

Etude de la déviation de la commune d'Aramon

Etude de trafic - Complément

Avril 2016



Agence de Lyon : 146 Avenue Félix Faure – 69 003 LYON
Siège Social : 16 Route de la Gavotte - 13015 MARSEILLE
Tél : 04 91 03 68 59 – Email : contact@transmobilités.com

Numéro d'affaire : A545

Etude réalisée par : VIALET-GUICHARD Laura

Vérifiée par : JOGUET Benoit

Version du 19 avril 2016

SOMMAIRE

OBJET DE L'ETUDE.....	3
Contexte de l'étude.....	3
DIAGNOSTIC DES TRAFICS ACTUELS.....	4
Comptages automatiques sur voirie : trafics en section courante.....	4
ESTIMATION DES TRAFICS ATTENDUS.....	5
Report du trafic sur la déviation.....	5
Analyse du fonctionnement circulaire aux extrémités de la déviation	7
CONCLUSION.....	8

OBJET DE L'ETUDE

Contexte de l'étude

Il est envisagé le contournement du centre-bourg de la commune d'Aramon, située dans le département du Gard. Le projet prévoit la réalisation d'une déviation à l'Ouest de la commune entre la RD126 et la RD19 afin de connecter la RD19 à la RD2, axe principal de circulation rejoignant Avignon au Nord et Beaucaire –Tarascon puis Arles et le Grand Port Maritime de Marseille à Fos-sur-Mer au Sud.

Actuellement, il existe une entreprise génératrice de poids-lourds à l'angle de l'Avenue de la Libération et du Chemin des Aires au Nord de la commune, dont il est envisagé l'interdiction de circulation au centre d'Aramon.

Une première étude de trafic a été réalisée en Janvier 2016.

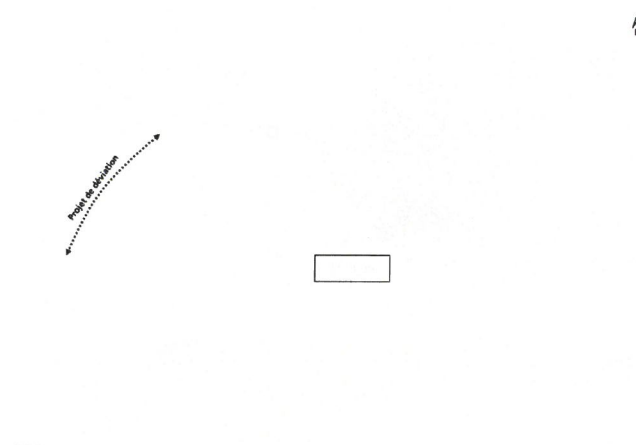
Le complément de l'étude de trafic vise à :

- Définir le trafic PL généré par l'entreprise, notamment aux heures de pointes du matin et du soir.
- Définir la part du trafic susceptible de se reporter sur la future déviation.
- L'analyse des deux carrefours de part et d'autre de cette déviation.

Pour cela, deux compteurs automatiques ont été installés, avec décomposition horaire et distinction des gabarits Véhicules Légers (VL) / Poids-Lourds (PL) et des sens de circulation.

Les résultats de l'état des lieux sont présentés dans les pages suivantes, avec la synthèse des trafics aux heures de pointe.

Périmètre d'étude :



DIAGNOSTIC DES TRAFICS ACTUELS

Comptages automatiques sur voirie : trafics en section courante

Deux compteurs automatiques ont été mis en place sur le secteur d'étude, dont :

- Un sur le Chemin des Aires,
- Un sur l'Avenue de la Libération afin de déterminer quelle part du trafic PL se dirige ou provient de la RD126 ou du centre-bourg.

Ces comptages ont été réalisés en Avril 2016, avec enregistrement horaire des trafics et décomposition VL/PL.

Notons que les trafics de référence aux heures de pointe sont des trafics sur 1 heure. Dans le cas présent, il s'agit de 7h45 - 8h45 le matin et de 17h00 - 18h00 le soir. Les cartes ci-contre présentent les résultats des comptages automatiques, avec les trafics en Heure de Pointe du Matin (HPM) et du Soir (HPS) en haut, et les trafics journaliers en section courante en bas.

Il ressort :

- un trafic relativement élevé sur l'Avenue de la libération avec un taux de PL de 4.6% (soit environ 100 PL/jour),
- un trafic relativement élevé sur le Chemin des Aires avec un taux de PL de 4.5% (soit environ 60 PL/jour).

