

Commune de **BELLECOMBE EN BAUGES (73)**



ETUDE DE SECURITE ROUTIERE SUR LES RD912, RD61A et RD61



Atelier d'Etudes des Déplacements et d'Ingénierie

13, route de Pringy 74370 ARGONAY
Tél. 04.50.57.37.78 Fax 04.50.57.47.19

Mai 2021

SOMMAIRE

Présentation du secteur d'étude	3
LE DIAGNOSTIC	5
Le Diagnostic, son intérêt, sa composition, les conditions de réalisation	6
Les Dysfonctionnements	7
Le Bilan de la Concertation des Riverains	8
Le Découpage séquentiel de l'itinéraire	9
La Géométrie de la route	12
La Signalisation horizontale	14
La Signalisation de police	16
La Vitesse des usagers	20
Les Piétons	30
Les Arrêts bus	34
Les Cycles	35
Les Carrefours	36
L'Exploitation de la carrière	41

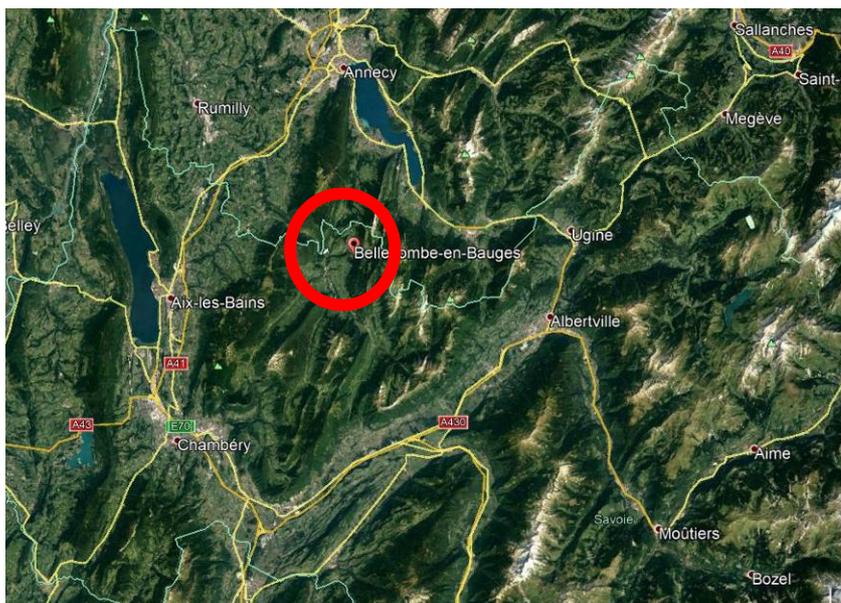


Atelier d'Etudes des Déplacements et d'Ingénierie

Présentation du secteur d'étude

La Commune de BELLECOMBE EN BAUGES est desservie par 2 Routes Départementales :

- La RD n°912 du Carrefour avec la RD911 LESCHERAINES au Département de la Haute-Savoie via le Col de Leschaux ;
- Les RD n° 61A puis RD 61 desservant le centre-bourg depuis la RD912, axes permettant également de rejoindre le Col de Leschaux.



Atelier d'Etudes des Déplacements et d'Ingénierie

13, route de Pringy 74370 ARGONAY
Tél. 04.50.57.37.78 Fax 04.50.57.47.19

Mai 2021

La RD 912 est une route qui supporte un trafic important et notamment un trafic local pendulaire (Trajet « domicile-travail » le matin et trajet « travail-domicile » le soir) et un trafic Poids lourds (transport de matériaux principalement) durant toute la journée. C'est également un axe touristique très fréquenté de mai à octobre principalement, emprunté par divers usagers : automobilistes mais aussi cyclistes, motards, voitures de sport.

Sur la RD 912, dans un environnement verdoyant, on trouve une urbanisation assez dense dans la traversée de Glapigny puis un autre secteur d'habitat un peu plus éparse « La Charniaz ». Cette configuration a pour conséquence un comportement à risques des usagers avec des vitesses trop élevées et des dépassements dangereux.

La RD61A supporte également un trafic local pendulaire (Trajet « domicile-travail » le matin et trajet « travail-domicile » le soir) pour rejoindre la RD912. Comme pour la RD912, elle est également un axe touristique très fréquenté de mai à octobre principalement, emprunté par divers usagers : automobilistes, cyclistes, motards, voitures de sport.

Sur la RD 61A, on trouve une succession de secteurs urbanisés (Entrêves, Chez les Blancs, Broissieux, Les Dôdes...) entrecoupés de zones « vertes ». Là encore, l'utilisateur effectue des dépassements dangereux et roule à vitesse élevée.

Passé le secteur « Les Dôdes », au droit du carrefour avec la route du Chatelard, la route devient la RD61 en direction du centre bourg puis du Col de Leschaux. L'utilisateur ne ralentit guère que dans le centre bourg en conservant toutefois des vitesses non adaptées à l'environnement.

Très peu d'aménagements, principalement des signalisations horizontale et verticale de police, voire aucun aménagement ne permet pas d'assurer la sécurité des riverains et des usagers : débouchés de voies secondaires et d'accès privatifs directs sur la voie, accotements non stabilisés, obstacles en bordure de voie, absences de trottoirs, présence de piétons et de cycles pour lesquels les déplacements ne sont pas sécurisés.

L'objet de l'étude est d'analyser le fonctionnement actuel d'un point de vue Sécurité puis d'apporter des propositions d'aménagements dans le but de répondre aux objectifs de sécurisation fixés.

Le présent document constitue le diagnostic de ces 2 itinéraires.



**Commune de
BELLECOMBE EN BAUGES (73)**

**ETUDE DE SECURITE ROUTIERE
SUR LES RD912, RD61A et RD61**

LE DIAGNOSTIC



Atelier d'Etudes des Déplacements et d'Ingénierie

13, route de Pringy 74370 ARGONAY
Tél. 04.50.57.37.78 Fax 04.50.57.47.19

Mai 2021

Le Diagnostic, son intérêt, sa composition, les conditions de réalisation

Le diagnostic réalisé permet de mieux « connaître et s'imprégner » des itinéraires, d'appréhender les dysfonctionnements, de comprendre le comportement de l'utilisateur, de ressentir l'insécurité exprimée par les riverains ou les usagers, notamment les plus vulnérables que sont les piétons et les cycles.

Le diagnostic porte sur plusieurs thèmes qui permettent :

1. de « comprendre » les usagers avec :
 - ◆ les Vitesses pratiquées
 - ◆ le Comportement de ces divers usagers (automobilistes, cyclistes, piétons)

2. de « découvrir » l'itinéraire avec :
 - ◆ le Découpage séquentiel de l'itinéraire
 - ◆ les Signalisations Horizontale et Verticale
 - ◆ les Cheminements pour les usagers vulnérables et les Arrêts Bus
 - ◆ les Carrefours et les Accès riverains
 - ◆ les Autres dysfonctionnements

Ce diagnostic s'appuie principalement sur :

- un relevé de tout ce qui « compose » l'itinéraire ;
- une observation sur site, effectuée dans chaque sens de circulation, en voiture, mais également à pied afin d'appréhender l'insécurité de chaque type d'usagers.

La connaissance approfondie des 2 itinéraires permet d'établir un diagnostic juste de la situation actuelle pour dans une seconde phase, faire des propositions « réalistes et réalisables » dans l'objectif de sécurisation de l'itinéraire.



Les Dysfonctionnements

L'observation et le parcours en voiture mais également partiellement à pied des 2 itinéraires étudiés ont permis de relever des dysfonctionnements d'un point de vue sécurité.

Ils concernent :

- l'infrastructure routière existante,
- le comportement des usagers,
- les cheminements et traversées piétonnes,
- les contraintes physiques.

Ils sont illustrés principalement par des photographies.

De façon générale,

- L'absence d'aménagement n'incite pas l'utilisateur à modifier son comportement notamment dans les secteurs urbanisés d'où des vitesses non adaptées à l'environnement ;
- Les cheminements et les traversées piétonnes ne sont pas sécurisés, notamment dans les secteurs faiblement urbanisés et principalement pour rejoindre les arrêts de bus ;
- La visibilité en carrefour est très moyenne et la multiplication des accès sur les 3 routes départementales n'est pas sécurisante.



Le Bilan de la Concertation des Riverains

La Commune de BELLECOMBE EN BAUGES a souhaité une participation des habitants à la problématique de l'insécurité routière sur l'ensemble de la commune.

Un questionnaire leur a été adressé. Une quarantaine de familles a répondu en faisant part de son ressenti et pour certaines en émettant des propositions d'aménagement qui feront l'objet d'une analyse et d'une prise en compte.

