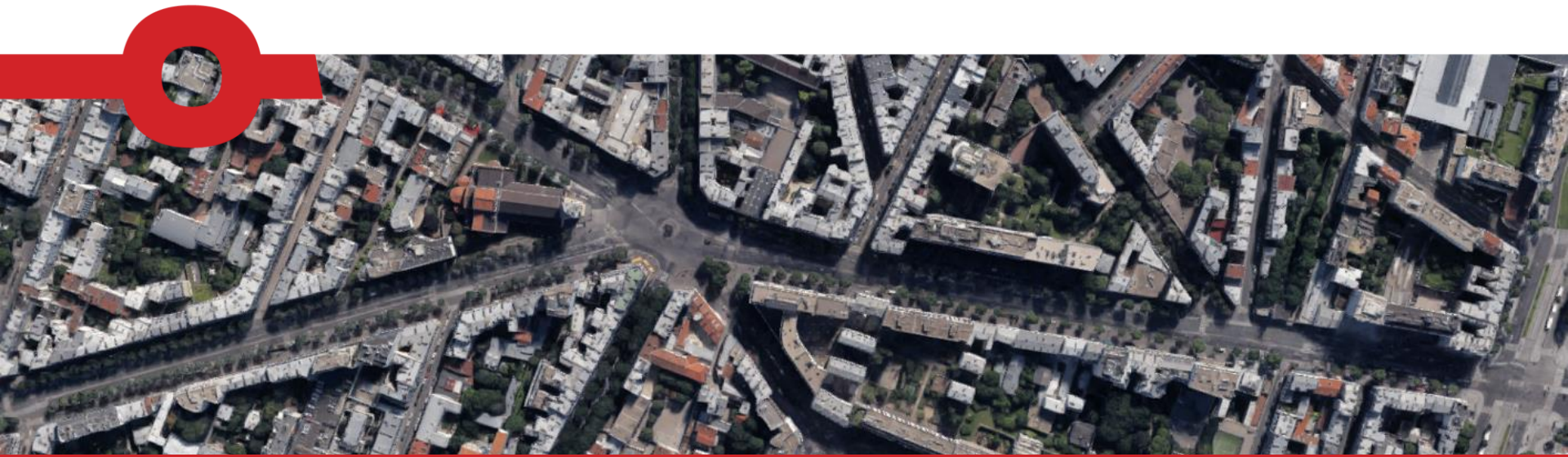


Étude de circulation

Réaménagement de l'avenue du Général Leclerc

MAIRIE DE PARIS 



SYSTRA

Réunion publique du 5 décembre 2016

A complex network diagram, possibly representing a city's infrastructure or a data network. It features a dense central cluster of nodes and lines, with a red highlighted path winding through it. The background is a light gray grid.

1.



