

RAPPORT

Société d'aménagement de la Savoie – Aout 2022

ZAC Savoie Technolac – ZAC 3 Actualisation des études mobilité



Sommaire

Projet

ZAC 3

Schéma Directeur Technolac
(2050)

Actualisation de la situation
actuelle

Evaluation des impacts du
projet

Annexes

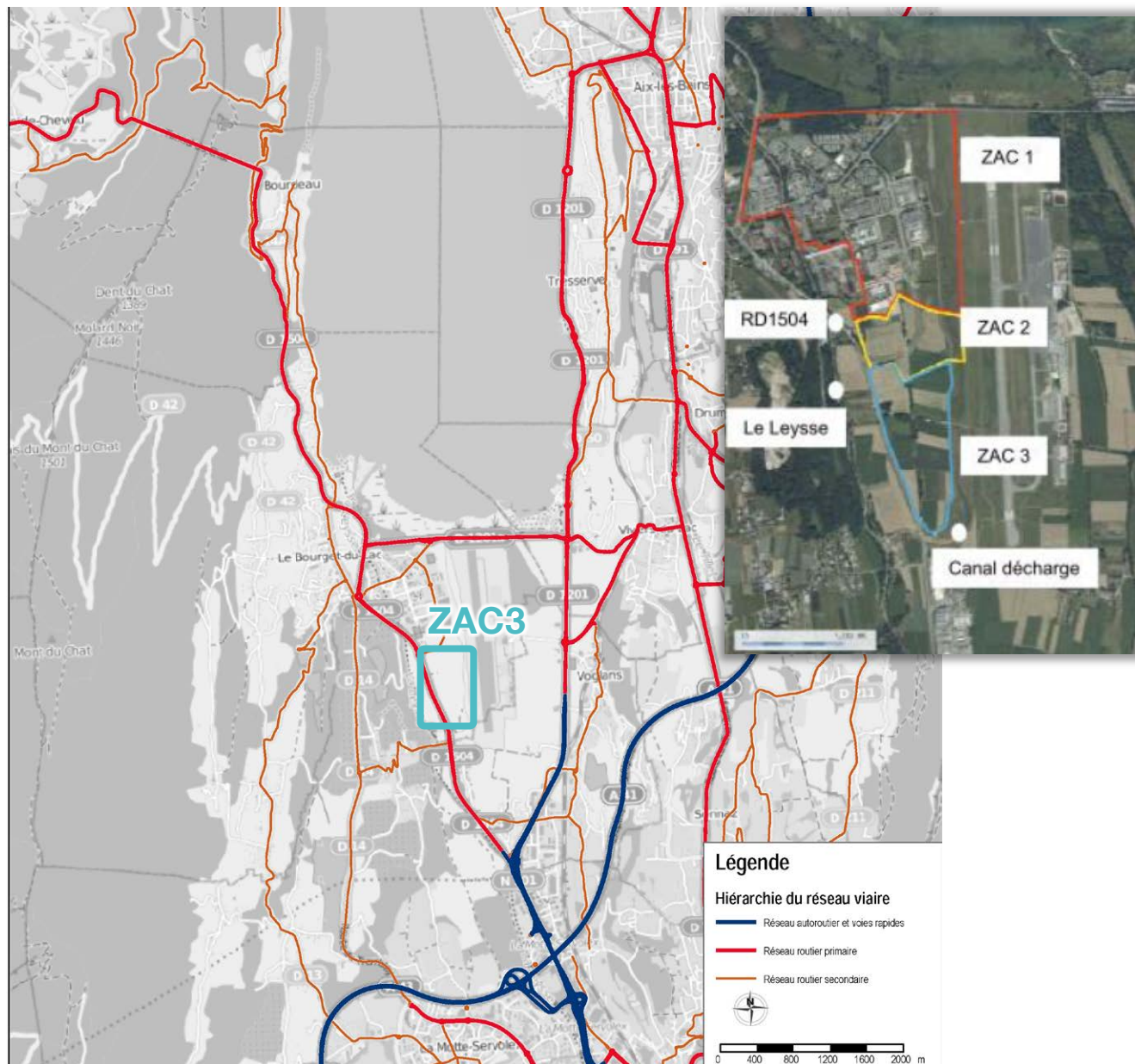


Projet



Le site

- Le projet de **création de la ZAC 3 de Savoie Technolac**, troisième extension du technopôle, en continuité avec les implantations actuelles se situe au Sud du lac du Bourget, à 5 km au Nord de Chambéry ;
- Le périmètre de l'opération est situé entre le canal de décharge de la Leysse à l'Est et la RD1504 à l'Ouest, voie structurante de l'agglomération de Chambéry Métropole ;
- Le secteur d'implantation est de type périurbain, et actuellement occupé par des parcelles agricoles, de l'habitat individuel et collectif, et l'aéroport de Chambéry à l'Est.



Projet

ZAC 3



Programmation

- 11 ha urbanisés (*sur les 18 ha initiaux*)
 - **110 000 m² SDP** (*contre 200 000 m² initialement*)
 - R+3 à R+5 maximum
- Programmation mixte (ateliers / activités en RDC et bureaux aux étages)
 - 110'000 m² de SDP est la fourchette haute
 - **800 places de stationnement** pour l'ensemble de la ZAC 3, la poche au droit de la RD 1504 étant plutôt dédiée aux visiteurs (70 places)
 - Mutualisation des parkings sur la bande d'inconstructibilité en frange est de l'opération
 - ZAC quasi réservée aux piétons en son sein