Concernant les remarques d'insécurité particulières des riverains, celles-ci seront également prises en compte dans la détermination des propositions d'aménagements.

Les principaux risques, manœuvres dangereuses et nuisances :

La Vitesse excessive
Les Dépassements dangereux
Un réel danger pour les Accès riverains ou en carrefour sur les RD
Des Cheminements « modes doux » dangereux
Le Bruit et la Poussière

Les principales demandes :

Une Réduction des vitesses
Des Cheminements « modes doux » sécurisés
L'ajout de Signalisation horizontale et Signalisation de police
Des aménagements de voirie « sécurisants »



Atelier d'Etudes des Déplacements et d'Ingénierie

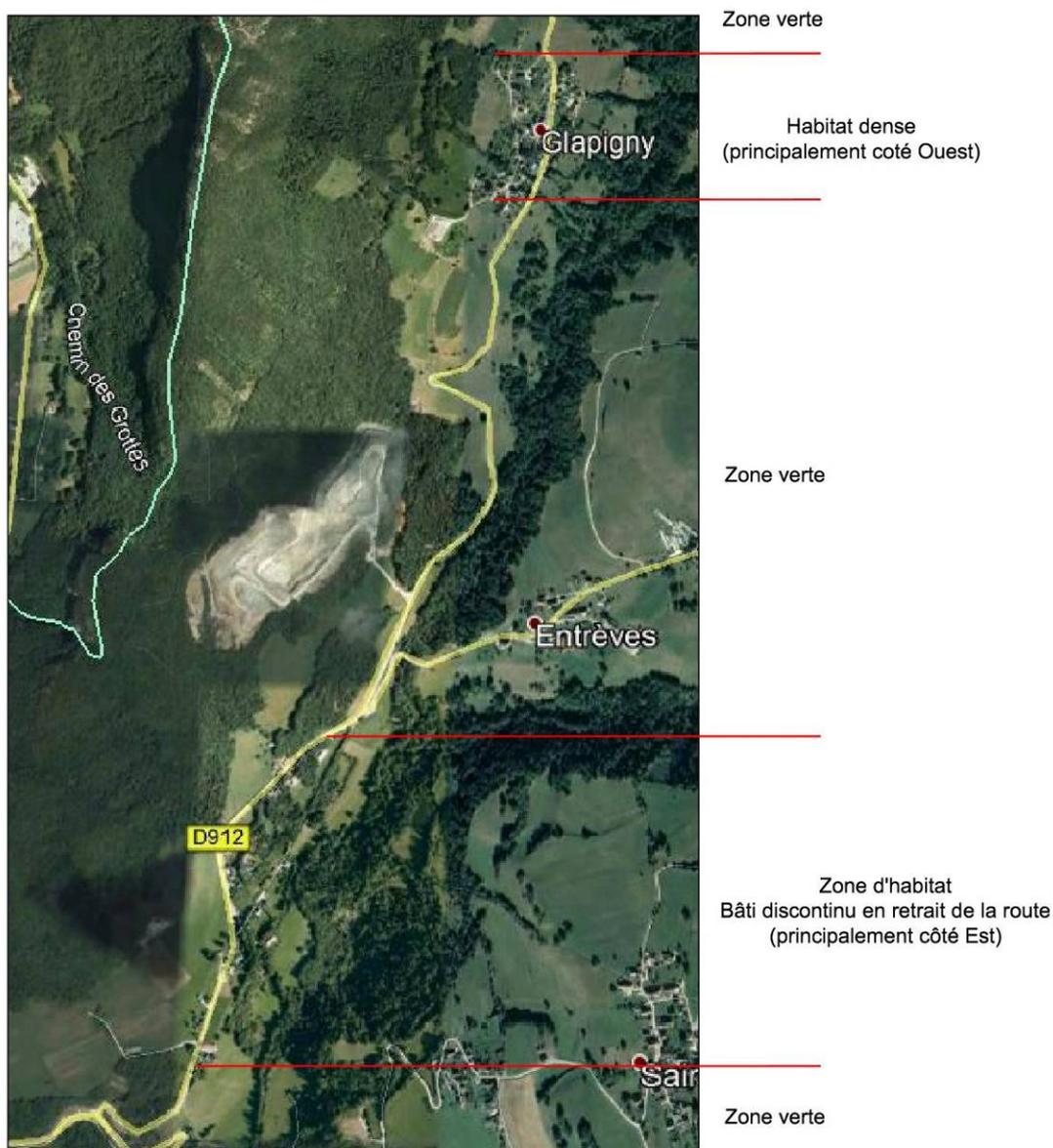
Le Découpage séquentiel de l'itinéraire

Les 2 sections étudiées se décomposent en différentes séquences qui déterminent la typologie de l'axe et de son environnement.

La RD912

Depuis le carrefour avec la RD 911 Lescheraines, après une courte section sinueuse, la traversée de LA CHARNIAZ est constituée d'une longue ligne droite (320 m) bordée d'habitations en léger retrait de la route, puis d'une courbe à gauche pour retrouver à nouveau une ligne droite (220m) elle aussi bordée d'habitations en léger retrait de la route.

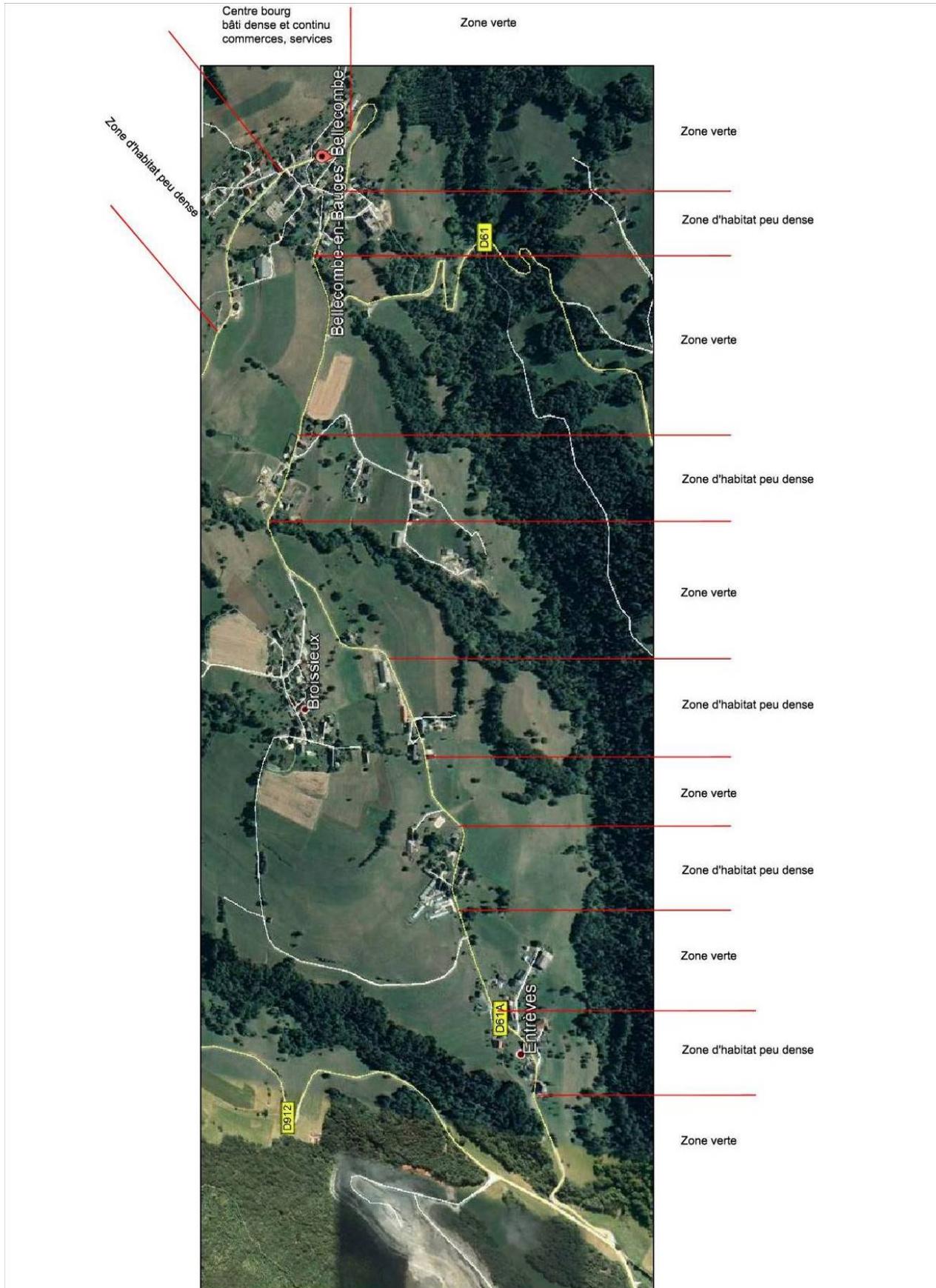
Passé ce secteur d'habitat, l'utilisateur retrouve à nouveau une succession de courtes lignes droites dans un environnement verdoyant sans aucune habitation avant la traversée de GLAPIGNY, secteur d'habitat dense notamment côté Ouest, d'une longueur d'environ 500m.