PRÉSENTATION DE L'ÉTUDE

SYSTRA

Situation de référence 2016

Fermeture
souterrain Etoile

Paris Apaisé

Prolongement T3
Asnières

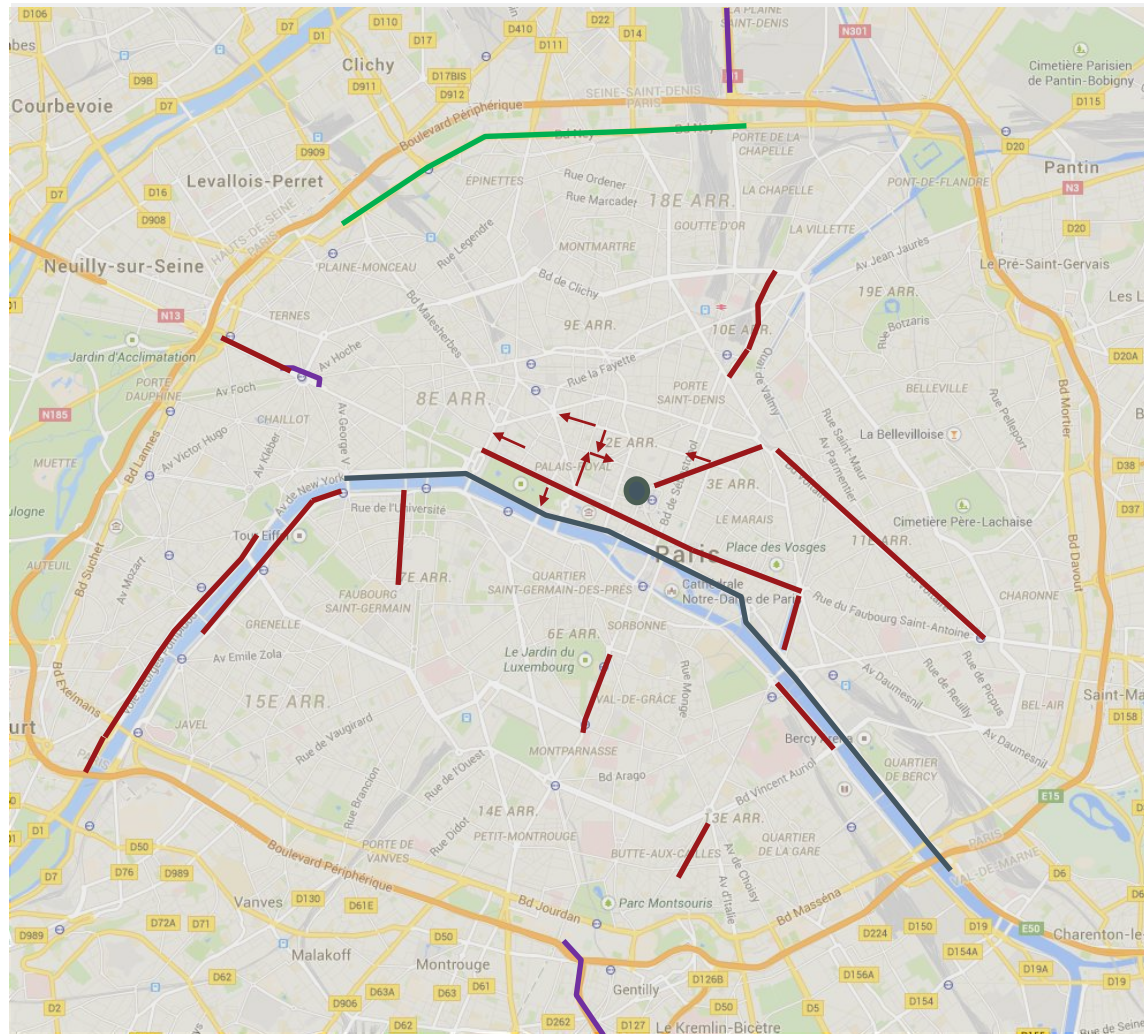
Fermeture
complète des VsB

Les Halles

Voie réservée sur
A1 et A6a

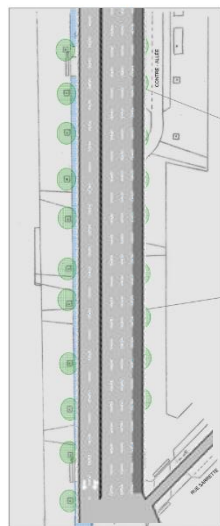
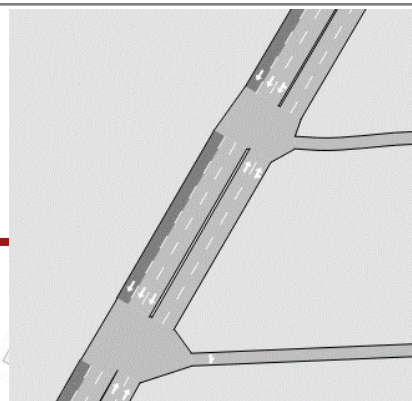
Prolongement bus
72

Plan Vélo



Présentation des scénarios

Réaménagement de l'avenue du Général Leclerc



Configuration actuelle



Scénario 1

- Mise en sens unique du tronçon Nord (vers le Sud)
- 1 voie dans chaque sens de la place Basch au boulevard Jourdan
- La place dispose d'une capacité réduite (-25%)



Scénario 2

- 1 voie dans chaque sens de Denfert-Rochereau au boulevard Jourdan
- La place dispose d'une capacité réduite (-25%)



2.



PRESENTATION DES RESULTATS

SYSTRA

Situation de référence

- **Mouvements pendulaires :**

- En HPM, trafic le + élevé en direction du nord (entrée sur Paris)

- 1500 véh/h sur l'avenue Leclerc sur sa partie sud
- 900 véh/h sur l'avenue Leclerc sur sa partie nord
- 800 véh/h sur l'avenue René Coty
- 1200 véh/h sur l'avenue du Maine

- En HPS où le trafic est + élevé en direction du sud

- 1600 véh/h sur l'avenue Leclerc sur sa partie sud
- 800 véh/h sur l'avenue Leclerc sur sa partie nord
- 800 véh/h sur l'avenue du Maine
- 700 véh/h sur l'avenue René Coty
- 1000 véh/h sur l'avenue Jean Moulin

- **Situation critique au niveau du carrefour Tramway**

- Taux de saturation (volume/capacité théo) carrefour Tramway 70% en HPM et 85% en HPS (à partir de 60% risque de congestion)



