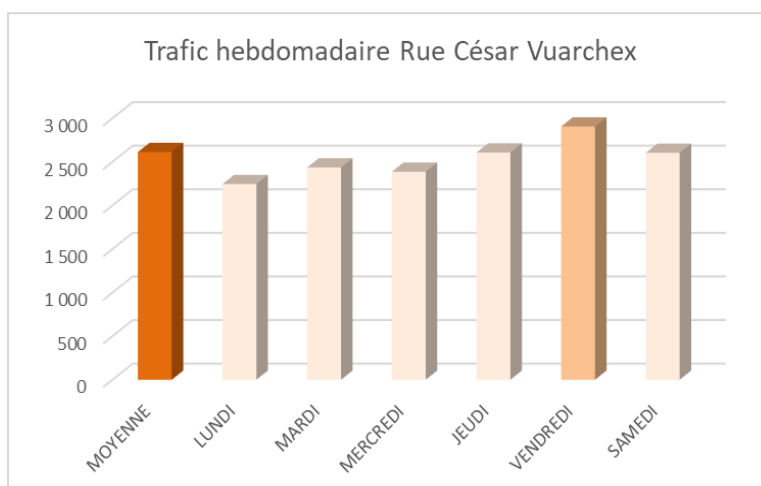
Disposant de données de trafic récentes (2025) nous avons retenu de faire uniquement un prélèvement des trafics sur l'Heure de Pointe du Vendredi Soir afin de voir s'il convient ou non de réactualiser les trafics.

Ce prélèvement a été réalisé le 3 avril 2026 juste avant les vacances de Printemps. Nous avons donc "recompté" le carrefour à proximité du Projet et nous avons ainsi pu réactualiser les Moyennes Journalières sur la semaine.

3.2.1 Mise à jour des comptages automatiques.

Les trafics relevés dans cette section de la Rue Vuarchex sont en Moyenne de 2240 véhicules par jour pour les 2 sens de circulation.

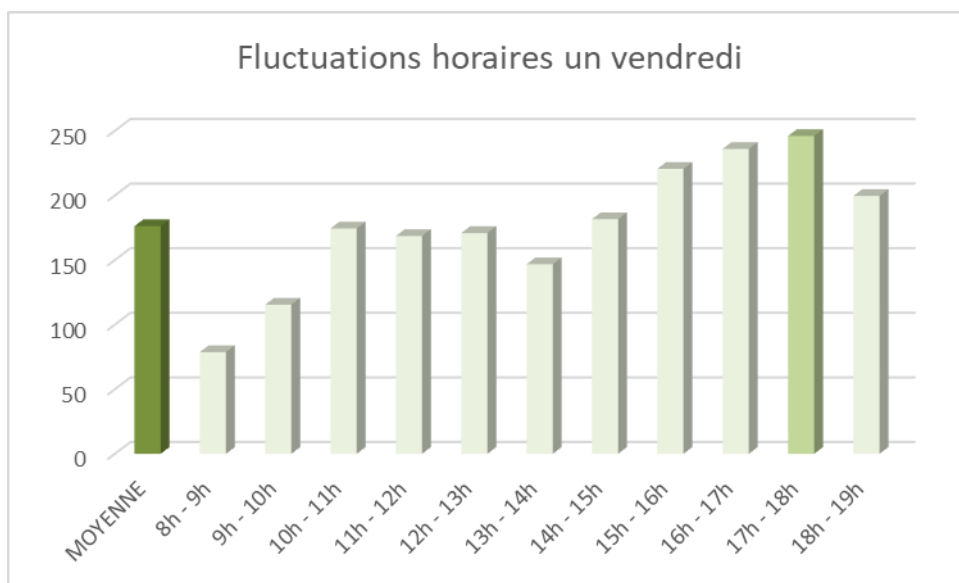
Si l'on enlève de la Moyenne le dimanche où les flux sont très faibles, la Moyenne augmente à **2612 véhicules par jour**.



