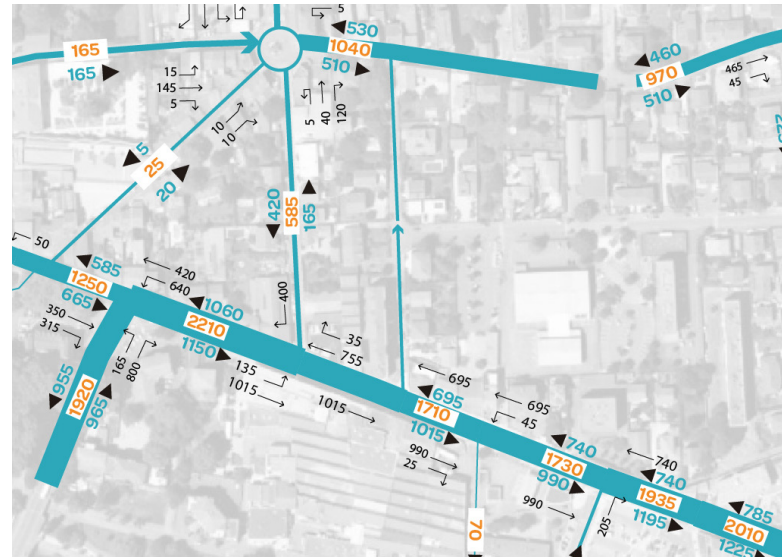


ETUDE DE FAISABILITÉ POUR LA REQUALIFICATION DE LA RN7 EN
TRAVERSÉE DE TAIN L'HERMITAGE | 26

Réalisation de comptages directionnels en phase diagnostic ▼



Zoom sur l'aménagement du carrefour Toursier / RN7 ▼



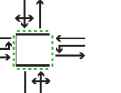
Extrait de l'esquisse de la partie est du projet ▼



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

Variantes d'exploitation du carrefour Gabriel Peri/ RN7

Plan des voies



Variable A :
Carrefour à priorité d'arteries avec voies de TAG

Fonctionnement & capacité utilisées

- Maintien du calibrage actuel du carrefour avec voies de présélection du TAG
- Maintien de la priorité donnée à la RN7
- Réserve de capacité « excessive » : remise en cause possible du calibrage du carrefour.

> **Capacité utilisée HPM : 65%**

> **Capacité utilisée HPS : 45%**

Modes alternatifs aux VP

- Traversée de la RN7 en deux temps grâce aux voies secondaires.
- Aménagement des traversées des voies secondaires.
- Risque de vitesse engendrée par l'association d'un carrefour aux caractéristiques routières et de débits modestes.
- Capacité d'insertion de la piste cyclable bidirectionnelle au sud.

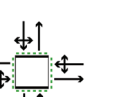
> **Intérêt modeste.**

Impact fonctionier e

- Maintien de l'ambiance (voies multiples, lot...) et absence d'impact sur actuels.
- > **Intérêt paysager i**
- Faisabilité confirmée.
- > **Faisabilité spatial**

Variable B :

Carrefour à priorité d'arteries sans voie de TAG



> Réduction du calibrage à une voie par entre prise par suppression des voies de présélection, aménagement d'un plateau traversant.

> La capacité utilisée des mouvements de tourne-à-gauche depuis les voies secondaires est au maximum de 92% l'HPM et de 86% à l'HPS.

> **Capacité utilisée HPM : 65%**

> **Capacité utilisée HPS : 50%**

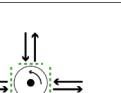
- Traversée de la RN7 sécurisée par le plateau et un lot (traverse en deux temps).
- Aménagement des traversées des voies secondaires.
- Capacité d'insertion de la piste cyclable bidirectionnelle au sud.

> **Intérêt fort.**

- Le plateau confère une au carrefour et à l'ensemble impact sur les flots centre de la chaussée.
- Possibilité de nouvelles lettres au contact des
- > **Intérêt urbain et i**
- Faisabilité confirmée.
- Possibilité d'extension stationnement.
- Rationalisation de l'esp
- > **Faisabilité spatial**

Variable C :

Carrefour giratoire



> Calibrage du giratoire à 2 voies dans l'anneau et 2 voies sur les branches est et sud.

CAPACITES UTILISEES MAXIMALES (EN LITRES/SECONDE) - 100% DE LA CAPACITE THEORIQUE

Direction	HPM	HPS
RN7 EST	1250	1000
Boulevard de l'Europe	1250	1000
Gabriel Peri	1250	1000
RN7 OUEST	1250	1000

CAPACITES UTILISEES MAXIMALES (EN LITRES/SECONDE) - 90% DE LA CAPACITE THEORIQUE

Direction	HPM	HPS
RN7 EST	1125	900
Boulevard de l'Europe	1125	900
Gabriel Peri	1125	900
RN7 OUEST	1125	900

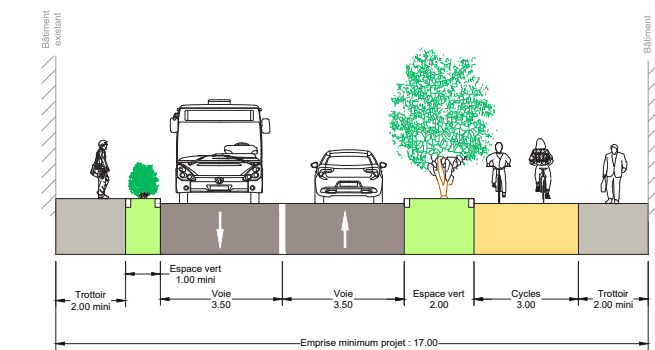
- Traversées non-régulières mais linéaires MA dédourées.
- Risque de vitesse des VP au regard des débits faibles sur les branches secondaires.
- Capacité d'insertion de la piste cyclable bidirectionnelle au sud.

> **Intérêt réduit.**

- Maintien d'une ambiance possible d'un lot cer de la chaussée.
- Impact sur les flots centre de la chaussée.
- > **Intérêt paysager i**
- Faisabilité complexe.
- > **Faisabilité spatial**
- Possibilité de nouvelles lettres au contact des
- > **Intérêt urbain et i**
- Faisabilité confirmée.
- Possibilité d'extension stationnement.
- Rationalisation de l'esp
- > **Faisabilité spatial**

Rapport de synthèse - Septem

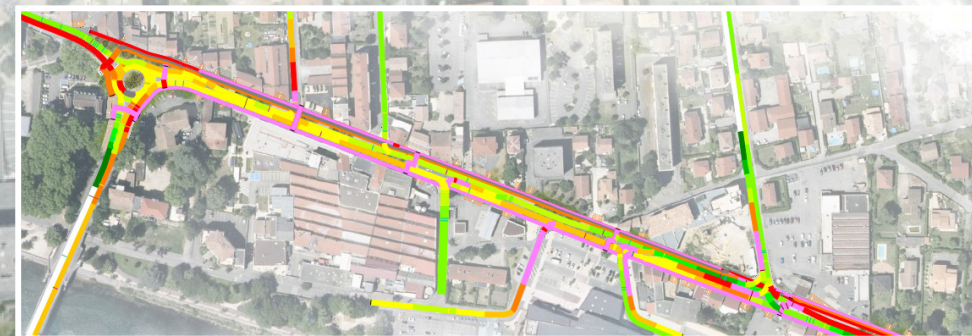
Production de profils en travers sur chaque sections homogènes de la RN7▼



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



Extrait de la modélisation dynamique réalisée 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 retenue 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

ARTER
paysage | urbanisme | mobilité