Atelier d'Etudes des Déplacements et d'Ingénierie

Les RD61A – RD61

Depuis le carrefour avec la RD912, l'usager trouve une succession de lignes droites et de courbes avec globalement une bonne visibilité, dans un environnement verdoyant entrecoupé de plusieurs zones d'habitat peu dense, puis la traversée du Centre du bourg toujours avec un tracé sinueux et un habitat dense.



Pour les 2 itinéraires, le constat est assez semblable :

L'insécurité est plus présente et ressentie par les riverains et les usagers « vulnérables » que sont les piétons et les cycles que par les automobilistes ; ces derniers ayant le sentiment de se trouver sur des axes « routiers de transit » et du fait de l'absence de « vie de village », sans zone dense de commerce, sans présence forte de piétons ou de cycles, ne se préoccupent pas de la sécurité et du confort des riverains.

Aucun aménagement significatif n'existe pour lui suggérer de « lever le pied » et pour attirer son attention, notamment à l'approche et dans les secteurs plus urbanisés.

Ces séquences qui se succèdent ne sont pas assez mises en évidence pour alerter l'utilisateur dans les « zones à risques » et pour lui donner cette lecture visuelle de l'itinéraire.

C'est en valorisant et en marquant ces séquences et leur différente physionomie propre à chacune que l'utilisateur aura un comportement adapté à chaque séquence.



Atelier d'Etudes des Déplacements et d'Ingénierie

La Géométrie de la route

La RD912

Le Tracé en plan

En tracé en plan, l'axe comporte plusieurs sections rectilignes et des virages offrant une visibilité moyenne. Certains d'entre eux sont assez « fermés » avec des rayons offrant une visibilité réduite voire nulle.

Le Profil en long

Le profil en long de la RD912 est montant dans le sens Lescheraines vers Col de Leschaux (rampe régulière d'environ 4,4% de moyenne).

Le Profil en travers

Le profil en travers de la RD912 sur la section étudiée est variable :

La largeur de la chaussée est régulière (de 6 à 7 m).

Les largeurs d'accotements varient de 1,50 m à 2,00 m.

Au-delà des accotements, on trouve :

- Des fossés enherbés ;
- Des talus enherbés ;
- Des murs de clôtures ou des murs de maisons, des clôtures grillagées ;
- Des haies, des arbustes, des arbres..

L'Etat de la Route et ses abords

La chaussée est par endroit légèrement déformée, en rives notamment d'où des déformations qui, dans le temps, vont générer une dégradation de la chaussée préjudiciable au confort et à la sécurité des usagers, notamment pour les « 2 Roues ».

De plus, les abords de la chaussée ne sont pas toujours carrossables, soit par absence d'accotement, soit une dénivellé importante en rive de chaussée. L'utilisateur qui viendrait à « empiéter » sur l'accotement risquerait la perte de contrôle de son véhicule et la sortie de route.



Atelier d'Etudes des Déplacements et d'Ingénierie

Les RD61A – RD61

Le Tracé en plan

En tracé en plan, l'axe très sinueux comporte plusieurs sections rectilignes entre une succession de virages offrant une visibilité moyenne. Certains d'entre eux sont assez « fermés » avec des rayons offrant une visibilité réduite voire nulle.

Le Profil en long

Le profil en long de la RD61A est montant dans le sens RD912 vers le Centre bourg (rampe régulière d'environ 5,6% de moyenne).

Le profil en long de la RD61 est montant dans le sens Centre bourg vers Col de Leschaux (rampe régulière d'environ 4,8% de moyenne).

Le Profil en travers

Les profils en travers des RD61A et RD61 sur la section étudiée sont variables :

La largeur de la chaussée est régulière (de 5 m environ).

Les largeurs d'accotements varient de 0m à 1.50 m.

Au-delà des accotements, on trouve :

- Des fossés enherbés ;
- Des talus enherbés ;
- Des murs de clôtures ou des murs de maisons, des clôtures grillagées ;
- Des haies, des arbustes, des arbres..

L'Etat de la Route et ses abords

La chaussée est par endroit légèrement déformée, en rives notamment d'où des déformations qui, dans le temps, vont générer une dégradation de la chaussée préjudiciable au confort et à la sécurité des usagers, notamment pour les « 2 Roues ».

De plus, les abords de la chaussée ne sont pas toujours carrossables, soit par absence d'accotement, soit une dénivellé importante en rive de chaussée. L'utilisateur qui viendrait à « empiéter » sur l'accotement risquerait la perte de contrôle de son véhicule et la sortie de route.



Atelier d'Etudes des Déplacements et d'Ingénierie

La Signalisation horizontale

La RD912

En axe,

Hormis sur les 200 premiers mètres depuis le carrefour avec la RD911 où en axe, on trouve une ligne continue, sur le reste de l'itinéraire, un marquage type T3 : 3m x 1,33 m autorise le dépassement des véhicules lents même sur des secteurs où la visibilité est insuffisante pour assurer des dépassements en toute sécurité.

En rive,

Aucun marquage au sol



Les RD61A - RD61

En axe,

un marquage spécifique pour chaussée peu large : modules de routes étroites « MRE » utilisés à intervalles réguliers permettent à l'usager de situer son véhicule par rapport à l'axe de la chaussée. (Ce type de guidage axial est préconisé pour les chaussées dont la largeur est inférieure à 5 mètres).

En rive,

Aucun marquage au sol



Constat	Une signalisation horizontale peu entretenue et pas toujours adaptée à l'environnement Un marquage axial qui permet le dépassement des véhicules lents
Objectif	Adapter la signalisation horizontale à l'environnement Penser aux autres usagers (cyclistes, piétons)
Proposition	Renforcer la vigilance de l'usager avec un marquage spécifique en zone agglomérée Remplacer du marquage par des aménagements géométriques plus efficaces et plus dissuasifs Renforcer la perception des passages piétons Sécuriser les cycles le long de la RD912 et les RD61A-61



Atelier d'Etudes des Déplacements et d'Ingénierie

La Signalisation de police

Actuellement, la signalisation de police est en bon état sur les 2 itinéraires et n'est pas trop abondante donc perceptible pour l'usager.

Il est toujours plus intéressant de minimiser la signalisation de police car l'excès de panneaux génère souvent un désintérêt et un non-respect de l'usager.

Précisions importantes :

Le panneau EB10 (entrée d'agglomération) à lui seul suffit à indiquer la limitation de vitesse à 50 km/h au sens du Code de la Route.

Le panneau B14 « Limitation à 30 km/h » associé à des panneaux A2b ou C27 « Surélévation de chaussée » ne s'applique que pour le dos d'âne ou le passage surélevé suivant.

Le panneau B14 « Limitation à 50 km/h » en entrée d'un lieu-dit s'applique jusqu'au carrefour suivant. Une limitation de vitesse d'un lieu-dit ne se fait pas dans toute la traversée, n'existant pas de panneau de fin de lieu-dit.

La RD 912

Traversée de GLAPIGNY

Dans la traversée de GLAPIGNY, principalement une signalisation des surélévations de chaussée (panneaux A2b et C27) et de présence de piéton (panneau A13a).

A2b



C27



A13a



Vers COL DE LESCHAUX



A1d : Succession de virages

EB10 : Entrée d'agglomération (50km/h)

EB20 : Fin d'agglomération

A2b : Surélévation de chaussée (Présignalisation)

C27 : Surélévation de chaussée (Position)

C27 : Surélévation de chaussée (Position)
+ B14 : Limitation de vitesse à 30 km/h

C27 : Surélévation de chaussée (Position)
+ C6 : Position Arrêt bus

A13a : Présence de piéton

A13a : Présence de piéton

C27 : Surélévation de chaussée (Position)
+ C6 : Position Arrêt bus

C27 : Surélévation de chaussée (Position)

C27 : Surélévation de chaussée (Position)

A2b : Surélévation de chaussée (Présignalisation)
+ B14 : Limitation de vitesse à 30 km/h

EB20 : Fin d'agglomération

EB 10 : entrée d'agglomération (à gauche de la chaussée)



Atelier d'Etudes des Déplacements et d'Ingénierie

Vers LESCHERAINES



Traversée de LA CHARNIAZ

Dans la traversée de LA CHARNIAZ, principalement une signalisation de limitation de vitesse (panneaux B14) et de présence piéton (panneaux A13a).