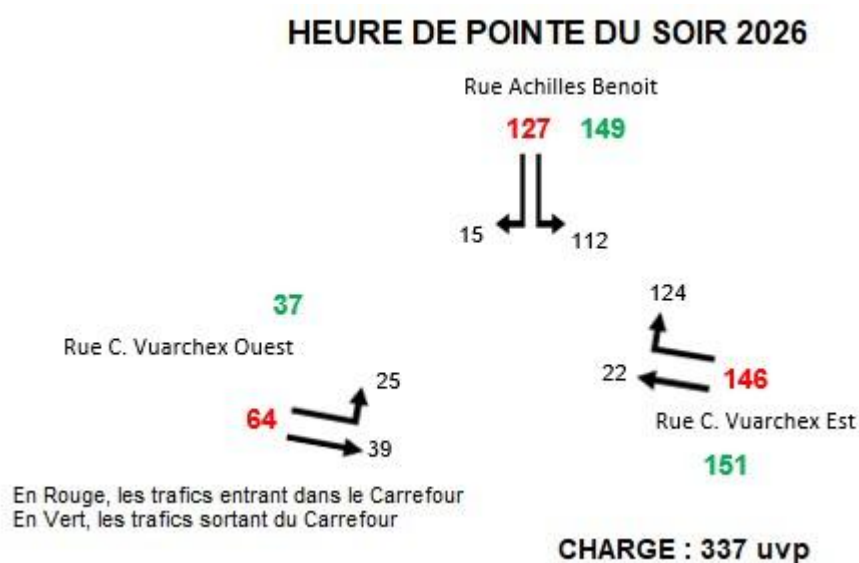
Le jour le plus chargé est le Vendredi et le moins chargé le Dimanche (moins de 500 véhicules ce qui montre bien que la Zone Commerciale et Artisanale est très peu fréquenté le dimanche).

Les sens de circulation sont équilibrés et le pourcentage de Poids Lourds est faible pour une Zone d'Activités où on a forcément des flux de livraisons (3%).

La Courbe horaire du Vendredi entre 8h00 et 19h00 montre une courbe typique de la fréquentation des Zone d'Activités et fait ressortir les heures de Pointe du Matin (ouverture et fréquentation des commerces à partir de 10h00) et du Soir.



3.2.2 Résultat des directionnels – Rue Vuarchex/Rue Benoit



A l'Heure de Pointe du Soir :

Sur l'axe majeur :

- Le trafic sur la Rue César Vuarchex (Est) est de **297 uvp***.
- Le trafic sur la Rue Achilles benoit est de **273 uvp***.

Sur l'axe secondaire :

- Le trafic sur la Rue César Vuarchex (Ouest) est de **101 uvp***.

**UVP = Unité de Véhicules Particuliers - VL/Moto = 1 - PL/Car = 2 - Vélo = 0.5*

Commentaires :

A l'Heure de Pointe du Soir, le trafic est un trafic sur des logiques de Travail /Domicile et d'Ecole/Domicile et travail/Courses sur le chemin du retour vers le Domicile. Celle-ci est située entre 17h00 et 18h00.

Nous avons déterminé une hyperpointe entre 17h15 et 17h30.