SCENARIO 1

SYSTRA

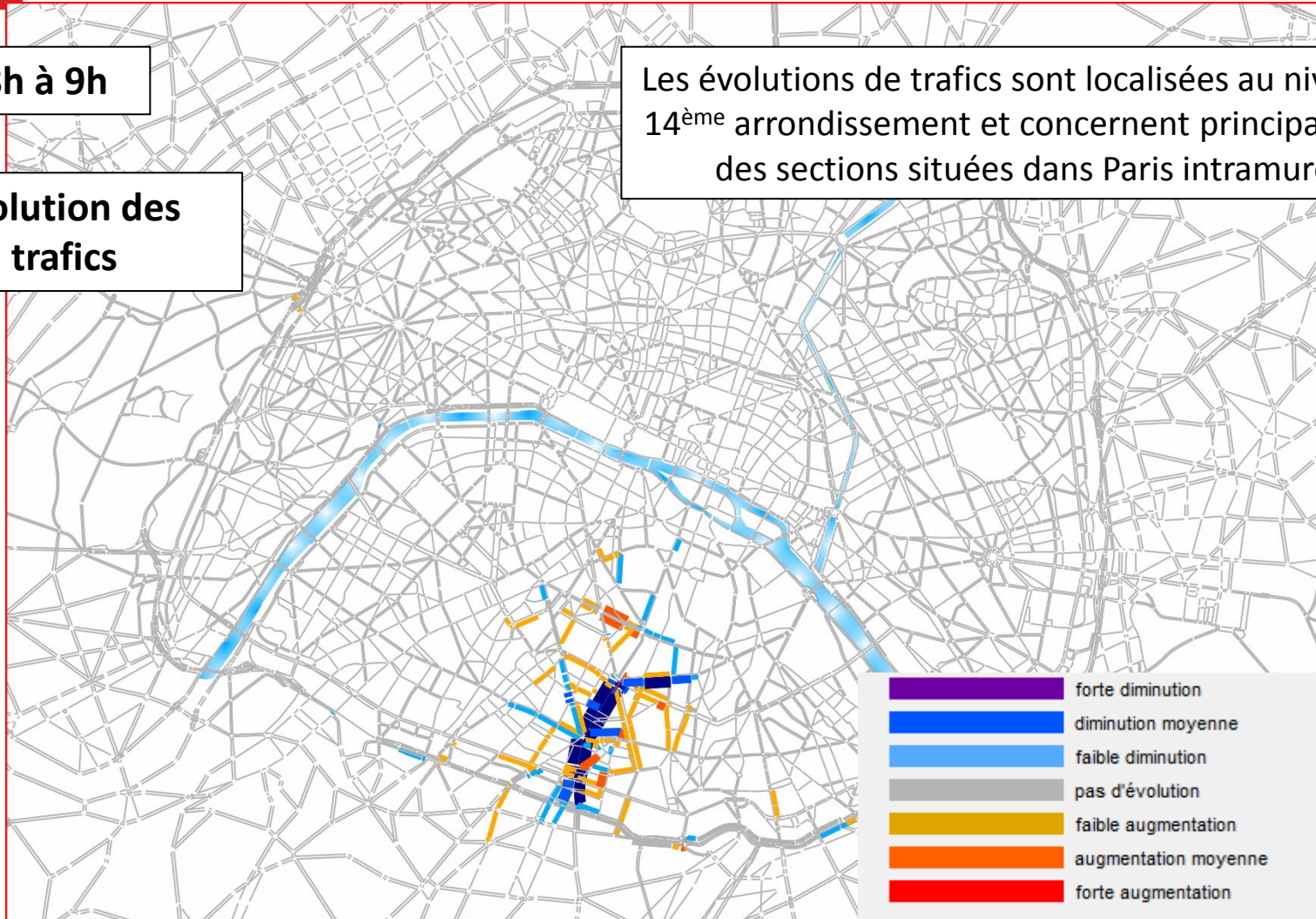
Comparaison : Situation de référence et Scénario 1 - HPM

Impact de l'aménagement en scénario 1 sur les trafics routiers

de 8h à 9h

Evolution des
trafics

Les évolutions de trafics sont localisées au niveau du 14^{ème} arrondissement et concernent principalement des sections situées dans Paris intramuros.



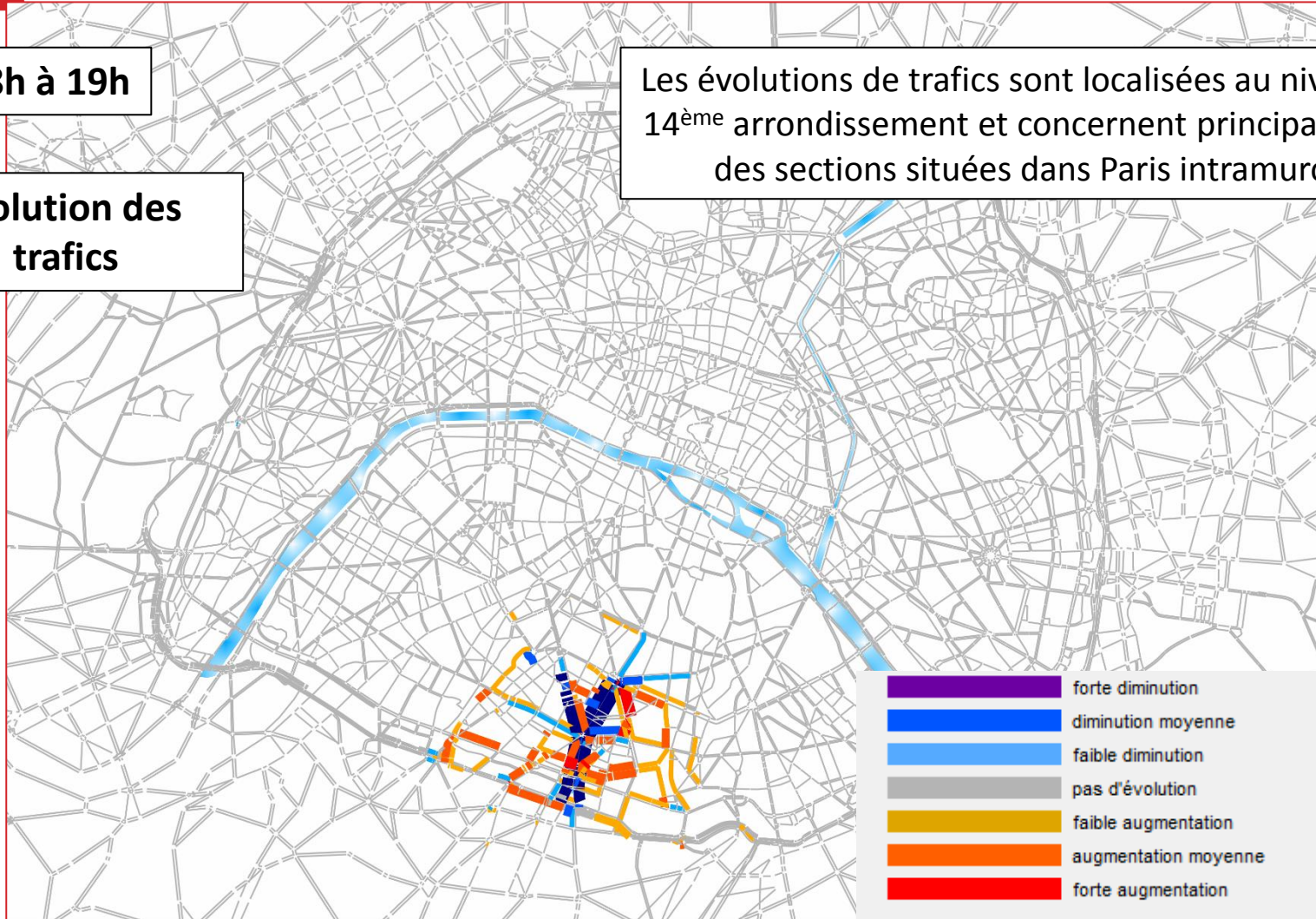
Comparaison : Situation de référence et Scénario 1 - HPS

