

Communes de BARBERAZ et LA RAVOIRE

*Requalification de la RD 1006 entre
le carrefour de la Trousse et le carrefour de la Garatte*

Dossier d'Enquête Préalable à la Déclaration d'Utilité Publique

Note complémentaire à la notice explicative

Cette note a pour objectif d'apporter des compléments d'informations technique pour une meilleure compréhension du projet. Elle précise, entre autres, le diagnostic des conditions de circulation, principal enjeu du projet de requalification de la RD1006 entre les carrefours de la Garatte et de la Trousse.

I. Les conditions de circulation

I.1. Les dysfonctionnements actuels

I.1. a) Section Ouest de la RD1006

Près de 17 000 véhicules empruntent quotidiennement la RD1006 dans sa section comprise entre le carrefour de la Garatte et le carrefour de la Trousse.

Les carrefours de la RD1006 avec les rues Centrale et Madeleine à Barberaz sont saturés aux heures de pointe. Ces blocages, de plus en plus fréquents, sont dûs à l'absence de voie de présélection pour les mouvements de tourne à gauche des usagers provenant de la Trousse accédant au quartier de la Madeleine.

La photo ci-après illustre ce dysfonctionnement :



Rétention derrière un véhicule tournant à gauche au carrefour de la rue de la Madeleine

Les rétentions fréquentes aux heures de pointe du soir, sur ces carrefours d'accès au quartier de la Madeleine, engendrent des blocages du carrefour précédent situé à l'intersection des rues JP Gustin, Tilleuls et de la RD1006. En effet, on observe fréquemment des véhicules à l'arrêt dans ce carrefour, bloqués par les usagers tournant à gauche pour accéder au quartier. Ces véhicules bloquent eux-mêmes les usagers arrivant de la VRU et se dirigeant vers la zone commerciale du Pradian.

La voie de présélection du mouvement de tourne à gauche se sature à son tour, empêchant les véhicules d'aller tout droit pour les usagers en direction de la Trousse.

Les photos ci-après illustrent ces blocages :



Saturation de la voie de tourne à gauche



Véhicule à l'arrêt dans le carrefour

Ces blocages génèrent des remontées de files atteignant les carrefours de la Garatte et de la Trousse. La section Ouest de la RD1006 est saturée dans les deux sens.

Les photos ci-dessous illustrent ces remontées de file de véhicules :



Saturation en direction de la Trousse depuis le carrefour de la Garatte



Saturation en direction de la voie rapide urbaine depuis le carrefour de la Trousse

I.1. b) Section carrefour de la Trousse

Le dysfonctionnement principal du carrefour de la Trousse se concentre au niveau de l'intersection de la rue Pasteur avec la route de Barby situé à faible distance du carrefour à feux de la Trousse. Le régime de priorité à droite, ainsi que la faible longueur de stockage de la branche Est du carrefour à feux, induisent le blocage permanent de la circulation générant des remontées de files.

La photo ci-après illustre cette remontée de file de véhicules :



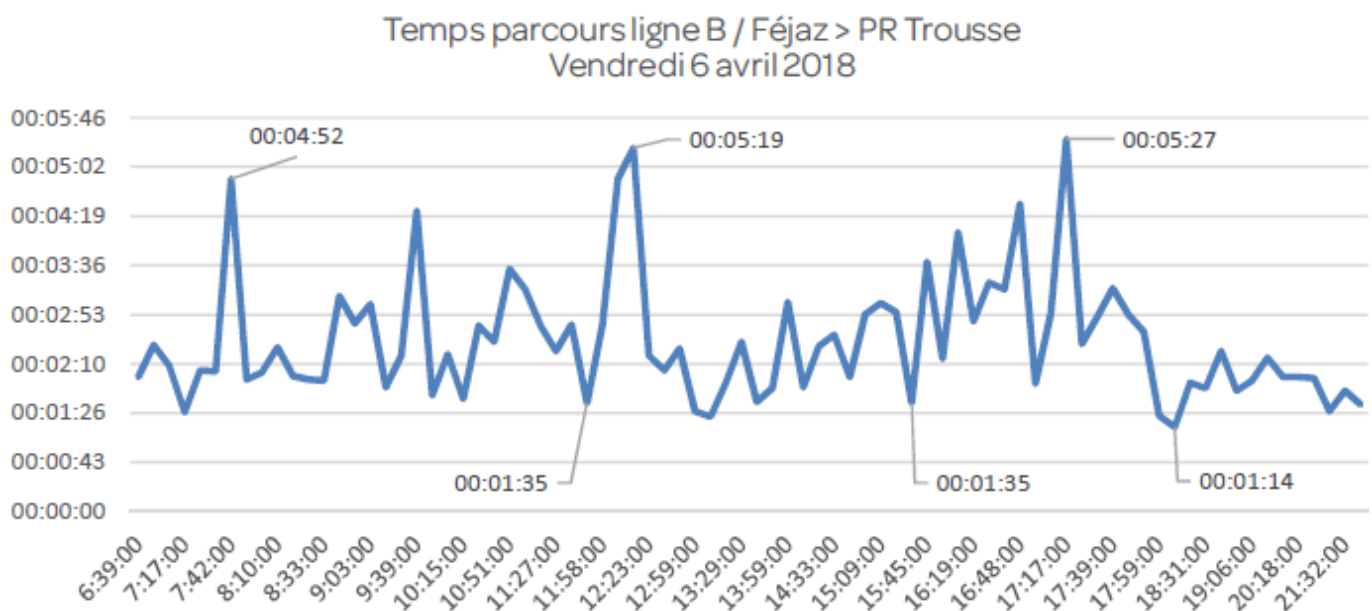
Remontée de files de véhicules rue Pasteur