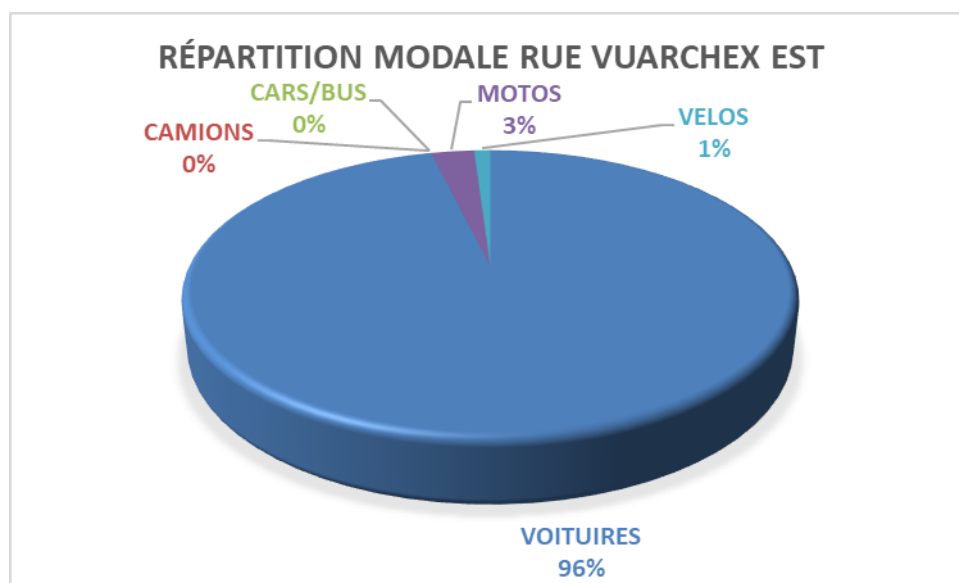
Le trafic des Bus/Cars, est nul.

Le trafic de Poids Lourds en Heure de Pointe est également nul.

La circulation des 2 Roues légers (vélos) est faible.

La part prise par les motos est également peu importante.

Le trafic est essentiellement composé de Véhicules Légers (96%).



La capacité d'un carrefour qui n'est pas équipé de feux tricolores peut être déterminée par la méthode dite du "**créneau critique**".

Cette méthode, préconisée par le Cerema, est applicable dans les zones non perturbées par la présence de feux, ces derniers induisant des trafics pulsés. Elle s'appuie sur une évaluation des temps d'attente "moyens" entre le moment où l'utilisateur/client se présente au droit du point d'échange (sortie du parking du magasin) et le moment où il peut s'insérer, sur la voie principale, en toute sécurité.

La durée du "créneau critique" à trouver dans le trafic de la voie principale, s'évalue en fonction du type de manœuvre (Tourne-à-Droite ou Tourne-à-Gauche...), du nombre de files (dans notre dossier 1 file par voie), et de la vitesse réglementaire de la voie principale (ici Section urbaine = vitesse réglementée à 50km/h).

Manœuvre d'insertion sur la voie principale en tourne à droite (TAD) ou tourne à gauche (TAG)

Vitesse réglementaire de la voie principale	Valeur du créneau critique		
	Voie principale à sens unique (1 ou 2 files)	Voie principale à double sens	
	TAD ou TAG	TAD	TAG
30 km/h	4 s	4 s	5 s
50 km/h	5 s	5 s	6 s
70 km/h	6 s	6 s	7 s

Le tableau ci-dessus montre un créneau critique théorique compris entre 5s et 6s pour une vitesse de référence de 50km/h.

L'étude des abaques du Cerema qui mettent en corrélation les trafics de la Rue César Vuarchex avec les trafics sortant de la Rue Achilles Benoit donne un Créneau Critique de 5/6s.

Les simulations sur ce carrefour, calculées avec la méthode du "Créneau Critique" du Cerema donnent des réserves très largement confortables de 85%.

Les temps d'attente en sortie de la Rue Achille Benoit sont de maximum 5s.