METHODOLOGIE

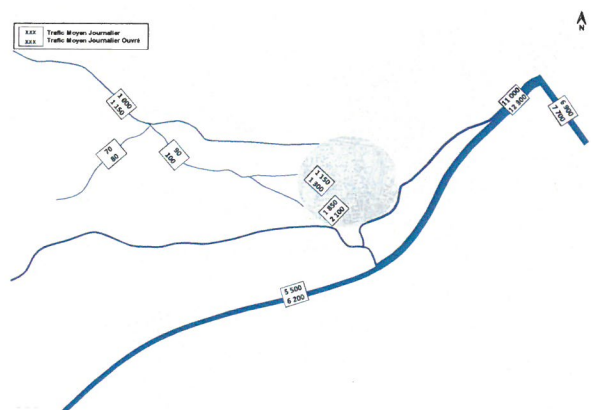
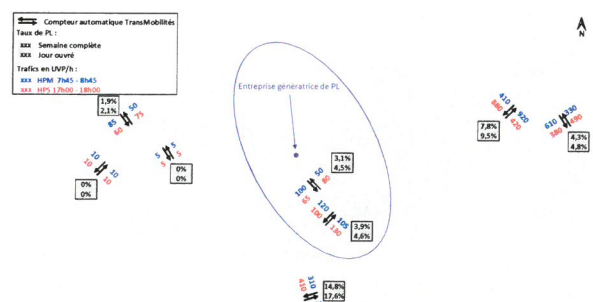
Les trafics journaliers sont classiquement exprimés pour le cumul des 2 sens de circulation et en véh./jour. Les trafics horaires sont en revanche distingués par sens de circulation et exprimés en Unités de Véhicule Particulier (UVP), unité définie pour tenir compte du gabarit plus important des Poids Lourds dans les trafics :

1 VL = 1 UVP 1 PL ou 1 bus = 2 UVP 1 Moto = 0.3 UVP

Il est rappelé les ordres de grandeur usuellement reconnus pour une voie de circulation :

- moins de 4 000 véh/jour	200 uvp/h par sens :	trafic faible
- entre 4 000 et 10 000 véh/jour	200 et 500 uvp/h :	trafic modéré
- entre 10 000 et 16 000 véh/jour	500 et 800 uvp/h :	trafic soutenu
- plus de 16 000 véh/jour	800 uvp/h :	trafic élevé

Traffics aux heures de pointe et taux de PL (en haut) et traffics journaliers en section courante (en bas) :



ESTIMATION DES TRAFICS ATTENDUS

Report du trafic sur la déviation

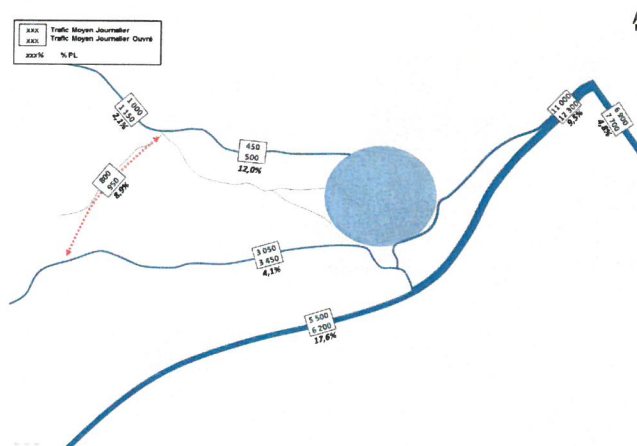
Avec le projet de déviation entre la RD19 et la RD126, on peut prévoir un passage obligatoire des poids-lourds sur la déviation afin de délester le centre-bourg d'Aramon du trafic PL. Cela concerne une dizaine de PL dans chaque sens, en heure de pointe du matin comme du soir.

Par ailleurs, la totalité du trafic de transit RD19 – RD2 traversant Aramon se reporterait sur cette déviation, évitant ainsi les passages étroits et difficiles de la traversée du centre-bourg.

Il ressortirait un Trafic Moyen Journalier Ouvré de :

- 950 véhicules/jour sur la déviation, deux sens confondus, avec un taux de PL de 8,9%,
- 500 véhicules/jour sur la RD19 avec un taux de PL de 12,0%,
- 3 450 véhicules/jour sur la RD126, avec un taux de PL attendu de 4,1%.