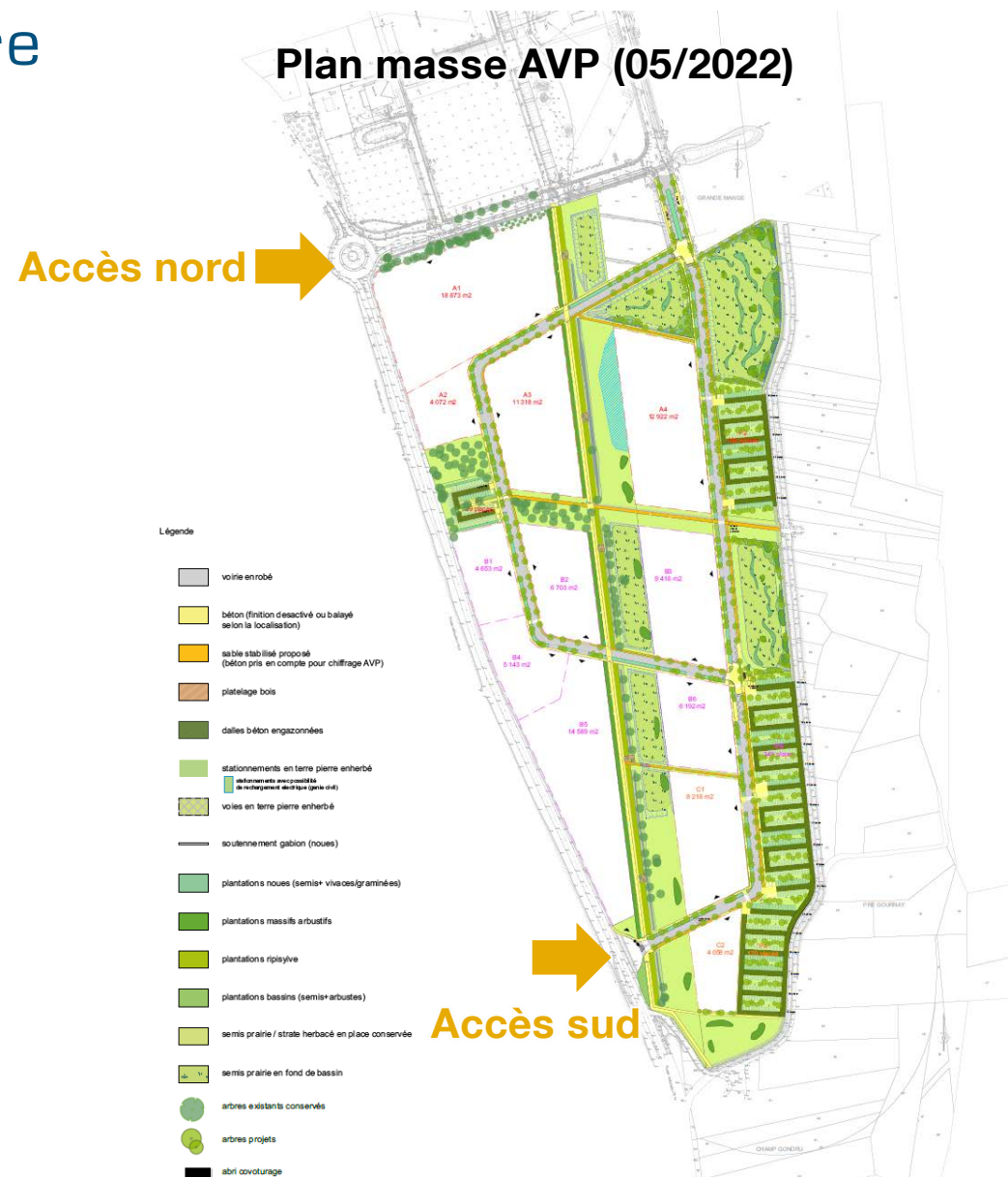
Plan masse AVP (05/2022)



! Seule la programmation « stationnement » peut être considérée comme donnée d'entrée dans l'estimation des impacts circulatoires, au regard du faible niveau de précision actuel de la programmation des activités

ZAC 3 – accessibilité routière

- Giratoire nord : **existant**
- Giratoire Sud :
 - L'implantation « sud » validée par la MOA et le CD73, avec un **giratoire axé sur la RD1504**
 - Les conditions de visibilité sont satisfaisantes. Cf. *étude de visibilité (Egis, juin 2018)*
 - Cohérence d'itinéraire par rapport aux carrefours existants et futurs (CD73, 12/03/2019)
 - **Dimensions identiques au giratoire de la ZAC2 (accès nord)**, qui ne présente pas de dysfonctionnement
 - Pas de TCSP, mais prévoir le mouvement de bus articulés entrants et sortant de la ZAC.



ZAC 3 – accessibilité TC

- 1 unique arrêt réalisé sur la ZAC 3
- Pas d'itinéraire en site propre dans les emprises de la ZAC, ni en traversée du futur giratoire sur la RD1504
- ~150 bus/jour/sens (articulés)

Plan AVP (05/2022)

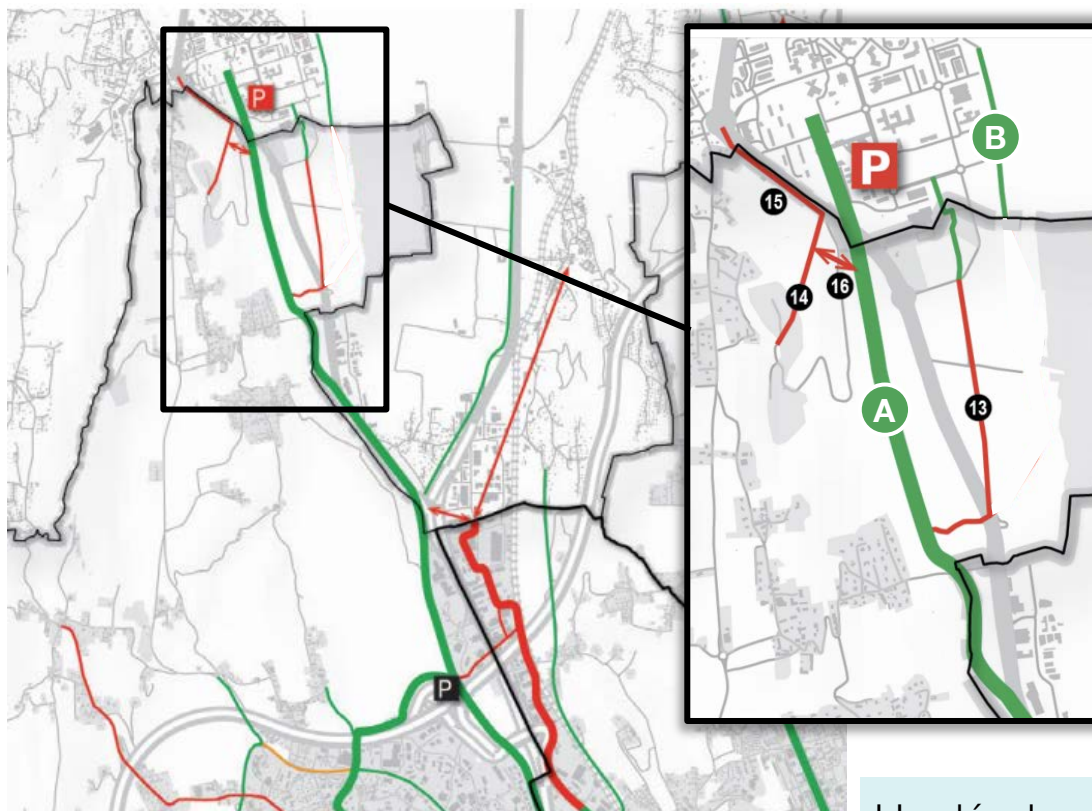


Source : état des lieux 11/2021



ZAC 3 – accessibilité modes actifs

Schéma directeur cyclable du Grand Chambéry



Réseau cyclable
Selon Schéma directeur des modes actifs

Liaison structurante :	Liaison secondaire :	Parking vélo « entrant » (voiture vers aggro puis vélo intra aggro) :	Parking vélo « sortant » (vélo depuis l'agglo puis covoiturage vers l'extérieur) :
— existante	— existante	P existant	P à créer
— à améliorer	— à améliorer	P à améliorer	
— à créer	— à créer	P à créer	
— liaison difficile, faisabilité non avérée ou tracé à approfondir			

Existant :

- A) Véloroute du grand lac, liaison structurante le long de la Leysse ;
- B) Liaison secondaire en voie verte sur la digue du bras de décharge permettant de desservir Technolac et se connectant à la piste le long de la RD1201A au Nord ;

A créer :

- 13) Corridor central de Technolac pour desservir la zone, de type voie verte
- 14), 15), 16), Aménagements complémentaires permettant de rejoindre le centre du Bourget

Un développement programmé de liaisons cyclables au sein et autour de Technolac, avec des aménagements de type voie verte privilégiés pour intégrer les piétons.