3.3. La desserte par le Transport en Commun

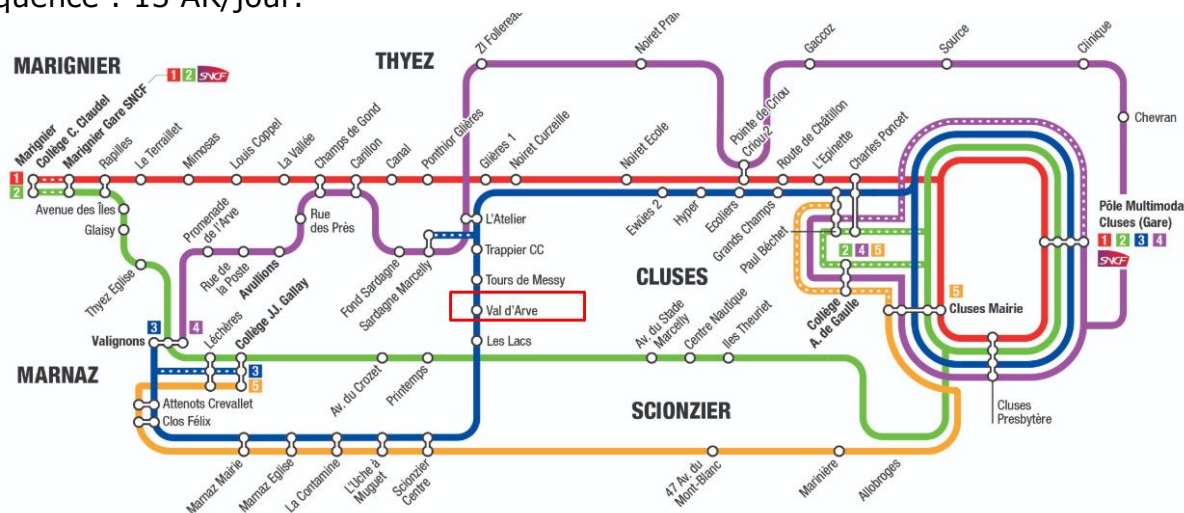
Arv'i est le nom du réseau de transports urbains des Agglomérations de Cluses, Arve & Montagnes.



Ligne 3 : Pôle multi Modal de Cluses → Valignons (Ligne bleue).

Amplitude horaire : 8h40/19h05 (horaires à l'arrêt).

Fréquence : 13 AR/jour.



4. LE PROJET

4.1. Généralités

Comme évoqué dans l'introduction le Projet envisagé a pour objectif de compléter l'offre déjà présente sur la Zone avec de la thématique "équipement de la maison" et "équipement de la personne".

Surface Projet :

- Thématique Equipement de la Maison : 1 090 m² (répartis en 2 lots).
- Thématique Equipement de la Personne 2 988m² (répartis en 4 lots).
- Un restaurant.
- Une Salle de Sport.



*Plan de masse du Projet et insertion réalisés par le Cabinet Bouchet –
4, rue Roger Lorisson BP107 - 42163 ANDRÉZIEUX-BOUTHÉON -Tel : 04 77 55 20 13*

4.2 Impact du projet sur les circulations

Trafic HPS 2030 (horizon de simulation retenu)

4.2.1 Impact du projet

Calcul théorique du nombre de clients par jour pour le Projet envisagé : 1400 véhicules. A cela se rajoute les personnels du Site et les livraisons. Ce calcul est fait pour un jour courant de la semaine. Le samedi la fréquentation du Site sera supérieure de 20%.

* Ce calcul théorique est réalisé **sans tenir compte** :

- Du foisonnement éventuel avec d'autres commerces du site,
- De la part des usagers déjà aujourd'hui sur le réseau routier et "captés",
- D'un report modal vers le TC et/ou vers les Modes Alternatifs.

Calcul pondéré

Nous avons estimé les trafics générés par ce projet à **825 clients** par jour auxquels il convient de rajouter 50 emplois et 5 livraisons.

Cela représente à **l'HPS +85 clients** supplémentaires à affecter sur les voies d'accès pour les calculs de capacité.

Détail de la note de calcul

NOTA – Le foisonnement considéré sur ce Site sera de 30 % (clients qui fréquentent d'autres enseignes de la Zone d'Activités).

