

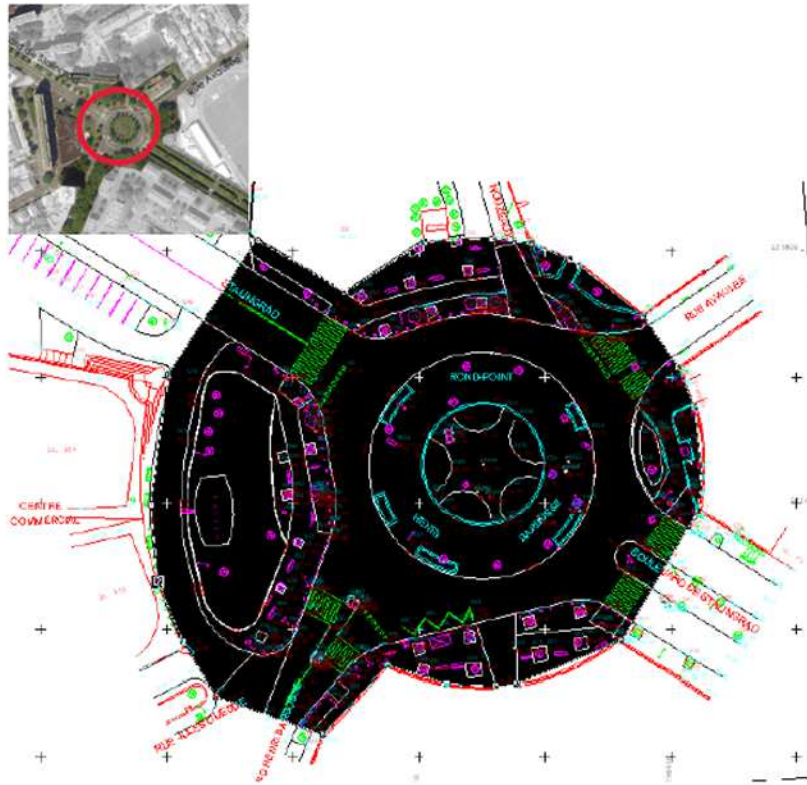
MALAKOFF



**REQUALIFICATION DU SECTEUR HENRI BARBUSSE
COPIL 08/06/2017**



ROND POINT HENRI BARBUSSE, UNE CENTRALITE MAIS AUSSI UNE RUPTURE URBAINE



Rond-Point Henri Barbusse, croisement des grands axes du quartier



Place de la Mairie

Un rond-point de 5 255m²

- de taille comparable à la place de la mairie (5 300m²).
- surdimensionné par rapport aux flux

