



Marnaz
Haute-Savoie

Marnaz de demain

Étude de déplacement, circulation, stationnement

Compléments sur la génération de trafic





Version

Rédacteur	N° version	Date version	Vérifié par	Assistant/Technicien	Modifications
H. Taxi-Peyrière h.taxi-peyriere@cdvia.fr +33(0)7.50.55.35.21	1.0	2/12/2024	T. Pienne t.pienne@cdvia.fr 07.66.12.29.47	S-A. Maïzi s.maizi@cdvia.fr	Scénarios
H. Taxi-Peyrière h.taxi-peyriere@cdvia.fr +33(0)7.50.55.35.21	2.0	5/12/2024	T. Pienne t.pienne@cdvia.fr 07.66.12.29.47	S-A. Maïzi s.maizi@cdvia.fr	Reprises
H. Taxi-Peyrière h.taxi-peyriere@cdvia.fr +33(0)7.50.55.35.21	3.0	6/12/2024	T. Pienne t.pienne@cdvia.fr 07.66.12.29.47	S-A. Maïzi s.maizi@cdvia.fr	Ajouts mineurs
H. Taxi-Peyrière h.taxi-peyriere@cdvia.fr +33(0)7.50.55.35.21	4.0	10/2/2025	T. Pienne t.pienne@cdvia.fr 07.66.12.29.47	S-A. Maïzi s.maizi@cdvia.fr	Inversion cartes HP Fil de l’eau et projet
H. Taxi-Peyrière h.taxi-peyriere@cdvia.fr +33(0)7.50.55.35.21	5.0	11/6/2025	T. Pienne t.pienne@cdvia.fr 07.66.12.29.47	S-A. Maïzi s.maizi@cdvia.fr	Compléments

Sommaire

1. Préambule
2. Hypothèses
3. Circulation
4. Stationnement
5. Modes actifs
6. Compléments

1. Préambule



1. Préambule

- La présente étude s'inscrit dans le projet « Marnaz de demain », qui vise notamment à une urbanisation raisonnée du cœur de ville.
- Cette étude doit permettre notamment:
 - De pacifier les circulations sur le centre-ville,
 - D'améliorer la gestion du stationnement à l'échelle locale,
 - De permettre une diversification des parts modales,
 - Étudié l'impact circulatoire des nouveaux logements en projet.
- Cette présentation permet d'exposer par thème les propositions des scénarios de mobilités.

1. Préambule



2. Hypothèses



2. Hypothèses

- Les hypothèses suivantes ont été prises en compte pour l'estimation des flux générés pour le scénario « fil de l'eau »:
 - Données d'entrée surfaciques:
 - 665 logements de 60 m² en moyenne,
 - 2,5 personnes par logement,
 - Évolution naturelle du trafic routier:
 - Trafic sur la RD1205 de 14 635 TMJA en 2023,
 - Trafic sur la RD1205 de 14 812 TMJA en 2014,
 - Trafic sur l'A40 de 29 666 TMJA en 2023,
 - Trafic sur l'A40 de 26 821 TMJA en 2014 (~+1% par an),
 - **Choix de l'hypothèse moyenne (0,5 % de croissance exogène par an).**

2. Hypothèses

- Les hypothèses suivantes ont été prises en compte pour l'estimation des flux générés pour le scénario « projet »:
 - Données d'entrée surfaciques:
 - 579 logements de 60 m² en moyenne,
 - 2,5 personnes par logement,
 - 2 075m² de commerces.
 - *Évolution naturelle du trafic routier identique.*

2. Hypothèses

- Les hypothèses suivantes ont été prises en compte pour l'estimation des flux générés par le projet :
 - Taux d'actifs de 53,5%,
 - Part modale VP de 85%,
 - Étalement de la pointe de 55% le matin en émission et 10% en réception,
 - Étalement de la pointe de 15% le soir en émission et 50% en réception,
 - Taux de présence de 90%,
 - 1,1 personne par véhicule.

2. Hypothèses

- Tableau des flux en émission / réception « fil de l'eau » :

LOGEMENTS	HPM		HPS		JOUR		
	Emis	Reçu	Emis	Reçu	Emis	Reçu	
Taux d'actifs en %	54%	54%	54%	54%	3,75	3,75	Déplacements / jour pour les personnes âgées de 5 ans et plus
Part Modale VP	85%	85%	85%	85%	80%	80%	Part Modale VP
Etalement de la pointe	55%	10%	15%	50%	75%	75%	Déplacements liés au domicile (origine ou destination)
Taux de présence	90%	90%	90%	90%	2	2	Personnes en âge de conduire / logement
Nbre de personnes par véhicule	1,1	1,1	1,1	1,1			
nbr logements	665	665	665	665	665	665	Nbr logements
nbr hab / log	2,5	2,5	2,5	2,5			
FLUX GEN	340	62	93	309	1496	1496	

COMMERCE	HPM		HPS		JOUR		
	Emis	Reçu	Emis	Reçu	Emis	Reçu	
Part Modale VP	70%	70%	70%	70%	70%	70%	
Émission pour 100 m² de SHON	0	0	0	0	0	0	
FLUX GEN	0	0	0	0	0	0	

FLUX GEN PROJET	340	62	93	309	1496	1496	
------------------------	------------	-----------	-----------	------------	-------------	-------------	--

- Environ 400 véhicules circuleront en plus à l'heure de pointe du matin à Marnaz,
- Environ 400 véhicules circuleront en plus à l'heure de pointe du soir à Marnaz,
- Sur la journée, cela représente environ 3 000 véhicules supplémentaires.

2. Hypothèses

- Tableau des flux en émission / réception « projet » :

LOGEMENTS	HPM		HPS		JOUR		
	Emis	Reçu	Emis	Reçu	Emis	Reçu	
Taux d'actifs en %	54%	54%	54%	54%	3,75	3,75	Déplacements / jour pour les personnes âgées de 5 ans et plus
Part Modale VP	85%	85%	85%	85%	80%	80%	Part Modale VP
Etalement de la pointe	55%	10%	15%	50%	75%	75%	Déplacements liés au domicile (origine ou destination)
Taux de présence	90%	90%	90%	90%	2	2	Personnes en âge de conduire / logement
Nbre de personnes par véhicule	1,1	1,1	1,1	1,1			
nbr logements	579	579	579	579	579	579	Nbr logements
nbr hab / log	2,5	2,5	2,5	2,5			
FLUX GEN	296	54	81	269	1303	1303	