Impact de l'aménagement en scénario 1 sur les trafics routiers

de 18h à 19h

Evolution des
trafics

Les évolutions de trafics sont localisées au niveau du 14^{ème} arrondissement et concernent principalement des sections situées dans Paris intramuros.



Itinéraires alternatifs

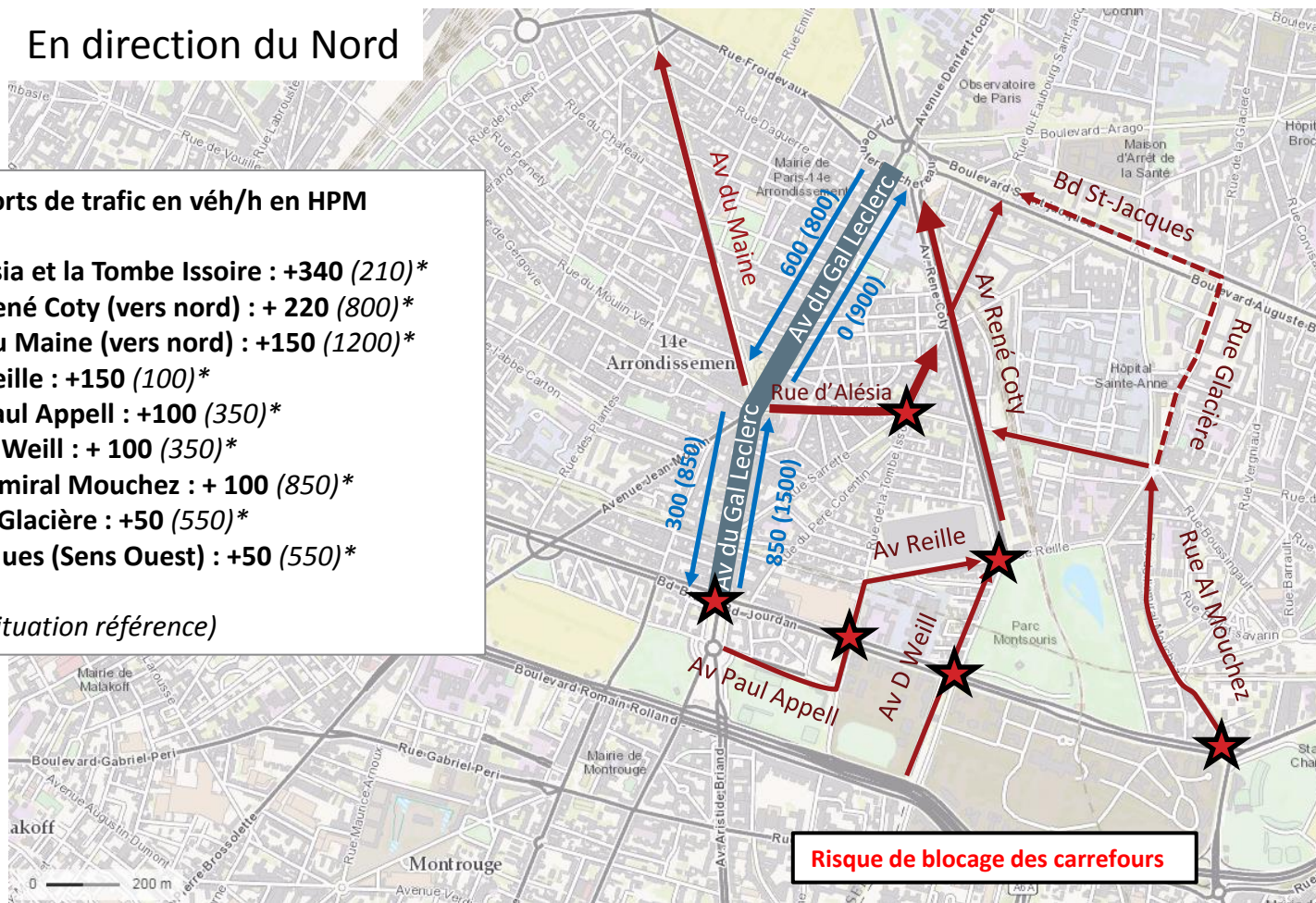
Principaux reports pour le scénario 1

En direction du Nord

Reports de trafic en véh/h en HPM

- Rue d'Alésia et la Tombe Issoire : +340 (210)*
- Avenue René Coty (vers nord) : + 220 (800)*
- Avenue du Maine (vers nord) : +150 (1200)*
- Avenue Reille : +150 (100)*
- Avenue Paul Appell : +100 (350)*
- Avenue D Weill : + 100 (350)*
- Rue de l'Amiral Mouchez : + 100 (850)*
- Rue de la Glacière : +50 (550)*
- Bd St-Jacques (Sens Ouest) : +50 (550)*