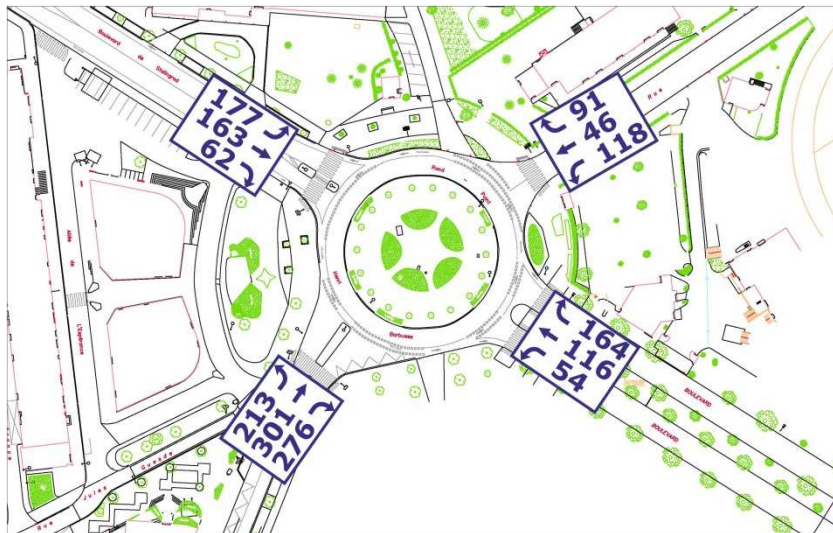
MALAKOFF

TRAFICS ACTUELS

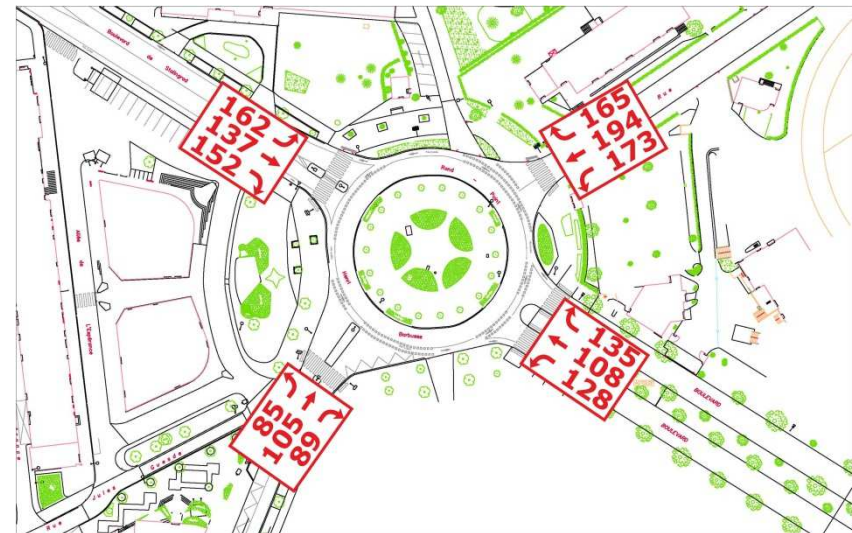
TRAFICS ACTUELS

Les trafics directionnels ci-dessous ont été estimés d'après les trafics en section relevés lors des comptages