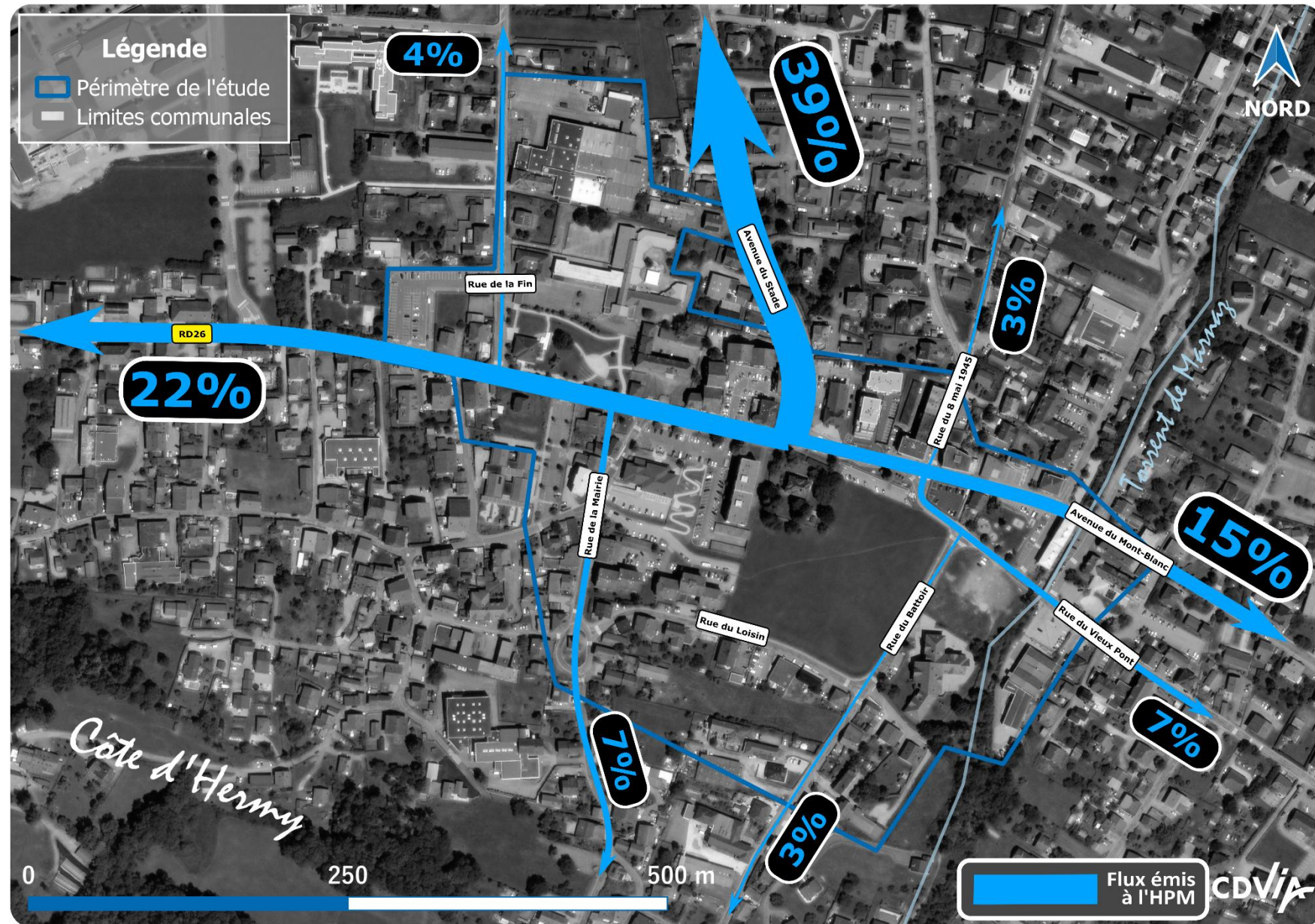
COMMERCE	HPM		HPS		JOUR		
	Emis	Reçu	Emis	Reçu	Emis	Reçu	
Part Modale VP	30%	30%	30%	30%	30%	30%	
Émission pour 100 m ² de SHON	1	1	4	4	20	20	
FLUX GEN	6	6	25	25	125	125	

FLUX GEN PROJET	302	60	106	294	1427	1427	
------------------------	------------	-----------	------------	------------	-------------	-------------	--

- Environ 350 véhicules circuleront en plus à l'heure de pointe du matin à Marnaz,
- Environ 400 véhicules circuleront en plus à l'heure de pointe du soir à Marnaz,
- Sur la journée, cela représente environ 2 850 véhicules supplémentaires.

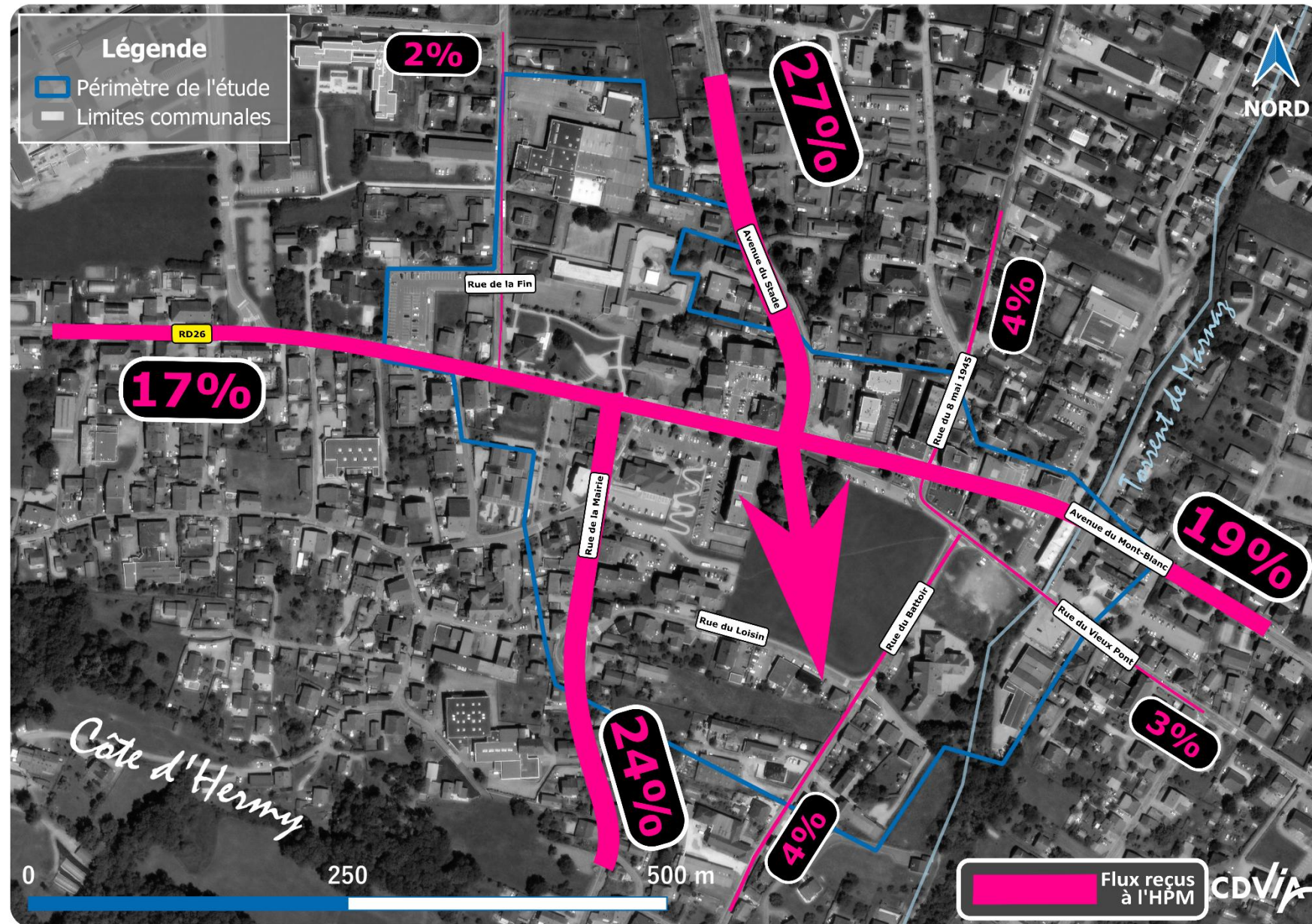
2. Hypothèses – Scénarios fil de l'eau et projet

