



ROUGERIE+TANGRAM

OPERATION :

**AMENAGEMENT DU BOULEVARD URBAIN MULTIMODAL (BUM) /
RD368, SUR LA COMMUNE DE GIGNAC-LA-NERTHE**

Etude complémentaire

Etude des accès pour les ilots immobiliers

SOMMAIRE

1	PRESENTATION GENERALE	3
1.1	CONTEXTE DES ETUDES DU BUM	3
1.2	LES PROJETS IMMOBILIERS	4
1.3	LES SCENARII ETUDIES	4
1.3.1	Scénario 1	4
1.3.2	Scénario 2a	5
1.3.3	Scénario 2A Bis	5
1.3.4	Scénario 2B	6
1.3.5	Scénario 3	6
2	HYPOTHESES ET GENERATION DE TRAFIC	7
2.1	HYPOTHESES	7
2.2	GENERATION DE TRAFIC	8
3	SCENARIO 1	9
3.1	AMENAGEMENT	9
3.2	TRAFIC	10
4	SCENARIO 2A	12
4.1	AMENAGEMENT	12
4.2	TRAFIC	14
5	SCENARIO 2A BIS	16
5.1	AMENAGEMENT	16
5.2	TRAFIC	17
6	SCENARIO 2B	21
6.1	AMENAGEMENT	21
6.2	TRAFIC	22
7	SCENARIO 3	25
7.1	AMENAGEMENT	25
7.2	TRAFIC	26
8	RESUME DU FONCTIONNEMENT DES CARREFOURS	28
9	SCENARIO PRIVILEGIE	29
10	EVOLUTION DU PROGRAMME IMMOBILIER	31

A	07/10/2022	Première diffusion	MOE	QGB	QGB
Indice	Date	Nature de la modification	Etabli	Vérifie	Approuve

1.2 LES PROJETS IMMOBILIERS

La Commune de Gignac-La-Nerthe entreprend de réaliser de nouveaux lotissements sur la partie Nord du BUM entre le giratoire des Granettes et le carrefour Fortunés.

Les secteurs immobiliers définis sont les suivants :



L'objectif de la présente étude est d'analyser d'un point de vue trafic/circulation et aménagement urbain, différents scénarii de raccordement des accès aux secteurs immobiliers sur le BUM.

1.3 LES SCENARII ETUDIÉS

Cinq scénarii ont été étudiés :

1.3.1 SCENARIO 1

Création d'une nouvelle contre-allée entre le carrefour Figuerolles et Fortunés.

Accès

- Secteur 03 sur la contre-allée existante
- Secteur 04 accès sur Figuerolles
- Secteur 05 et 06 sur la nouvelle contre allée

La contre-allée se raccorde au BUM via le carrefour Figuerolles



1.3.2 SCENARIO 2A

Pas de contre-allée entre le carrefour Figuerolles et Fortunés

Accès :

- Secteurs 03, 04 et 05 : accès sur Figuerolles (reconfiguration de la rue Fortunés).
- Secteur 06 : entrée depuis le carrefour fortunés via l'emplacement réservé. Sortie directement sur le BUM (avec ou sans feux) :
 - Avec feux ; tous les mouvements sont autorisés
 - Sans feux ; interdiction du tåg en sortant du lot



1.3.3 SCENARIO 2A BIS

Identique au scénario 2A mais la voie d'entrée au secteur 6 début depuis le BUM et non depuis le carrefour Fortunés



1.3.4 SCENARIO 2B

Pas de contre-allée entre le carrefour Figuerolles et Fortunés

Accès :

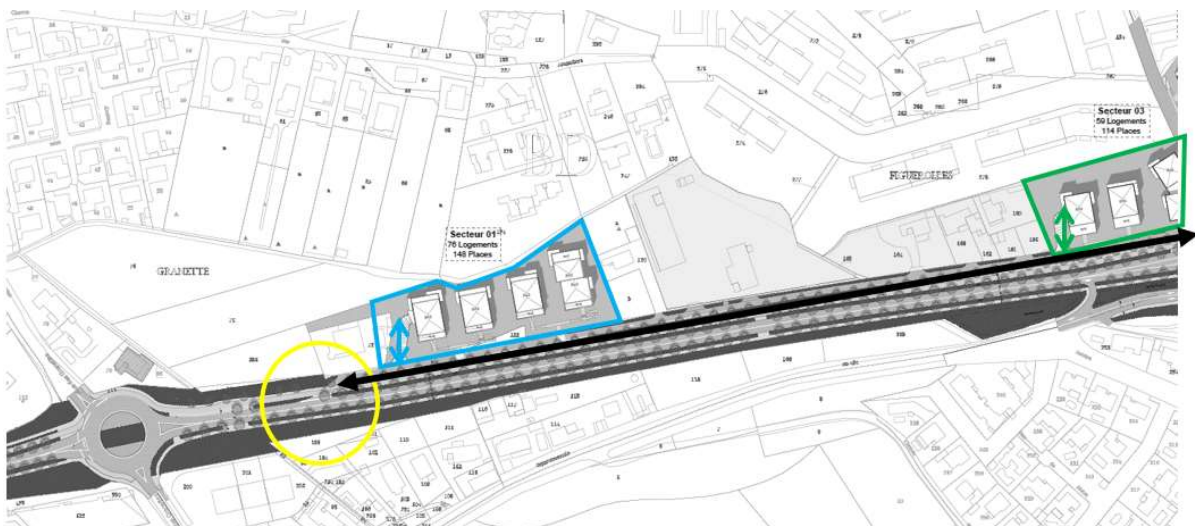
- Secteurs 03, 04 et 05 : accès sur Figuerolles
- Secteur 06 : depuis/vers le BUM avec une voie de tourne-à-gauche et des feux.



1.3.5 SCENARIO 3

Étude du carrefour de raccordement de la contre-allée existante sur le BUM avec pour hypothèses :

- Accès lot 01 sur la contre-allée
- Accès lot 01 et 03 sur la contre-allée



2 HYPOTHESES ET GENERATION DE TRAFIC

2.1 HYPOTHESES

Les données ci-dessous ont été communiquées par la société Mellone Immobilier.

Données d'entrée pour Etude Ingerop

2.2. //Principes programmatiques et phasage

Programmation globale du projet en zone AUH (ER non inclus)

Programmation	Total	Terrain 01	Terrain 02 E.R	Terrain 03	Terrain 04	Terrain 05	Terrain 06
Nombre de cages	18	04	-	03	03	05	03
Nombre d'étages	R+2/R+3Partiel	R+2/R+3Partiel	-	R+2/R+3Partiel	R+2/R+3Partiel	R+2/R+3Partiel	R+2/R+3Partiel
Nombre de logements	471	82	-	77	70	148	94
SDP admin (m²) lgts	30 489	5 347	-	5 000	4 548	9 548	6 064
SHAB (m²)	28 320	4 920	-	4 650	4 230	8 880	5 640
Ratio Shab/Sdp	0.92	0.92	-	0.93	0.93	0.93	0.93
SHAB moyenne des logements	60	60	-	60	60	60	60
Surface parcelle (compris emplacement réservé)	39 749	5 668	-	4 337	3 936	9 858	6 217
Surface réservée	3 961	458	-	337	87	1 687	1 392
Emprise au sol (E.R non compris)	10 175	1 838	-	1 600	1 539	3 268	1 930
Vérif emprise au sol	0.39	0.35	-	0.40	0.40	0.40	0.40
Espace Libre	55.2% 14 526m²	58% 3 023m²	-	56% 2 248m²	51% 1 963m²	58% 4 736m²	53% 2 566m²
Stationnements / Niveau	781	114	-	150	116	245	156

	Terrain 01	Terrain 03	Terrain 04	Terrain 05	Terrain 06	
Lgts	82	77	70	148	94	
Habitants	164	154	140	296	188	942

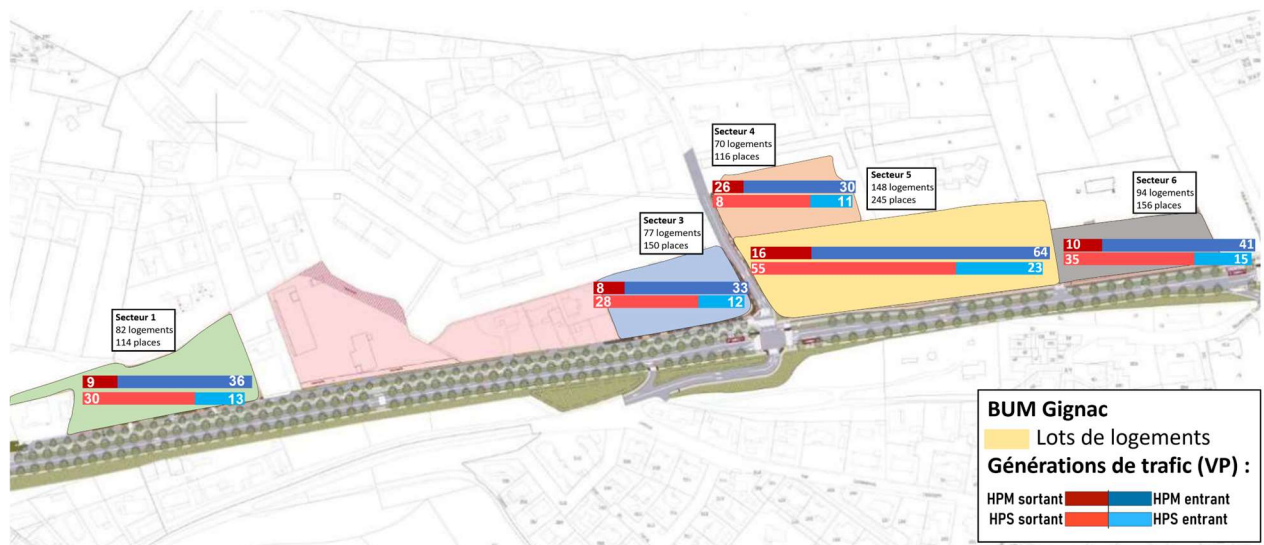


La cartographie suivante présente les générations de trafic issu des lots de logements. Elle détaille les données de trafics sortant et entrant aux heures de pointe.