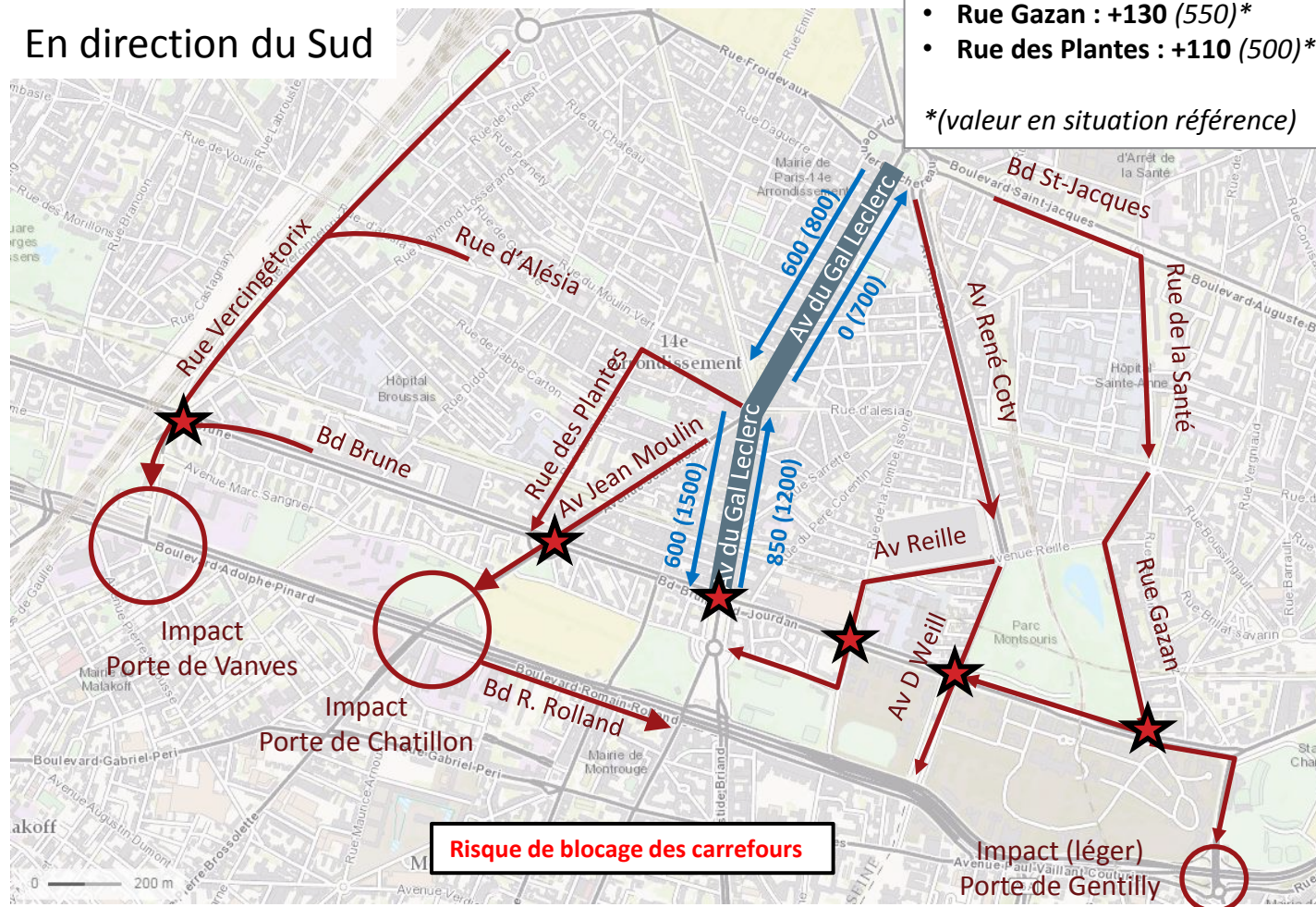
*(valeur en situation référence)