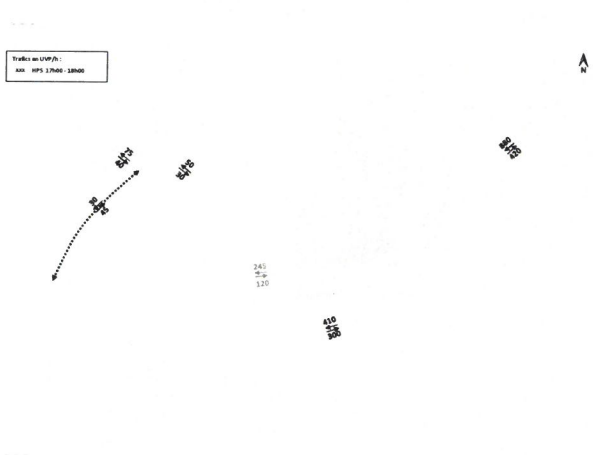
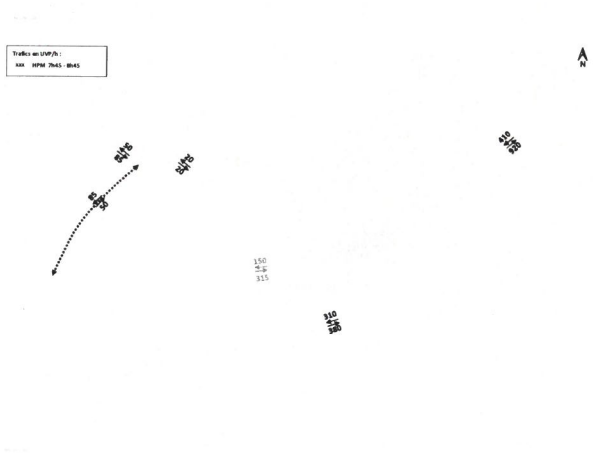
Synthèse des trafics journaliers attendus en section courante



Trafics attendus en section courante le matin, avec déviation obligatoire pour les PL :



Trafics attendus en section courante le soir, avec déviation obligatoire pour les PL :



Analyse du fonctionnement circulatorio aux extrémités de la déviation

Le détail des mouvements tournants attendus aux extrémités de la déviation de la commune a été déterminé (Cf. cartes ci-contre) en heure de pointe du matin en haut et en heure de pointe du soir en bas.

Le matin, il ressortirait :

- Une charge globale au carrefour Nord de 155 véhicules/h,
- Une charge globale au carrefour Sud de 465 véhicules/h.

Le soir, il ressortirait :

- Une charge globale au carrefour Nord de 135 véhicules/h,
- Une charge globale au carrefour Sud de 365 véhicules/h.

Au vu des charges globales des carrefours très inférieures à 1 200 UVP/h en heure de pointe du matin et du soir, **les extrémités de la déviation pourraient être gérées par perte de priorité (Céder-le-passage).**

D'autre part, les trafics reportés sur la déviation ne devraient pas avoir de conséquence majeure sur le fonctionnement circulatorio des carrefours RD2/RD126 et RD2/Av. du Général de Gaulle. En effet, leur gestion par feux tricolores devrait permettre de conserver un bon fonctionnement circulatorio des carrefours de la RD2, un ajustement du cycle et du diagramme de feux tricolores étant toujours possible.

Détails des mouvements tournants attendus aux extrémités de la déviation :



CONCLUSION

Il est envisagé le contournement du centre-bourg de la commune d'Aramon, située dans le département du Gard. Le projet prévoit la réalisation d'une déviation à l'Ouest de la commune entre la RD126 et la RD19 afin de connecter la RD19 à la RD2, axe principal de circulation rejoignant Avignon au Nord et Beaucaire –Tarascon puis Arles et le Grand Port Maritime de Marseille à Fos-sur-Mer au Sud.

Actuellement, il existe une entreprise génératrice de poids-lourds à l'angle de l'Avenue de la Libération et du Chemin des Aires au Nord de la commune, dont il est envisagé l'interdiction de circulation au centre d'Aramon.

Or, le projet de la déviation d'Aramon prévoit un passage obligatoire des poids-lourds sur celle-ci. Cela concernerait donc une dizaine de PL dans chaque sens, en heure de pointe du matin comme du soir.

Le report du trafic PL et du trafic de transit RD19 – RD2 induirait un **Trafic Moyen Journalier Ouvré de 950 véhicules/jour sur la déviation, deux sens confondus, avec un taux de PL de 8,9%, et un Trafic Moyen Journalier Ouvré résiduel de 500 véhicules/jour sur la RD19 avec un taux de PL de 12,0%, en entrée / sortie d'Aramon, en lien avec le principal générateur de PL d'Aramon.**

Au vu des charges globales des carrefours très inférieures à 1 200 UVP/h en heure de pointe du matin et du soir, **les extrémités de la déviation pourraient être gérées par perte de priorité.**

D'autre part, **les trafics reportés sur la déviation ne devraient pas avoir de conséquence majeure sur le fonctionnement circulaire des carrefours RD2/RD126 et RD2/Av. du Général de Gaulle.** En effet, leur gestion par feux tricolores devrait permettre de conserver un bon fonctionnement circulaire.

