
Étude de circulation - Évaluation de la phase de test de modification du plan de circulation Ville de Salaise-sur-Sanne

ÉVOLUTION DES DÉPLACEMENTS - CONSTAT DE FIN 2023

Étude réalisée pour :

Ville de Salaise-sur-Sanne
38150

Bureau d'études :

VIA COMMEA
131 route de Givors
69390 Vernaison
Mail : g.urbin@via-commea.fr
Tél : 06.79.32.93.76



20 nov. 2023

Comptages et observations : Rue Aubert mise en sens unique descendant, et non plus en double sens

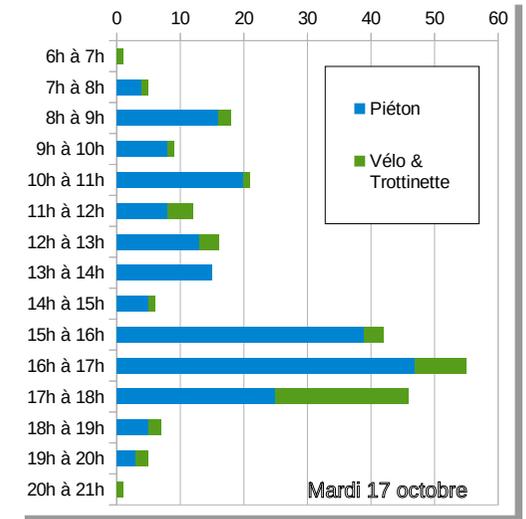


Le test réalisé :

- L'objectif est de libérer de l'espace pour réaliser un trottoir sur ce tronçon. Il y a un enjeu pour reconnecter les groupes scolaires. La mise à sens unique est indispensable pour cela. Les travaux de réalisation du trottoir n'ont volontairement pas été engagés afin de faciliter un retour à la situation antérieure si besoin. Le marquage au sol réalisé (2 bandes cyclables) est une étape intermédiaire à moindre coût. Ce marquage est suffisant pour évaluer l'intérêt et l'impact de la mise à sens unique. Mais il n'offre pas le même niveau de confort et de sécurité qu'un trottoir.

Résultats du test, comptages et observations :

- La circulation fin 2023 est de 1920 véhicules par jour, et 220 véhicules en heure de pointe dans le sens descendant. Dans la situation antérieure elle était de 2200 véh/j (cumul 2 sens), et de 230 véh/h (cumul 2 sens), dont 170 véh/h uniquement dans le sens descendant. La rue est donc un petit peu moins circulée, bien qu'elle reçoive un report de trafic dans le sens descendant, qui n'y était pas auparavant. Il s'agit probablement de véhicules qui, dans la situation antérieure, descendaient par la Rue de Casanova. La situation actuelle est meilleure car la Rue Aubert est mieux aménagée pour supporter du trafic que la Rue Casanova.
- Les mesures de vitesse pratiquée indique une vitesse moyenne de 42 km/h (V50) alors que la voie est restée limitée à 30 km/h. 15 % des conducteurs roulent au dessus de 51 km/h. La vitesse pratiquée discrédite la réglementation ! Note : si un trottoir est aménagé alors la vitesse baissera significativement. C'est un effet classiquement observé.
- Les piétons ont adoptés les bandes cyclables comme étant des bandes « marchables », surtout la bande montante. L'étroit trottoir existant s'en trouve délaissé, cela prouve qu'il est insuffisant. Le mardi 17 octobre 2023, jour représentatif moyen, 208 piétons, 51 vélos et trottinettes ont été comptabilisés. Il y a donc bien un besoin important.
- Attention, dans la législation les bandes cyclables sont dédiées à l'usage exclusif des cyclistes, et non des piétons. De plus, plusieurs automobilistes circulent à contre-sens : riverain et non riverains ! Il s'agit d'une demi douzaine de passages par jour.