■ Distribution des flux :



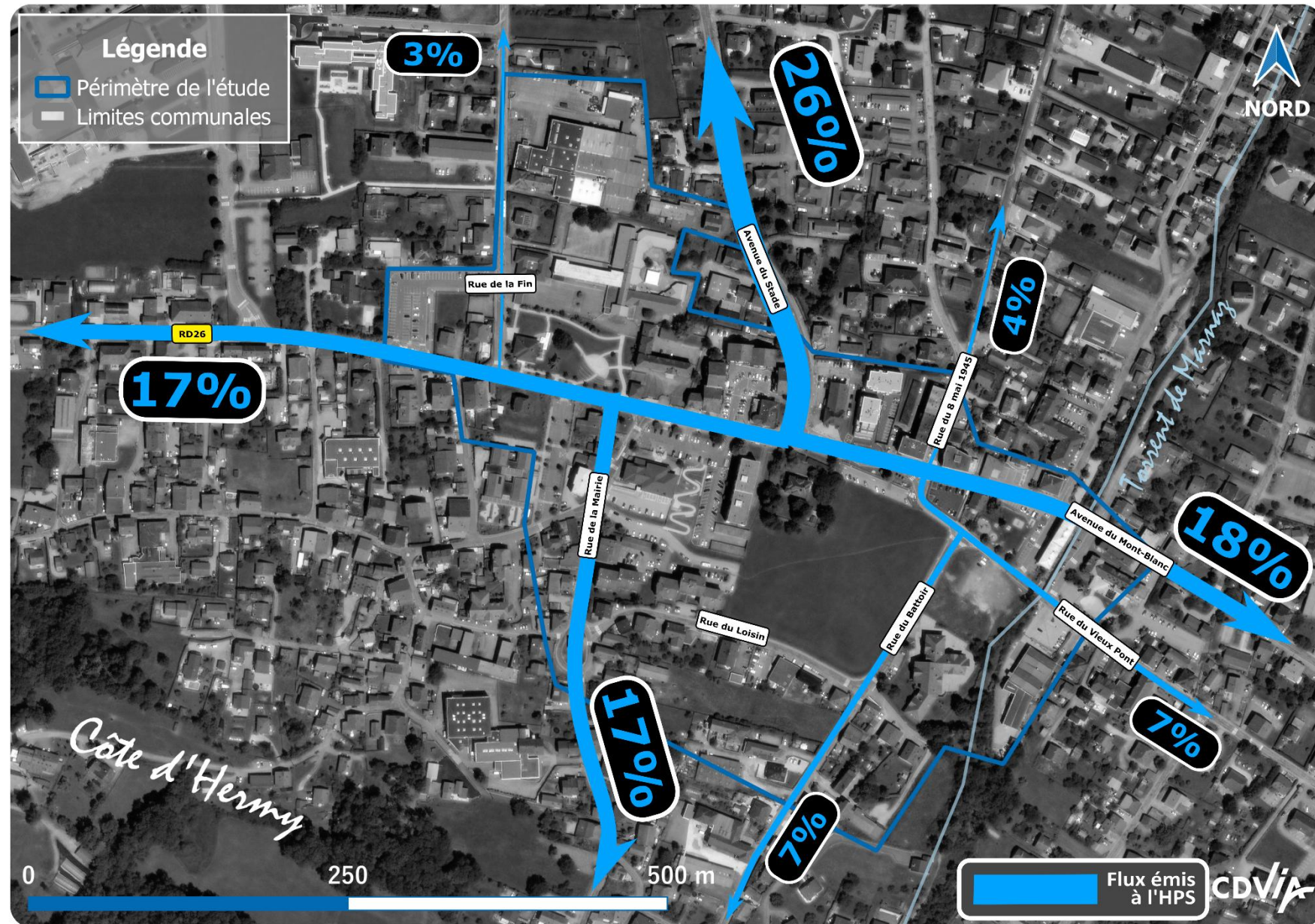
2. Hypothèses – Scénarios fil de l'eau et projet

■ Distribution des flux :



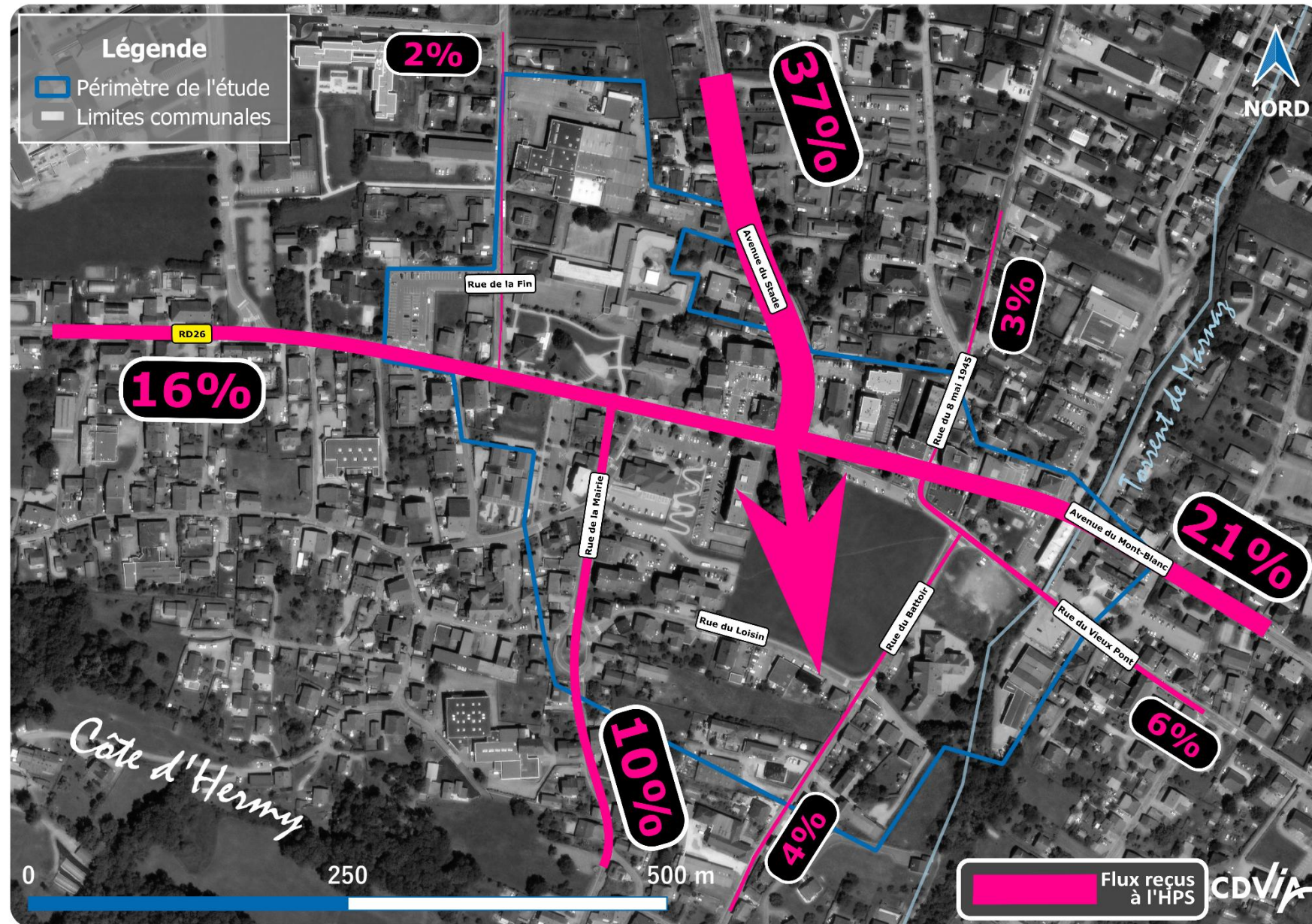
2. Hypothèses – Scénarios fil de l'eau et projet