B14



A13a



Vers COL DE LESCHAUX



B14 : Limitation de vitesse à 70km/h
+ E31 : localisation « *La Charniaz* »

A13a : Présence de piéton

A13a : Présence de piéton

C6 : Position Arrêt bus

AB3b : Perte de priorité à 150m

AB2 : Carrefour prioritaire

A1a : Virage à droite

A13a : Présence de piéton

B14 : Limitation de vitesse à 70km/h

A13a : Présence de piéton



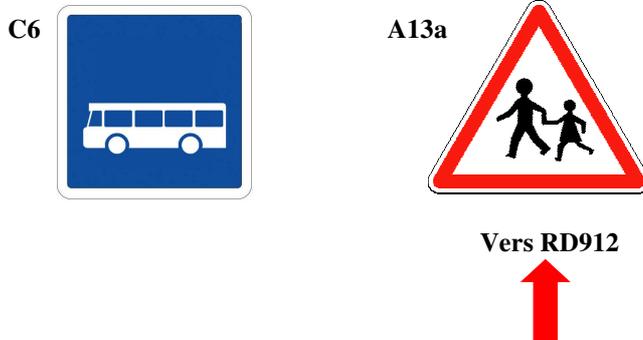
Vers LESCHERAINES



Atelier d'Etudes des Déplacements et d'Ingénierie

La RD61A (jusqu'au carrefour avec la RD61 Route du Chatelard)

Sur la RD61A, principalement une signalisation des arrêts bus (panneaux C6) et de présence piéton (panneaux A13a).



AB4 : Perte de priorité « STOP »

AB5 : Perte de priorité
+ Panonceau M5a « STOP 150m »

Traversée d'ENTREVES

B14 : Limitation de vitesse à 50km/h »
+ E30 : Localisation « **Entrèves** »

A13a : Présence de piéton

C6 : Position Arrêt bus

C6 : Position Arrêt bus

A13a : Présence de piéton + B14 : Limitation de vitesse
à 50km/h » + E30 : Localisation « **Entrèves** »

Traversée d'ENTREVES

C6 : Position Arrêt bus

A13a : Présence de piéton

C6 : Position Arrêt bus

A13a : Présence de piéton

C6 : Position Arrêt bus

A13a : Présence de piéton

AB1 : Priorité à Droite

C6 : Position Arrêt bus

AB1 : Priorité à Droite

C6 : Position Arrêt bus

A13a : Présence de piéton

C6 : Position Arrêt bus

A13a : Présence de piéton

C6 : Position Arrêt bus

A13a : Présence de piéton + AB1 : Priorité à Droite

C6 : Position Arrêt bus + panonceau M1 «20m »

A13a : Présence de piéton

B18c : Interdit aux matières dangereuses
+ M9 : Panonceau « Sauf Desserte Locale »




Vers Centre Bourg

La RD61

Dans la traversée du Centre bourg, principalement une signalisation de présence piéton et traversées piétonnes (panneaux A13a et A13b).

A13a



A13b



Vers RD912



Traversée du Centre Bourg

EB10 : Entrée d'agglomération (50km/h)

A13b : Passage piéton protégé (Présignalisation)
 + M9 : Panonceau « 3 Passages piétons sur 200m »

A13a : Présence de piéton
 + M9 : Panonceau « ECOLE »

A13b : Passage piéton protégé (Présignalisation)
 + M9 : Panonceau « 7 Passages piétons sur 500m »

EB20 : Fin d'agglomération

EB20 : Fin d'agglomération (à gauche de la chaussée)

A13b : Passage piéton protégé (Présignalisation)
 + M9 : Panonceau « 3 Passages piétons sur 200m »

A13a : Présence de piéton + M9 : Panonceau « ECOLE »
 B2a : Interdiction de Tourner à Gauche

A13b : Passage piéton protégé (Présignalisation)
 + M9 : Panonceau « 7 Passages piétons sur 500m »

EB10 : Entrée d'agglomération (50km/h)



Traversée du Centre Bourg

Vers COL DE LESCHAUX

Constat	Une signalisation verticale de police classique et sobre Des limitations de vitesses que bon nombre d'usagers ne respecte pas
Objectif	Mettre en œuvre une signalisation de police suffisante pour informer l'usager et impactant sur son comportement
Proposition	Mise en œuvre d'une signalisation de police pour : - faire ralentir l'usager, - protéger les usagers « vulnérables », - maintenir la vigilance de l'usager, - compléter la signalisation horizontale.



Atelier d'Etudes des Déplacements et d'Ingénierie

La Vitesse des usagers

Des relevés de vitesse ont été réalisés par le Département de la Savoie en 2 points fixes :

- Sur la RD912 durant 2 semaines du 22 septembre au 05 octobre 2020 (au PR 3+608 La Charniaz Proximité du carrefour avec le Chemin du Pont du Diable)
- Sur la RD61A durant 1 semaine du 24 septembre au 30 septembre 2020 (au PR 2+87 - Entrêves Carrefour avec le Chemin du Moulin des Grands Vernay)

A noter que la période de mesures (fin Septembre – début Octobre) n'est pas la plus représentative car la fréquentation touristique s'est fortement réduite, d'où une circulation plus faible et des usagers différents.

L'analyse montre que :

Sur la RD912,

Vitesse moyenne :

La vitesse moyenne est de **65 km/h** pour le sens Lescheraines vers Col de Leschaux
La vitesse moyenne est de **65 km/h** pour le sens Col de Leschaux vers Lescheraines

Vitesse réglementaire maximale 70km/h :

71% des usagers respectent la vitesse réglementaire de 70 km/h pour le sens Lescheraines vers Col de Leschaux
74% des usagers respectent la vitesse réglementaire de 70 km/h pour le sens Col de Leschaux vers Lescheraines

Vitesse V85 :

La vitesse V85 est la vitesse en-dessous de laquelle circulent 85% des véhicules libres c'est-à-dire non contraints par la circulation des autres véhicules.

La vitesse V85 est de **77 km/h** pour le sens Lescheraines vers Col de Leschaux
La vitesse V85 est de **76 km/h** pour le sens Col de Leschaux vers Lescheraines

Sur la RD61A,

Vitesse moyenne :

La vitesse moyenne est de 45 (37) km/h pour le sens RD912 vers Centre bourg
La vitesse moyenne est de 50 (50) km/h pour le sens Centre bourg vers RD912

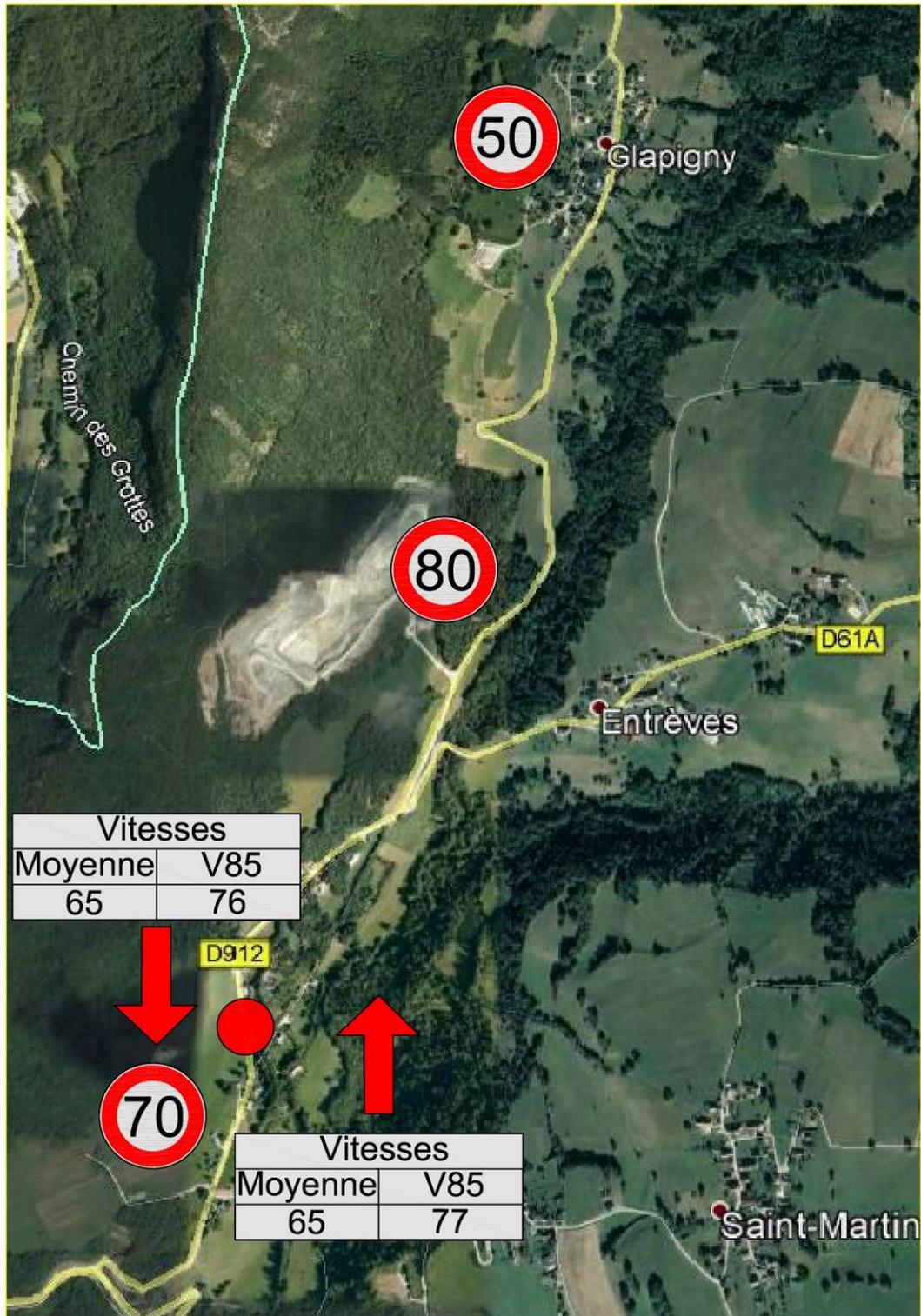
Vitesse V85 :