HPM



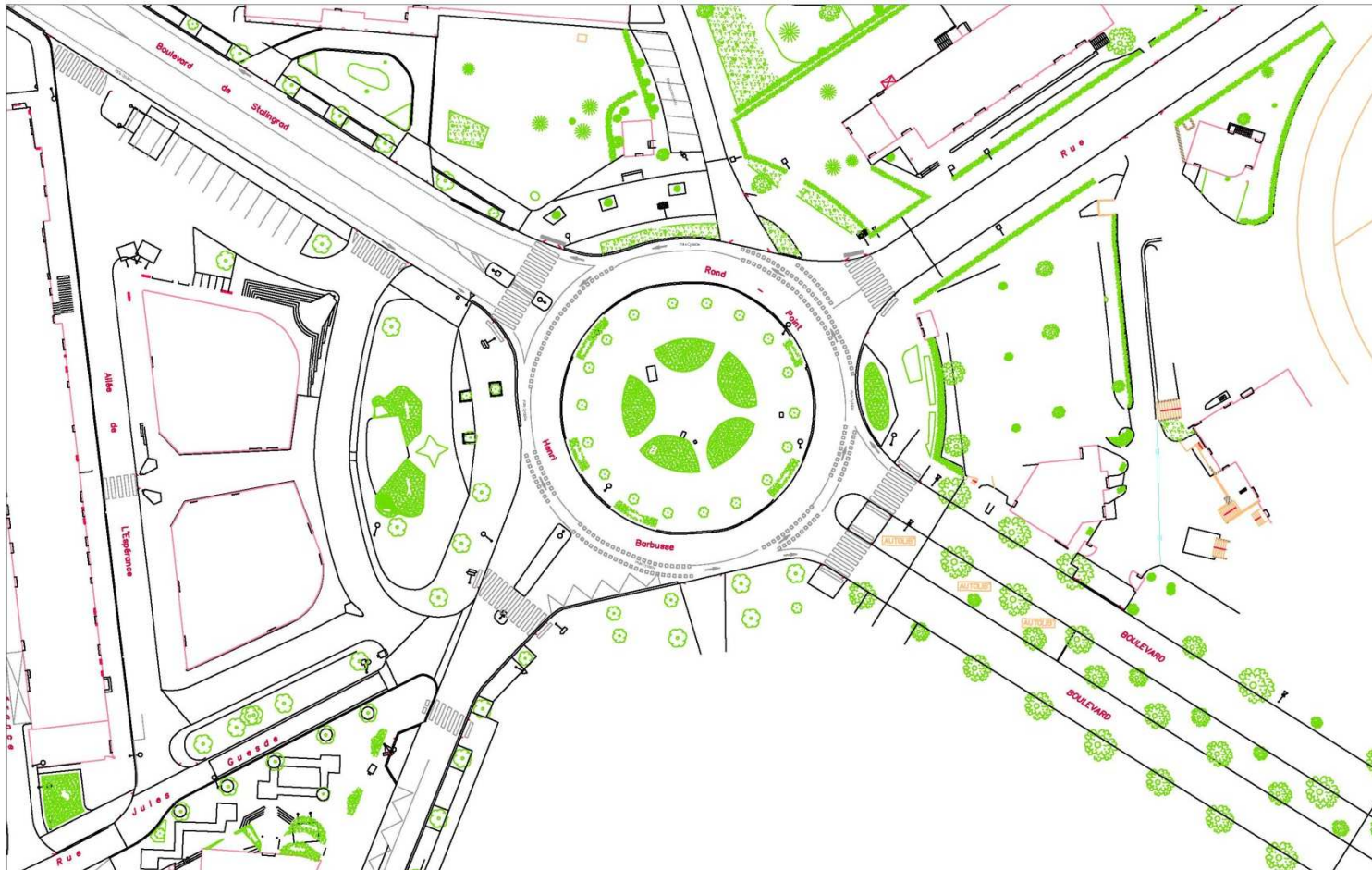
HPS



MALAKOFF

**COMPARAISON DES SOLUTIONS POUR LE GIRATOIRE HENRI
BARBUSSE**

SITUATION ACTUELLE



SITUATION ACTUELLE

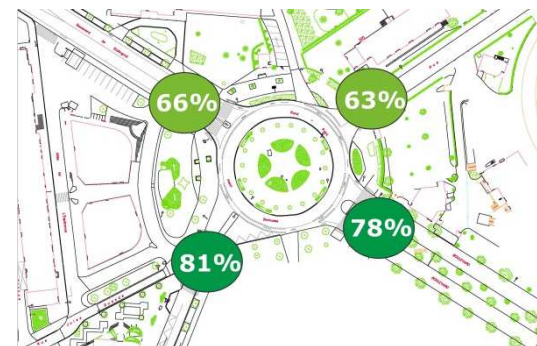
- ❑ Le giratoire actuel est très grand et consommateur d'espace
- ❑ L'îlot infranchissable masque les commerces
- ❑ Plusieurs lignes de bus circulent sur ce giratoire et un arrêt de bus est situé sur son emprise
- ❑ Les réserves de capacité sont toutes supérieures à 50 % - surdimensionné
- ❑ Le franchissement de l'intersection est compliquée pour les piétons malgré la présence d'un arrêt de bus et des commerces