NB : le schéma directeur cyclable de la CC Grand Lac est en cours de réalisation

Projet

Schéma Directeur Technolac (2050)



Le schéma directeur 2050 (COPIL de juin 2022)

Schéma directeur

Un lieu de vie fertile, apaisé et bouillonnant

- Axe structurant et fédérateur des lieux de vie
- Services
- Espace public favorisant l'animation
- Espace vert

- Secteur de densification foncière
 - pour des services, structures d'animation
 - pour une implantation classique du Technoparc
- Secteur de renouvellement par la densification bâtie
- Secteur de mutation des franges en interaction avec le centre du Bourget du Lac

- 50 m Paysagés en frange du bras de décharge
- Couloirs de biodiversité
- Maillage modes actifs
- Point noir modes actifs
- Tracé du transport en commun

- Voirie principale hors Technolac
- Voirie pacifiée hors Technolac
- Voirie interne principale
- Voirie interne pacifiée
- Stationnement mutualisé
- Stationnement mutualisé et fortement paysagé



Principes d'accessibilité

- **Aucune répercussion** du SD 2050 n'est ici prise en considération à l'échelle de la ZAC3

Accessibilité modes actifs et transports publics

Des accès performants depuis les centralités

- **Renforcement de l'offre de transport**

- > Liens directs bus/ car avec Le Bourget-du-Lac, La Motte-Servolex, Chambéry, Aix-Les-Bains, l'Avant-Pays-Savoyard : priorités aux carrefours, voies réservées, points d'arrêts au plus proche des lieux d'activités
- > Amélioration de la desserte ferroviaire via une nouvelle halte à Voglans pour les provenances à l'échelle du sillon Alpin
- > Site propre sur l'axe desservant Chambéry et la nouvelle halte

- **Un réseau cyclable à haut niveau de service**

- > Sécurisation de la liaison avec Viviers-du-Lac, Tresserve et Aix-les-Bains (carrefour avenue du Lac du Bourget / RD1201A, carrefour des Mottets)
- > Accès direct au sud de Technolac depuis l'avenue verte
- > Liaison modes actifs depuis écohameau des Granges



Accessibilité routière et stationnement

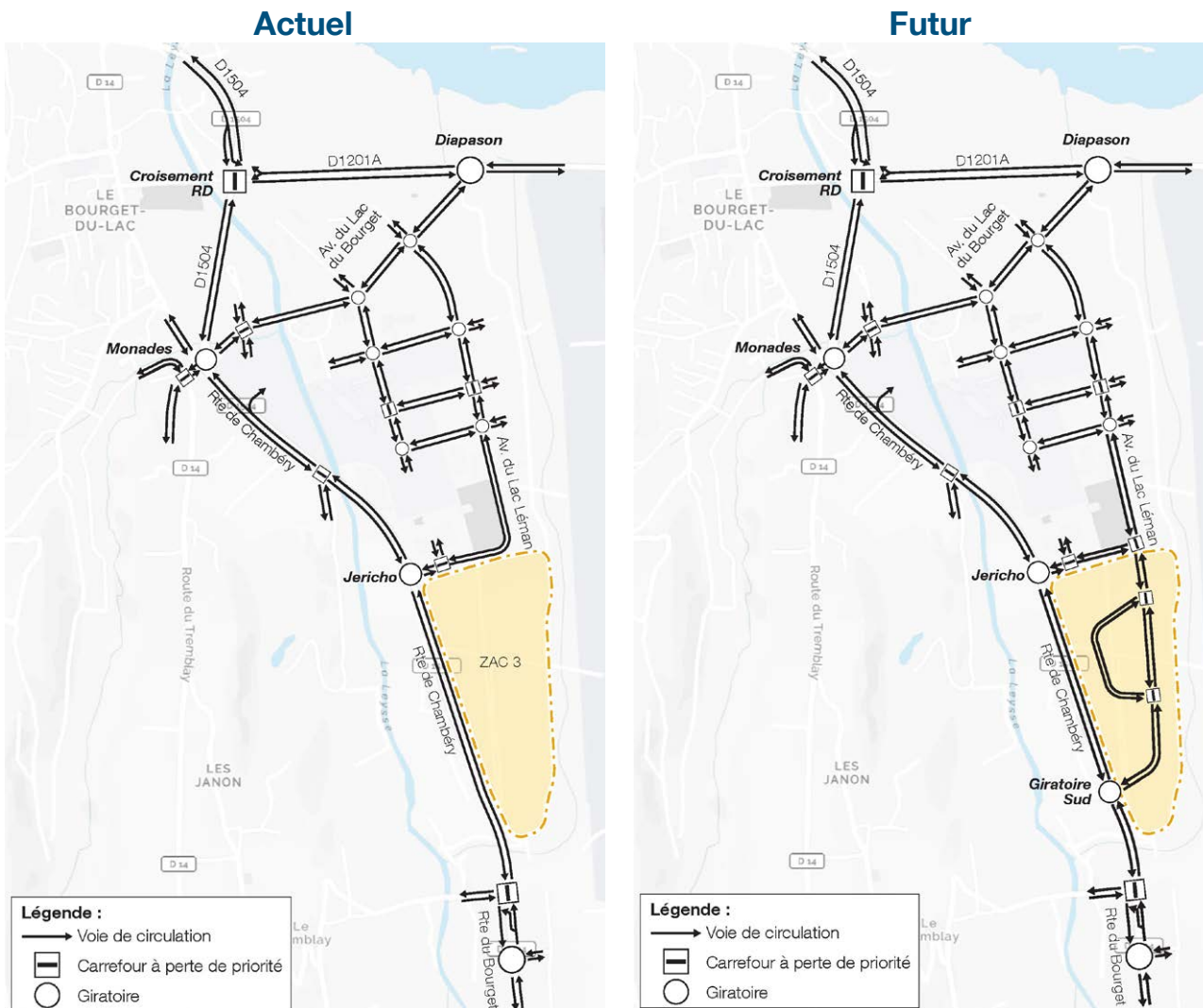


Des parking silo **P** en entrée de zones 1et 2 avec déplacement piéton / cycle
800 places **P** créées le long du bras de décharge

Actualisation de la situation actuelle



Plan des voies



- Un site accessible par le réseau structurant, en 2x1 voies :
 - Accès depuis le Nord-Est (Aix-les-Bains) via la RD1201A ;
 - Accès depuis le Nord-Ouest (Bourget-du-Lac) et depuis le Sud (Chambéry) via la RD1504.
- La création d'un nouveau giratoire permettant un accès depuis le Sud de ZAC3 ;
- **Aucune répercussion** du SD 2050 n'est ici prise en considération à l'échelle de la ZAC3.