La vitesse V85 est la vitesse en-dessous de laquelle circulent 85% des véhicules libres c'est-à-dire non contraints par la circulation des autres véhicules).

La vitesse V85 est de 54 (47 km/h) pour le sens RD912 vers Centre bourg
La vitesse V85 est de 59 (59 km/h) pour le sens Centre bourg vers RD912



➤ La RD 912



Atelier d'Etudes des Déplacements et d'Ingénierie

13, route de Pringy 74370 ARGONAY
Tél. 04.50.57.37.78 Fax 04.50.57.47.19

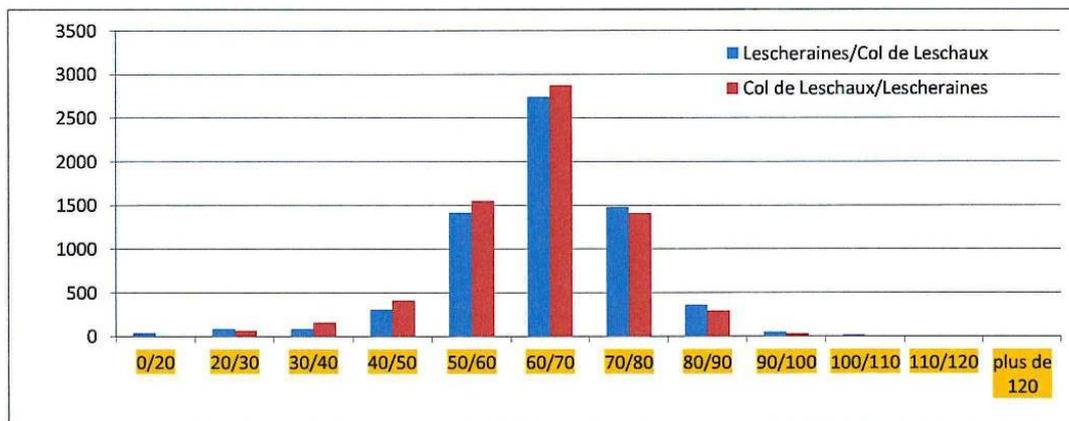
Bellecombe en Bauges

RD 912 PR 3+608 Vitesse maxi 80km/h

Semaine 1 du 22/09/2020 au 28/09/2020

trafic véhicules (VL) par tranche de vitesse

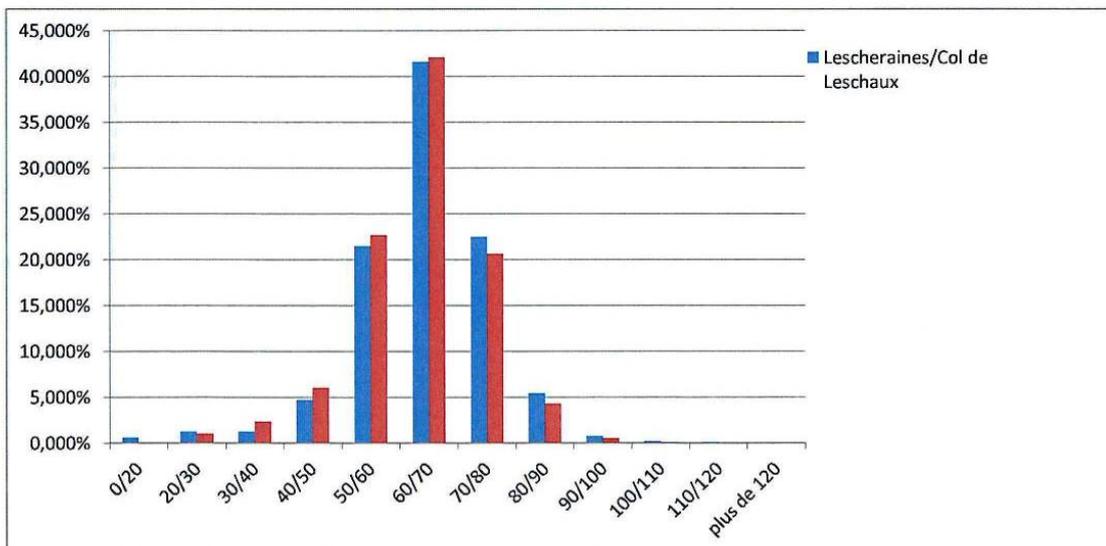
<u>vitesse</u>	Lescheraines/Col de Leschaux	Col de Leschaux/Lescheraines
0/20	39	3
20/30	83	70
30/40	84	162
40/50	310	414
50/60	1417	1553
60/70	2743	2878
70/80	1482	1413
80/90	359	296
90/100	51	35
100/110	13	5
110/120	6	0
plus de 120	0	0
VL	6258	6505
PL	329	324
Somme	6587	6829
V85 :	77km/h (VL)	75km/h (VL)
Vmoy :	65km/h (VL)	64km/h (VL)
% véh < 80km/h	93,487%	95,080%



Atelier d'Etudes des Déplacements et d'Ingénierie

Pourcentage par tranche de vitesse

vitesse	Lescheraines/Col de Leschaux	Col de Leschaux/Lescheraines
0/20	0,592%	0,044%
20/30	1,260%	1,025%
30/40	1,275%	2,372%
40/50	4,706%	6,062%
50/60	21,512%	22,741%
60/70	41,643%	42,144%
70/80	22,499%	20,691%
80/90	5,450%	4,334%
90/100	0,774%	0,513%
100/110	0,197%	0,073%
110/120	0,091%	0,000%
plus de 120	0,000%	0,000%



Atelier d'Etudes des Déplacements et d'Ingénierie

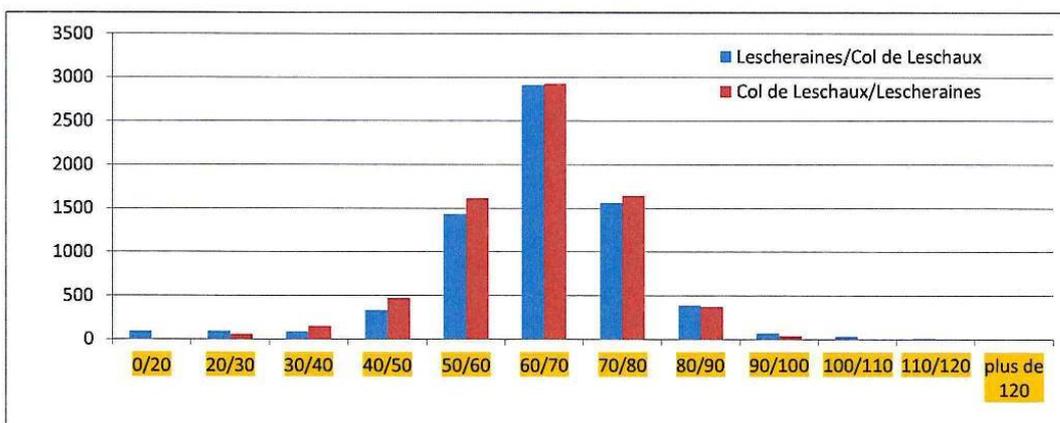
Bellecombe en Bauges

RD 912 PR 3+608 Vitesse maxi 80km/h

Semaine 2 du 29/09/2020 au 05/10/2020

trafic véhicules (VL) par tranche de vitesse

vitesse	Lescheraines/Col de Leschaux	Col de Leschaux/Lescheraines
0/20	92	4
20/30	91	55
30/40	88	152
40/50	328	469
50/60	1435	1612
60/70	2910	2925
70/80	1562	1645
80/90	387	374
90/100	69	41
100/110	30	6
110/120	7	2
plus de 120	1	1
VL	6553	6844
PL	447	442
Somme	7000	7286
v85 :	77km/h (VL)	76km/h (VL)
Vmoy :	65km/h (VL)	65km/h (VL)
% véh < 80km/h	92,943%	94,181%



