

ÉTUDE DE TRAFIC ET DE MODÉLISATION DYNAMIQUE SUR LA TRAVERSÉE DU CENTRE-BOURG DE SAIN-BEL | 69

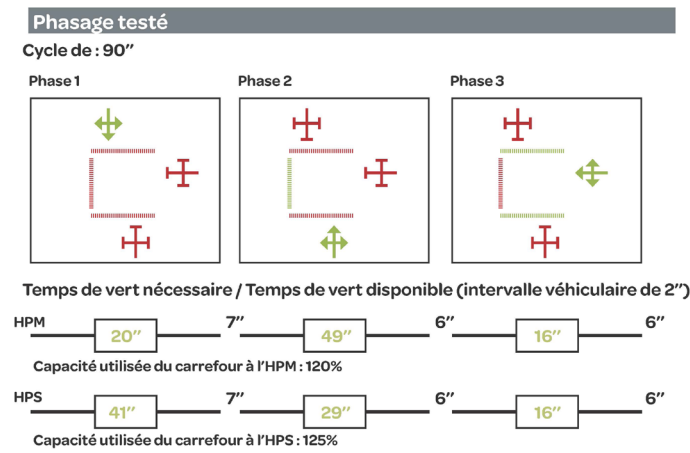
Formalisation d'un diagnostic trafic rigoureux ▼



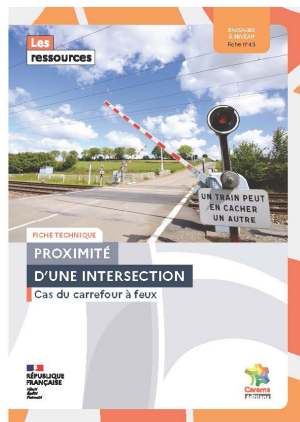
Mise en évidence des enjeux de giration PL et de remontées de files sur le passage à niveau ferroviaire ▼



Analyse statique du potentiel de régulation du carrefour principal sans réaménagement ▼



Analyse de sécurité liée à la proximité entre un passage à niveau et un carrefour régulé ▼



à moins de 20 m du PN :	
Intégrer le PN dans le carrefour à feux	PISTE 1
à 40 m et plus :	
Libérer le flux de véhicules	PISTE 2
Arrêter le flux de voitures avant le PN	PISTE 3
entre 20 et 40 m :	
Commander le carrefour à feux à l'arrivée du train	PISTE 4

PISTE 2 Libérer le flux de véhicules

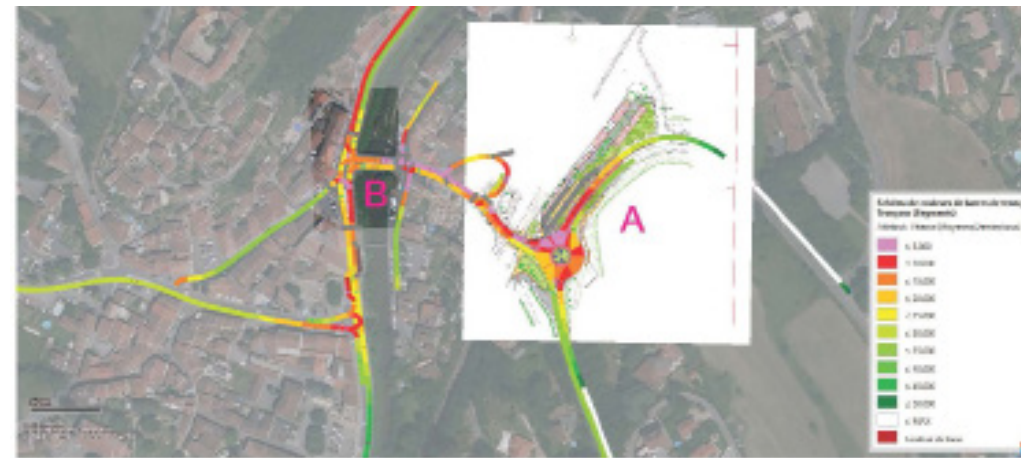
Schéma et description	
	Action sur le cycle des feux du carrefour par une boucle de détection
Recommandations et précautions particulières	
<ul style="list-style-type: none">La connaissance du trafic, sa composition en particulier, est une donnée essentielle.Le tourné-à-gauche en sortie de PEM est à connaître précisément pour savoir le niveau de perturbation du trafic afin de le prendre en compte dans la régulation du carrefour.La boucle de détection doit être placée à au moins 20 m du PN et en fonction du trafic poids-lourds pour anticiper le temps du changement de phase des feux dans le cas le plus critique.Une étude du carrefour à feux est à faire systématiquement pour estimer la remontée de file et chercher à limiter au maximum la sollicitation de la boucle.	
Effets secondaires, limites	
<ul style="list-style-type: none">Peut générer de la congestion sur les autres branches du carrefour si la boucle est activée trop souvent.Ce dispositif n'est pas compatible a priori avec une voie prioritaire bus au carrefour sur l'axe coupant l'axe routier venant du PN.	
COÛT	EFFICACITÉ
**	***