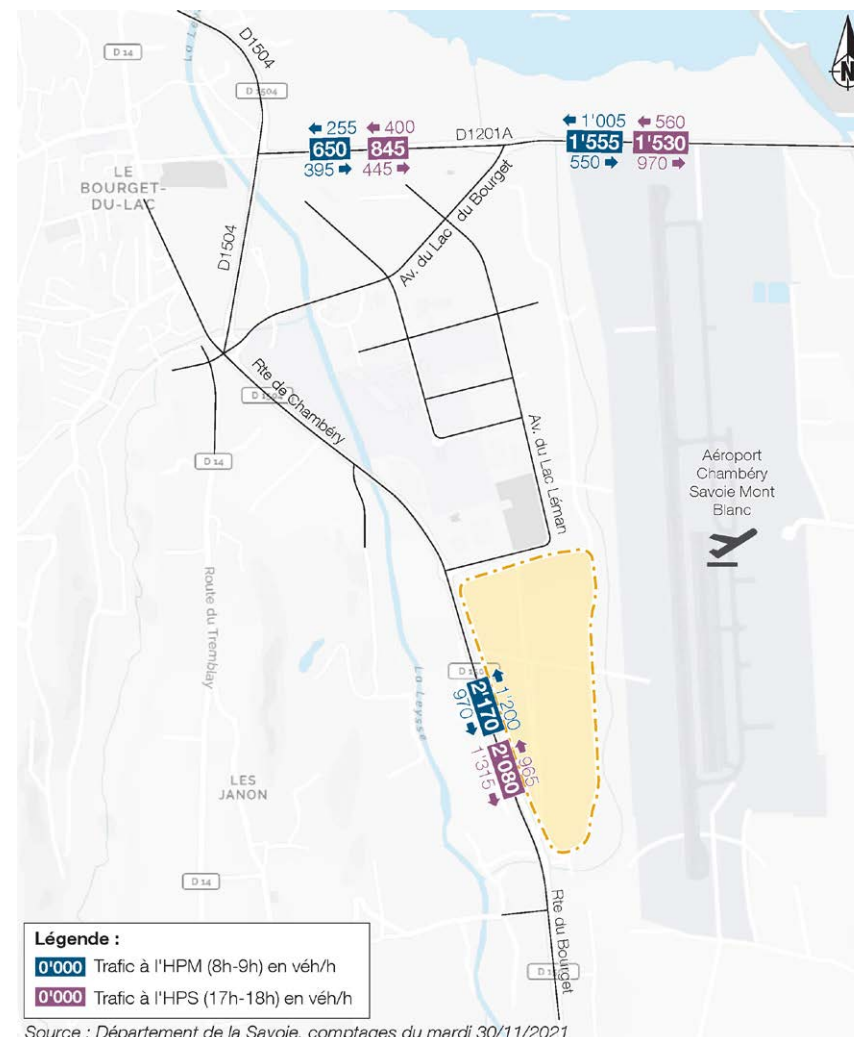
■ La création du giratoire Sud est la seule évolution à venir sur le réseau structurant.

Trafic – données utilisées

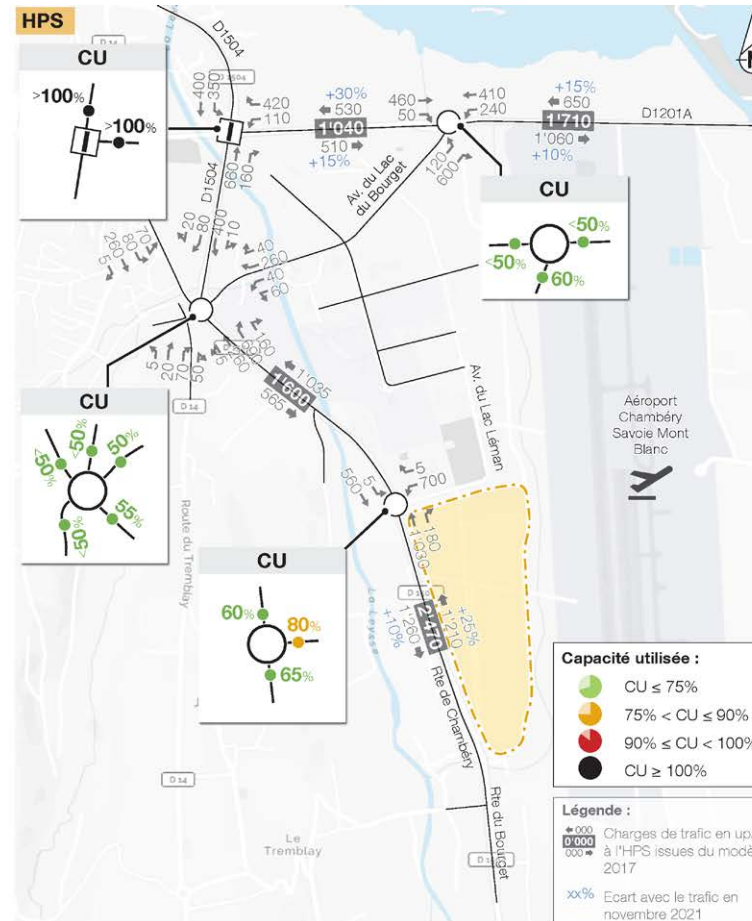
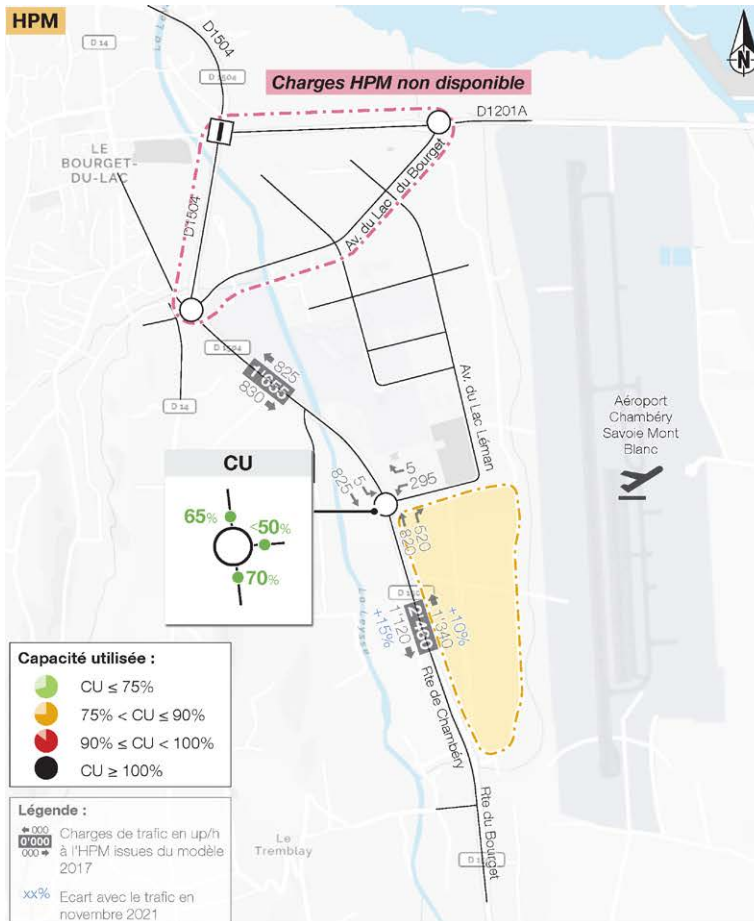
- Des données récentes sur le secteur limitées : seuls 3 postes de comptages en section permettent de disposer du trafic de 2021, et aucun n'est localisé à proximité des futurs accès ZAC3
- Des analyses de capacité aux carrefours nécessitant des données de trafic directionnel (= nombre de véhicules par mouvement au carrefour)

- Le redressement des comptages de trafic directionnel réalisés pour l'étude d'impact initial est impossible car trop imprécis au vu des données récentes disponibles ;
- **A défaut d'alternatives, le trafic pris en compte pour l'étude sera le trafic issu du modèle de l'ancienne étude à l'horizon 2017** (prenant en compte ZAC1 et ZAC2) ;
- Des analyses comparatives sont réalisées entre le trafic pris en compte et le trafic relevé en 2021 sur les postes le afin d'objectiver les conclusions de la présente étude.