Itinéraires alternatifs

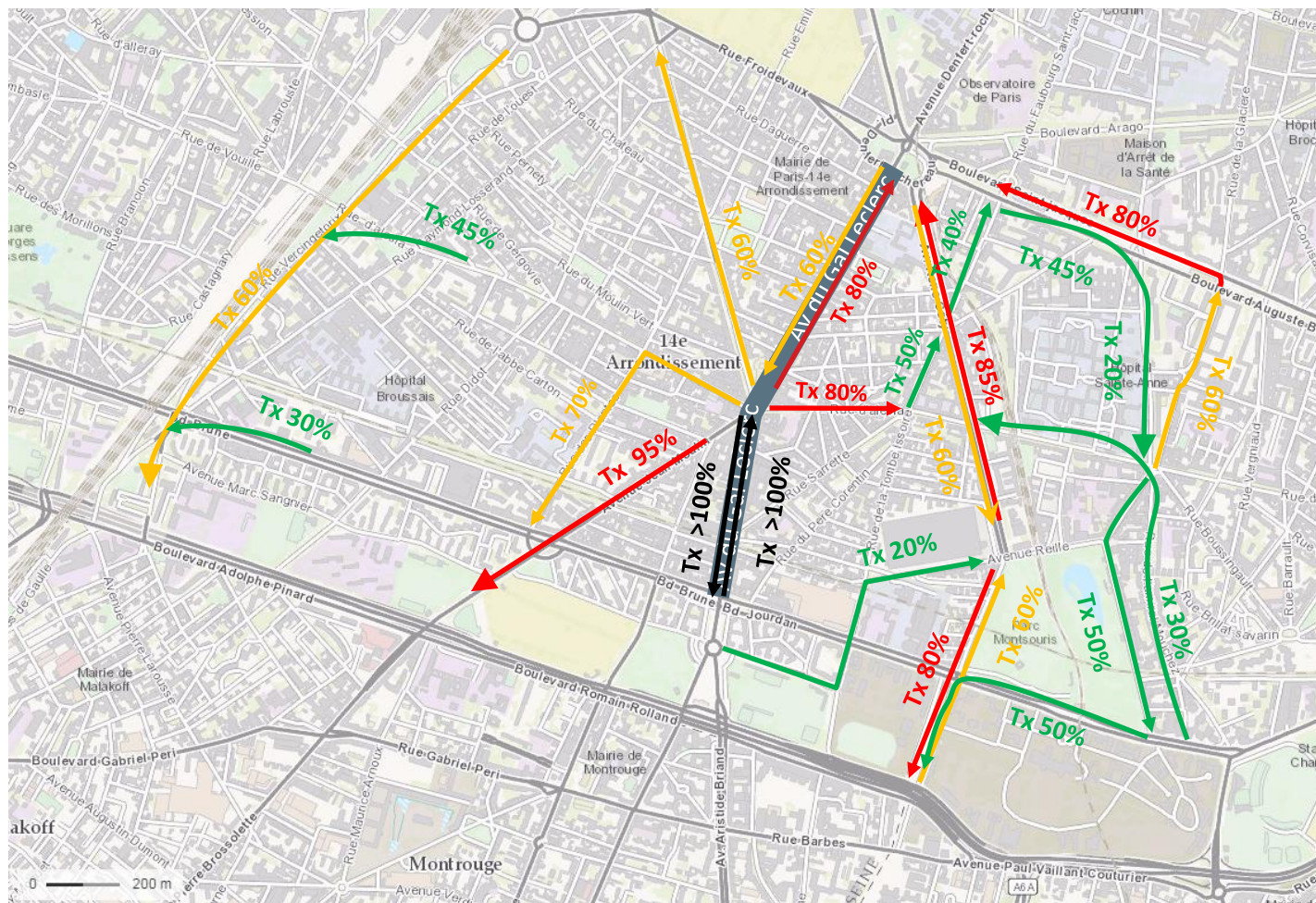
Principaux reports pour le scénario 1

En direction du Sud



Taux saturation

Taux de saturation maximum pour le scénario de référence



Synthèse scénario 1

- Impacts plus fort en HPS.
- Impacts locaux dans le 14^{ème} arrondissement peu en banlieue (voies limitrophes à Montrouge : Bd Romain Rolland, Bd Adolphe Pinard, rue André Rivoire et Avenue David Weill).
- En HPS impact sur 3 portes de Paris (Châtillon, Vanves et Gentilly) en plus de la porte d'Orléans.
- Les itinéraires alternatifs en direction du nord se concentrent à l'Est de l'avenue Leclerc, à proximité du Parc Montsouris
- En direction du Sud, les itinéraires alternatifs sont plus nombreux et contournent l'avenue du Général Leclerc (Vercingétorix, Parc Montsouris)