2.2 GENERATION DE TRAFIC

Les estimations de ces générations se basent sur les hypothèses suivantes :

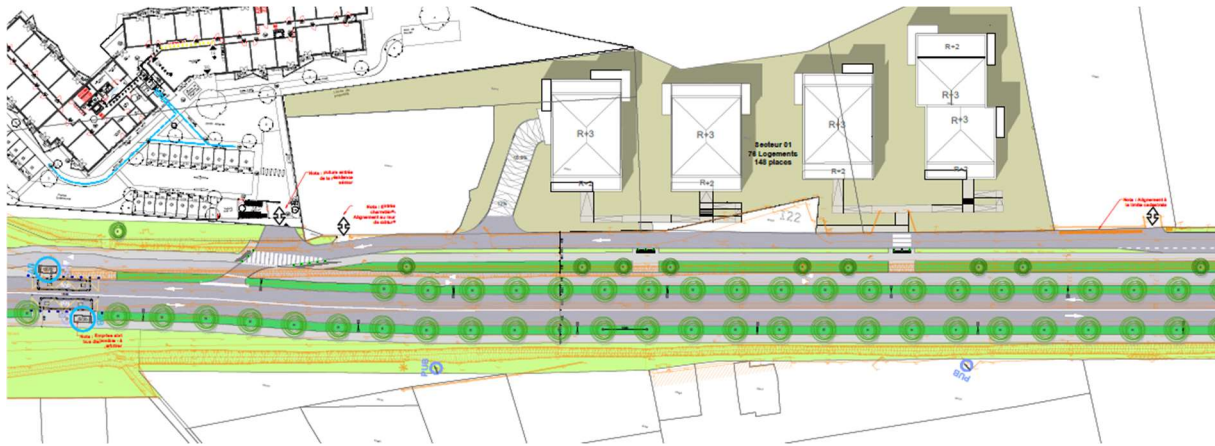
- Une moyenne de 2 habitants par logement
- Un nombre de déplacements par habitant de 3.4
- Une part modale de VP de 73%
- Un taux d'occupation de 1.1
- Et une part de trafic en heure de pointe de 12%.



3 SCENARIO 1

3.1 AMENAGEMENT

Le lot 01 et 03 s'insèrent sur la contre-allée existante conservée dans le projet du BUM et rejoignent le BUM avant le giratoire des Granettes :



Le lot 04 entre et sort sur le Chemin de Figuerolles et rejoint le BUM au Carrefour de Figuerolles



Aménagement du Boulevard Urbain Multimodal (BUM) / RD368, sur la commune de Gignac-La-Nerthe – Étude complémentaire

Une nouvelle contre allée est créée sur l'emplacement réservé (ER) afin de desservir le lot 06 et le lot 05. Ces lots rejoignent le BUM au carrefour de Figuerolles :



3.2 TRAFIC

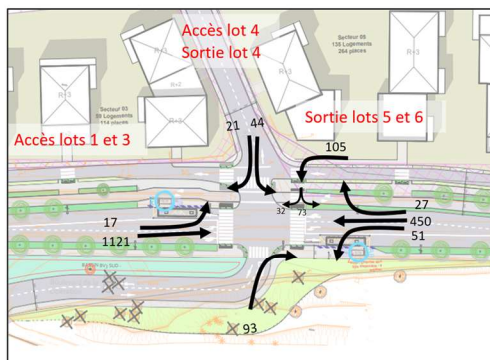
Le carrefour Figuerolles est géré à feux.

Les résultats des études de trafic sont présentés en pages suivantes.

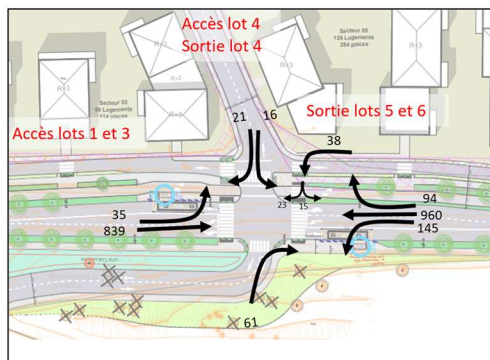
SCENARIO 1 | FIGUEROLLES | BUM GIGNAC



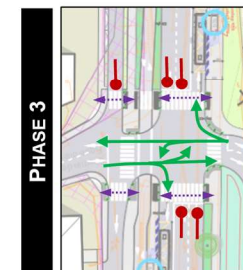
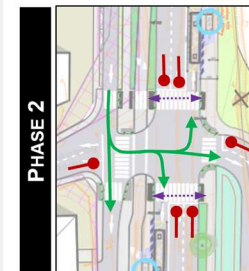
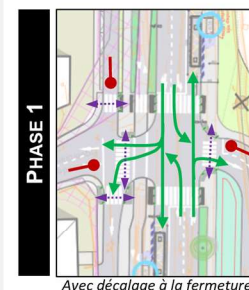
Hypothèses de trafic (uvp/h) en HPM



Hypothèses de trafic (uvp/h) en HPS

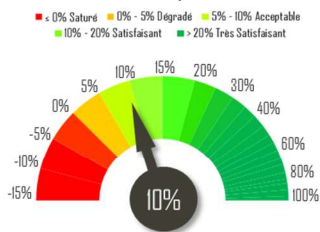


Logigramme

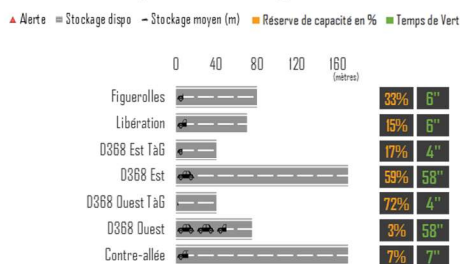


Réserve de capacité

Réserve de capacité HPM



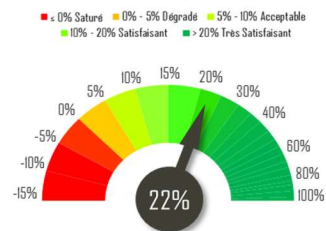
Longueur de stockage HPM



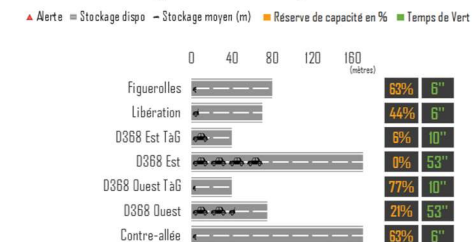
Durée de cycle



Réserve de capacité HPS



Longueur de stockage HPS



Observations

Ce fonctionnement est celui du carrefour Figuerolles avec l'insertion d'une contre-allée supplémentaire.

Le fonctionnement du carrefour est acceptable en heure de pointe du matin et satisfaisante en heure de pointe du soir.

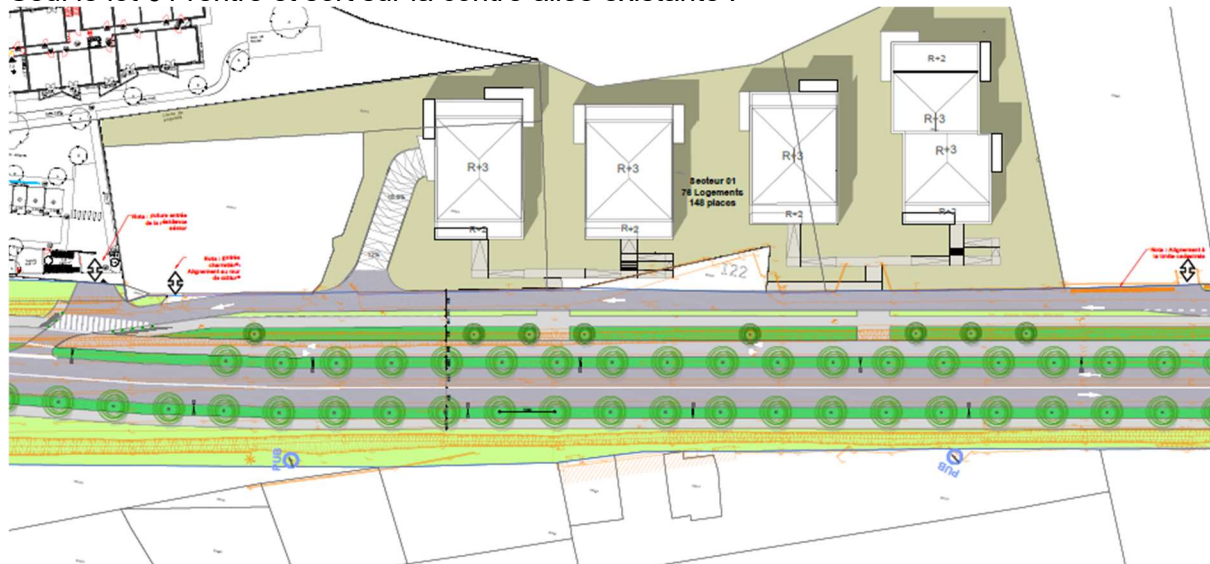
La voie D368 Est sature le soir, affichant 0% de capacité. Le matin, il y a des risques de ralentissements récurrents aux hyper-points.