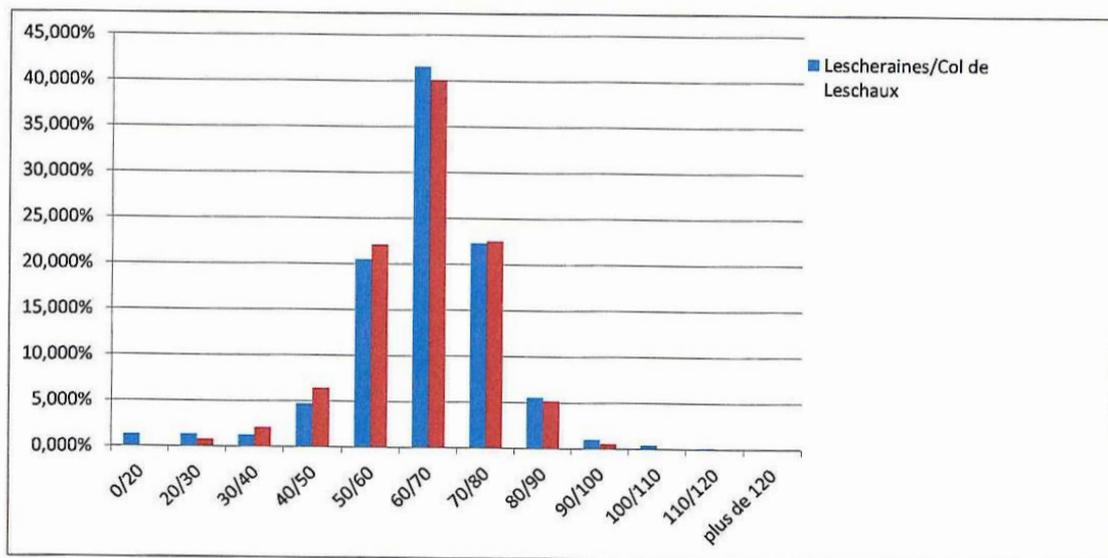
Atelier d'Etudes des Déplacements et d'Ingénierie

13, route de Pringy 74370 ARGONAY
 Tél. 04.50.57.37.78 Fax 04.50.57.47.19

Mai 2021

Pourcentage par tranche de vitesse

vitesse	Lescheraines/Col de Leschaux	Col de Leschaux/Lescheraines
0/20	1,314%	0,055%
20/30	1,300%	0,755%
30/40	1,257%	2,086%
40/50	4,686%	6,437%
50/60	20,500%	22,125%
60/70	41,571%	40,145%
70/80	22,314%	22,578%
80/90	5,529%	5,133%
90/100	0,986%	0,563%
100/110	0,429%	0,082%
110/120	0,100%	0,027%
plus de 120	0,014%	0,014%



Atelier d'Etudes des Déplacements et d'Ingénierie

➤ Les RD61A – RD61



Lieu de pose			
Ville ou route :	RD61A - Entrèves		
Rue ou PR :	PR2+87		
De :	Lescheraines		
Vers :	Bellecombe en Bauges		
Poste sens 1 :	Poste sens 2 :		
Département :	73	Section :	1
		Indice :	0

Dates / Semaine 1			
De pose :	mer. 23/09/2020		
Début d'analyse :	jeu. 24/09/2020	Fin d'analyse :	mer. 30/09/2020

Résultats				
	Sens 1		Sens 2	
	VL	PL	VL	PL
Total Campagne	2 721	154	2 195	1 047
Trafic moyen/jour	389	22	314	150
Vitesse moyenne	45 Km/h	37 Km/h	50 Km/h	50 Km/h
V85	54 Km/h	47 Km/h	59 Km/h	59 Km/h
V15	37 Km/h	26 Km/h	41 Km/h	40 Km/h



Atelier d'Etudes des Déplacements et d'Ingénierie

L'analyse des vitesses a été faite également sur la base de relevés effectués lors de visites terrain.

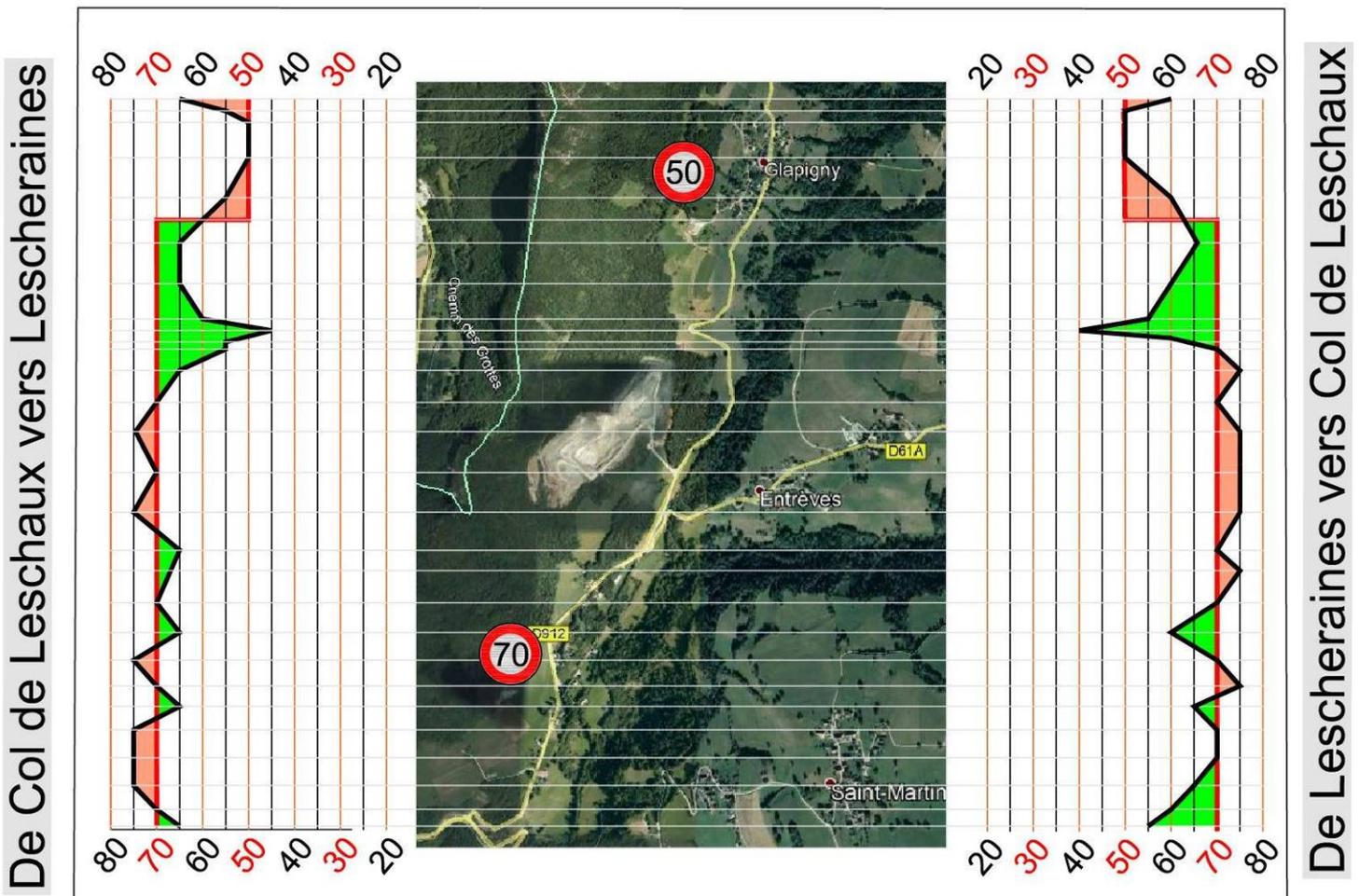
Ces relevés des vitesses ont été effectués par suivi de véhicules (groupes ou esseulés) pour chaque sens de circulation, afin d'enregistrer leurs vitesses tout au long de la traversée des 2 sections.

