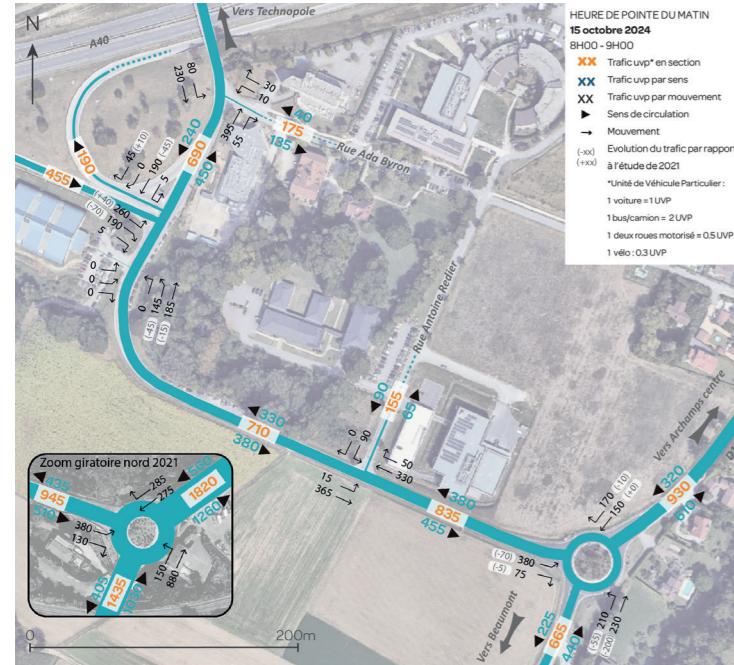


ÉTUDE DE CIRCULATION RELATIVE À L'EXTENSION SUD DE LA TECHNOPOLE D'ARCH-PARC SUR LA COMMUNE D'ARCHAMPS | 74

Campagne de comptages, diagnostic «trafic» et multimodal ▾



MAÎTRE D'OUVRAGE

Syndicat Mixte d'Aménagement du Genevois

Contact : Stéphane BEDOUET, DGS adj. - 06 07 19 19 57

DESCRIPTIF MISSION / PROJET

Le syndicat Mixte d'Aménagement du Genevois souhaite étendre la technopole d'Archamps tel que prévu par les documents cadre d'urbanisme du territoire. Ce projet de développement urbain prévoit la création d'environ 600 emplois industriels et d'équipements publics associés. Aux abords du projet sont également prévues la création de logements, l'extension du réseau de transport en commun et l'insertion de la V5Lacs (vélo-route).

La mission confiée à Arter vise à concevoir un projet d'aménagement viaire permettant le développement de synergies entre ces projets portés par une myriade d'acteurs différents (région, département, com com, ville, privés,...). Les principaux objectifs à atteindre sont les suivants :

- Résoudre les congestions actuelles liées au trafic de transit frontalier qui brident l'accessibilité du site.
- Anticiper la demande de trafic lié au développement urbain.
- Sortir les transports en commun des voiries congestionnées.
- Apaiser les secteurs résidentiels.
- Développer un réseau cyclable et piéton dans la zone de projet et dans la technopole actuelle.
- Améliorer l'ambiance urbaine et paysagère du site.

Arter a proposé deux scénarios contrastés, développés au stade esquisse et testés par le recours à une modélisation dynamique (remontées de file, temps de parcours VL et TC, ...).