Le calcul de l'impact a ensuite été réalisé en prenant le trafic généré par les mètres carrés de surface de vente demandés desquels on déduira les futurs clients "captés". En effet, ceux-ci sont déjà présents sur les réseaux et sont juste "détournés" des flux pour faire leurs achats avant de regagner leur domicile par exemple. Nous avons appliqué un taux de capture moyen soit 20% et un report modal (ici essentiellement le vélo ou la combinaison Marche à Pied/Transport en Commun). Nous avons retenu 5%.

Nous avons également tenu compte d'une progression du Chiffre d'affaires global sur la Zone et d'une progression linéaire des trafics sur le réseau d'accès.

4.2.2 Evaluation des trafics à terme sur le réseau de proximité

Afin de simuler les trafics sur le réseau de proximité nous avons pris en compte :

1. Ce projet de mutation du Bâtiment vers du commerce et le plan des accès qu'il induit : Un sens de circulation est prévu à l'intérieur du Site.
2. L'ouverture du Centre Commercial Carrefour voisin.
3. Une progression de la fréquentation des différents commerces de 5% pour tenir compte de la progression des Chiffres d'affaires (donc du nombre des clients).
4. Un taux de foisonnement de 30%, un taux de capture de 20%.
5. Un report modal pour les clients et pour emplois de 5% : vélos, TC/Marche à pied.



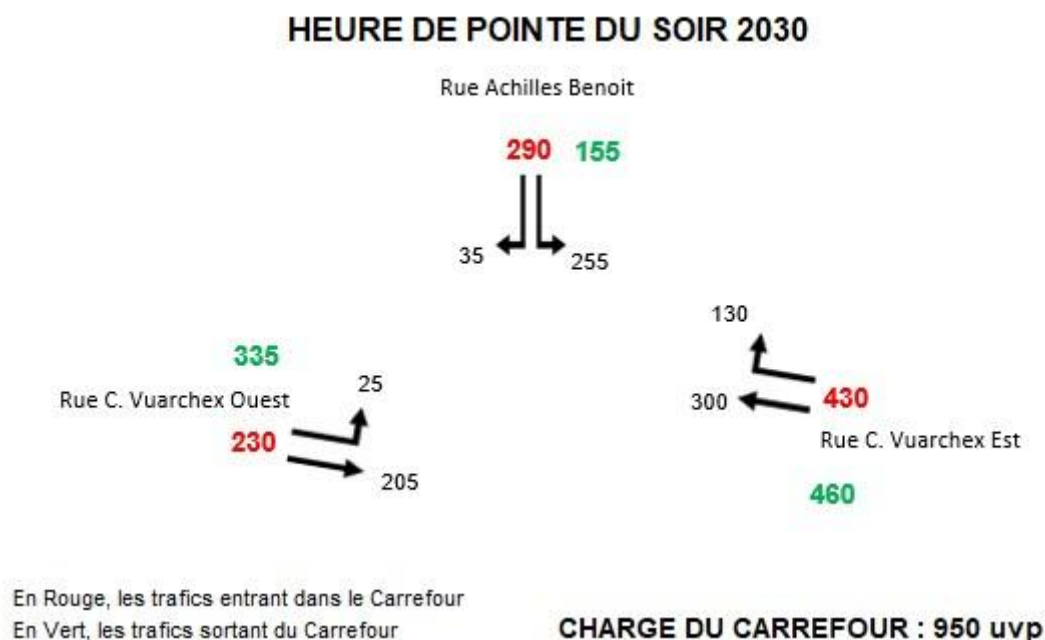
Résultats à l'horizon 2030 – Carrefour Vuarchex/Benoit

Ce carrefour, sera impacté par votre Projet puisque situé à l'Ouest de celui-ci. Il sera également impacté par l'ouverture du Centre Commercial "Carrefour".