SCENARIO 2

SYSTRA

Itinéraires alternatifs

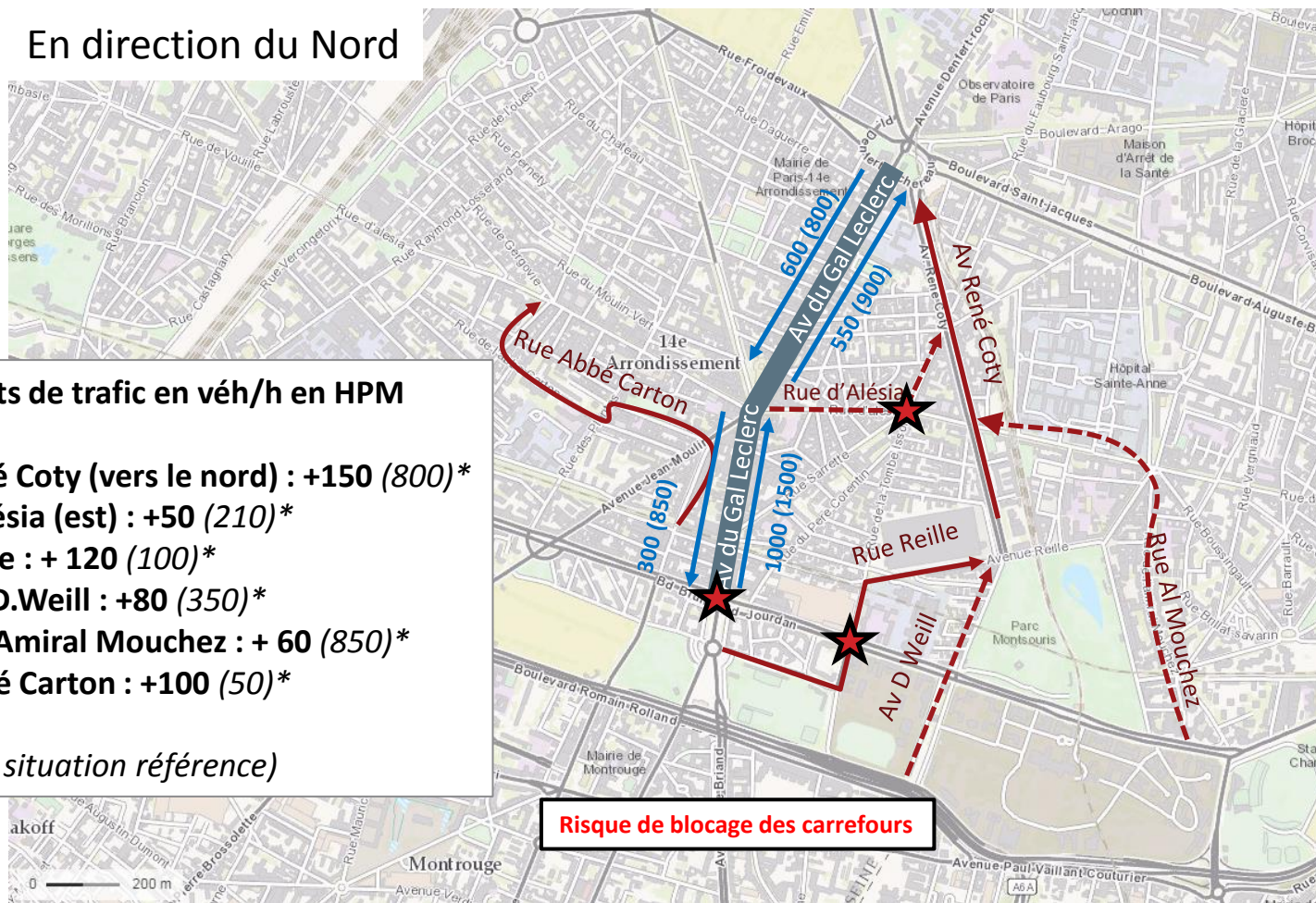
Principaux reports pour le scénario 2

En direction du Nord

Reports de trafic en véh/h en HPM

- Rue René Coty (vers le nord) : +150 (800)*
- Rue d'Alésia (est) : +50 (210)*
- Rue Reille : + 120 (100)*
- Avenue D.Weill : +80 (350)*
- Rue de l'Amiral Mouchez : + 60 (850)*
- Rue Abbé Carton : +100 (50)*

*(valeur en situation référence)



Synthèse scénario 2

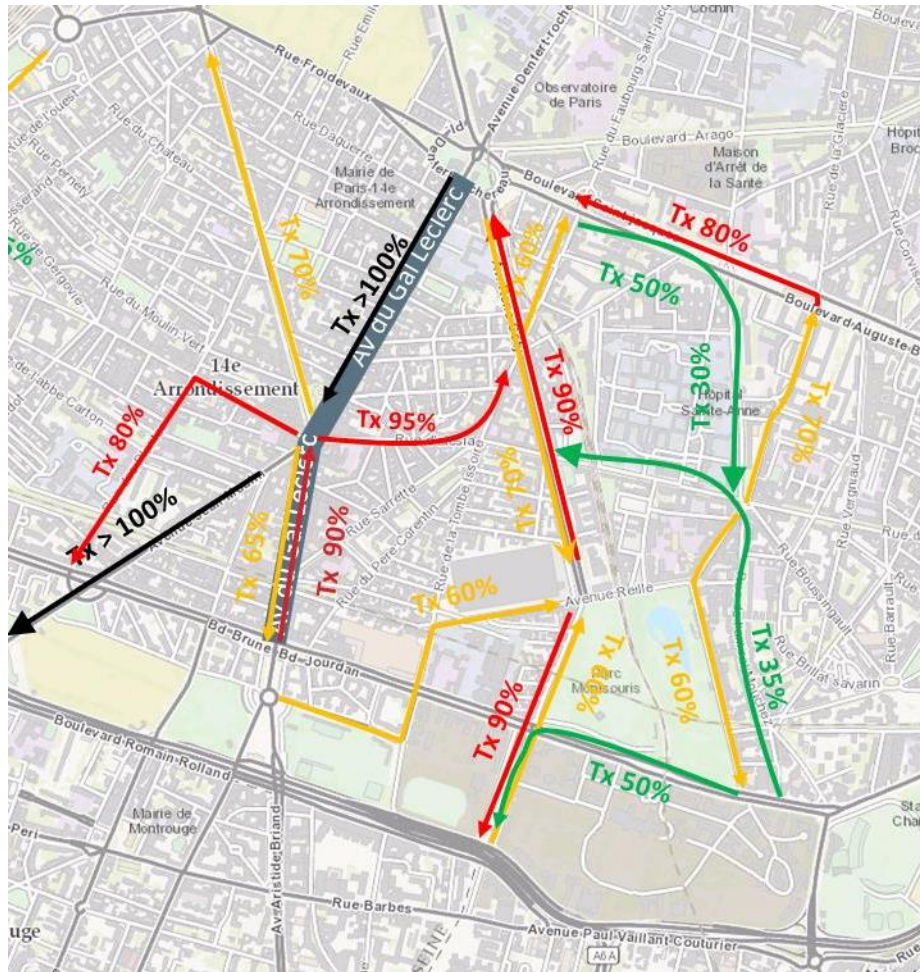
- Impacts plus fort en HPS.
- Impacts locaux dans le 14^{ème} arrondissement peu en banlieue (voies limitrophes à Montrouge : Rue Romain Rolland, Bd Adolphe Pinard, rue André Rivoire et Avenue David Weill).
- En HPS impact sur 2 portes de Paris (Châtillon et Vanves) en plus de la porte d'Orléans.
- Les itinéraires alternatifs en direction du nord se concentrent surtout à l'Est de l'avenue Leclerc, à proximité du Parc Montsouris. Le modèle montre un autre itinéraire à l'ouest de l'avenue par la rue de l'Abbé Carton.
- En direction du Sud, les itinéraires alternatifs sont plus nombreux et contournent l'avenue (Vercingétorix, Parc Montsouris)