Les demandes de stockage maximales pour les Tourne-à-Gauche sont : depuis l'Est, de 31m, depuis l'Ouest, de 11m.

4 SCENARIO 2A

4.1 AMENAGEMENT

Seul le lot 01 rentre et sort sur la contre-allée existante :

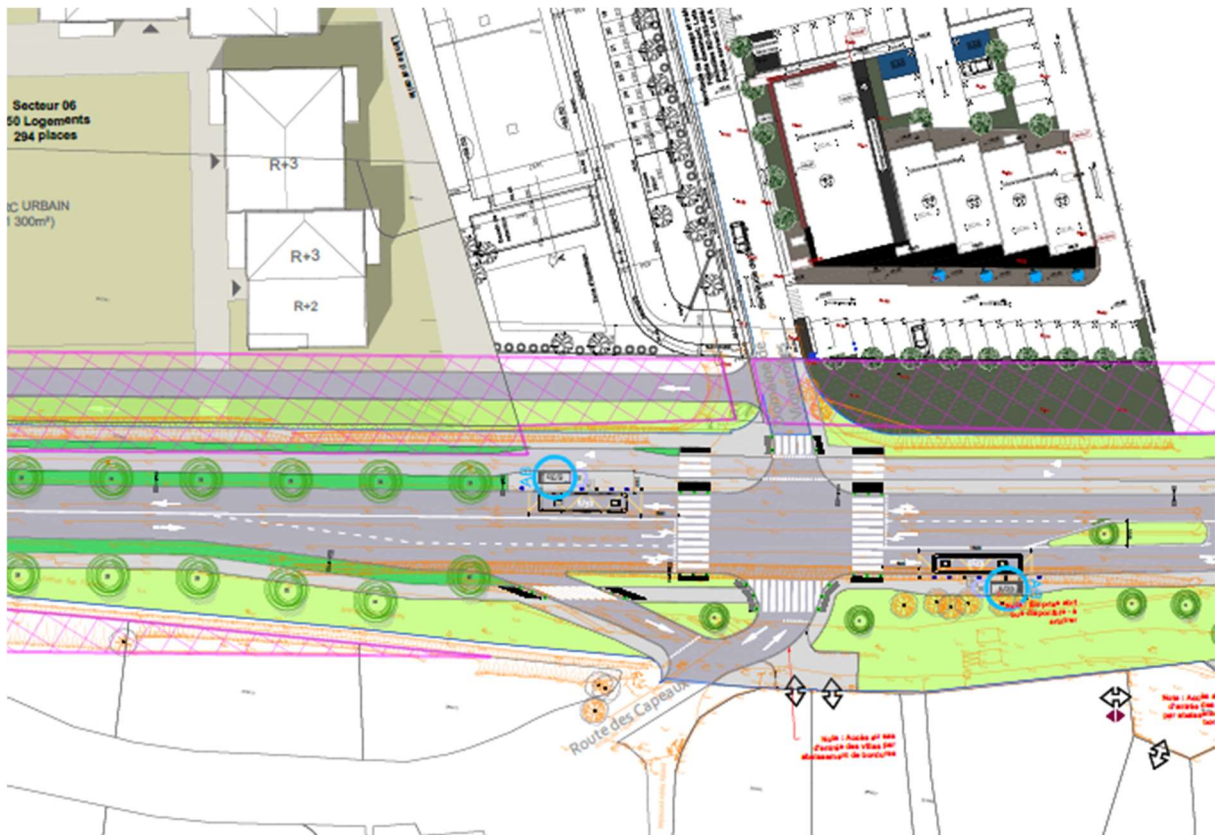


Les lots 03, 04 et 05 entrent et sortent depuis le chemin de Figuerolles. Celui-ci est élargi à 3 voies, ponctuellement (1x3m et 2 x 2.50m + 2x2m de trottoir), grâce à l'ER :



Aménagement du Boulevard Urbain Multimodal (BUM) / RD368, sur la commune de Gignac-La-Nerthe – Étude complémentaire

Le lot 06 accède à sa parcelle depuis le domaine de Vignerolles en utilisant l'ER, il ressort directement sur le BUM sans modification de ce dernier :



4.2 TRAFIC

Le carrefour Figuerolles est géré à feux.

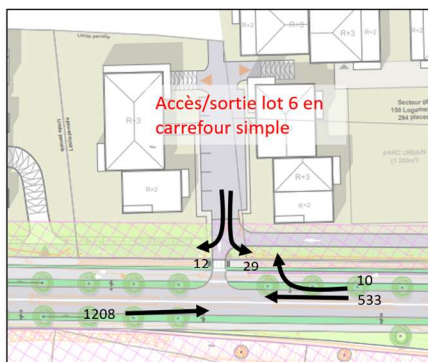
Le carrefour d'accès au secteur 6 est équipé de feux pour permettre la sortie en tourne-à-gauche vers le BUM.

Les résultats des études de trafic sont présentés en pages suivantes.

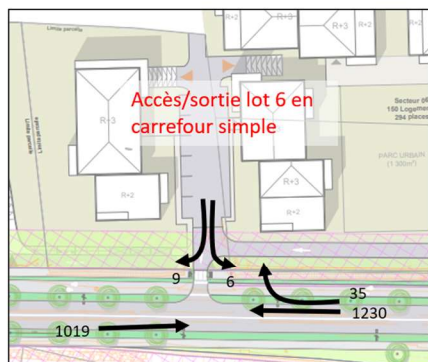
SCENARIO 2A | FORTUNÉS | BUM GIGNAC



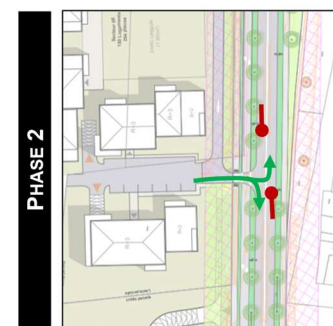
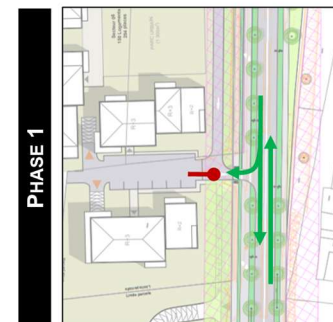
Hypothèses de trafic (uvp/h) en HPM



Hypothèses de trafic (uvp/h) en HPS

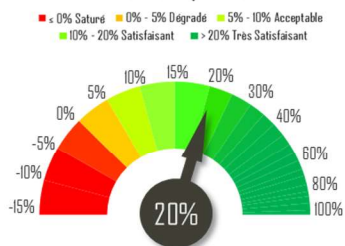


Logigramme

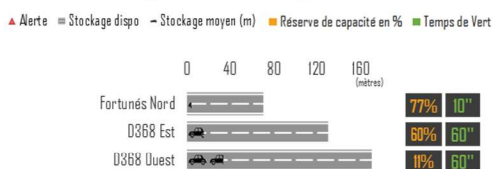


Réserve de capacité

Réserve de capacité HPM



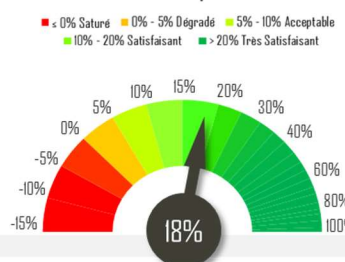
Longueur de stockage HPM



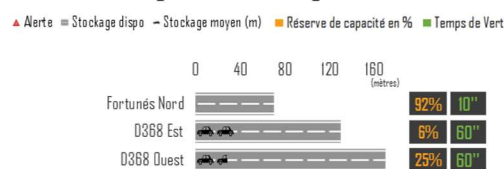
Durée de cycle



Réserve de capacité HPS



Longueur de stockage HPS



Observations

Ce fonctionnement est celui du carrefour Fortunés dans le cas où l'on autorise le Tourne-à-Gauche depuis le lot 6 vers le BUM.

Il n'y a pas de contre-allée supplémentaire.