INFOS PROJET

Mission | Étude d'impact mobilité et/ou stationnement

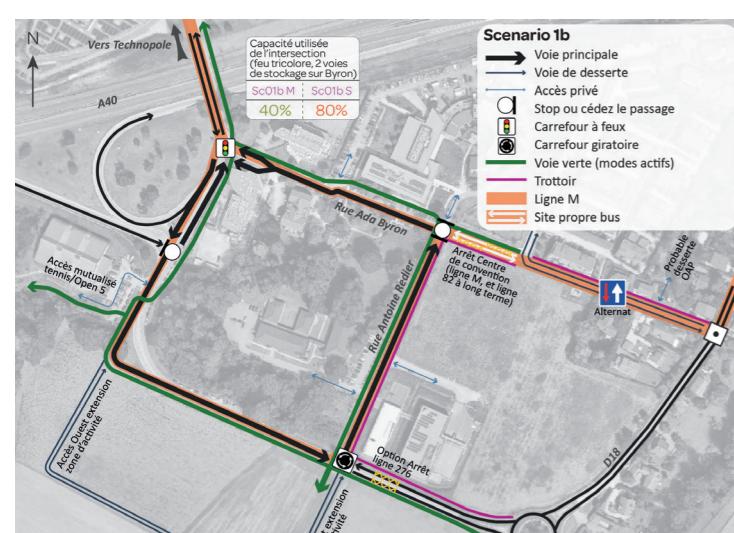
Date | 2025

Équipe | ARTER

Resp. de l'étude ARTER | G. ARNAUD

Montant mission ARTER | 40 786 €HT

Scénarios contrastés de plan de circulations multimodales ▾



Développement des scénarios au niveau esquisse ▾

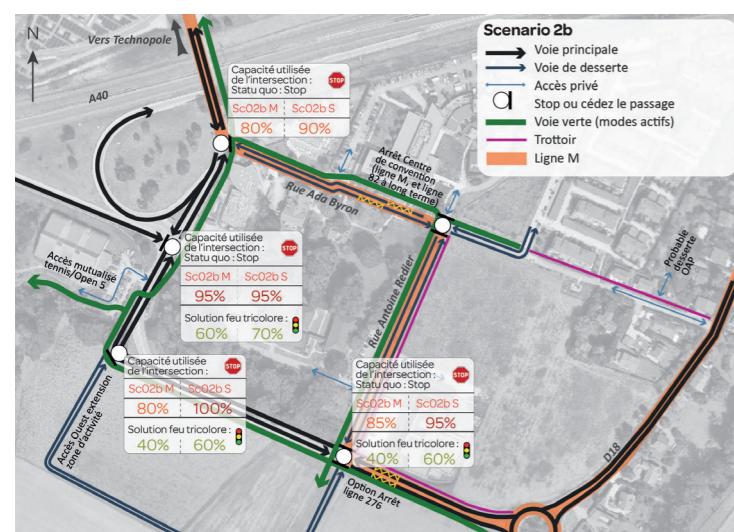
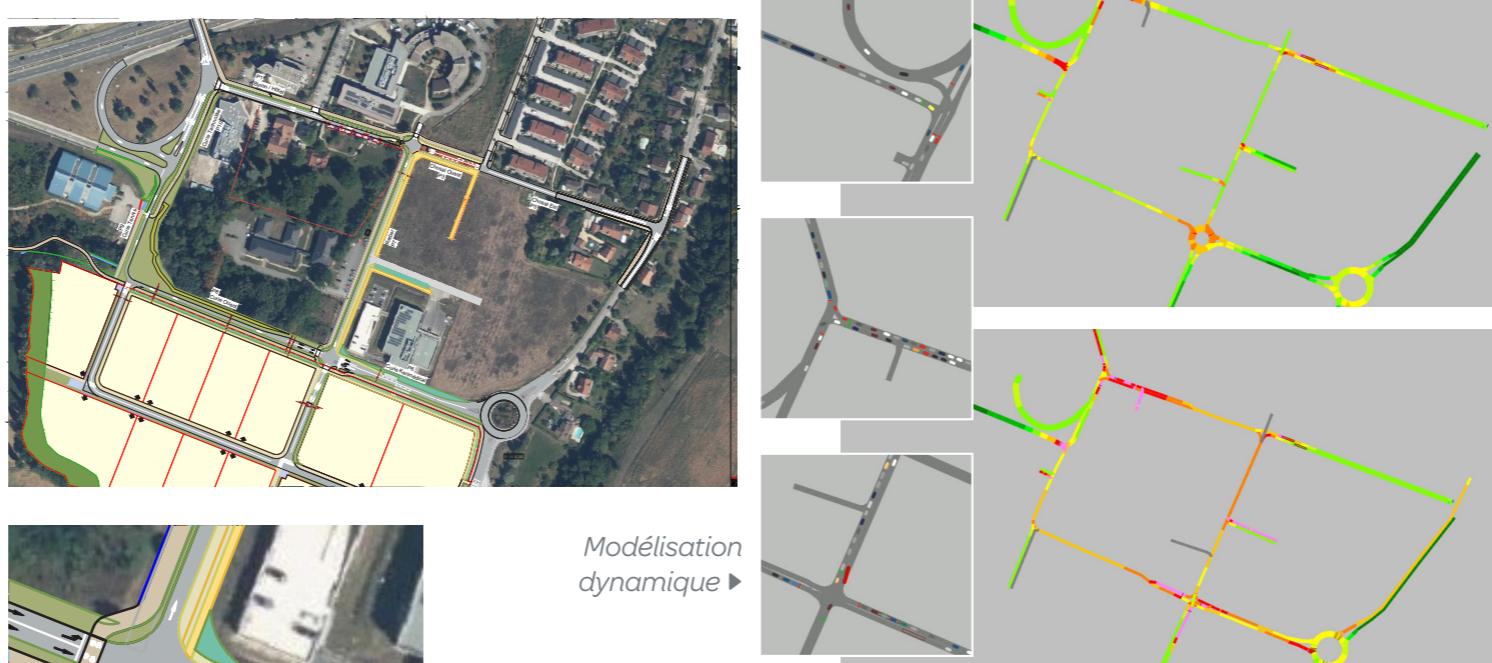