■ Distribution des flux :



2. Hypothèses – Scénarios fil de l'eau et projet

■ Distribution des flux :

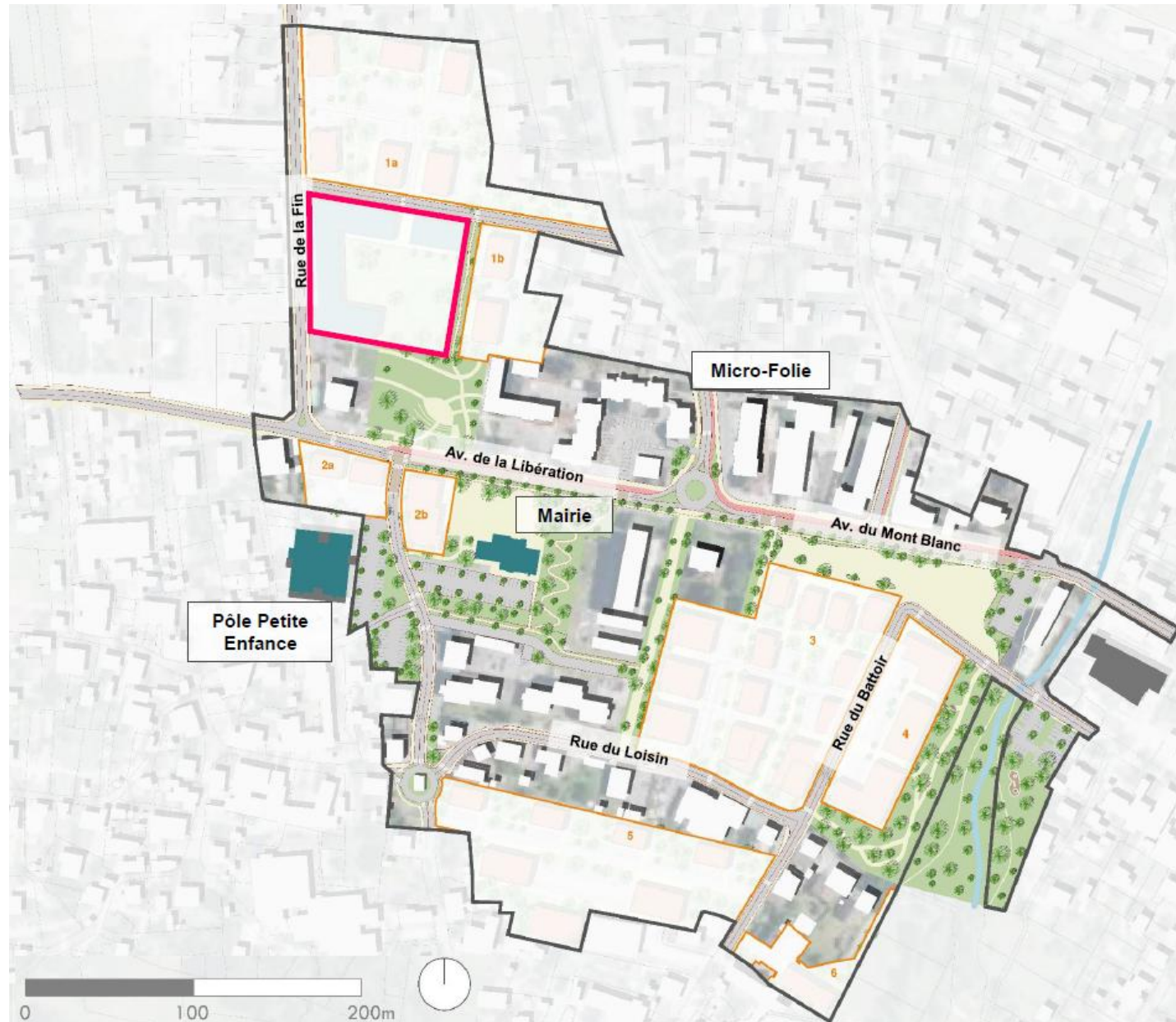


3. Circulation



3. Circulation

- Avis sur le plan de circulation proposé :



3. Circulation

- Avis sur le plan de circulation proposé :
 - Attention, on constate un pincement important au niveau de la rue du Loisin, ce qui réduit nettement la qualité du cheminement piéton.
 - Il est important d'envisager un aménagement permettant de disposer des 1m40 de largeurs légales pour chaque trottoir de part et d'autre de la chaussée.



3. Circulation

- Rappel des flux actuels en HPM et en HPS.
- Ces flux sont issus des comptages réalisés par caméra en novembre 2024.

3. Circulation



3. Circulation



3. Circulation

- Un scénario fil de l'eau a été élaboré, ne prenant en compte que l'évolution naturelle des flux à un horizon de 20 ans,
- L'évolution des flux a consisté en un accroissement général des flux de l'ordre de 0,5% par an,
- La nouvelle matrice incrémentée sur Aimsun a permis de déduire des évolutions différenciées selon les axes du secteur d'étude.

3. Circulation – comparaison avec l'état actuel



3. Circulation – comparaison avec l'état actuel



3. Circulation

- Un scénario projet a été élaboré, en prenant en compte les modifications de voiries envisagées et la réalisation des projets de logements et de commerces à un horizon de 20 ans.
- On peut identifier des évolutions notables sur les flux dans le périmètre d'étude.
- Les tests réalisés sur le logiciel Aimsun, tendent à montrer un fonctionnement relativement satisfaisant des carrefours en dynamique.