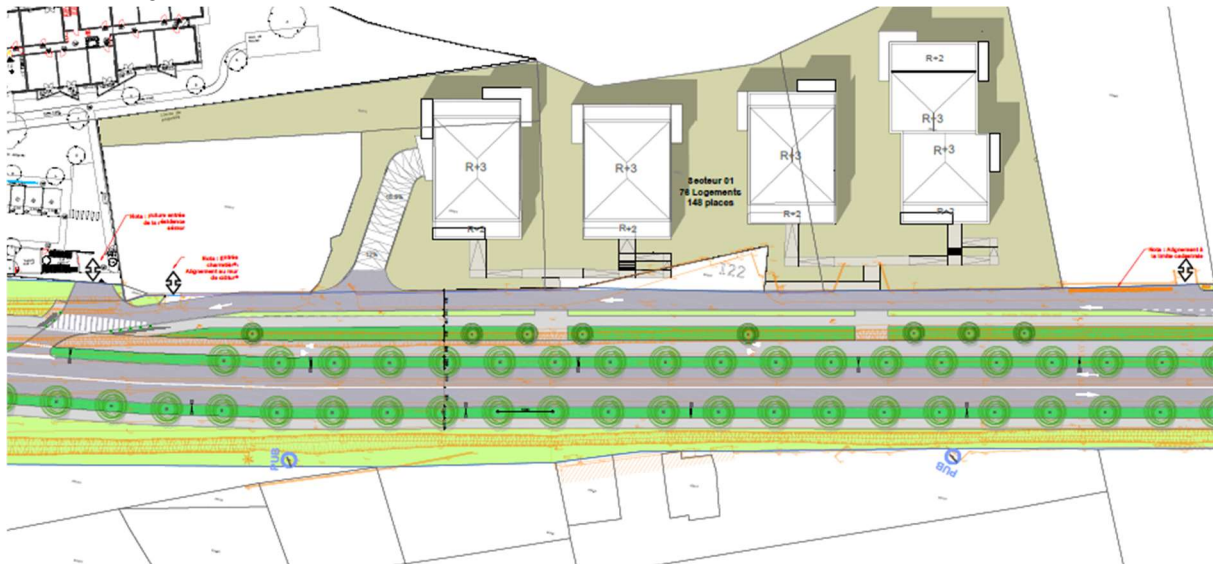
Le fonctionnement du carrefour est satisfaisant en heure de pointe du matin et acceptable en heure de pointe du soir.

Le soir, il y a des risques de ralentissements **ponctuels** aux hyper-points.

5 SCENARIO 2A BIS

5.1 AMENAGEMENT

Seul le lot 01 rentre et sort sur la contre-allée existante :



Les lots 03, 04 et 05 entrent et sortent depuis le chemin de Figuerolles. Celui-ci est élargi à 3 voies, ponctuellement (1x3m et 2 x 2.50m + 2x2m de trottoir), grâce à l'ER :



Le lot 06 entre et sort sur le BUM séparément, il accède depuis le BUM, uniquement dans le sens Ouest Est en biais, et sort perpendiculairement au boulevard :



5.2 TRAFIC

Le carrefour Figuerolles est géré à feux.

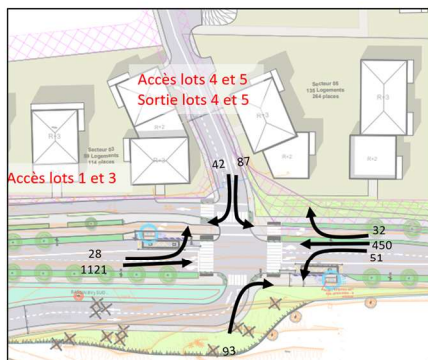
Le carrefour d'accès au secteur 6 n'est pas équipé de feux. Ainsi aucun mouvement de tourne-à-gauche n'est autorisé depuis et vers le secteur 6.

Les résultats des études de trafic sont présentés en pages suivantes.

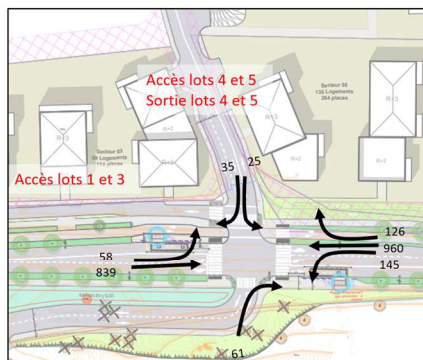
SCENARIO 2A | FIGUEROLLES | BUM GIGNAC



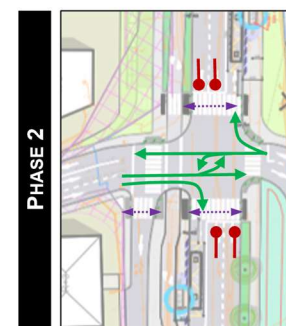
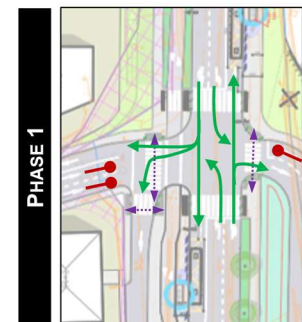
Hypothèses de trafic (uvp/h) en HPM



Hypothèses de trafic (uvp/h) en HPS



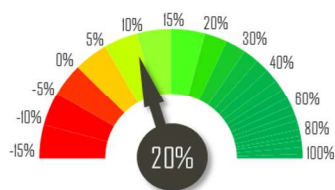
Logigramme



Réserve de capacité

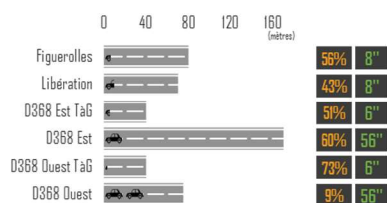
Réserve de capacité HPM

▲ 0% Saturé ■ 0% - 5% Dégradé ■ 5% - 10% Acceptable
■ 10% - 20% Satisfaisant ■ > 20% Très Satisfaisant



Longueur de stockage HPM

▲ Alerte = Stockage dispo - Stockage moyen (m) ■ Réserve de capacité en % ■ Temps de Vert



Durée de cycle



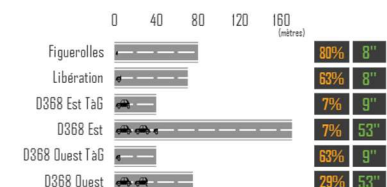
Réserve de capacité HPS

▲ 0% Saturé ■ 0% - 5% Dégradé ■ 5% - 10% Acceptable
■ 10% - 20% Satisfaisant ■ > 20% Très Satisfaisant



Longueur de stockage HPS

▲ Alerte = Stockage dispo - Stockage moyen (m) ■ Réserve de capacité en % ■ Temps de Vert



Observations

Ce fonctionnement est celui du carrefour Figuerolles dans le cas où l'on interdit le TaG depuis le lot 6 vers le BUM sur le carrefour Fortunés. Il n'y a pas de contre-allée supplémentaire. Le chemin de Figuerolles est à 2 voies entrantes sur le BUM.

Le fonctionnement du carrefour est satisfaisant aux heures de pointe.

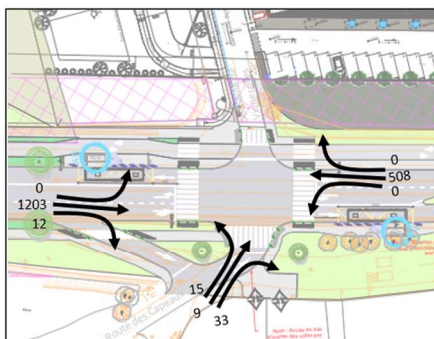
Les demandes de stockage maximales pour les Tourne-à-Gauche sont :

- depuis l'Est, de 29m,
- depuis l'Ouest, de 15m.

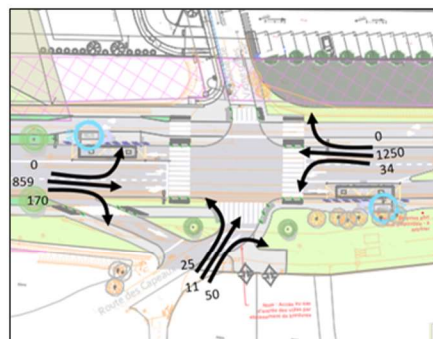
SCENARIO 2A | VIGNEROLLES | BUM GIGNAC



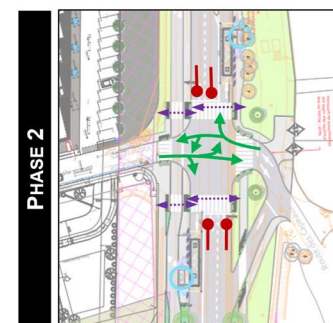
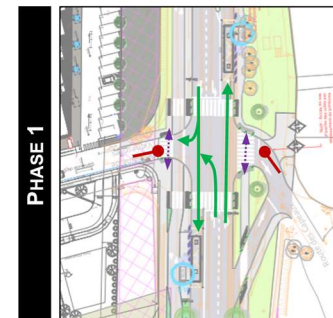
Hypothèses de trafic (uvp/h) en HPM



Hypothèses de trafic (uvp/h) en HPS



Logigramme



Réserve de capacité

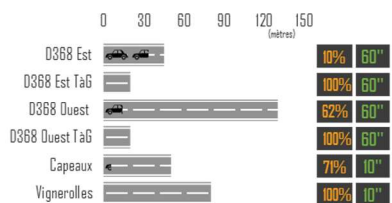
Réserve de capacité HPM

■ < 0% Saturé ■ 0% - 5% Dégradé ■ 5% - 10% Acceptable
■ 10% - 20% Satisfaisant ■ > 20% Très Satisfaisant



Longueur de stockage HPM

▲ Alerte ■ Stockage dispo - Stockage moyen (m) ■ Réserve de capacité en % ■ Temps de Vert

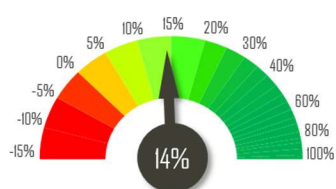


Durée de cycle



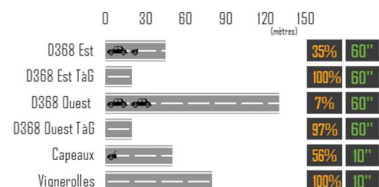
Réserve de capacité HPS

■ < 0% Saturé ■ 0% - 5% Dégradé ■ 5% - 10% Acceptable
■ 10% - 20% Satisfaisant ■ > 20% Très Satisfaisant



Longueur de stockage HPS

▲ Alerte ■ Stockage dispo - Stockage moyen (m) ■ Réserve de capacité en % ■ Temps de Vert



Observations

Ce fonctionnement est celui du carrefour Vignerolles dans le cas où l'on interdit le TàG depuis le lot 6 vers le BUM sur le carrefour Fortunés. Il n'y a pas de contre-allée supplémentaire.