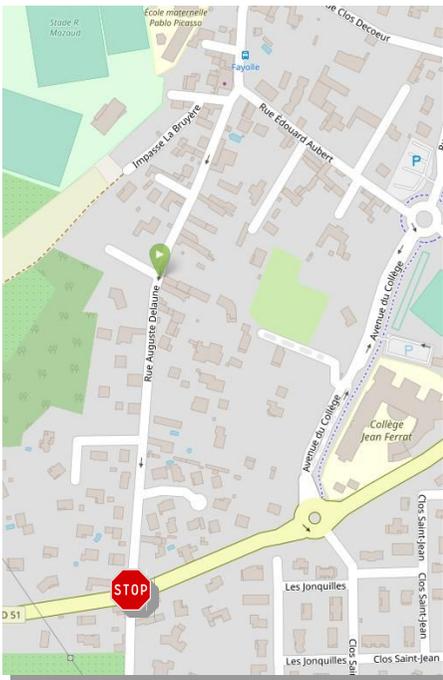


Préconisation :
 Pérennisation du sens unique. Réalisation d'un trottoir coté sud, au dépend de la bande cyclable descendante (coté nord). Conservation d'une bande cyclable montante (coté sud). Si possible, casser la rectitude des trajectoires des véhicules, sans pour autant pénaliser outre mesure le passage des cars scolaires.
 Si on souhaite imposer le 30 km/h il faudra aménager pour réduire la V85 (V85 à 51 km/h).

Comptages et observations : Rue Auguste Delaune

Résultats du test, comptages et observations :

- La circulation en octobre 2023 est de 1750 véhicules par jour, et 190 véhicules en heure de pointe. Dans la situation antérieure elle était de 1150 véh/j, et de 130 véh/h. La rue est donc nettement plus fréquentée. L'ampleur de l'évolution correspond à ce qui avait été estimé. En effet, les véhicules qui, dans la situation antérieure remontaient la Rue Aubert, se reportent actuellement sur la Rue Delaune.
- Ce niveau de trafic n'est pas excessif vu l'aménagement de la Rue Delaune, avec ses 2 trottoirs. Pour comparaison, c'est un peu moins que le niveau de trafic qui emprunte la Rue Aubert (1920 véh/j), qui pourtant ne dispose pas de 2 trottoirs.
- Les mesures de vitesse pratiquée n'indiquent pas d'évolution significative de la vitesse. On observe toujours que moins de 15 % des conducteurs roulent au dessus des 50 km/h autorisés, ce qui est classiquement un critère satisfaisant.
- L'augmentation du trafic aurait pu laisser craindre une trop forte attente au Stop au débouché de la rue, à l'intersection avec la RD51. Il a été constaté (via moyens vidéos) que l'attente a certes significativement évoluée mais la durée d'attente maximale reste dans des valeurs acceptables. On rappelle que plus il y a d'attente et plus cela dissuade le trafic de transit de passer par la rue Delaune. L'attente est donc bénéfique pour baisser le niveau de trafic et baisser la vitesse pratiquée. Bien entendu elle ne doit pas être excessive pour les riverains. Il n'a été observé aucune attente de plus de 90 secondes sur l'ensemble de la semaine étudiée.
- Plus précisément, il y a 2 Stop : celui pour la file de Tout-Droit + Tourne-à-droite, et celui pour la file de Tourne-à-Gauche. La mise à sens unique de la rue Aubert a principalement pour conséquence d'augmenter le trafic sur la file TàG, donc l'attente au Stop de TàG. Cette attente est plus courte que celle du TD+TàD car le flux en TàG est plus faible qu'en TD+TàD.



Situation actuelle

TMJO	1752	TV	Trafic moyen journalier ouvrable double sens tous véhicules
TMJA	1691	TV	Trafic moyen journalier double sens tous véhicules

Situation antérieure

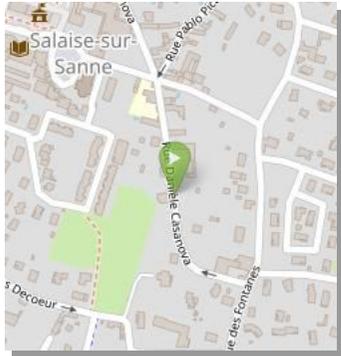
TMJO	1158	TV	Trafic moyen journalier ouvrable double sens tous véhicules
TMJA	1075	TV	Trafic moyen journalier double sens tous véhicules



Conclusion :

Le carrefour Delaune / RD51 est tout a fait apte à écouler le trafic supplémentaire induit par la modification du plan de circulation.