3. Circulation – comparaison avec l'actuel



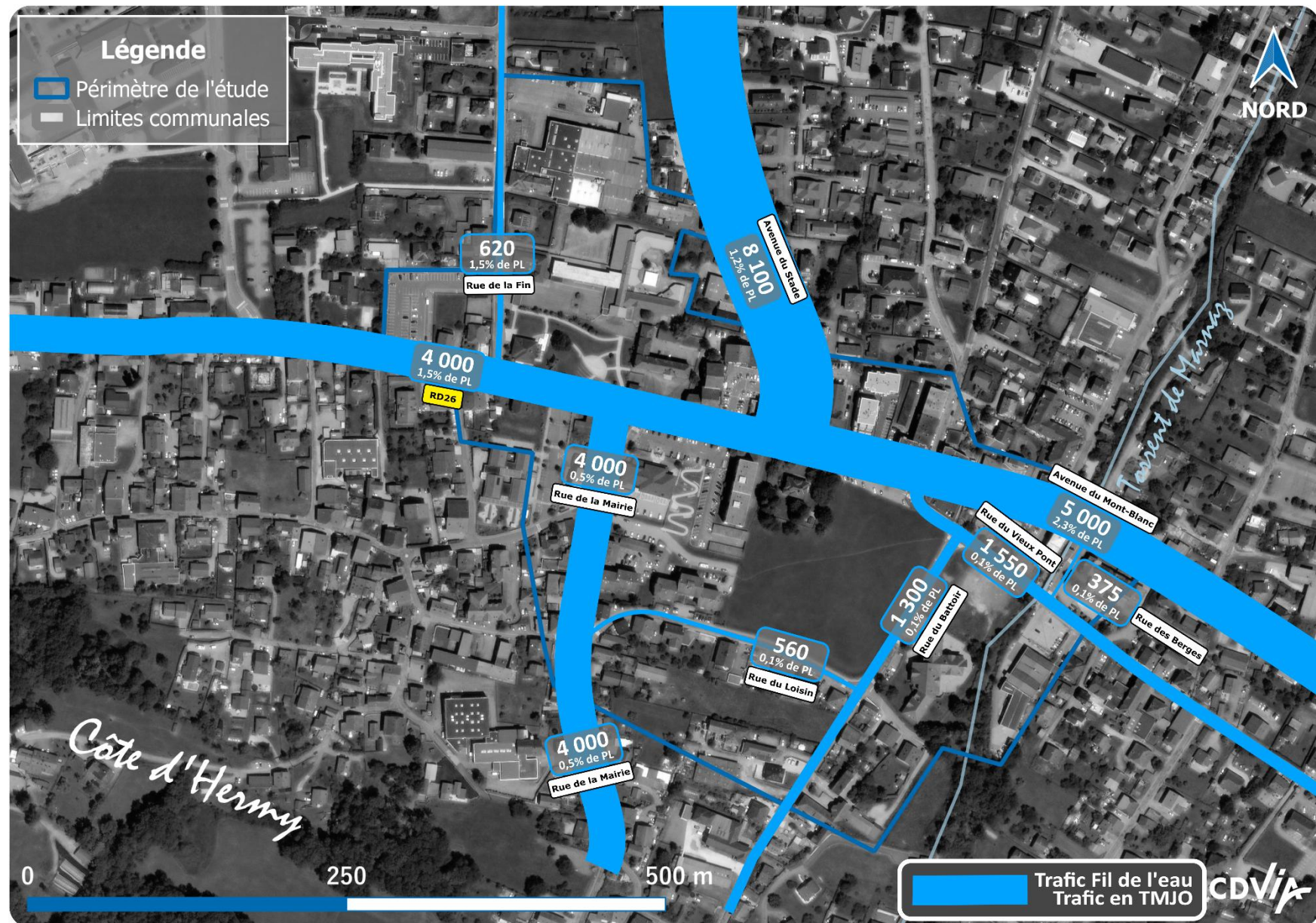
3. Circulation – comparaison avec l'actuel