HPM



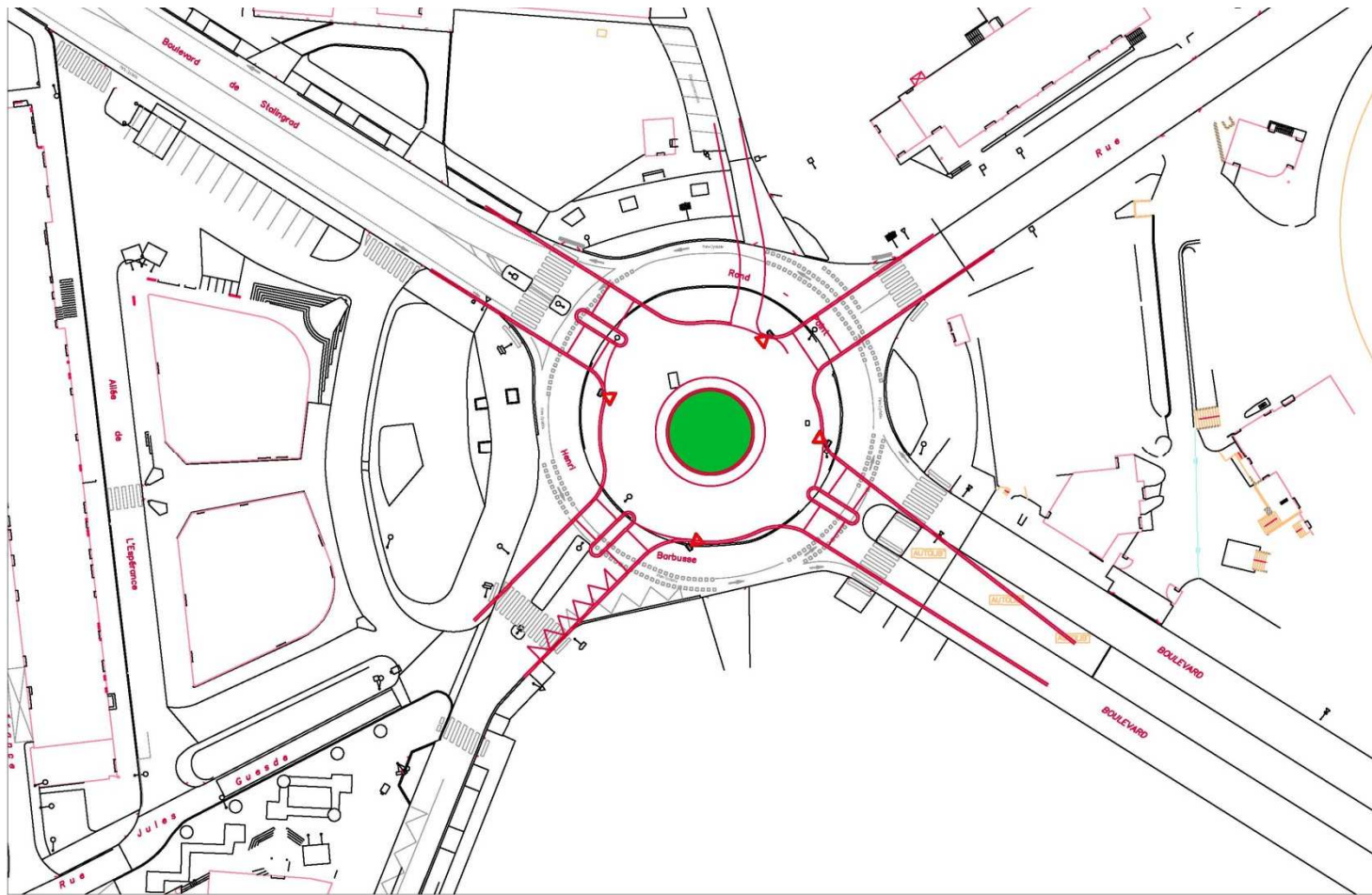
Réserves de capacité – trafic supplémentaire admissible

HPS



Réserves de capacité – trafic supplémentaire admissible

GIRATOIRE PLUS PETIT



GIRATOIRE PLUS PETIT

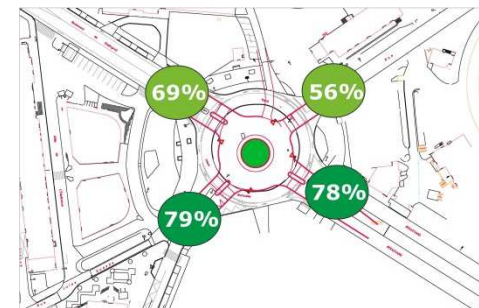
- ❑ La diminution de l'emprise du giratoire est limité par les girations
- ❑ L'arrêt de bus situé dans le rond point doit être déplacé
- ❑ Les réserves de capacité sont toutes supérieures à 43 %
- ❑ Cet aménagement n'est toujours pas optimal pour les piétons (réduction de l'emprise du giratoire mais contournement toujours nécessaire et traversées toujours pas sécurisées)
- ❑ Cette taille de giratoire n'impose plus le marquage de bandes cyclable dans le giratoire. Éventuellement, pour le confort des cycles une piste sur trottoir peut être aménagée