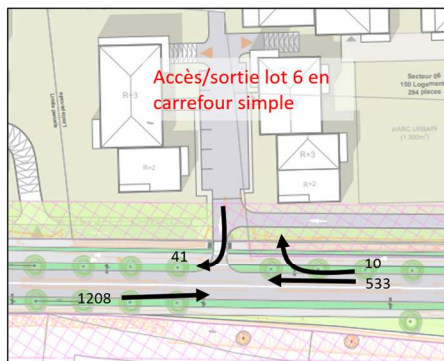
Le fonctionnement du carrefour est correct aux heures de pointe avec des risques de ralentissements **très ponctuels** aux hyper-pointes.

Les demandes de stockage maximales pour les Tourne-à-Gauche sont : depuis l'Est, de 0m, depuis l'Ouest, de 5m. On peut se baser sur 10m.

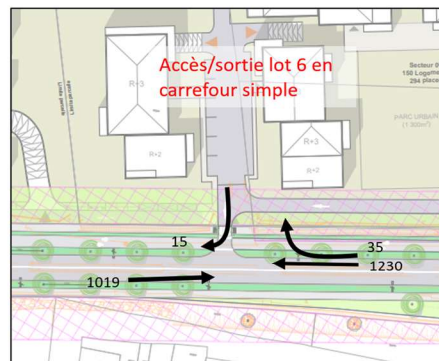
SCENARIO 2A | FORTUNÉS | BUM GIGNAC



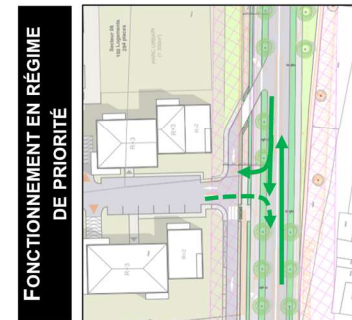
Hypothèses de trafic (uvp/h) en HPM



Hypothèses de trafic (uvp/h) en HPS



Fonctionnement



Réserve de capacité / temps d'attente moyen

		HPM	HPS
Voie Principale	Trafic principale	533 véh/h	1 230 véh/h
	Trafic voie depuis secondaire	41 véh/h	15 véh/h
Voie Secondaire	Valeur du créneau critique	5 s	5 s
	Capacité limite voie depuis secondaire	581 véh/h	301 véh/h
	Déficit de capacité (véh/h)	540 véh/h	286 véh/h
	Temps d'attente moyen (s)	7 sec.	13 sec.

Observations

Ce fonctionnement est celui du carrefour Fortunés dans le cas où l'on interdit le Tourne-à-Gauche depuis le lot 6 vers le BUM.

Il n'y a pas de contre-allée supplémentaire.

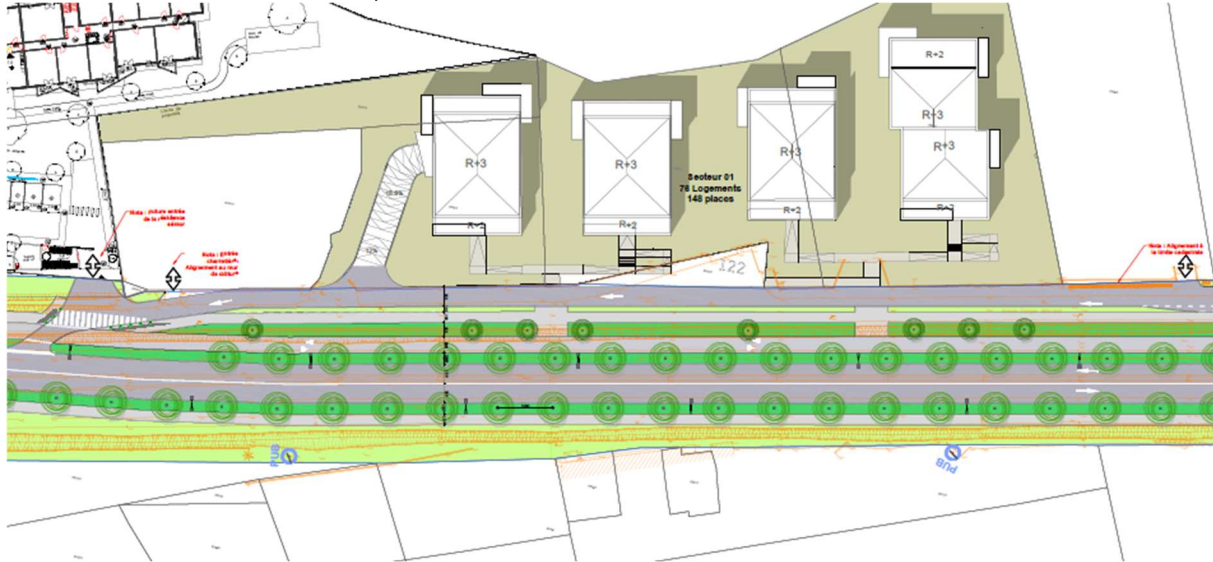
Les temps d'attente moyens sont calculés avec la méthode dite du « créneau critique » détaillée par le CEREMA.

Des temps d'attente inférieurs à 30s traduisent un **fonctionnement acceptable**.

6 SCENARIO 2B

6.1 AMENAGEMENT

Comme dans le scénario 2a, seul le lot 01 rentre et sort sur la contre-allée existante :



Comme dans le scénario 2a, les lots 03, 04 et 05 entrent et sortent depuis le chemin de Figuerolles. Celui-ci est élargi à 3 voies, ponctuellement (3x3m + 2x1.50), grâce à l'ER :



En revanche le lot 06 entrent et sort de sa parcelle directement sur le BUM. Pour se faire un carrefour à feu est aménagé avec une voie de tourne à gauche :



6.2 TRAFIC

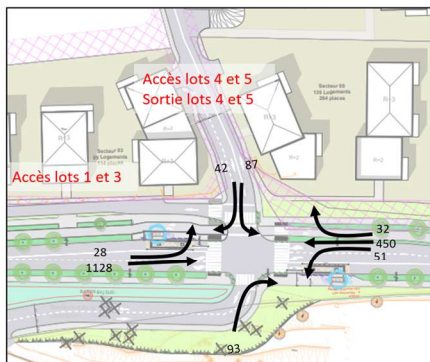
Le carrefour Figuerolles est géré à feux.

Le carrefour d'accès au secteur 6 est équipé de feux et d'une voie de tourne-à-gauche pour permettre tous les mouvements entre le secteur 6 et le BUM.

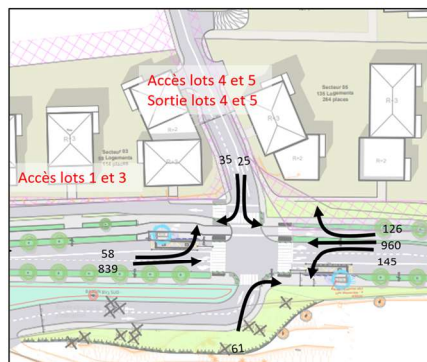
Les résultats des études de trafic sont présentés en pages suivantes.

SCENARIO 2B | FIGUEROLLES | BUM GIGNAC

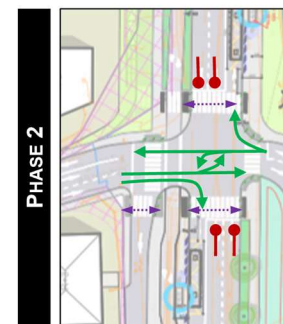
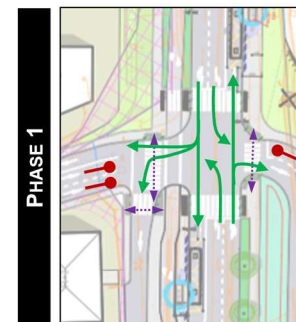
Hypothèses de trafic (uvp/h) en HPM



Hypothèses de trafic (uvp/h) en HPS

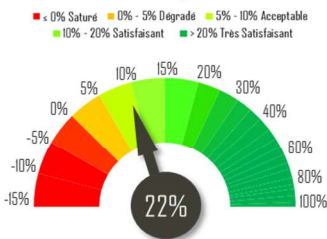


Logigramme

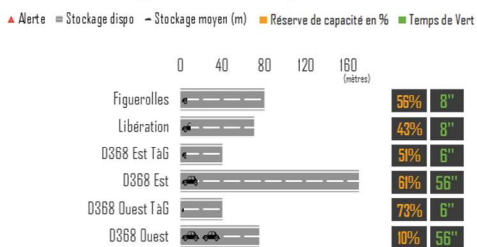


Réserve de capacité

Réserve de capacité HPM



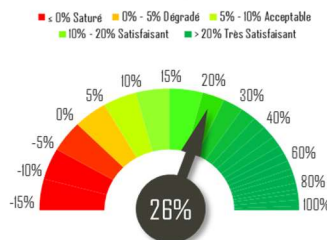
Longueur de stockage HPM



Durée de cycle



Réserve de capacité HPS



Longueur de stockage HPS



Observations

Ce fonctionnement est celui du carrefour Figuerolles dans le cas où l'on autorise tous les mouvements du carrefour Fortunés. Il n'y a pas de contre-allée supplémentaire. Le chemin de Figuerolles est à 2 voies entrantes sur le BUM.