Trafic 2021 aux heures de pointe (données disponibles)



Analyse capacitaire des carrefours – actuel



- **Diapason** : des réserves de capacité importantes, mais quelques remontées de file en sortie de ZAC en hyperpointe ;
- **Croisement RD** : des difficultés d'insertion pour les véhicules en TAG vers le Sud à l'HPS, pouvant entraîner de long de longs temps d'attente. Des résultats à nuancer avec la surestimation du trafic, et une situation en réalité acceptable avec peu de remontées de file (faible demande en TAG) ;
- **Monade** : des réserves de capacité sur l'ensemble des branches ;
- **Jericho** : des réserves de capacité sur la RD1504, mais des difficultés d'insertion sur le giratoire pour les véhicules en sorties de la ZAC → un **phénomène amplifié en hyperpointe**, notamment aux horaires de sortie des universitaires avec des remontées de file pouvant atteindre le carrefour avec Scantech.

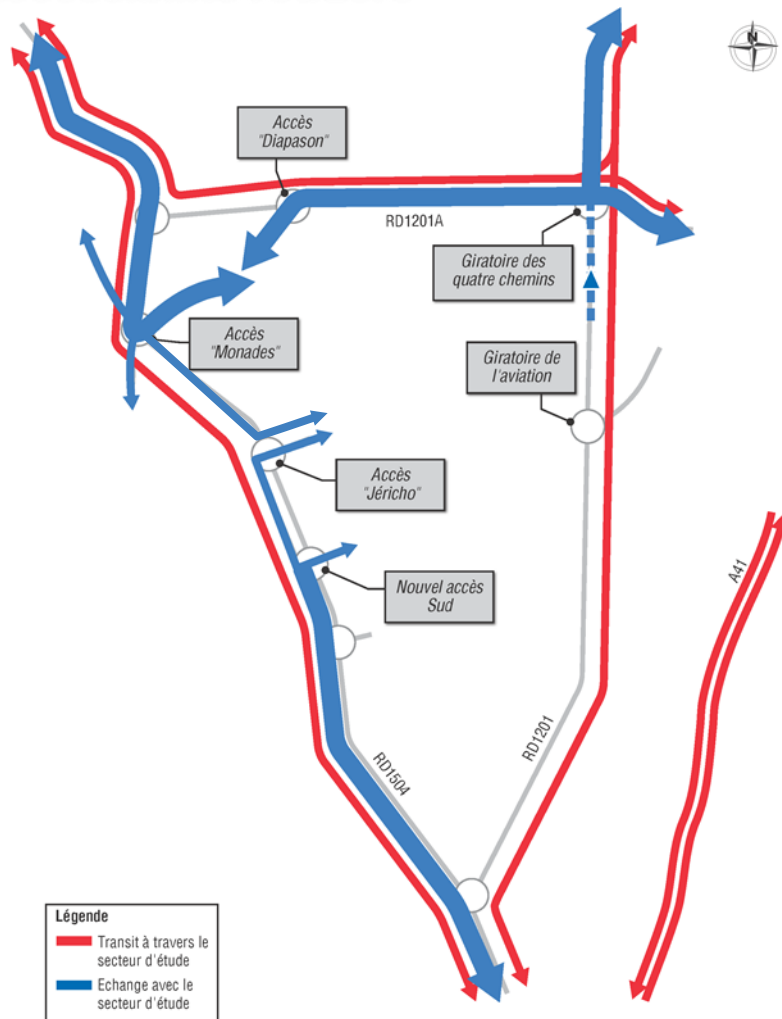
- Des **conditions de trafic relativement bonnes**, excepté sur le croisement RD et le carrefour Jericho (en hyperpointe). Les capacités utilisées (CU) affichées sont lissées sur une heure de pointe → la branche Est de Jericho présente une CU de 80%, mais tend vers la limite de saturation lors des sorties sur des créneaux resserrés (phénomène observé dans une moindre mesure sur la sortie de la ZAC au niveau de Diapason à l'HPS).
- Des risques de transit via ZAC3 induits par les difficultés d'insertion au niveau du carrefour à perte de priorité.

Evaluation des impacts du projet



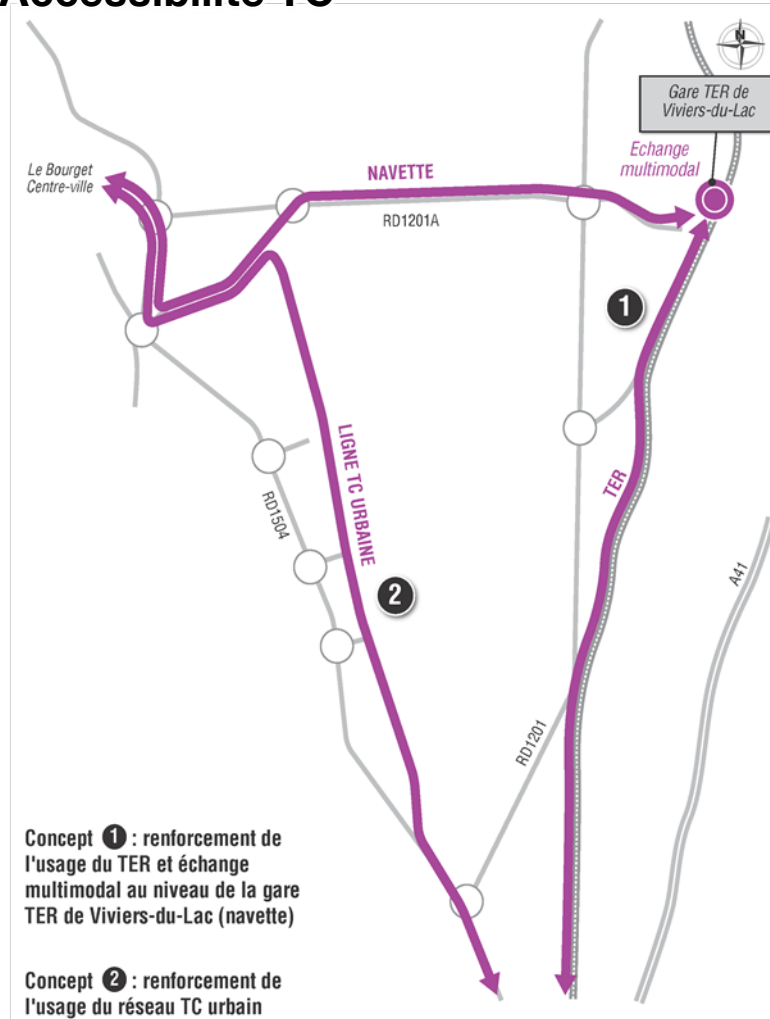
Concept d'accessibilité (rappel)