HPM



Réserves de capacité – trafic supplémentaire admissible

HPS

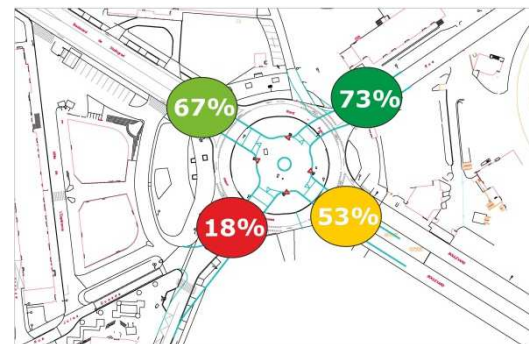


Réserves de capacité – trafic supplémentaire admissible

GIRATOIRE FRANCHISSABLE

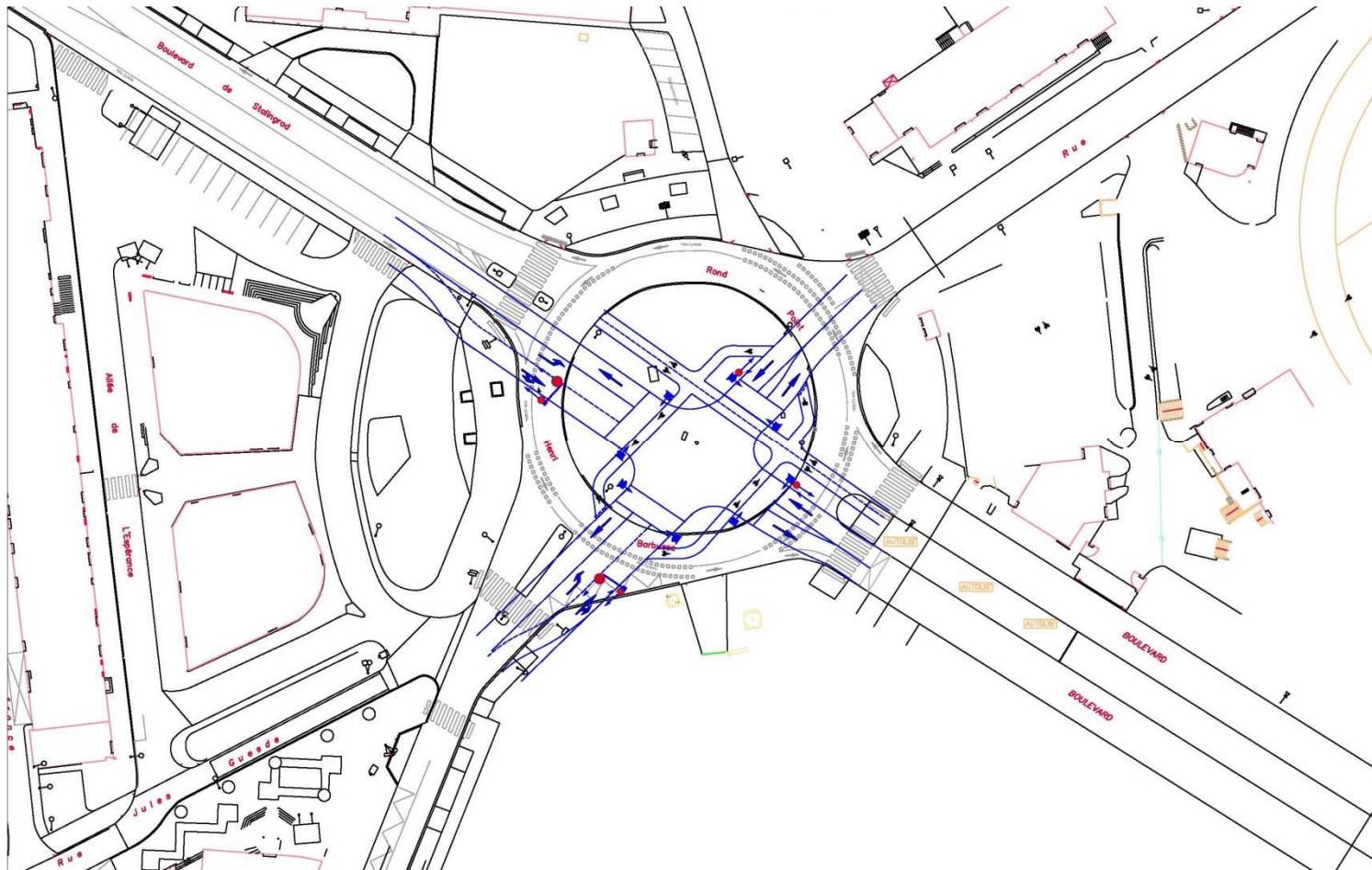
- ❑ La mise en place d'un giratoire franchissable permet de limiter les problématiques de giration des bus autour de l'anneau
- ❑ L'arrêt de bus situé dans le rond point doit être déplacé
- ❑ Ce type d'aménagement doit être réalisé pour un trafic entrant inférieur à 1800 véhicules/ jour. D'après les comptages en heure de pointe du matin, plus de 1700 UVP ont été recensés. Le trafic sur le secteur est donc trop important pour ce type d'aménagement.
- ❑ Ce type d'aménagement est moins sécuritaire
 - Risque de Tourne-à-gauche sans contournement de l'îlot
 - Mauvais visibilité de nuit