Le fonctionnement du carrefour est satisfaisant aux heures de pointe.

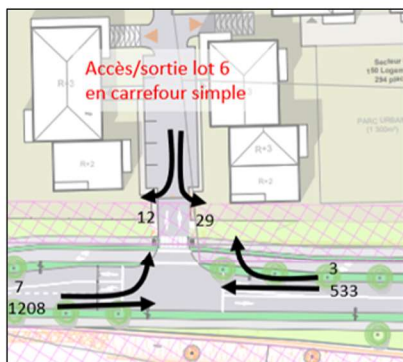
Les demandes de stockage maximales pour les Tourne-à-Gauche sont :

- depuis l'Est, de 29m,
- depuis l'Ouest, de 15m.

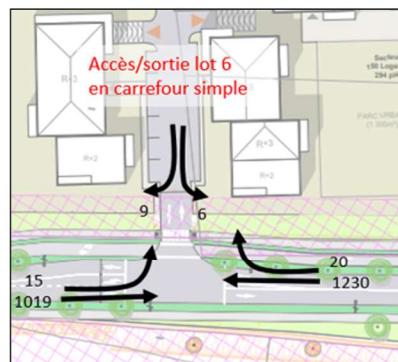
SCENARIO 2B | FORTUNÉS | BUM GIGNAC



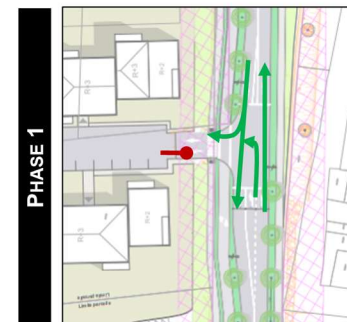
Hypothèses de trafic (uvp/h) en HPM



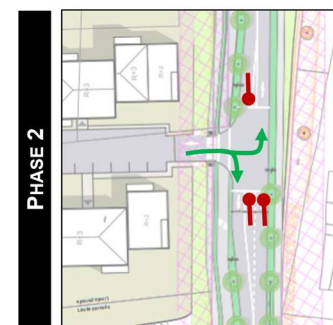
Hypothèses de trafic (uvp/h) en HPS



Logigramme

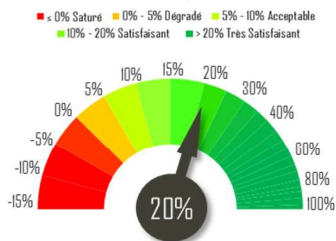


Avec décalage à la fermeture

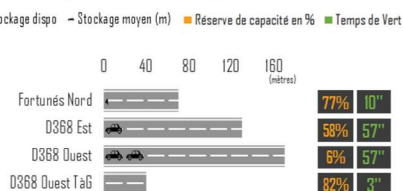


Réserve de capacité

Réserve de capacité HPM



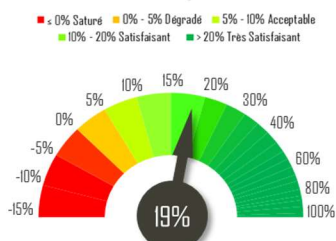
Longueur de stockage HPM



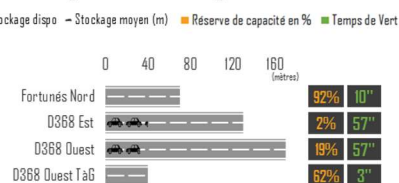
Durée de cycle



Réserve de capacité HPS



Longueur de stockage HPS



Observations

Ce fonctionnement est celui du carrefour Fortunés dans le cas tous les mouvements sont autorisés. Il n'y a pas de contre-allée supplémentaire.

Le fonctionnement du carrefour est satisfaisant en heure de pointe du matin et acceptable en heure de pointe du soir.

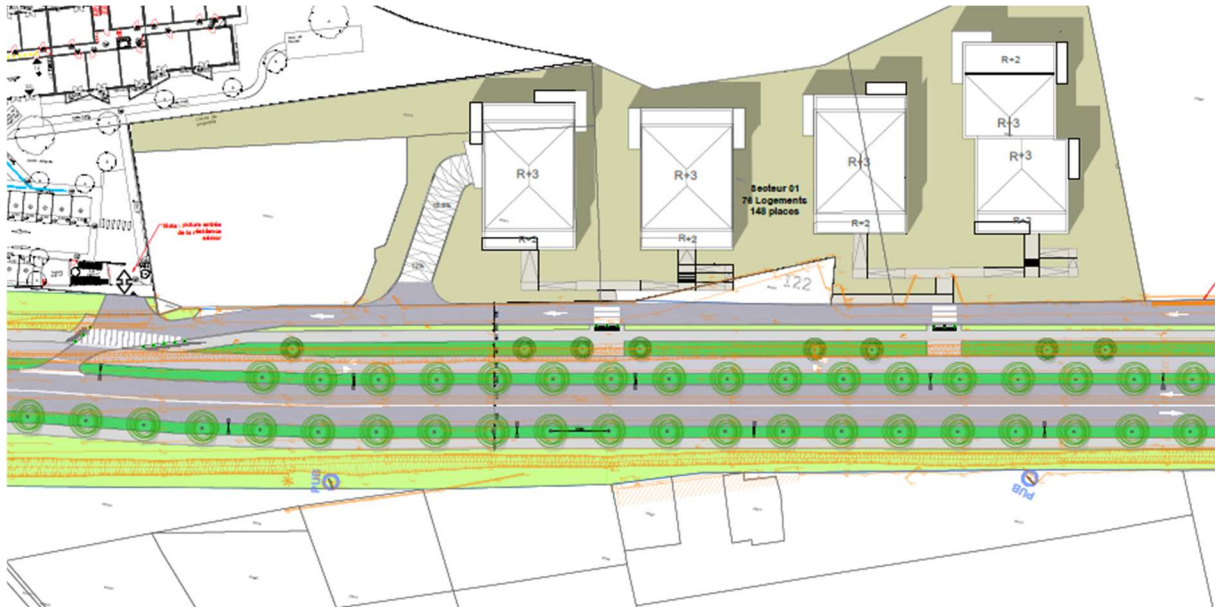
Le soir, il y a des risques de ralentissements **ponctuels** aux hyper-pointes.

La demande de stockage maximale pour la voie de Tourne-à-Gauche est de 6m.

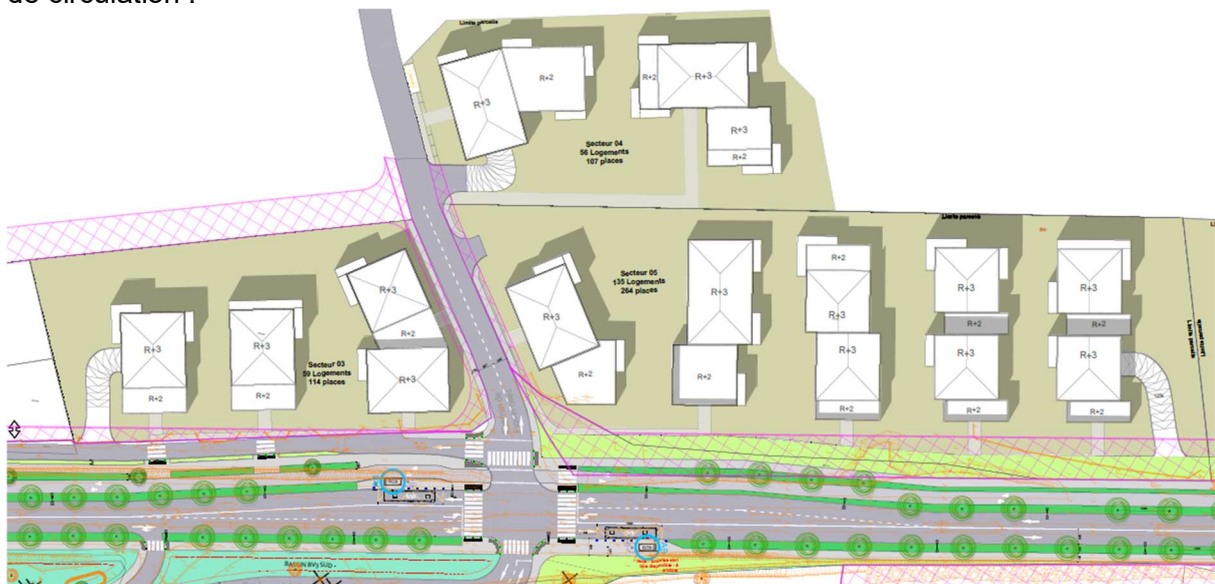
7 SCENARIO 3

7.1 AMENAGEMENT

Le lot 01 et 03 accèdent sur la contre-allée existante :



Seuls le lot 04 et 05 entrent et sortent sur le Chemin de Figuerolles. Celui-ci reste à deux voies de circulation :



Aménagement du Boulevard Urbain Multimodal (BUM) / RD368, sur la commune de Gignac-La-Nerthe – Étude complémentaire

Le secteur 06 accède depuis l'ER sur le Domaine de Vignerolles, et sort directement sur le BUM :



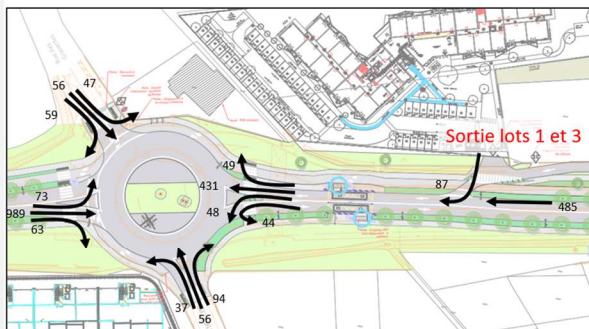
7.2 TRAFIC

Les résultats des études de trafic sont présentés en pages suivantes.