Cette méthode permet ainsi d'analyser le comportement de l'usager et d'apprécier ses zones de freinage ou d'accélération selon l'environnement traversé.

Les résultats sont illustrés ci-après indiquant :

- Les limitations de vitesse en vigueur par sens (trait rouge) ;
- La vitesse moyenne des usagers. (courbe noire).

➤ La RD 912



Constat :

Sur la RD912, la vitesse est limitée à 70km/h par un panneau B14 dans chaque sens de circulation. Seule, la traversée de GLAPIGNY de par le panneau EB10 d'Entrée d'agglomération limite la vitesse à 50 km/h.

Dans chaque sens, un panneau B14 limite à 30km/h uniquement au droit du premier plateau surélevé.

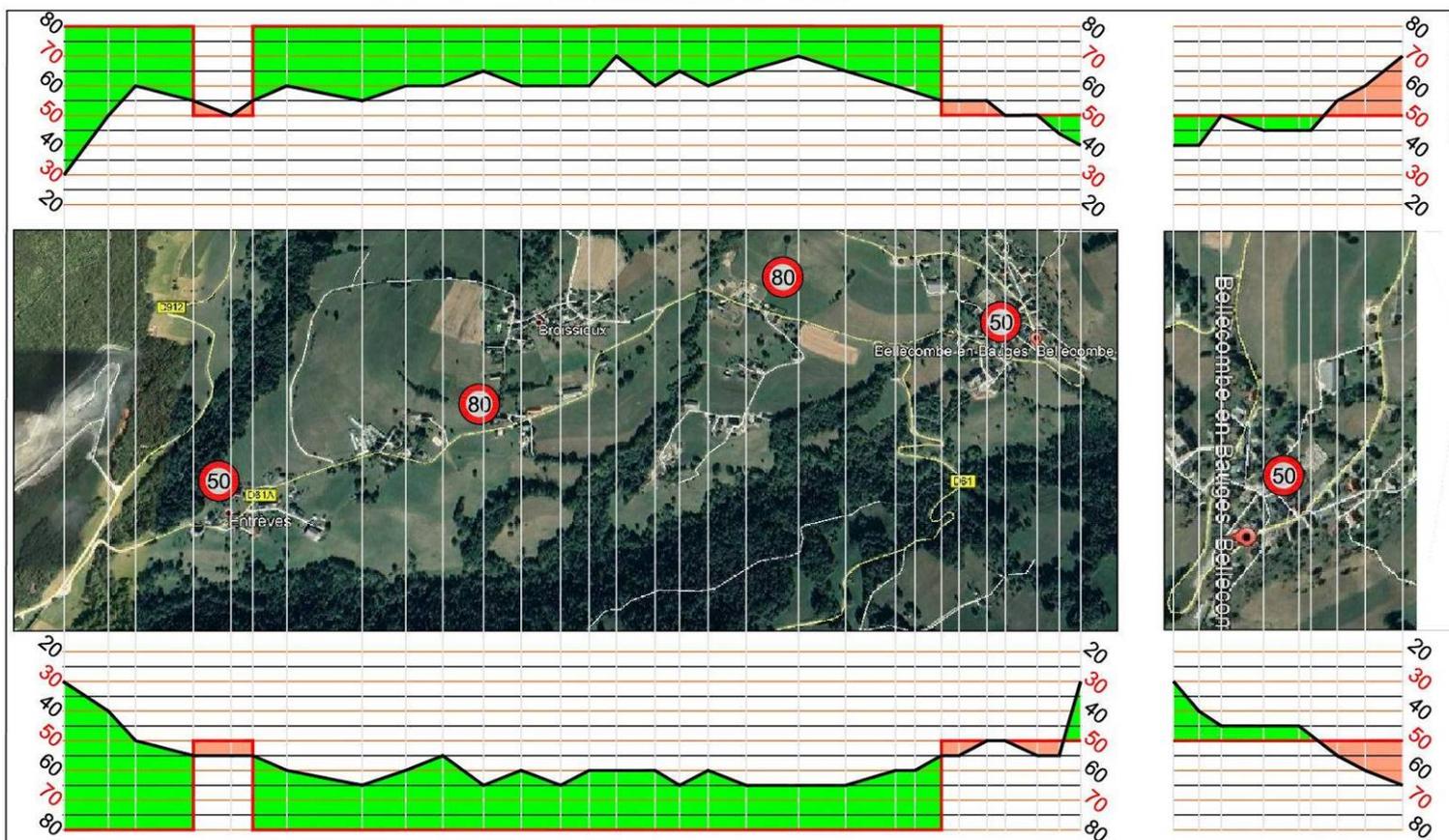
On constate des dépassements de la limitation de vitesse en vigueur sur l'intégralité de l'itinéraire. La bonne visibilité globale et la configuration de la voie font que l'usager circule à une allure élevée en lignes droites puis ralentit légèrement dans les virages.

Quel que soit le sens de circulation, les usagers ont un comportement assez similaire, les zones de freinage et d'accélération étant assez identiques pour chacun d'eux.

Les dépassements de la limitation de vitesse en vigueur sont quasi similaires dans les deux sens de circulation jusqu'à 5 km/h au-dessus de la vitesse limite autorisée de 70km/h.

➤ **Les RD61A et RD61**

De Col de Leschaux vers RD912



De RD912 vers Col de Leschaux



Atelier d'Etudes des Déplacements et d'Ingénierie

13, route de Pringy 74370 ARGONAY
Tél. 04.50.57.37.78 Fax 04.50.57.47.19

Mai 2021

Constat :

Sur la RD61A, la vitesse est limitée à 50km/h dans la traversée d'Entrèves ; pour le reste de l'itinéraire, aucune prescription particulière donc vitesse limite de 80 km/h.

Sur la RD61, la vitesse est limitée à 50km/h dans la traversée du Centre bourg (limitation indiquée par les panneaux EB10 Entrée d'agglomération).

On constate très peu de dépassements de la limitation de vitesse en vigueur.

Quel que soit le sens de circulation, les usagers ont un comportement assez similaire, les zones de freinage et d'accélération étant assez identiques pour chacun d'eux.

Les dépassements de la limitation de vitesse en vigueur sont quasi similaires dans les deux sens de circulation de 5 à 20 km/h au-dessus de la vitesse limite autorisée de 50km/h.

Dans la traversée du centre bourg, l'utilisateur rencontre des secteurs d'habitat dense puis très peu dense qui lui donnent alors le sentiment d'être sorti du village d'où une réaccélération qu'il maintient bien qu'il soit toujours limité à 50km/h, n'étant pas passé devant le panneau de fin d'agglomération EB20.

Constat	Des vitesses en dessous des limitations de vitesse en vigueur MAIS NON ADAPTEES A L'ENVIRONNEMENT Peu voire pas de rappel de la limitation de vitesse (Panneaux B14)
Objectif	Faire ralentir l'utilisateur sur l'ensemble des 2 axes étudiés
Proposition	Harmoniser les limitations de vitesse Créer des « événements successifs » pour que l'utilisateur réduise sa vitesse et le contraindre à la maintenir.



Les Piétons

Une présence de piétons principalement dans le centre bourg pour se rendre aux commerces, aux lieux de services et aux écoles.

Des piétons sur les 2 itinéraires rejoignant les arrêts bus, se promenant sur des chemins de randonnée et visitant des sites touristiques du secteur

Des trottoirs peu larges et quasi inexistant.

Des traversées piétonnes peu perceptibles (marquage au sol non entretenu).

L'absence de trottoir ne donne pas un caractère urbain et contraint les piétons à marcher sur ou en bordure de la chaussée.