PISTE 3 Arrêter le flux de véhicules avant le PN

Schéma et description	
	Feu de régulation R22
Recommandations et précautions particulières	
<ul style="list-style-type: none">Le R22, signal tricolore identique au R11 dont l'usage est la régulation d'accès.La durée du jaune fixe est de cinq secondes hors agglomération, ou lorsque le feu est un R22, et de trois secondes dans les autres cas.	
Effets secondaires, limites	
<ul style="list-style-type: none">Si le PEM, en raison de la proximité d'une gare, présente des fermetures longues, il faut analyser les remontées de files pouvant bloquer le carrefour à feux.	
COÛT	EFFICACITÉ
**	***

Actions possibles

Modélisation dynamique des différents scénarios ▼



Scénario 2 - HPS - Variante PN



MAÎTRE D'OUVRAGE

Communauté de commune du Pays de l'Arbresle (69)

Contact : Erick Fauria Directeur Adjoint des Services Techniques - 06 62 78 91 95

DESCRIPTIF MISSION / PROJET

Le centre-ville de Sain-Bel se caractérise par sa position de carrefour, la présence de la rivière Brévenne, franchie par un unique pont routier, point de convergence de plusieurs RD au cœur du village. Le trafic est soutenu et constitué d'une part de poids-lourds particulièrement élevée.

La mission trouve sa genèse dans la volonté du MOA de requalifier les abords de la gare ferroviaire pour créer un pôle d'échange multimodal.

Le bureau VRD concepteur du projet a proposé un carrefour giratoire pour assurer l'accès du PEM et permettre aux lignes de bus en terminus d'effectuer demi-tour. Toutefois la priorité à l'anneau fait perdre la priorité à la RD7 (route de Lyon) à proximité immédiate d'un passage à niveau actuellement hors d'usage, mais dont la réouverture de la ligne est programmée. Ainsi, la CCPA missionne Arter pour étudier le risque de remontées de file émanant du giratoire sur le PN.

Malheureusement, l'étude confirme le risque et invalide la solution giratoire «seule». Notre travail permet de proposer puis de tester des scénarios alternatifs pour l'accès du PEM (gestion par feux d'un ensemble de carrefours proches, association du giratoire et d'une solution régulée,...).

Faisant le constat qu'aucune solution à coûts modérés n'était pleinement fonctionnelle, il est in fine proposé de modifier la position de l'accès du PEM.

INFOS PROJET

Mission | Expertise mobilité dans le cadre de projet(s) d'aménagement

Date | 2024

Équipe | ARTER - 3D Infra (VRD)

Resp. de l'étude ARTER | G. ARNAUD

Montant mission ARTER | 13 450 € HT

ARTER
paysage | urbanisme | mobilité