Comptages et observations : Rue Casanova mise en sens unique montant et non plus descendant



Le test réalisé :

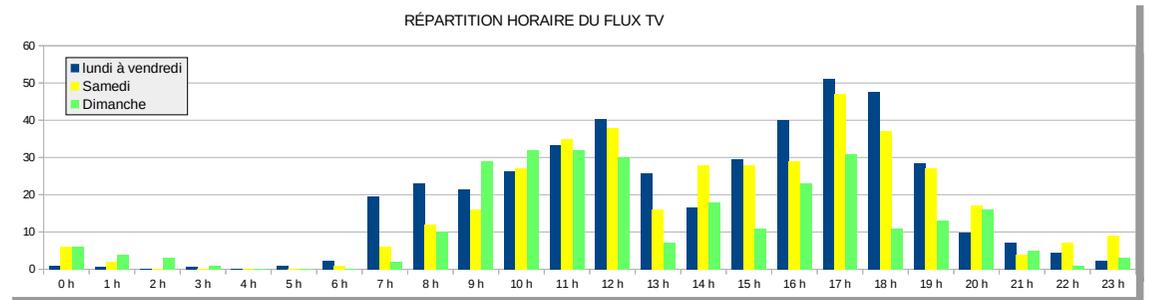
- L'objectif est de faire baisser le trafic de transit qui passe Rue Casanova car cette rue ne dispose pas de trottoirs suffisants, or elle est fréquentée par des écoliers.

Résultats du test, comptages et observations :

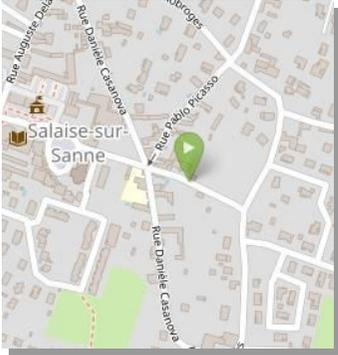
- La circulation fin 2023 est de 430 véhicules par jour (TMJO), et 50 véhicules en heure de pointe. Dans la situation antérieure elle était d'environ 800 véh/j, et de 95 véh/h en heure de pointe. La rue est donc presque deux fois moins circulée. Cela confirme que le trafic de transit a été dissuadé de l'emprunter. La situation actuelle est meilleure pour la sécurité des piétons et la tranquillité des riverains.
- Les mesures de vitesse pratiquée indiquent une vitesse moyenne de 41 km/h (V50) alors que la voie est limitée à 30 km/h. 15 % des conducteurs roulent au dessus de 49 km/h.
- Attention, plusieurs automobilistes ont descendu la Rue Casanova.
- Rue Fontanes, le Stop dans le sens Decoeur → Picasso est régulièrement insuffisamment respecté, mais sans que cela n'engendre de situation dangereuse. En fait ce Stop n'est pas nécessairement justifié. Un Cedez-le-passage serait plus adapté.



Préconisation :
 Pérennisation du sens unique montant.
 Rue Fontanes : remplacement du Stop dans le sens Decoeur → Picasso au profit d'un Cedez-le-passage



Comptages et observations : Rue Avit Nicolas autorisation du double sens cyclable



Le test réalisé :

- L'objectif est de faciliter les déplacements à vélo. Les rues à sens unique pour les voitures n'ont pas nécessairement lieu d'être à sens unique également pour les cyclistes.

Résultats du test, comptages et observations :

- Le Stop de la Rue Picasso est insuffisamment respecté par les automobilistes car ils ne s'attendent pas à voir arriver un cycliste depuis le haut de la Rue Avit Nicolas. L'arrêt est une nécessité car la visibilité est mauvaise pour un conducteur arrivant de la Rue Picasso. C'est une situation accidentogène, à solutionner rapidement !

- 2 solutions : 1/ Mettre en évidence la présence des cyclistes. Cela peut se faire en complétant le marquage au sol devant la bande de Stop. 2/ Imposer un Stop aux cyclistes descendant Avit Nicolas.

- Le trafic actuel est de 390 véhicules par jour, et 50 véhicules par heure en période de pointe. Le trafic antérieur était d'environ 800 veh/j et 125 véh/h en pointe. La fréquentation a donc chuté de moitié. Cela s'explique par le fait que le trafic montant s'est réparti entre la Rue Avit-Nicolas et la Rue Casanova.

- Attention : quelques véhicules à contre-sens, dont un camion.



Préconisation :

Revoir l'aménagement pour éviter que l'insuffisance de respect du Stop rue Picasso n'engendre d'accident grave pour un cycliste.

1/ marquage vélo accru

2/ éventuellement ajout Stop cycliste