Atelier d'Etudes des Déplacements et d'Ingénierie

13, route de Pringy 74370 ARGONAY
Tél. 04.50.57.37.78 Fax 04.50.57.47.19

Mai 2021

RD912 GLAPIGNY

- Un trottoir existant côté gauche en montant vers le Col de Leschaux sur quasiment toute la traversée
- Des passages piétons marqués au sol
- Des arrêts bus
- Des panneaux A13a signalant la présence de piétons

*Un passage piéton protégé débouchant sur un simple accotement côté droit
Pas de panneau de police de position type C20a*



Atelier d'Etudes des Déplacements et d'Ingénierie

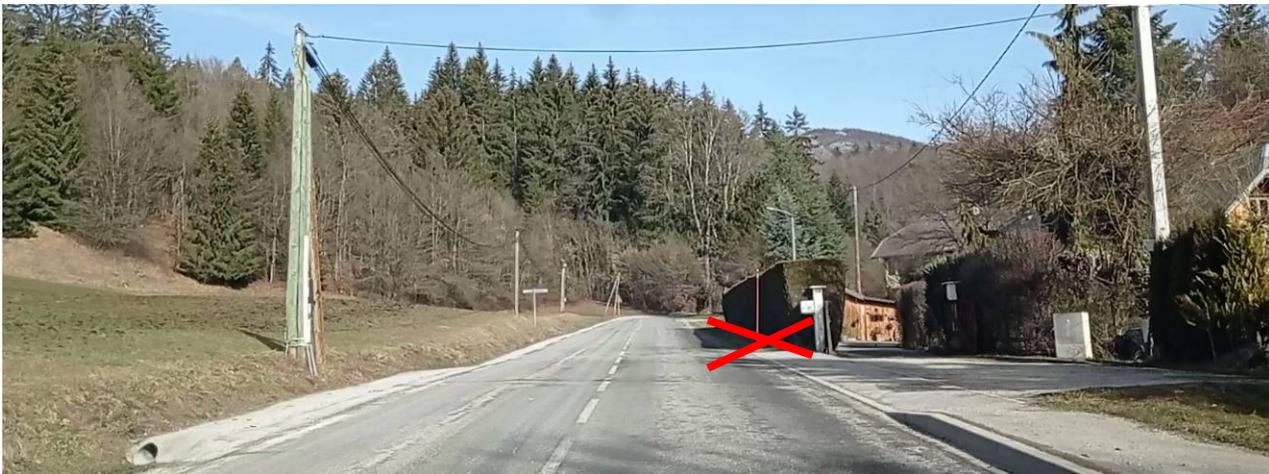
13, route de Pringy 74370 ARGONAY
Tél. 04.50.57.37.78 Fax 04.50.57.47.19

Mai 2021

RD912 LA CHARNIAZ

- Un trottoir sur une courte longueur
- Aucun passage piéton marqué au sol
- Des arrêts bus
- Des panneaux A13a signalant la présence de piétons

Un arrêt du trottoir en amont et en aval du carrefour avec le Chemin du Pont du Diable alors que des habitations au-delà génèrent des piétons et notamment des enfants rejoignant les arrêts de bus ainsi que des marcheurs et des touristes visitant les sites aux alentours.



Atelier d'Etudes des Déplacements et d'Ingénierie

13, route de Pringy 74370 ARGONAY
Tél. 04.50.57.37.78 Fax 04.50.57.47.19

Mai 2021

RD61A-RD61

- Un trottoir existant partiellement dans le centre bourg
- Des passages piétons marqués au sol et signalés par des panneaux A13b
- Des arrêts bus
- Des panneaux A13a signalant la présence de piétons

Pas de trottoir ni passage piéton protégé au droit des commerces du centre bourg



Passage piéton protégé mais débouchant sur aucun trottoir et sans panneau de police de position type C20a



Atelier d'Etudes des Déplacements et d'Ingénierie

13, route de Pringy 74370 ARGONAY
Tél. 04.50.57.37.78 Fax 04.50.57.47.19

Mai 2021

Les Arrêts bus

Des arrêts de bus sur chaussée mal positionnés et sans aménagement : positionnement en virage, zig-zag de couleur jaune bien souvent quasiment effacé, absence de panneau de police ou panneau mal placé, pas de trottoir ni de quai bus, pas de passage piéton protégé, pas d'éclairage

Quelques illustrations des dysfonctionnements des arrêts bus :

Arrêt sur la RD61A à proximité du Chemin du Martherey



Arrêt sur la RD61A au droit de la Route de Broissieux



Arrêt sur la RD61A à Entrèves



Arrêt sur la RD912 au sud de La Charniaz



Atelier d'Etudes des Déplacements et d'Ingénierie

13, route de Pringy 74370 ARGONAY
Tél. 04.50.57.37.78 Fax 04.50.57.47.19

Les Cycles

Une présence de cyclistes « rouleurs » mais aussi « promeneurs » qui n'ont d'autres choix que de circuler sur la chaussée avec les véhicules qui cherchent à les dépasser au plus vite.

Aucun aménagement sécurisant leur déplacement. Seule, une bande cyclable dans la traversée de GLAPIGNY sens montant.



A noter également une remarque fréquente des riverains :

Des vitesses élevées des cyclistes descendant du Col de Leschaux que ce soit sur la RD912 mais également sur la RD61 d'où la crainte des riverains de percuter un cycliste en sortant de chez eux avec leur véhicule mais également pour les piétons traversant ou cheminant sur le bord de la chaussée.

Constat	Des usagers vulnérables que sont les piétons et les cycles par manque d'aménagements sécurisants Des cyclistes circulant trop vite en descendant du Col de Leschaux
Objectif	Sécuriser les déplacements de ces usagers vulnérables Faire ralentir les cyclistes descendant du Col de Leschaux
Proposition	Créer des cheminements et des traversées sécurisés pour ces usagers Créer des aménagements pour faire ralentir les cyclistes « descendant » du Col de Leschaux



Atelier d'Etudes des Déplacements et d'Ingénierie

Les Carrefours

Des carrefours en régime de priorité à droite pour la plupart, mal perçus par les usagers et pour bon nombre non signalés.

GLAPIGNY

RD912 x Rue de Glapigny : Carrefour peu perceptible non signalé



RD912 x RD61 : Carrefour non signalé dans le sens descendant, par panneau AB2 sens montant



LA CHARNIAZ

RD912 x Chemin du Pont du Diable : Carrefour non signalé assurant l'accès à des riverains, un parking, une zone de PAV et un arrêt bus



Atelier d'Etudes des Déplacements et d'Ingénierie

13, route de Pringy 74370 ARGONAY
Tél. 04.50.57.37.78 Fax 04.50.57.47.19

Mai 2021

ENTREVES

RD61A x Chemin du Moulin des Grands Vernay : Carrefour peu perceptible non signalé en virage



RD61A x Rue d'Entrèves : Carrefour peu perceptible non signalé



VERGAIN

RD61A x Chemin de Martherey : Carrefour peu perceptible non signalé



Atelier d'Etudes des Déplacements et d'Ingénierie

13, route de Pringy 74370 ARGONAY
Tél. 04.50.57.37.78 Fax 04.50.57.47.19

Mai 2021

BROISSIEUX

RD61A x Route de Broissieux : Carrefour en virage non signalé mais Priorité à droite signalée



RD61A x Chemin de la Maison Vieille : Carrefour peu perceptible mais Priorité à droite signalée



RD61A x Route du Chatelard (RD61) : Priorité à droite signalée



Atelier d'Etudes des Déplacements et d'Ingénierie

13, route de Pringy 74370 ARGONAY
Tél. 04.50.57.37.78 Fax 04.50.57.47.19

Mai 2021

CENTRE BOURG

RD61 x Rue de la Forge : Carrefour non perceptible pour le sens descendant et non signalé



RD61 x Rue du Champ d'Or : Carrefour en virage non perceptible mais en sens unique entrant seulement



RD61 x Place du 4 juillet 1944 : Carrefour non signalé, liaison entre Centre bourg et école



Atelier d'Etudes des Déplacements et d'Ingénierie

13, route de Pringy 74370 ARGONAY
Tél. 04.50.57.37.78 Fax 04.50.57.47.19

Mai 2021

RD61 x Rue de la Pointe de Banc Plat : Carrefour non signalé, « vaste », peu perceptible



RD61 x Montée du Four x Route des Monts : Carrefour peu perceptible non signalé



RD61 x Route des Villards : Carrefour peu perceptible non signalé



Atelier d'Etudes des Déplacements et d'Ingénierie

13, route de Pringy 74370 ARGONAY
Tél. 04.50.57.37.78 Fax 04.50.57.47.19

Mai 2021

L'Exploitation de la carrière

Le carrefour RD912 x Accès Carrière

Une chaussée sale et génératrice de poussière par temps sec et boue par temps humide



La présignalisation en amont du carrefour par un panneau A14 et un panneau « Sortie de camions »



Une visibilité « lointaine » autorisant des vitesses élevées, des manœuvres dangereuses (dépassements par les camions, non-respect du panneau STOP en sortie de carrière)



Atelier d'Etudes des Déplacements et d'Ingénierie

13, route de Pringy 74370 ARGONAY
Tél. 04.50.57.37.78 Fax 04.50.57.47.19

Mai 2021

***L'imprudence des chauffeurs de camions :
dépassement d'un tracteur agricole sur la RD912 dans la montée vers La Charniaz***



***L'imprudence d'autres conducteurs :
Déport d'une voiture sur la ½ chaussée opposée pour dépasser le camion avant qu'il n'ait tourné en direction
de la carrière***



Atelier d'Etudes des Déplacements et d'Ingénierie