HPM



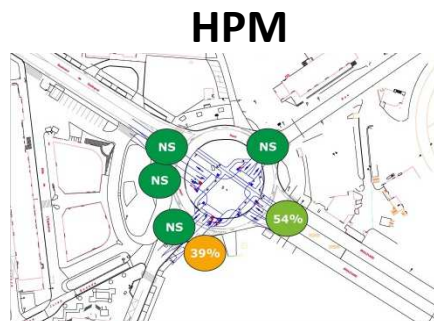
Réserve de capacité – trafic supplémentaire admissible

CARREFOUR À FEUX

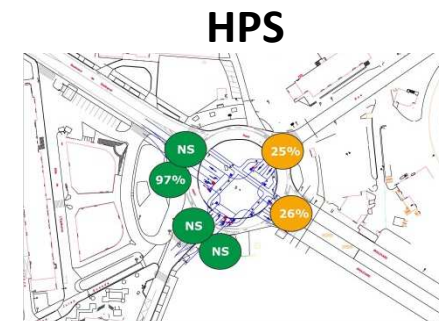


CARREFOUR À FEUX

- ❑ La mise en place d'un carrefour à feux permet de limiter l'emprise
- ❑ L'arrêt de bus situé dans le rond point doit être déplacé
- ❑ Le fonctionnement proposé repose sur un cycle de 60s afin de limiter le stockage des véhicules notamment sur le mouvement de tourne à gauche Stalingrad vers Avaulée. En moyenne 3 véhicules par cycle feront ce mouvement et arriveront à s'insérer.
- ❑ En hyperpointe, des véhicules risquent d'attendre sur ce mouvement de Stalingrad vers Avaulée (1 usagers - 2 cycles maximum)
- ❑ Les traversées piétonnes sont courtes et sécurisées. Le cycle court permet de limiter l'attente des piétons
- ❑ Les cycles traversent avec les piétons et des connections sont prévues entre les rues Avaulée/Barbusse et la piste bidirectionnelle



Réserves de capacité – trafic supplémentaire admissible



CARREFOUR À PRIORITÉ SIMPLE

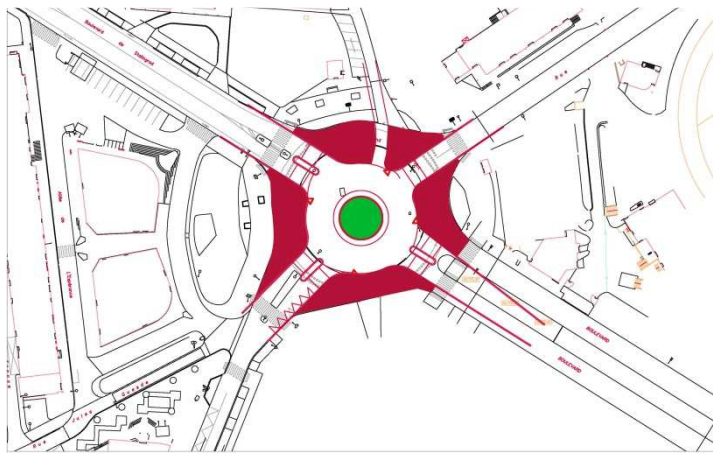
- ❑ Afin d'évaluer la pertinence de la mise en place de carrefours à priorité simple du type stop ou cédez le passage des calculs ont été réalisés. La méthode du créneau critique calcul le temps d'attente moyen d'un usager sur la voie secondaire pour pouvoir s'insérer et franchir le carrefour.