Afin de dresser la matrice des échanges nous avons considéré les hypothèses suivante :

- *Projet Carrefour : 6000m² pour l'hyper, une galerie marchande de 340 m² de SV, un Drive.*
- *Les autres Projets du secteur en cours.*
- *Le Projet étudié dans cette expertise.*

Nous avons affecté les trafics dans le point d'échange : le carrefour en "T" entre les Rues César Vuarchex et Achilles Benoit



Résultats à l'horizon 2030 – Rue C. Vuarchex Ouest

Le Trafic Moyen Journalier (TMJ) va passer le vendredi à 4255 véhicules*.

Cela correspond, pour un jour Moyen de la semaine à 3620 véhicules (environ 15% de moins que les jours de pointe). Ce point d'échange donne la priorité à la Rue César Vuarchex.

A l'horizon 2030 les réserves de capacité seront de 35%.

**Pour mémoire on peut prendre comme référence qu'une voirie non contrainte peut écouler entre 1500 et 1800 véhicules par voie de circulation et par heure !*

Les temps d'attente en sortie de la Rue Achilles Benoit seront compris entre 6 et 20s selon que l'on Tourne à Droite ou à Gauche.

5 - CONCLUSIONS

Le Projet propose la création de nouvelles moyennes surfaces sur un Site autrefois occupé par une Usine qui ne fonctionne plus aujourd'hui. Les thématiques retenues comme l'équipement de la maison et de la personne viendront compléter l'offre déjà présente sur le secteur afin d'éviter l'évasion commerciale vers d'autres pôles.

Ces nouveaux commerces vont bénéficier de l'attractivité de cette zone : cela va créer du foisonnement et pas forcément un flux important de véhicules supplémentaires. Réaménager l'usine permet également le renouvellement de la Zone sur elle-même et redonne de la qualité aux espaces traversés.

Le Projet bénéficie de la voie primaire de Zone, la Rue César Vuarchex, voirie existante. Le Point d'Echange situé à proximité fonctionne aujourd'hui avec une perte de priorité au profit de la Rue César Vuarchex.

Afin de mesurer l'impact sur ce carrefour nous avons tenu compte des projets importants du secteur dont le futur Centre Commercial porté par le groupe Carrefour situé sur la parcelle voisine et dont la construction est en cours.

Son ouverture, prévue fin 2027/début 2028 se trouve en effet dans notre horizon d'étude pour les simulations de trafic.

Le trafic journalier sur la Rue Vuarchex, dans sa partie Ouest, sera impacté donc par ces 2 Projets importants.

Le trafic à terme sur la Rue César Vuarchex sera voisin de 3600 véhicules par jour Moyen contre 2600 véhicules aujourd'hui.

Le Projet, analysé dans cette expertise, **impacte la voirie à hauteur de 15%.**

Durant les horaires de pointe du vendredi (17h00/18h00), cela représente 85 véhicules (9% de la charge du Carrefour Vuarchex/Benoit).

Les réserves de capacité sont encore de 35% et les temps d'attente acceptables (entre 6 et 20s). Pour mémoire, le Cerema précise dans son document "Carrefours Urbains" page 111 que tout **temps d'attente** à un carrefour **inférieur à 30s est correct**. Au-delà il faut envisager d'équiper le Carrefour d'un système de gestion comme des feux tricolores ou de le transformer en giratoire.

Le Parking, proposera 234 places. Il permettra d'accueillir largement la clientèle attendue durant les pointes de fréquentation.

En effet on peut estimer sa capacité théorique à 420 places environ si l'on considère un taux de rotation de 2 (soit 30 minutes en moyenne dans les commerces).

On retrouve une offre de qualité avec, bien entendu, du stationnement pour les PMR, les vélos, des places équipées ou pré-équipées pour recharger les véhicules électriques.

On notera également que l'offre à proximité est importante avec, entre autres, le parking du futur Centre Commercial Carrefour situé à quelques pas et qui permettra à certains clients de fréquenter les 2 lieux très facilement en laissant leur véhicule stationné sur l'offre en stationnement de l'une ou l'autre structure.

Les cheminements piétons proposés dans le cadre du Projet faciliteront ces usages.