Comparaison des 2 scénarios

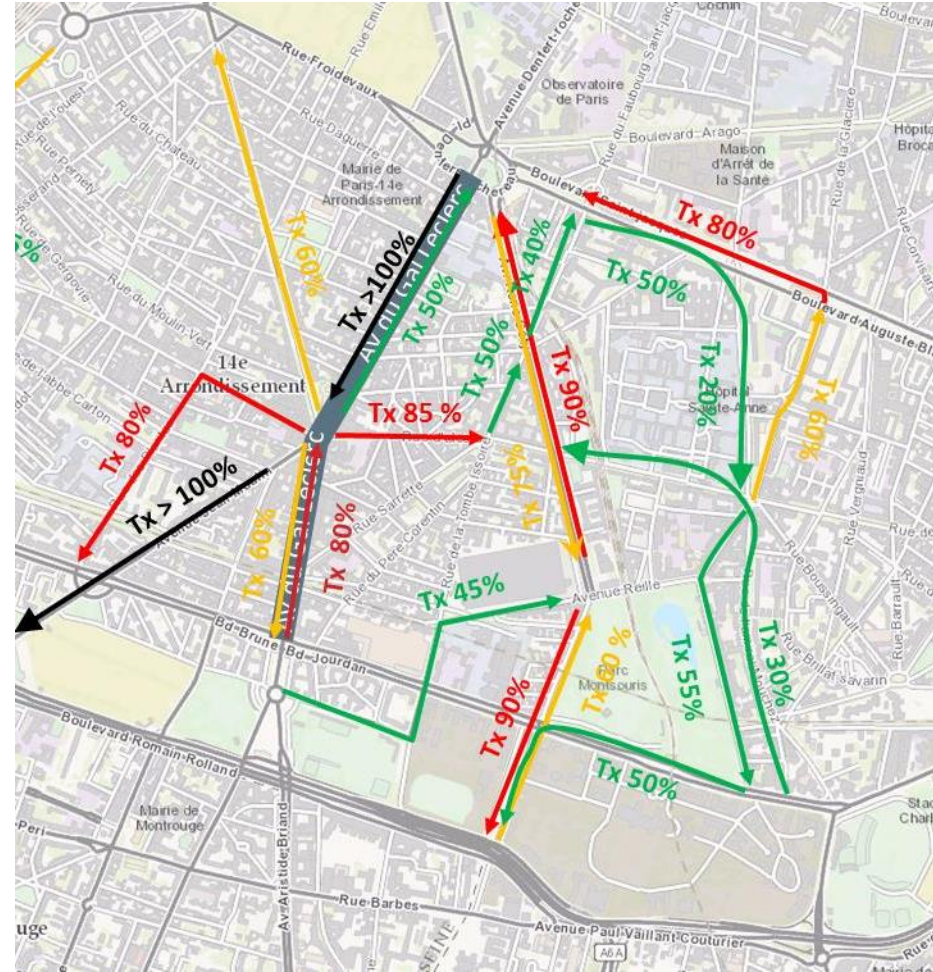
- Les effets sont plus importants en HPS pour les 2 scénarios.
- L'impact du scénario 1 est plus important. La mise en sens unique de l'avenue du Général Leclerc a un fort impact sur la rue d'Alésia et l'avenue du Maine. Cela entraîne de nombreux itinéraires de reports.
- Le maintien du sens de circulation de l'avenue du Général Leclerc dans sa partie nord (scénario 2) attire le trafic en provenance du sud. Les itinéraires de reports sont moins nombreux. Les usagers continuent d'emprunter l'avenue.
- L'aménagement sur la partie sud de l'avenue, commune aux 2 scénarios produit les mêmes impacts en induisant des itinéraires alternatifs en direction du sud (Vercingétorix, Plantes, Jean Moulin, Rue de la Santé, Gazan).
- La gestion des carrefours tramway va être difficile pour les 2 scénarios. Pour le scénario 1, six carrefours Tramway sont concernés et quatre pour le scénario 2 (risque de blocage sur la plateforme). Les files d'attentes au carrefour vont fortement augmenter, les temps de vert aux feux seront calculés avec comme objectif principal d'éviter les auto blocages.
- Au niveau de la porte d'Orléans, l'impact en terme de congestion et de remontée de file est plus important dans le scénario 2 (attrait de la conservation du double sens de la partie nord de l'avenue).
- Quelques voies limitrophes sont également impactées par les 2 scénarios (Bd Romain Rolland, Bd Adolphe Pinard, rue André Rivoire et Avenue David Weill).

Itinéraires alternatifs (taux saturation)

Scénario 1



Scénario 2



Comparaison des 2 scénarios

En direction du nord
Valeurs maximales de report

Voies	Scénario 1	Scénario 2
Rue Tombe Issoire	+340 véh	+60 véh
Avenue René Coty (nord)	+220 véh	+150 véh
Rue Alésia (est)	+140 véh	+50 véh
Avenue du Maine (nord)	+150 véh	-30 véh
Avenue Reille (est)	+150 véh	+120 véh
Avenue Paul Appell (est)	+100 véh	+80 véh
Avenue David Weill (nord)	+100 véh	+80 véh
Rue de l'Amiral Mouchez	+ 100 véh	+60 véh
Bd St Jacques (ouest)	+ 50 véh	+ 50 véh

En direction du sud
Valeurs maximales de report

Voies	Scénario 1	Scénario 2
Avenue Jean Moulin	+ 180 véh	+170 véh
Bd Romain Rolland	+ 200 véh	+ 200 véh
Rue Vercingétorix	+150 véh	+120 véh
Avenue Adolphe Pinard	+ 100 véh	+90 véh
Avenue David Weill (sud)	+ 100 véh	+50 véh
Avenue Reille (ouest)	+150 véh	+150 véh
Rue de la Santé	+120 véh	+130 véh
Rue Gazan	+130 véh	+100 véh
Avenue René Coty (sud)	+100 véh	+100 véh