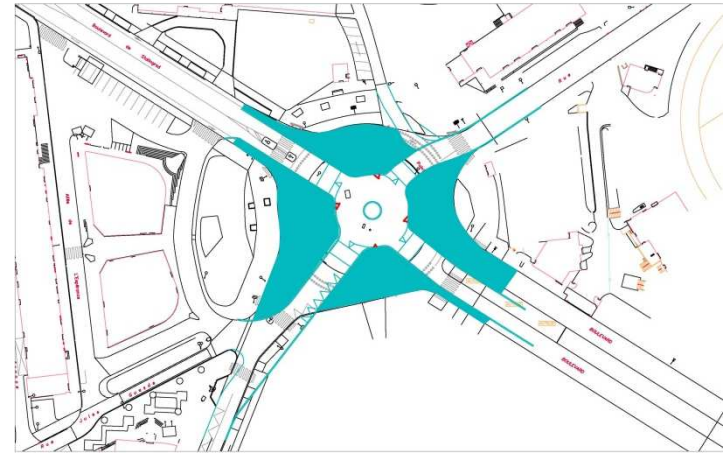
- ❑ En heure de pointe du matin, il faut plus de 60 secondes en moyenne aux usagers sur Barbusse pour pouvoir s'insérer
 - ❑ En heure de pointe du soir, c'est la rue Avaulée qui a un temps moyen d'attente trop important
- ➔ Les trafics sont trop important pour la mise en place de ce type de solution