Accessibilité routière



02/02/2015 9132_140-R01-Concept_VP.ai

Accessibilité TC



Concept ① : renforcement de l'usage du TER et échange multimodal au niveau de la gare TER de Viviers-du-Lac (navette)

Concept ② : renforcement de l'usage du réseau TC urbain

02/02/2015 9132_140-R02-Concept_TC.ai

Génération de trafic

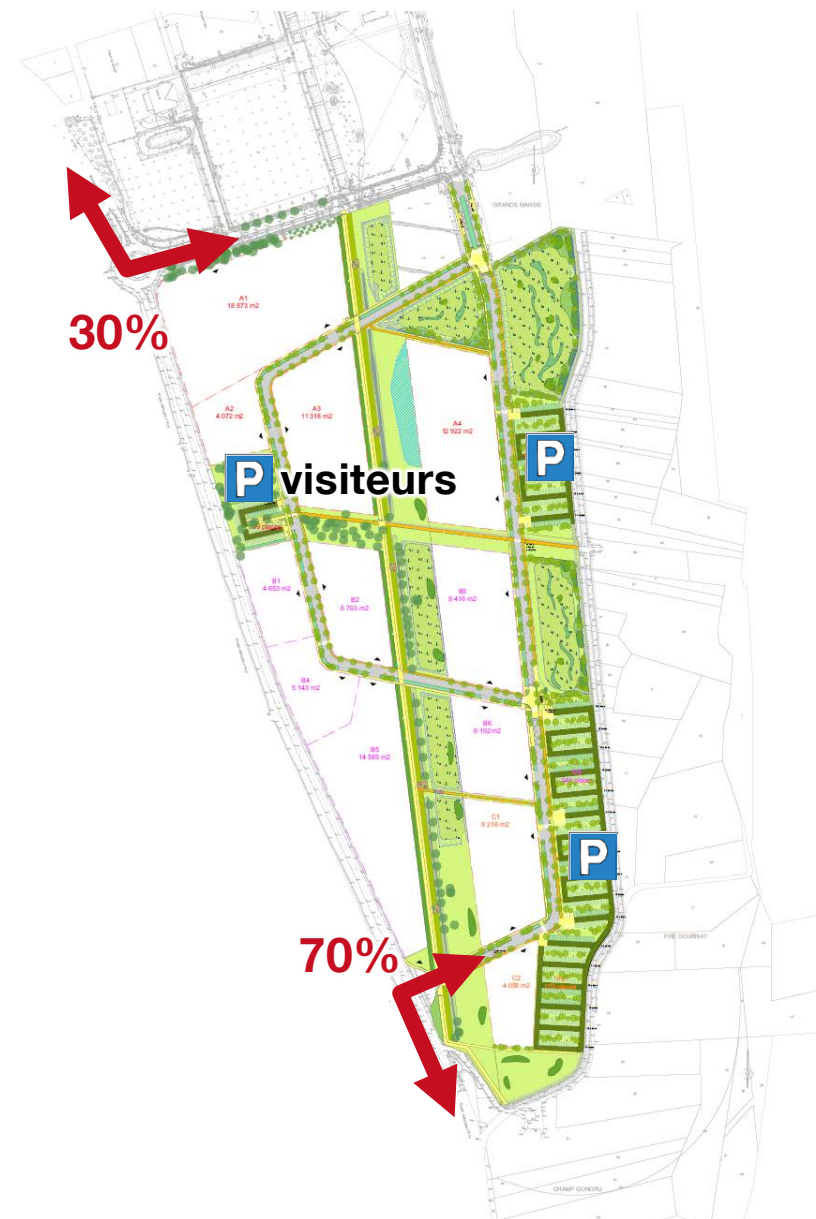
- Seule base exploitable : 800 places de parking
- 730 dédiées aux salariés, soit
 - 350 entrées/heure à l'HPM
 - 350 sorties/heure à l'HPS
- 70 places plutôt pour les visiteurs, TR de 5 veh/place répartis sur la journée
- Génération trafic globale (trafic entrées + sorties) :

	HPM	HPS	JOM
Actifs	350	350	1'460
Visiteurs	35	35	700
Total	Env. 400	Env. 400	Env. 2'200

- **Environ 400 déplacements en voiture générés aux heures de pointe, entrées et sorties confondues ;**
- Comme pour la ZAC existante, beaucoup d'horaires d'entrée et de sortie identiques, entraînant une très forte concentration des flux sur de courtes périodes → **des phénomènes d'hyperpointe à traiter avec précaution.**