Tableau d'analyse multicritère ▶



Responsé	Enjeux	Scenario 1b - boucle à sens unique	Scenario 2b - Maintien de la hiérarchie actuelle
		Détails	Détails
Pré-requis		Résolution des remontées de file émanant du giratoire de Pont de Combe à la période de pointe du matin	Maintien des deux impasses pour protection des Crêts d'Acler et de Chosal Est
Territoire		Protection des secteurs résidentiels	Réduction de 400 mètres de distance et temps de parcours VP diminué aux HP sur le trajet Crêts d'Acler > Pont de Combe
		Facilitation des accès résidentiels	Accès à Ada Byron (centre de convention, Hôtel) depuis l'A40 et le nord de la Technopole soumis à une bonne signalétique
Transport individuels motorisés		Accessibilité et installe du plan de circulation et de stationnement	Nécessité de réguler les carrefours (sujet complexe car grande proximité entre le carrefour Byron/Curie est saturé à l'heure de pointe du soir et l'état le carrefour Byron/Curie est saturé à l'heure de pointe du soir)
		Simplification des carrefours et amélioration de la fluidité	Statu quo : Double sens A40 > Centre de convention (Hôtel, stationnement public), distance RD58 > Archamps Nord maintenue.
		Maîtrise du transit	Statu quo : Maintien de la possibilité de shunt Byron > Redier en HPM
Modes de déplacements doux		Soulagement des lignes TC des contraintes de la saturation du réseau routier	Gaines significatives dans le sens est-ouest et impact négatif dans le sens ouest > est (trajet de Pont de Combe à Redier).
		Développement du réseau cyclable et piéton	Amélioration dépendante de la résolution des remontées de file du giratoire de Pont de Combe. Potentiel priorisation TC à mettre en œuvre sur les carrefour Byron/Curie et Curie/Redier.
		Sécurisation des carrefours et modes actifs	Si les remontées de file persistent sur la RD58 à l'heure de pointe, ce scénario permet aux TC de les contourner (site propre de Chosal).
		Soin de l'insertion paysagère et urbaine des infrastructures	Développement d'un maillage modes actifs du secteur
			Maintien à double sens de la rue Redier la rendant plus difficile à traverser pour les modes actifs. Les traversées de Marie Curie sont moins efficaces (moins de temps de vert, 3 voies à traverser...)
			Qualité paysagère augmentée par la réduction de la place de la voirie
			Maintien capacité à végétaliser l'axe Marie Curie et absence d'amélioration sur Redier et Byron