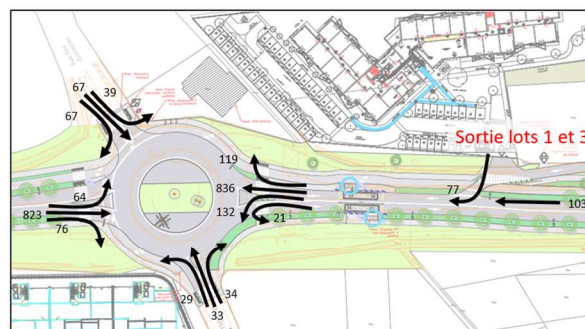
SCENARIO 3 | RACCORDEMENT CONTRE-ALLÉE | BUM GIGNAC



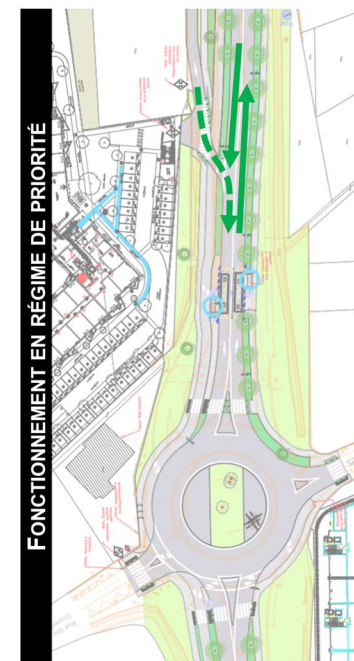
Hypothèses de trafic (uvp/h) en HPM



Hypothèses de trafic (uvp/h) en HPS



Fonctionnement



Réserve de capacité / temps d'attente moyen

		HPM	HPS
Voie Principale	Trafic principale	485 véh/h	1 031 véh/h
	Trafic voie depuis secondaire	87 véh/h	77 véh/h
Voie Secondaire	Valeur du créneau critique	5 s	5 s
	Capacité limite voie depuis secondaire	608 véh/h	364 véh/h
	Déficit de capacité (véh/h)	521 véh/h	287 véh/h
	Temps d'attente moyen (s)	7 sec.	13 sec.

Observations

Ce fonctionnement est celui du raccordement de la contre-allée existante sur le BUM en amont du carrefour. Sur cette contre-allée circulent les **flux sortants des lots 1 et 3**. Cette hypothèse de lots sortants étant dimensionnante, l'aménagement aura un meilleur fonctionnement avec un seul lot.

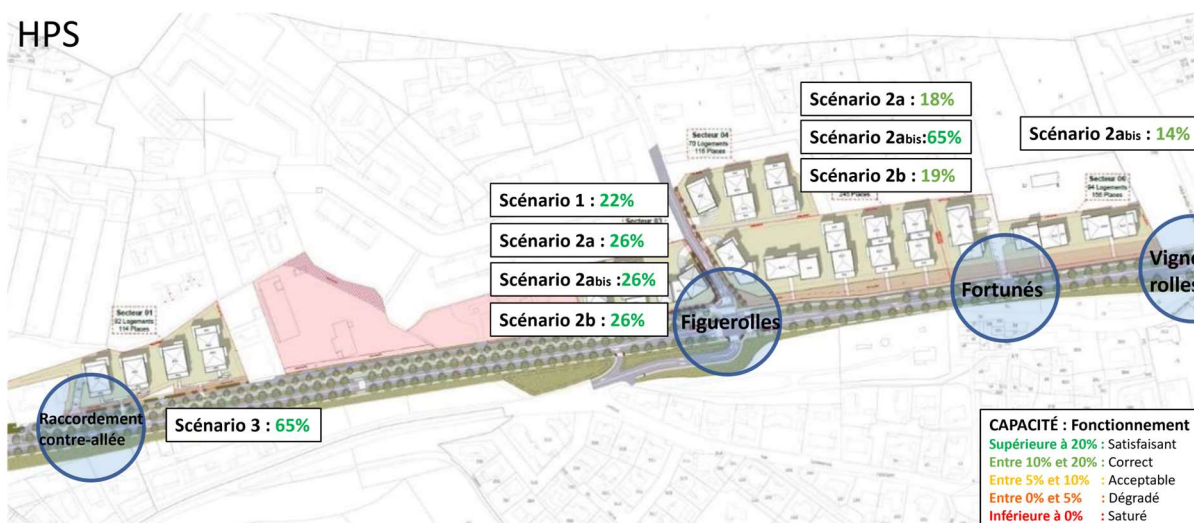
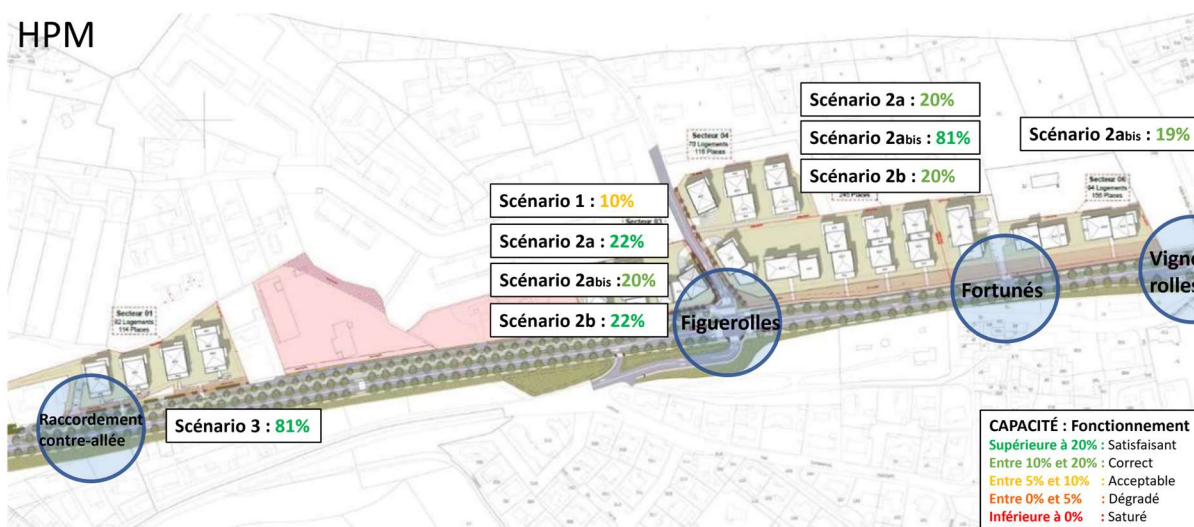
Les temps d'attente moyens sont calculés avec la méthode dite du « créneau critique » détaillée par le CEREMA.

Des temps d'attente inférieurs à 30s traduisent un **fonctionnement acceptable**.

8 RESUME DU FONCTIONNEMENT DES CARREFOURS

Les cartographies suivantes synthétisent le fonctionnement des carrefours étudiés selon les différents scénarii.

Pour des besoins d'homogénéité, les valeurs temporelles présentées en secondes issues des calculs de « créneau critique » sont ramenées à des valeurs en pourcentage. Elles se basent sur un pourcentage de 100% pour un temps d'attente nul et de 20% pour un temps d'attente de 30s.



9 SCENARIO PRIVILEGIE

Le scénario privilégié est le scénario 2A bis pour les raisons suivantes :

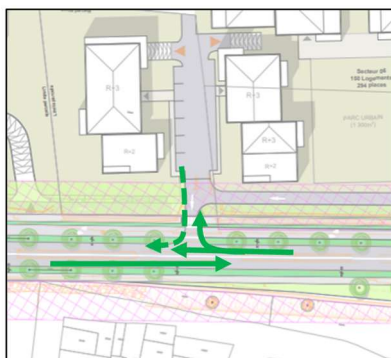
- Son insertion urbaine est plus fine et discrète. L'alignement des arbres et des aménagements modes actifs proposés dans le cadre du BUM sont conservés (contrairement au scénario 2B qui créait une irrégularité d'aménagement avec la mise en œuvre d'une voie supplémentaire sur le BUM pour le tourne-à-gauche).
- Les aménagements sur l'emplacement réservé sont limités (par opposition au scénario 1 qui prévoyait de créer une contre-allée dans l'EP sur tout le linéaire entre Figuerolles et Fortunés).
- Les réserves de capacité sont correctes pour les différents carrefours étudiés.