Affectation des déplacements

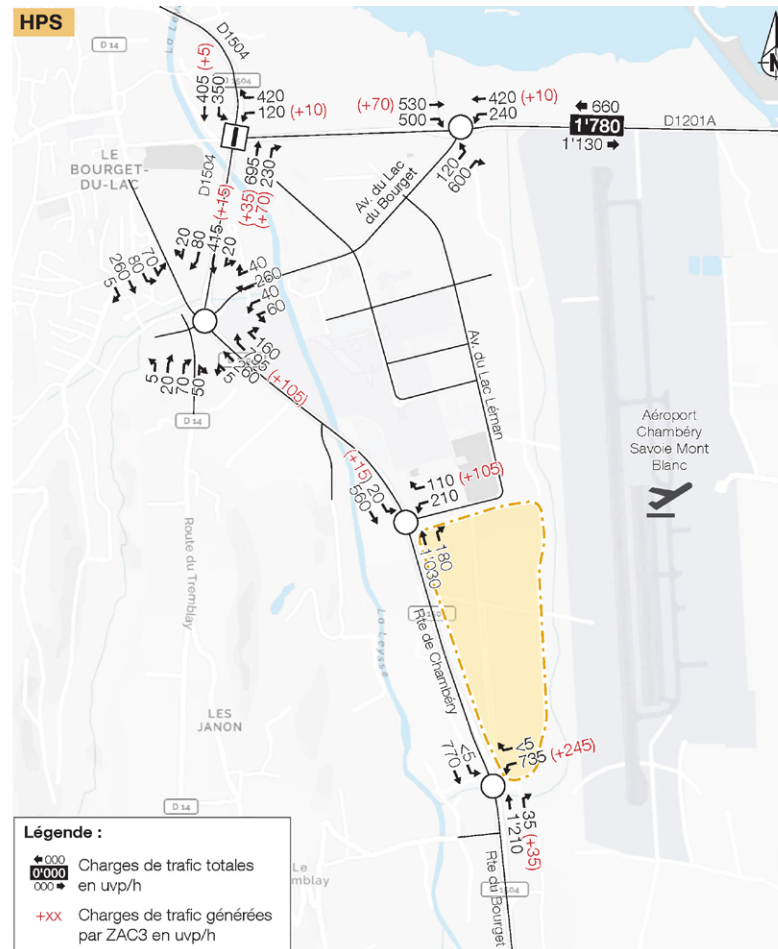
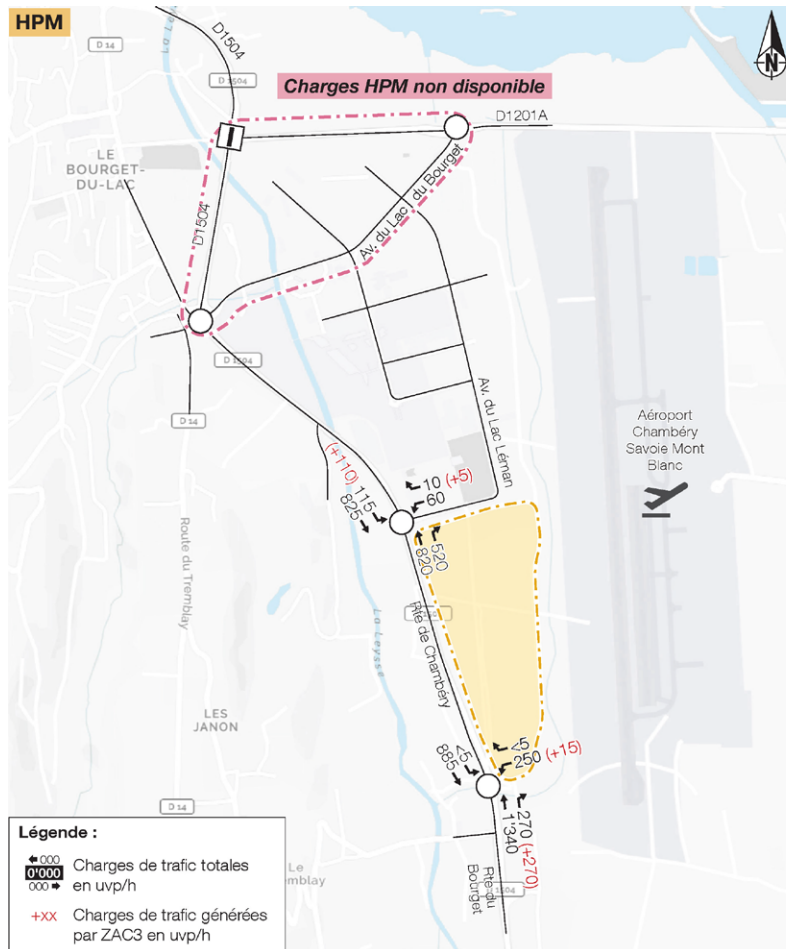
- Affectation d'après les données INSEE 2018 MOBPRO (domicile-travail) sur les communes de le Bourget-du-Lac, La Motte-Servolex et Voglans :
 - 10% depuis la RD1504 Nord ;
 - 20% depuis la RD1201A (hypothèse dimensionnante : pas de shunt via le Nord de la ZAC) ;
 - 70% depuis la RD1504 Sud.
- **30% sur l'accès Nord et 70% sur l'accès Sud**
- Des déplacements automobiles générés par ZAC3 majoritairement dirigés vers/en provenance du Sud.



~400 déplacements en voiture générés aux heures de pointe (entrées + sorties) :

- 120 véh/h par le Nord ;
- 280 véh/h le Sud.

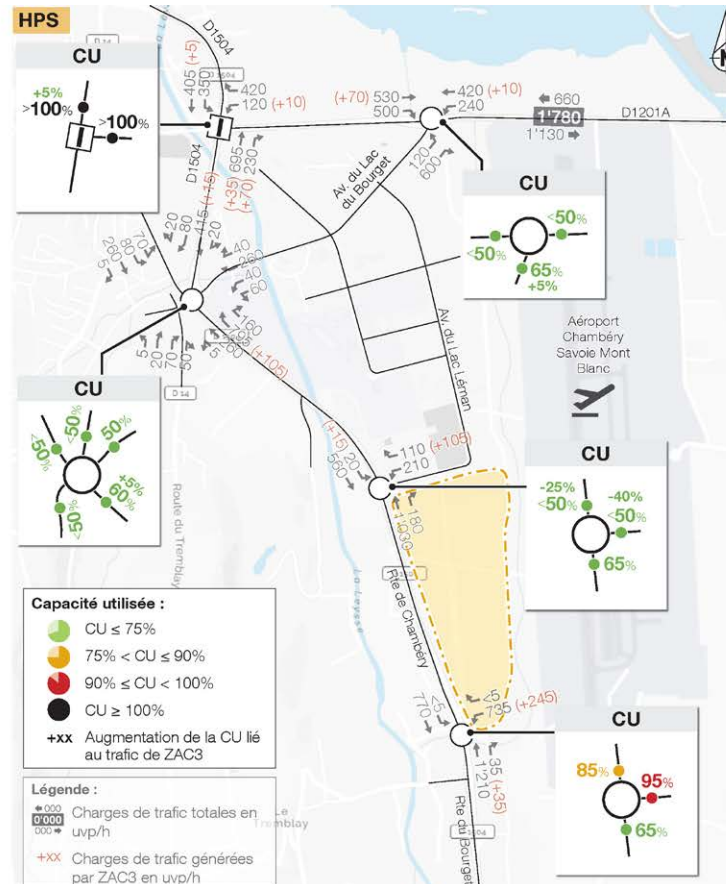
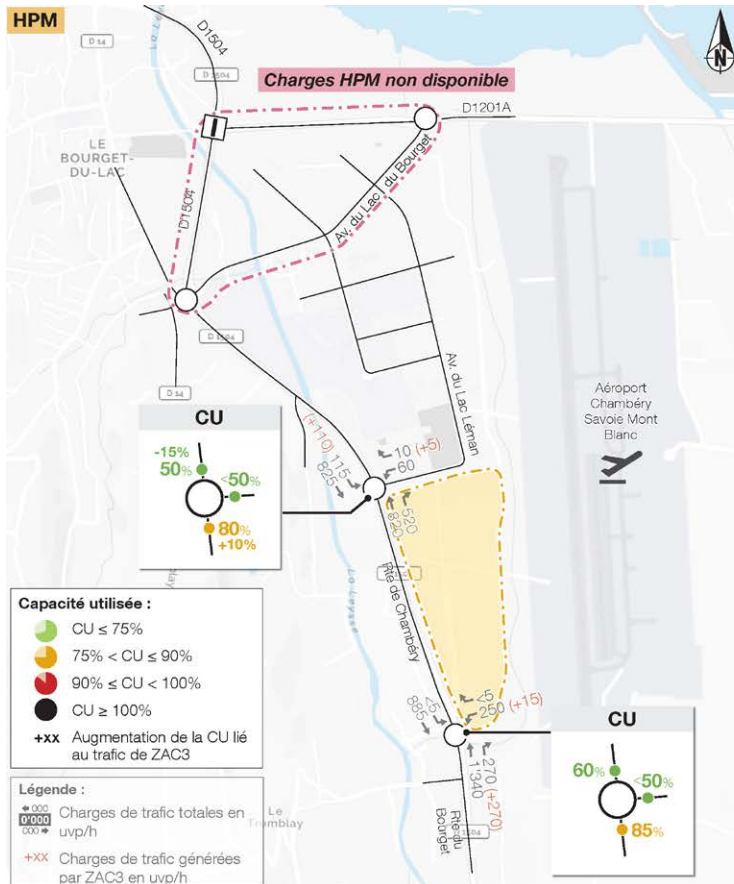
Trafic projeté



- Aux heures de pointe, le trafic généré par ZAC3 correspond à 10 à 20% du trafic dans le sens critique (vers ZAC3 à l'HPM, depuis ZAC3 à l'HPS) sur la RD1504 ;
- De par la diffusion des flux, l'impact sur le reste du réseau routier structurant est modéré ;
- De nombreux véhicules aujourd'hui en sortie sur Jericho se reporteront sur le nouveau giratoire Sud.

