

# ÉTUDE DE FAISABILITÉ POUR LA REQUALIFICATION DE LA RN7 EN TRAVERSÉE DE TAIN L'HERMITAGE | 26

Réalisation de comptages directionnels en phase diagnostic ▼



Zoom sur l'aménagement du carrefour Toursier / RN7 ▼



Extrait de l'esquisse de la partie est du projet ▼



Exemple d'analyse multicritère sur l'exploitation des carrefours en phase scénarios ▼

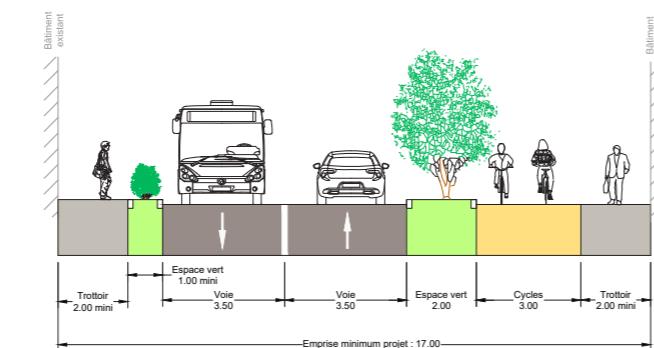
Variantes d'exploitation du carrefour Gabriel Peri/RN7

Plan des voies	Fonctionnement & capacité utilisée	Modèles alternatifs aux VP	Impacts fonciers e
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Maintien du calibrage actuel du carrefour avec voies de préselection des TAG.</li> <li>Maintien de la priorité donnée à la RN7.</li> <li>Le maintien de cette configuration entraîne en cause possible du calibrage du carrefour.</li> </ul> <p><b>Capacité utilisée HPM : 65%</b> <b>Capacité utilisée HPS : 45%</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Traversées de la RN7 en deux temps grâce aux îlots.</li> <li>Aménagement des traversées des voies secondaires.</li> <li>Risque de vitesse engendrée par l'insertion d'une piste cyclable aux caractéristiques rompus et de débits modérés.</li> <li>Capacité d'insertion de la piste cyclable bidirectionnelle au sud.</li> </ul> <p><b>Intérêt modeste.</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Maintien de l'ambiance (voies multiples, îlot...)</li> <li>Amélioration d'impact sur les actuels.</li> </ul> <p><b>Intérêt paysager :</b> <b>Faisabilité confirmée.</b></p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Réduction du calibrage à une voie par entrée par suppression des voies de préselection.</li> <li>Aménagement d'un plateau traversant.</li> <li>La capacité utilisée des mouvements de circulation est au maximum de 92% HPM et de 86% à HPS.</li> </ul> <p><b>Capacité utilisée HPM : 65%</b> <b>Capacité utilisée HPS : 50%</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Traversées de la RN7 sécurisée par le plateau et un îlot (traversée en deux temps).</li> <li>Aménagement des traversées des voies secondaires.</li> <li>Capacité d'insertion de la piste cyclable bidirectionnelle au sud.</li> </ul> <p><b>Intérêt fort.</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Le plateau confère une sécurité au carrefour et à l'entité.</li> <li>Impact sur les îlots centraux de la chaussée.</li> <li>Possibilité de nouvelles lateralités au contact des îlots.</li> </ul> <p><b>Intérêt urbain et :</b> <b>Faisabilité confirmée.</b> <b>Portée de l'extension stationnement.</b> <b>Rationalisation de l'espace.</b> <b>Faisabilité spatial</b></p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Calibrage du giratoire à 2 voies dans l'anneau et 2 voies sur les branches est et sud.</li> <li>Capacité utilisée giratoire HPM : 65% Bois de l'Europe : 30% Gabriel Peri : 30% RN7 OUEST : 35%</li> <li>Capacité utilisée giratoire HPS : 50% RN7 EST : 50% Bois de l'Europe : 35% Gabriel Peri : 37% RN7 OUEST : 35%</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Traversées non-régulées: itinéraires MA détournés.</li> <li>Risque de vitesse des VP au regard des branches secondaires.</li> <li>Capacité d'insertion de la piste cyclable bidirectionnelle au sud.</li> </ul> <p><b>Intérêt réduit.</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Maintien d'une ambiante possiblement d'un îlot central.</li> <li>Impact sur les îlots centraux de la chaussée.</li> <li>Possibilité de nouvelles lateralités au contact des îlots.</li> </ul> <p><b>Intérêt paysager :</b> <b>Faisabilité complexe.</b> <b>Faisabilité spatial sous réserve de co</b></p>

Extrait de l'esquisse de la partie ouest du projet ▼



Production de profils en travers sur chaque sections homogènes de la RN7 ▼



Extrait de la modélisation dynamique réalisé pour évaluer les effets du projet sur les conditions de circulation TIM ▼



## MAÎTRE D'OUVRAGE

Ville de Tain l'Hermitage (26)

Contact : Marie-Noëlle LEMME, Directrice générale des services - 04 75 08 90 55 / 06 85 26 91 88

## DESCRIPTIF MISSION / PROJET

La commune de Tain l'Hermitage a construit avec l'appui de l'équipe d'Arter son plan local de mobilité en 2022.

Parmi les actions les plus significatives et attendues du projet figure la réalisation d'un axe cyclable structurant sur la RN7 au profil et usages actuellement très routiers (trafic supérieur à 2200 véhicules/h.).

La municipalité a retenu notre équipe pour préciser cette intention en réalisant une étude de faisabilité portant sur la requalification des sections est et ouest de la traversée d'agglomération.

Notre étude s'est organisée en 3 étapes. La première a consisté à approfondir les enquêtes pour recueillir toutes les données de trafic utiles à l'étude d'aménagement des carrefours. La seconde étape a consisté à explorer deux scénarios de plan de circulation (mise en sens unique de certains axes sécants de la RN7) et à évaluer les modalités de dimensionnement et d'exploitation des carrefours.

Enfin la troisième étape a permis la production d'une esquisse globale de l'aménagement, démontrant la faisabilité spatiale du projet et détaillant son insertion urbaine et paysagère. Cette étape a également permis de chiffrer le coût du projet et d'explorer les phasages possibles de travaux de réalisation en maintenant la circulation sur l'axe.

Pour répondre aux demandes de précision de la DIR SE nous réalisons une modélisation dynamique illustrant les vitesses moyennes aux heures de pointe.

## INFOS PROJET

Mission | Étude d'organisation des mobilités

Date | 2023

Équipe | ARTER (Mobilité, Paysagiste) - PROFILS ETUDES (VRD)

Resp. de l'étude ARTER | G.ARNAUD

Montant mission ARTER | 30 700 €HT