COMPARAISON DES EMPRISES

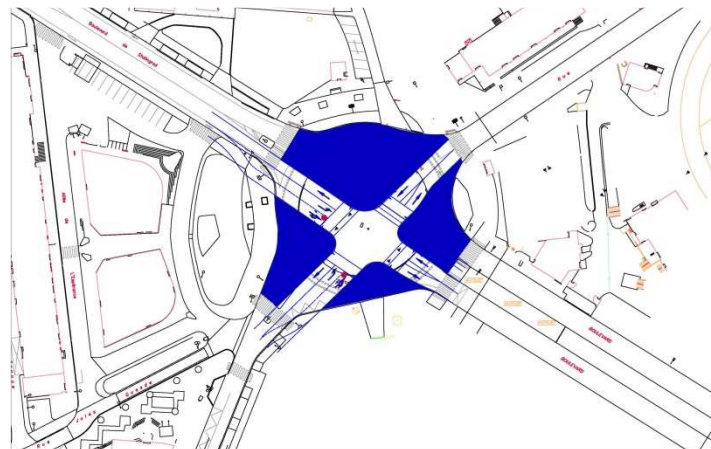
Plus petit giratoire



Giratoire franchissable



Carrefour à feux



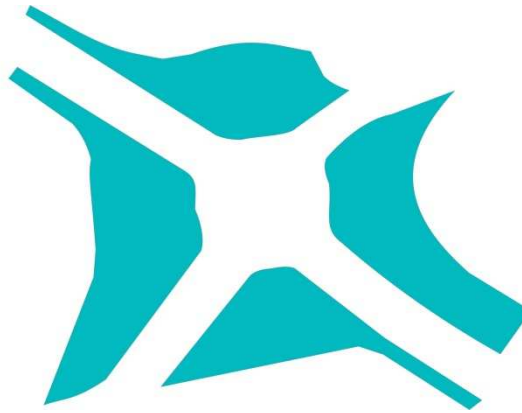
COMPARAISON DES EMPRISES

Carrefour à feux



1 410 m²

Giratoire franchissable

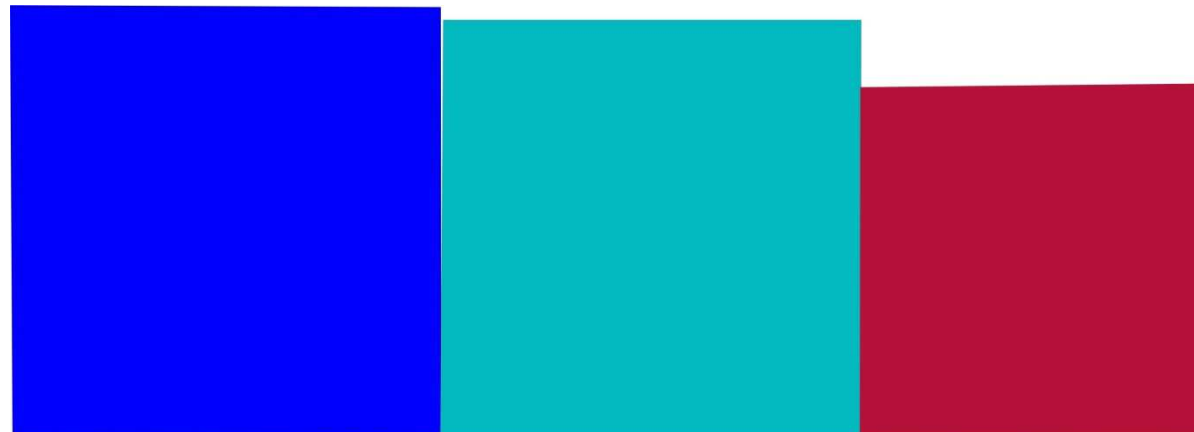


1 330m²









Plus petit giratoire















940m²



ANALYSE MULTICRITÈRES

	Situation actuelle	Giratoire Plus petit	Giratoire Franchissable	Carrefour à feux
Emprises du carrefour	<p>Le giratoire actuel est très imposant. Il cache les commerces</p> <p></p>	<p>La création d'un giratoire plus petit permet de gagner un peu d'espace mais reste limité en raison des dimensions minimum</p> <p></p>	<p>Un giratoire franchissable permet de gagner le plus d'espace autour de l'intersection</p> <p></p>	<p>Le carrefour à feux permet de gagner de l'espace par rapport au giratoire actuel</p> <p></p>
Ecoulement du trafic	<p>Actuellement, d'après le calcul sous girabase toutes les branches ont une réserve de capacité supérieure à 50%</p> <p></p>	<p>D'après le calcul sous girabase toutes les branches ont une réserve de capacité supérieure à 43%. Même si la réserve reste supérieure à 25% (seuil d'apparition de problématique d'écoulement sur girabase) le fonctionnement est légèrement dégradé par rapport à l'actuel</p> <p></p>	<p>Un giratoire franchissable est fonctionnel pour un trafic entrant de 1800 véhicules/heure. Girabase met en garde contre un trafic important risquant de générer des dysfonctionnements (saturation)</p> <p></p>	<p>Dans le fonctionnement proposé la mise en place de cycles courts (60s) permet de limiter le stockage des véhicules. D'après le calculs, de l'attente pourra être générée sur le mouvement de tourne à gauche de Stalingrad vers Avaulée</p> <p></p>

ANALYSE MULTICRITÈRES

	Situation actuelle	Giratoire Plus petit	Giratoire Franchissable	Carrefour à feux
Sécurité de l'aménagement et des traversées piétonnes	<p>Il n'y a pas d'aménagement favorisant les circulations des piétons autour et en traversée du giratoire. La présence et la dimension du giratoire entraîne des détours contraignants pour les piétons</p> <p></p>	<p>Il n'y a pas d'aménagement favorisant les circulations des piétons autour et en traversée du giratoire. La présence du giratoire entraîne des détours pour les piétons</p> <p></p>	<p>Le giratoire franchissable est moins sécuritaire en raison des mouvements de tourne à gauche qui risquent de ne pas respecter le fonctionnement giratoire et du manque de visibilité la nuit.</p> <p></p>	<p>Le carrefour à feux permet de sécuriser les traversées piétonnes. La durée de cycle court limite aussi le temps d'attente des piétons.</p> <p></p>
Arrêt de bus	<p>L'arrêt de bus est situé dans le giratoire</p> <p></p>	<p>L'arrêt de bus dans le giratoire doit être déplacé</p> <p></p>	<p>L'arrêt de bus dans le giratoire doit être déplacé</p> <p></p>	<p>L'arrêt de bus dans le giratoire doit être déplacé</p> <p></p>
Vélo	<p>Bandes cyclables sur le giratoire</p> <p></p>	<p>Pas d'aménagements cycles sur le giratoire, possibilité d'aménager une piste cyclable sur trottoir mais gestion de l'intersection à réfléchir</p> <p></p>	<p>Pas d'aménagements cycles sur le giratoire, possibilité d'aménager une piste cyclable sur trottoir mais gestion de l'intersection à réfléchir</p> <p></p>	<p>Piste cyclable sur Stalingrad connectée par la gestion des cycles avec les piétons au niveau du carrefour</p> <p></p>