■ Une augmentation notable du trafic, à analyser selon les réserves de capacité des carrefours.

Analyse capacitaire des carrefours – projeté



- **Diapason** : un impact très limité sur le giratoire à l'HPS, avec toujours d'importantes réserves de capacité ;
- **Croisement RD** : un renforcement de la saturation à l'HPS, avec notamment des temps d'attente rallongés pour les TAG vers la RD1201A ;
- **Monade** : impact très limité ;
- **Jericho** : une augmentation des réserves de capacité sur la branche du fait du report d'une partie des sorties sur le giratoire Sud ;
- **Nouveau giratoire Sud** : des dimensions permettant le bon écoulement des flux à l'HPM. Le soir, des difficultés attendues en sortie de ZAC3 du fait des reports depuis Jericho, en particulier en hyperpointe.

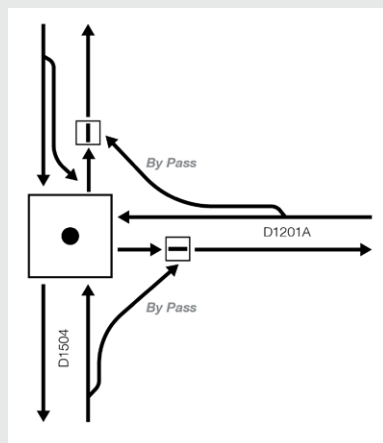
- **Des impacts limités sur les conditions de circulation**, à l'exception du carrefour à perte de priorité qui pourra évoluer en fonction de la situation projetée réelle ;
- Des difficultés en sortie de ZAC 3 au Sud : un certain équilibre attendu entre les sorties sur Jericho et le nouveau giratoire en fonction des conditions de circulation futures réelles. La possibilité de prévoir une coupure entre le Nord et le Sud de ZAC3 pour empêcher le transit.
- Des risques de transit persistants par les ZAC nord entre les deux RD.

Situation projetée – Carrefour RD1504/RD1201A

- L'absence de comptages directionnels récents sur le secteur ne permettant pas de d'évaluer avec précision la situation actuelle et projetée ;
- De bonnes conditions de circulation actuelles sur la majorité du secteur, mais des problématiques d'insertion pour les véhicules en TAG depuis la RD1201A vers la RD1504 ;
- Un risque d'amplification des problématiques sur ce carrefour par les flux prochainement générés par ZAC3.

- Au vu des résultats des analyses capacitaires et des incertitudes concernant le trafic actuel, il est recommandé de **prévoir une période « test » après la livraison de ZAC3** avant d'évaluer la situation projetée. Une solution a toutefois été identifiée en cas de dégradation significative des conditions de circulation.

Transformation du carrefour à perte de priorité en un carrefour régulé :



- Carrefour à feux : Moins coûteux et plus compact qu'un giratoire (notamment au vu des contraintes d'infrastructures avec la piste cyclable en dénivelé) ;
- En cas de fonctionnement simplifié (1 phase par branche) : CU = ~80% à l'HPS ;
- Conservation des bypass nécessaire pour le bon écoulement des flux

→ **Solution viable à mettre en place dans le cadre du SD2050 en cas de problématiques de circulation sur le carrefour à long terme.**

Conclusion

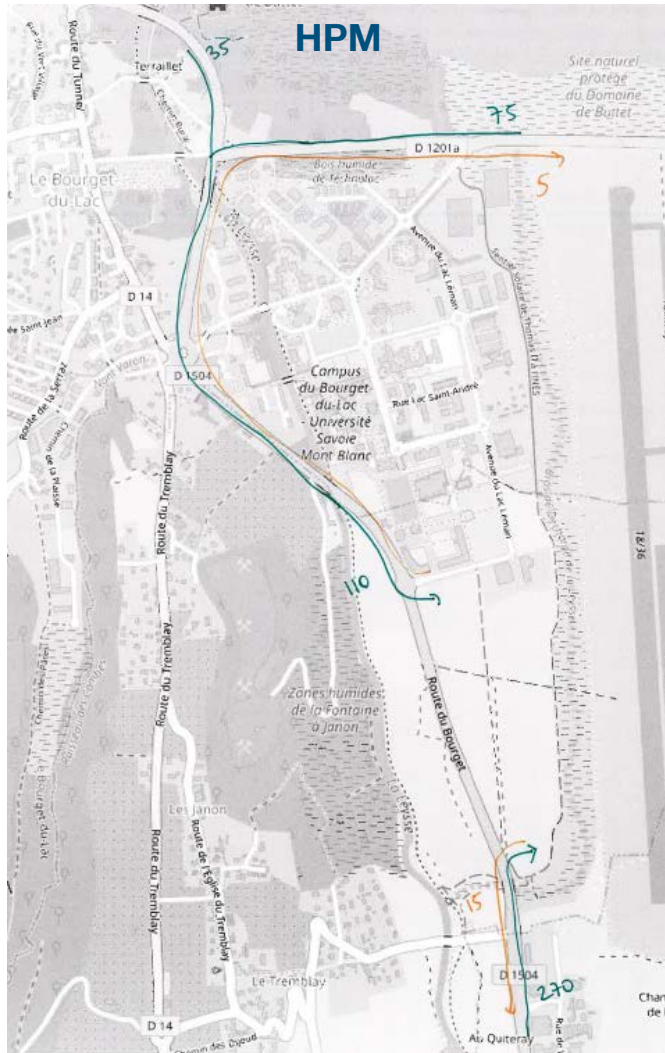
- Un projet mixte en extension de la ZAC existante, jouissant d'une **bonne accessibilité multimodale** : réseau viaire structurant proche, desserte bus programmée, mais également développement des infrastructures modes actifs ;
- **Un impact limité sur le réseau routier** (création d'un giratoire d'accès), **ainsi que sur les conditions de circulation** du secteur ;
- Des évolutions possibles en cas de problématiques de circulation majeures en situation projetée :
 - **Transformer le carrefour à perte de priorité** entre la RD1504 et la RD1201A **en un carrefour régulé**, en cas de trop grande difficulté d'insertion pour les tourne-à-gauche, est une possibilité à envisager ;
 - Contraindre la circulation sur ZAC3 afin de **maîtriser la répartition du trafic entre Jericho et le giratoire Sud**.
- **La gestion des temps** est essentielle pour les différentes entités de ZAC3 : favoriser le décalage des horaires afin de limiter les phénomènes d'hyperpointe, et de crédibiliser l'utilisation des transports en commun (qui sont remplis en heure de pointe) ;



Annexes



Affectation des déplacements aux heures de pointe



000 : Trafic généré en entrée, en uvp/h
000 : Trafic généré en entrée, en uvp/h