*Blocage au niveau de l'intersection route de Barby / Rue Pasteur /
branche Est du carrefour de la Trousse*

Les remontées de files induites par la configuration de cette intersection, imposent aux usagers un temps de franchissement du carrefour de la Trousse long. La ligne chrono B du réseau synchro bus traversant le carrefour de la Trousse depuis la route de Barby vers l'avenue de Chambéry, subit ce dysfonctionnement. Le temps de parcours des bus chrono B entre l'arrêt « Féjaz » et l'arrêt « parc relais de la Trousse » dépasse 5 minutes alors que la distance entre les deux arrêts n'est que de 510 mètres.

Le graphique ci-après indique le temps de parcours des bus empruntant l'itinéraire entre les arrêts « parc relais de la Trousse » et « Féjaz » :



I.2. Les charges de trafic

I.2. a) les trafics actuels

L'heure de pointe, durant laquelle le trafic est le plus dense, est celle du soir entre 16h45 et 17h45. On relève 1690 véhicules durant cette heure entre le carrefour JP Gustin et le carrefour Madeleine. Les rues JP Gustin et Pasteur sont empruntées respectivement par 1170 et 1050 véhicules.

La carte ci-après présente le nombre de véhicules mesurés à l'heure de pointe du soir sur la RD1006 et sur chacune des voies de circulation s'y raccordant :



Les dysfonctionnements circulatoires fréquents aux heures de pointe (blocages, rétentions, remontées de files de véhicules, saturations, temps de parcours longs) indiquent que la RD1006, de par sa configuration, a atteint sa limite de capacité à écouler le trafic.

I.2. b) les trafics projetés

Si le constat actuel montre que l'axe reliant la voie rapide urbaine est saturé aux heures de pointe, il est important d'identifier quelle sera sa charge de trafic dans le futur, pour identifier les risques d'aggravation des dysfonctionnements observés à ce jour. L'étude de circulation, préalable à la définition d'aménagement, est l'outil qui permet de dimensionner le nombre futur de véhicules qui emprunteront la RD1006 et d'évaluer les conséquences sur les conditions de circulation.

La future charge de trafic est déterminée en fonction des comptages actuels et de leurs distributions sur la RD1006 et les voies s'y raccordant, et en fonction de la croissance démographique du secteur. Ainsi, les projets de développement des centre-ville des communes situées à proximité, (Barberaz, La Ravoire, Saint-Alban-Leysses, Barby, Bassens, Challes-les-Eaux) sont pris en compte, ainsi que la création d'emplois. Le détail du nombre de logements et d'emplois supplémentaires attendus à terme dans le secteur Sud de l'agglomération est présenté dans la notice explicative.

La carte ci-après présente le trafic à terme qui empruntera la RD1006 et les voies s'y raccordant :



Les augmentations significatives de la charge du trafic s’observent sur la section de la RD1006 proche de la voie rapide urbaine, de l’ordre de +40 % et sur la branche Est du carrefour de la Trousse : augmentation d’environ +30%. On note par ailleurs que la branche Sud du carrefour de la Trousse voit sa charge de trafic augmenter seulement de +6% par rapport à la situation actuelle.

Ces indicateurs confirment le statut structurant de la RD1006 comme catalyseur des flux à destination et en provenance de la voie rapide urbaine depuis et vers le massif des Bauges et le Sud de l’agglomération chambérienne. Cette caractérisation de cette section de la RD1006 est actée par la nouvelle hiérarchisation du réseau routier de l’agglomération définie dans le Plan Local d’Urbanisme intercommunal volet habitat/déplacement.