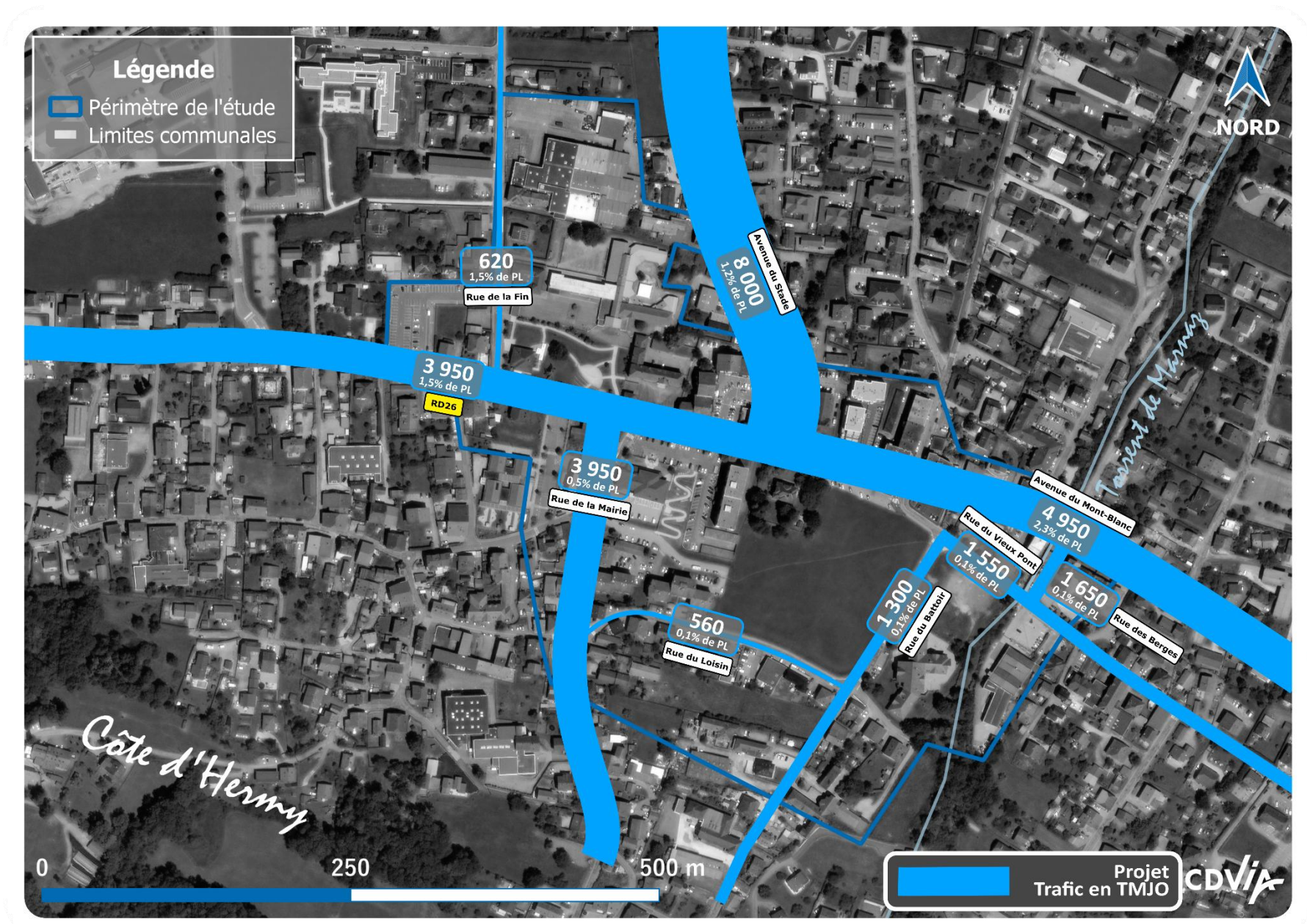
3. Circulation

- Nous présentons ci-après les données en TMJ pour chaque axe du secteur d'études. Ces données sont présentées pour l'horizon « fil de l'eau » et l'horizon de « projet » à +20 ans, c'est-à-dire 2044.
- Le scénario « projet » permet une réduction de l'impact à prévoir sur le trafic de 5% par jour environ, par rapport au scénario « fil de l'eau ».

3. Circulation – TMJ (Fil de l'eau)



3. Circulation – TMJ (Projet)

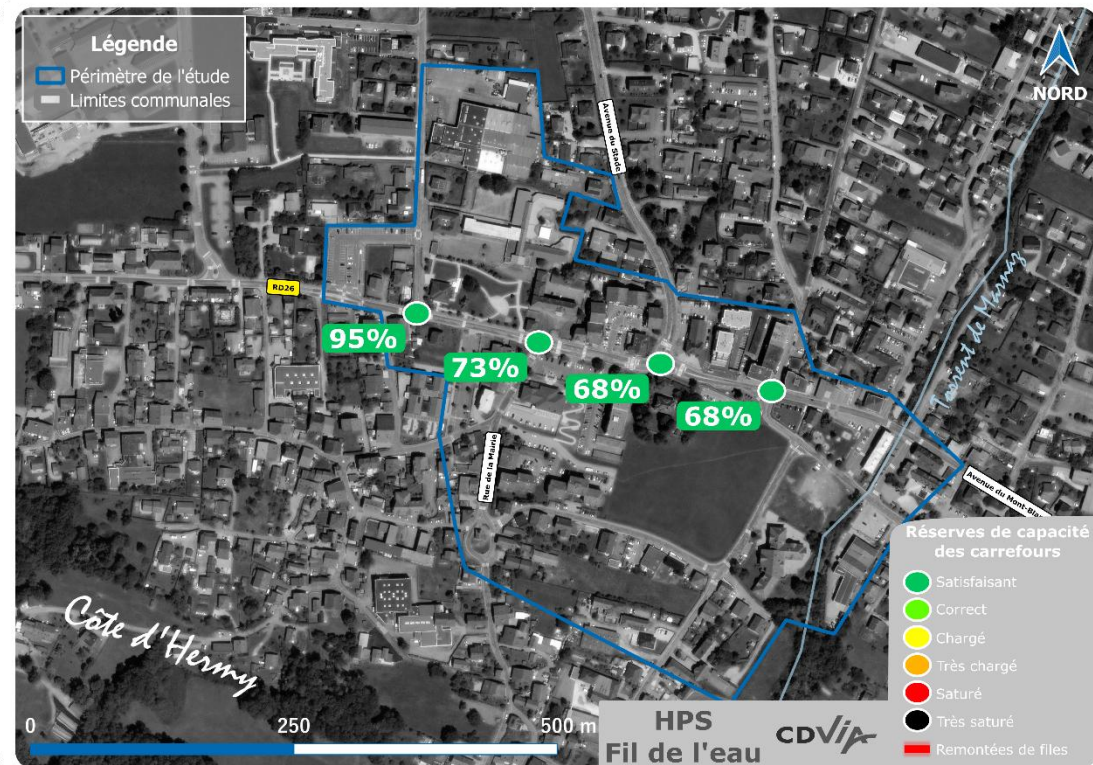
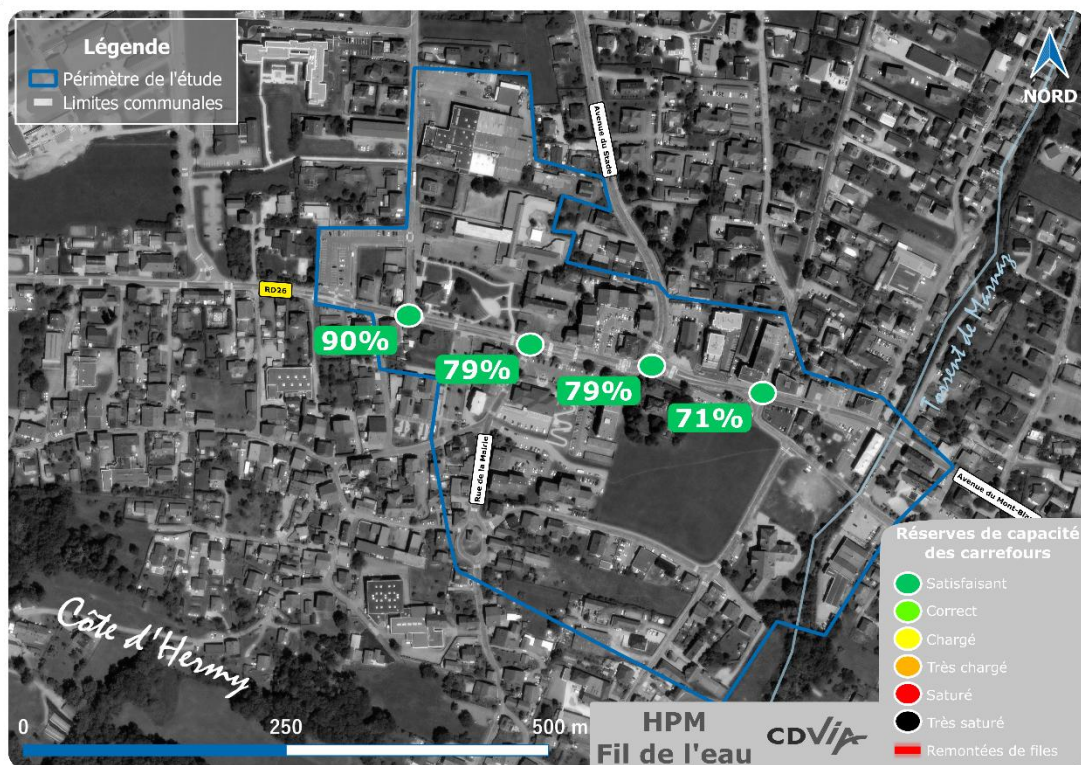


