

ZONES PERI-URBAINES

- Les problématiques
- Le REX des réseaux en service
- Les approches retenues

ZONES PERI-URBAINES

Les problématiques

- Caractéristiques du milieu péri-urbain
- La conduite à vue et ses limites



Caractéristiques du milieu péri-urbain :

Coté tramway

- grandes inter stations
- peu d'intersection
- ambiance « ferroviaire »
- des vitesses de l'ordre de 70 km/h en section courante

Coté routier

- habitat dispersé
- peu de sollicitations extérieures dans la conduite
- des vitesses pouvant être de l'ordre de 70 km/h

La conduite à vue :

Le conducteur adapte son rythme de conduite à ce qu'il voit.

A l'approche d'un carrefour il régule sa vitesse pour être en mesure de s'arrêter avant la collision.

Ce principe s'applique à toute conduite : tramway ou véhicule routier.

En milieu urbain dense et vivant l'application de ce principe est « naturelle »

Et ses limites :

En milieu péri-urbain on observe que les réductions de vitesse sont moindres qu'en milieu urbain à configuration identique et qu'elles ne permettent pas un arrêt avant la collision.

ZONES PERI-URBAINES

Le REX – le risque



Le REX des réseaux en service

Valenciennes : 3 accidents du même type en 3 ans

Léa (en mode dégradé)

Le risque

Déraillement probable

Accident collectif potentiel

Gravité en raison des vitesses pratiquées

ZONES PERI-URBAINES

Les approches retenues

SI

- Intersections peu lisibles
- Visibilité réciproque faible

ALORS

- Abaissement des vitesses
- Barrières en complément



Les approches retenues

- Intersections peu lisibles
- Visibilité réciproque faible : pas de vision réciproque à distance de freinage.

TW à 36 km/h : 3 s = 30 m (réaction 0,85 s FU 2,7 D = 27 m)

VL à 54 km/h : 3 s = 45 m (réaction 2 s déc 8 D = 44 m)

Alors

Abaissement des vitesses, avec la limite précédente pour le tramway, avec une contrainte forte à mettre en place pour les véhicules routiers

Installation de barrières en complément de la signalisation dynamique

ZONES PERI-URBAINES

Merci de votre attention