3. Circulation

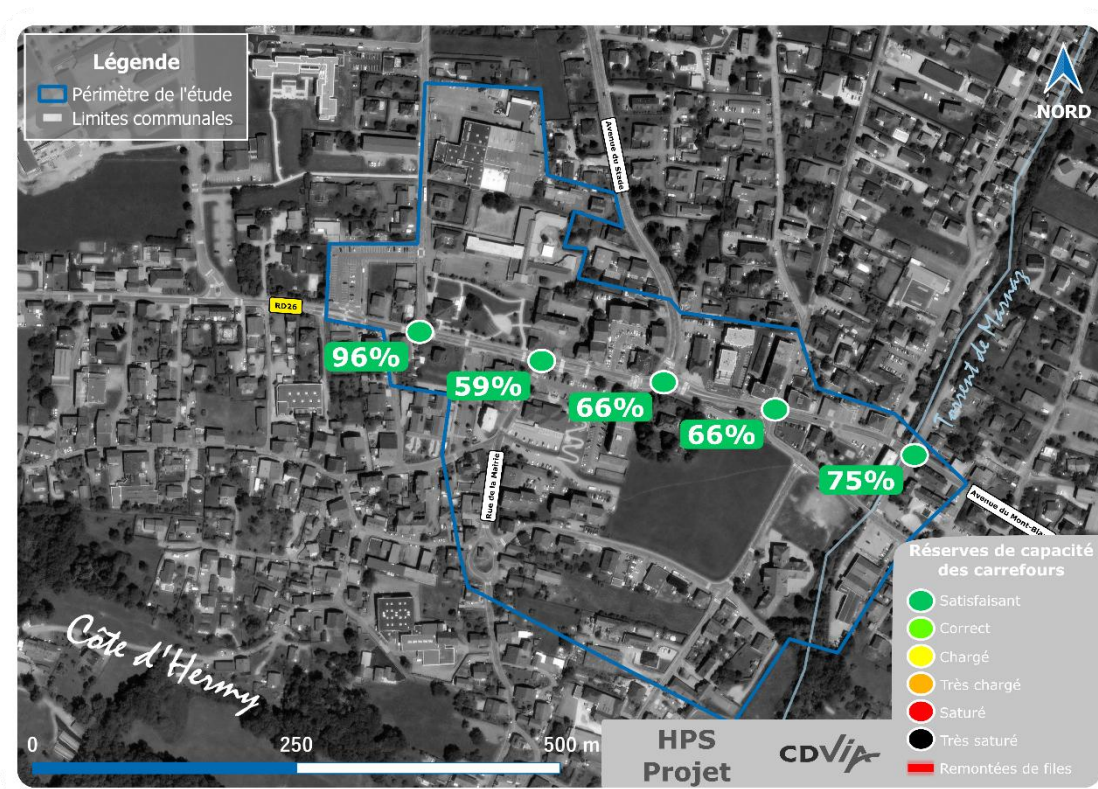
- Nous présentons ci-après les calculs des réserves de capacité des carrefours pour les scénarios fil de l'eau et projet.

3. Circulation

- Les réserves de capacité sont satisfaisantes en HPM et en HPS pour le scénario fil de l'eau, avec toutefois des petits ralentissements à prévoir sur le tourne-à-droite vers la rue du Vieux Pont le soir.



- Les réserves de capacité sont satisfaisantes en HPM et en HPS pour le scénario projet.



3. Circulation

- Route du Bargy et trafic de transit :
 - Solutions à définir (alternat / sens unique / Stationnement et écluses).



4. Stationnement



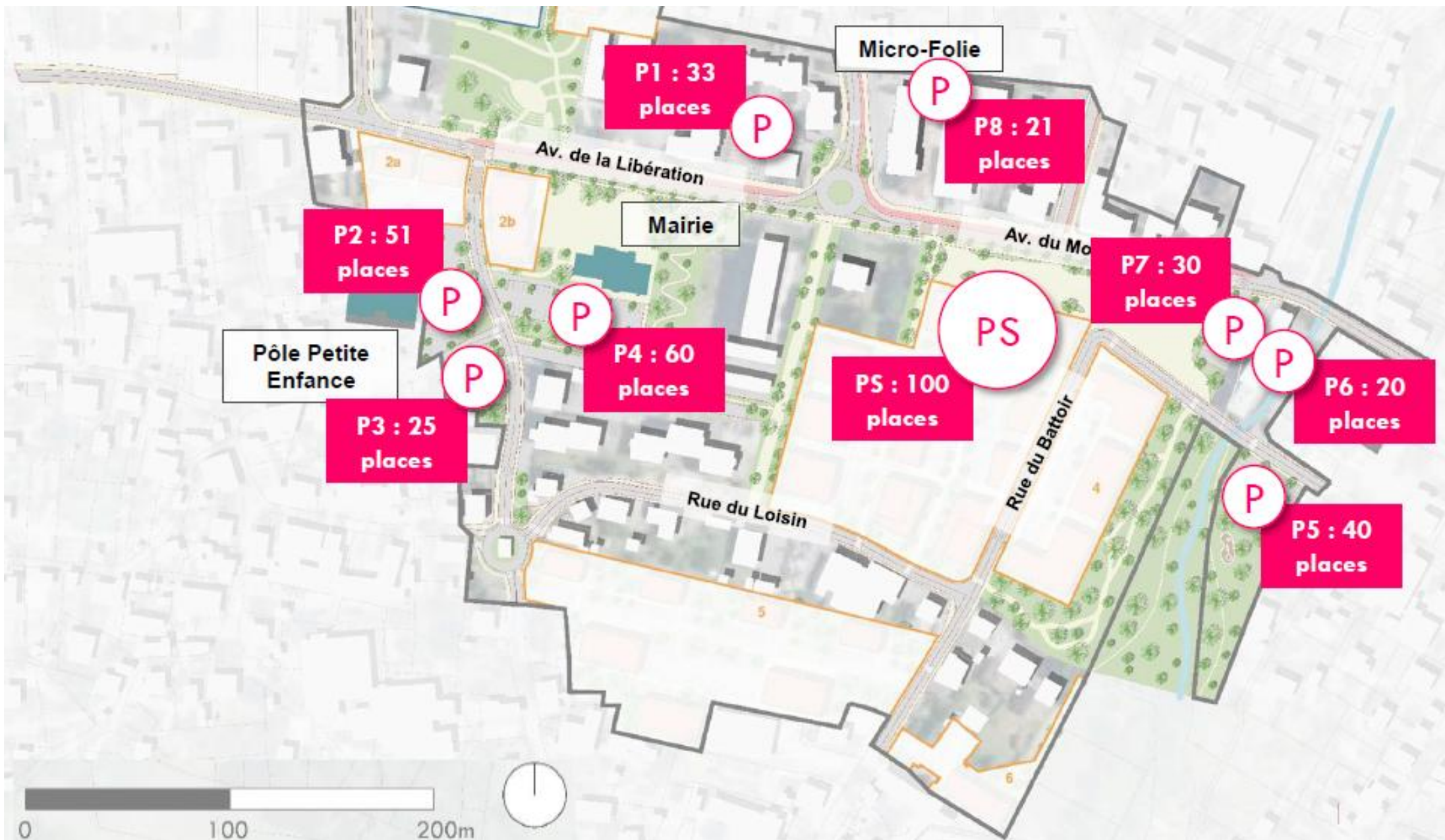
4. Stationnement

- En termes de stationnement, au moins 1 450 places sont prévues pour accompagner les 580 logements, soit environ 2,5 par logement, ce qui est suffisant pour ne pas impacter le stationnement sur voirie.
- Cela semble en adéquation avec les besoins et devrait permettre l'absence d'impacts notables sur l'offre publique.
- Concernant les commerces, la capacité actuelle du stationnement sur la commune est bonne. On peut toutefois conseiller pour garantir un meilleur accès, la réalisation d'un parking en souterrain de 100 places environ, ce qui permettra d'absorber la totalité de la demande nouvelle (125 places), en complément avec le stationnement prévu en surface.

4. Stationnement

- Attention, l'accent doit être mis sur l'accès aux places de stationnement privées. L'accès doit être aisé et les places de stationnement prévues doivent préférentiellement mesurer 5m de long pour 2m80 de large.
- Le maintien d'un bon niveau de rotation des places sur voirie pourra être assuré par la généralisation des zones à disque, voire, la mise en place d'un stationnement payant, afin d'encourager les nouveaux habitants à utiliser leurs places privées pour du stationnement et non pour de l'entreposage ou autre.
- Des places arrêt-minute doivent être prévues de manière régulière pour les livraisons qui concernent autant les commerces que les logements.
- La création de parkings ouverts plutôt que de box fermés est une solution à proposer.

4. Stationnement



5. Modes actifs



5. Modes actifs

- Pour les modes actifs, la loi impose l'intégration des vélos sur l'ensemble des voiries en agglomération qui sont nouvellement créées ou qui font l'objet de travaux de reprise.
- Ainsi, nous proposons des aménagements types, afin de répondre à cette exigence et également dans le but de diversifier les parts modales de déplacement à Marnaz.
- Le stationnement des cycles devra être pris en compte dans les nouveaux projets de logements, par des locaux à vélo sécurisés et comprenant dans l'idéal une place pour 30 m² de logement.

5. Modes actifs

- Exemple de profil pour une voirie à double sens de 14m de large



5. Modes actifs

- Exemple de profil pour une voirie à sens unique de 12m de large



5. Modes actifs

- Exemple de profil pour une voirie à sens unique de 12m de large



5. Modes actifs

- Encorbellement ou passerelle légère à créer en aval.



5. Modes actifs

- Rationnaliser les emprises est important à Marnaz.

Avenue de la Libération



5. Modes actifs

- Ici, l'avenue mesure 18 mètres de large, mais l'espace dévolu aux véhicules motorisés est trop important. Ci-dessous, une proposition:



6. Compléments



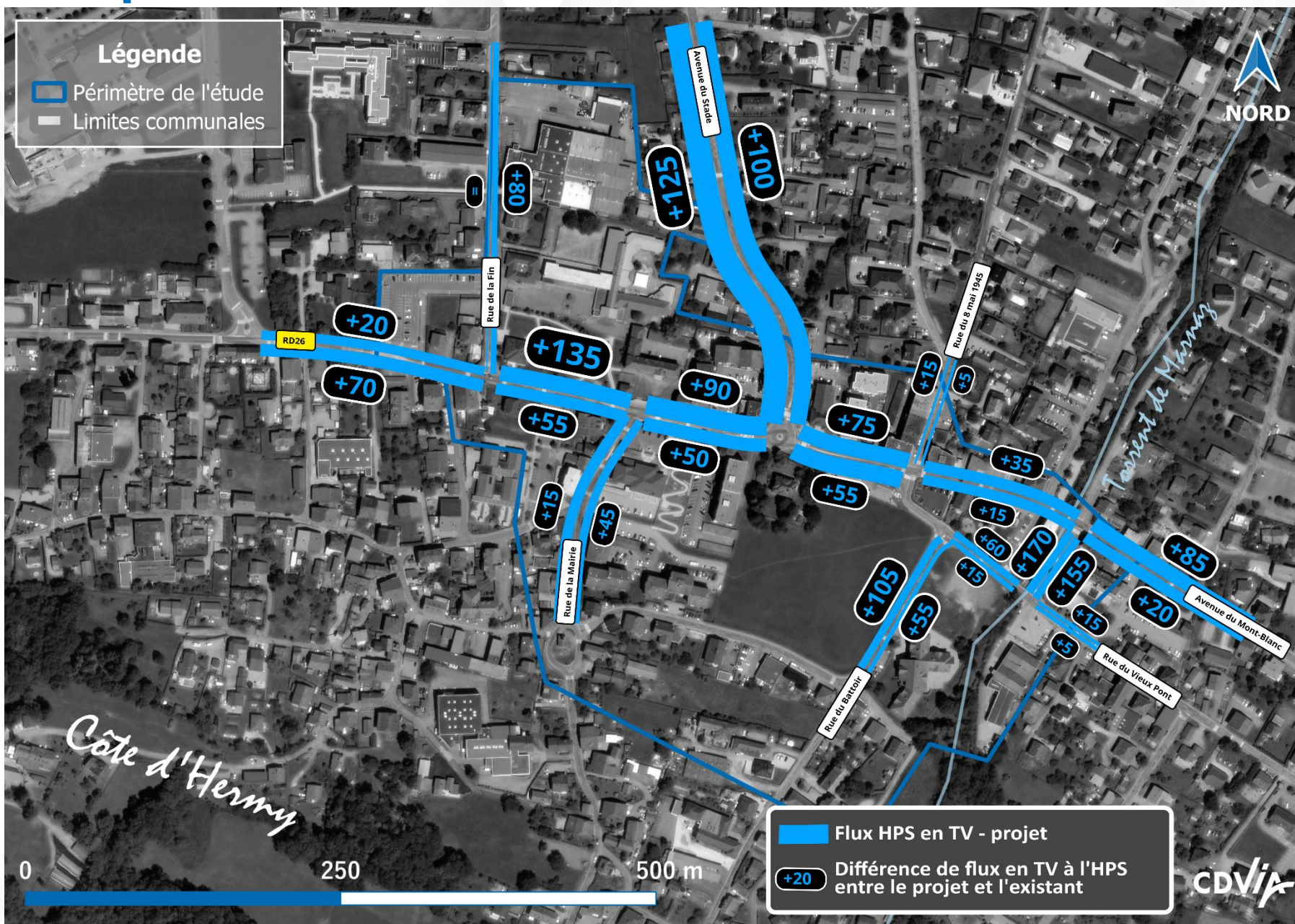
6. Compléments

- En considérant la création nette de 580 logements sur la commune de Marnaz,
- La génération de trafic journalière s'établit à 2 200 TMJA environ,
- Les planches suivantes présentent l'impact et la répartition de la création de ces logements sur le trafic aux heures de pointe dans le cœur de ville.

6. Compléments



6. Compléments





INGENIERIE & MESURE DES DEPLACEMENTS

WWW.CDVIA.FR