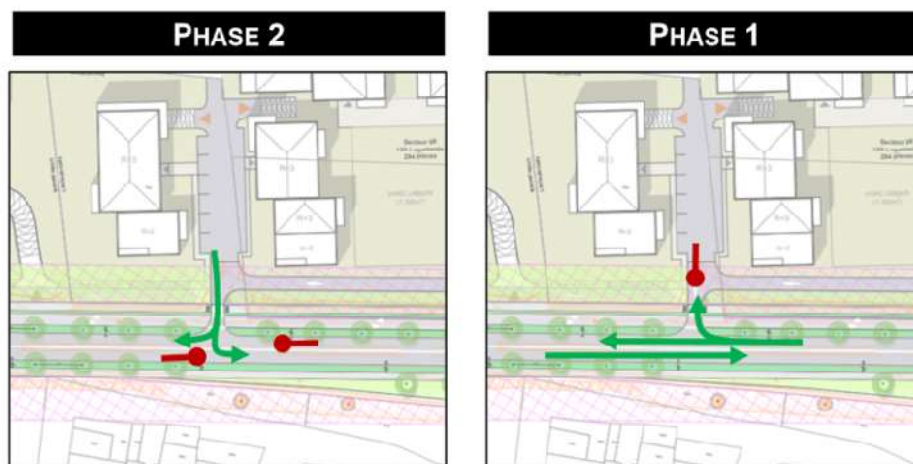
Le carrefour de sortie du secteur 6 peut être ou pas équipé de feux selon le choix d'autoriser ou pas le tourne-à-gauche vers le BUM.

Logigramme de fonctionnement sans feux

FONCTIONNEMENT EN RÉGIME DE PRIORITÉ



Logigramme de fonctionnement avec feux



Au regard des évolutions programmatiques - présentés par le promoteur immobilier lors de la réunion du 04 octobre - qui projette de ne pas réaliser le secteur 6 à court ou moyen termes, il est alors proposé dans un 1^{er} temps de ne pas équiper ce carrefour avec des feux. Cependant il est préconisé de prévoir dans le cadre des travaux du BUM les équipements de génie civil (fourreaux et chambres) pour gérer ultérieurement ce carrefour à feux.

10 EVOLUTION DU PROGRAMME IMMOBILIER

La société Mellone Immobilier a transmis en fin de mission un nouveau plan masse des programmes immobiliers : le secteur 06 est supprimé à court/moyen terme, au profit du secteur 02 qui se raccorde sur la contre-allée existante.

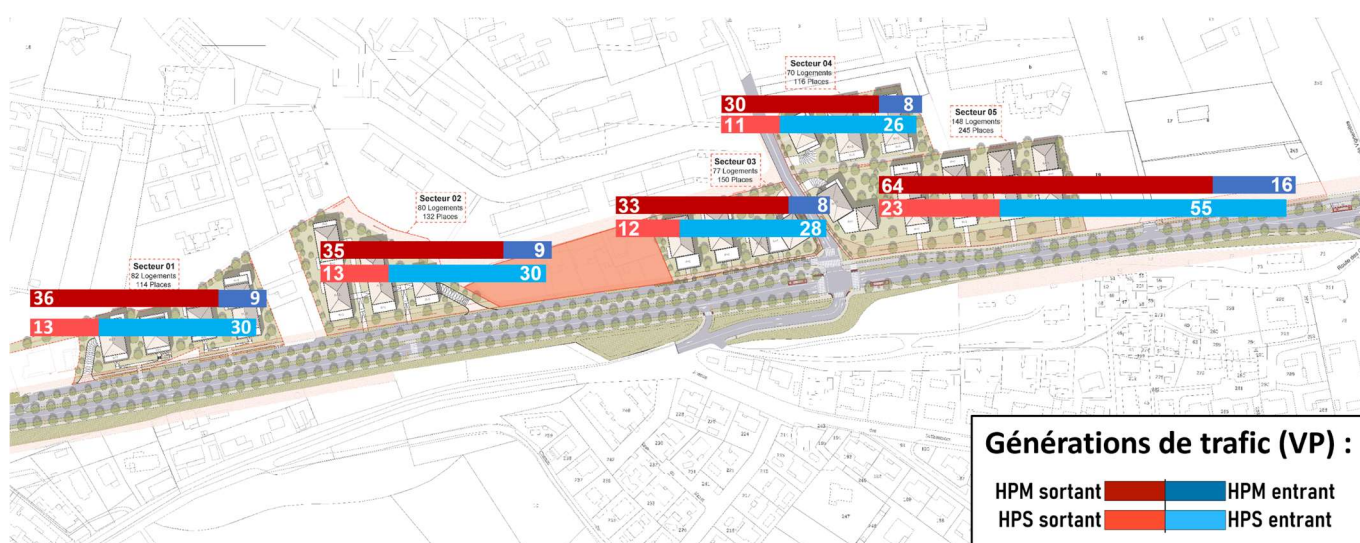
Il a donc été décidé conjointement avec la société Mellone Immobilier de ne pas modifier les études sur le périmètre Figuerolles / Fortunés dans la mesure où le secteur 06 pourrait être réalisé à moyen/long terme.

Pour l'étude de la sortie de la contre-allée existante (scénario 3) l'étude a en revanche été mise à jour et est présentée ci-après :

Les nouvelles générations de trafic issues des lots après mise à jour du plan masse sont les suivantes :

LOT	HPM		HPS	
	Entrant	Sortant	Entrant	Sortant
1	9	36	30	13
2	9	35	30	13
3	8	33	28	12
4	8	30	26	11
5	16	64	55	23

En sortie de la contre-allée, en plus des trafics actuels, on additionne ceux issus des lots de logements recensés sur la cartographie suivante :



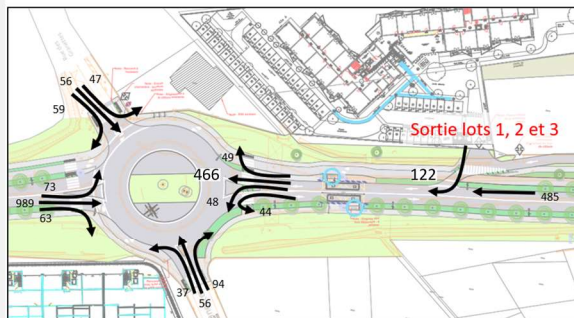
Les carrefours Figuerolles et Fortunés restent inchangés car on considère à long terme que le secteur 6 sera bâti et que donc les prévisions de trafic seront adaptées.

Pour le secteur 03, on obtient les valeurs de trafics suivantes :

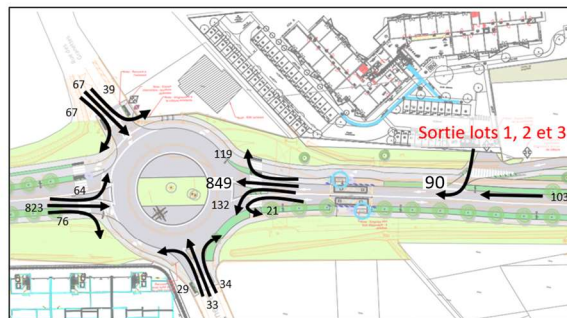
SCENARIO 3 | RACCORDEMENT CONTRE-ALLÉE APRÈS MÀJ PLAN MASSE | BUM GIGNAC



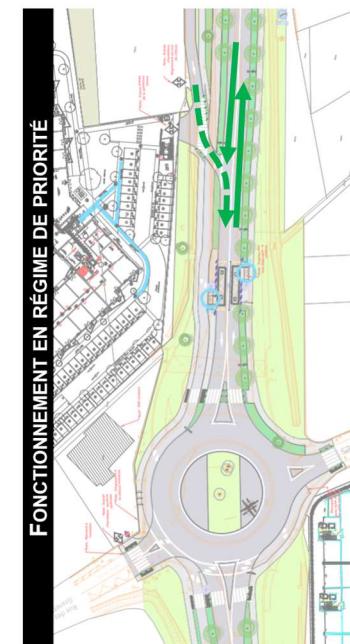
Hypothèses de trafic (uvp/h) en HPM



Hypothèses de trafic (uvp/h) en HPS



Fonctionnement



Réserve de capacité / temps d'attente moyen

		HPM	HPS
Voie Principale	Trafic principale	485 véh/h	1 031 véh/h
	Trafic voie depuis secondaire	122 véh/h	90 véh/h
Voie Secondaire	Valeur du créneau critique	5 s	5 s
	Capacité limite voie depuis secondaire	608 véh/h	364 véh/h
	Déficit de capacité (véh/h)	486 véh/h	274 véh/h
	Temps d'attente moyen (s)	7 sec.	13 sec.

Observations

Ce fonctionnement est celui du raccordement de la contre-allée existante sur le BUM en amont du carrefour. Sur cette contre-allée circulent les flux sortants des lots 1, 2 et 3. Cette hypothèse de lots sortants étant dimensionnante, l'aménagement aura un meilleur fonctionnement avec un seul ou deux lots. Les temps d'attente moyens sont calculés avec la méthode dite du « créneau critique » détaillée par le CEREMA. Des temps d'attente inférieurs à 30s traduisent un **fonctionnement acceptable**.

Synthèse échanges - Réunion

Figuerolles

04.10.22 Métropole

Participants :

- AMIRATY Christian – Maire de Gignac La Nerthe
- ROYERE Vincent – Directeur Général des Services de Gignac La Nerthe
- BARTOLO Aurélia – Responsable du Service Urbanisme de Gignac La Nerthe
- BERGERET Jean-Michel – Directeur Opérationnel Bouygues Immobilier
- COURTES Rémy – Directeur Général Associé Mellone Immobilier
- MEAR Marie-laure – Directrice programme Mellone Immobilier
- GARABEDIAN Laure – Architecte
- BLANC Cyril – Directeur Pôle Métropole Aix Marseille
- FERMY Yvan – Chargé d'études Service Projets Urbains Pôle valorisation et Développement Urbains Métropole Aix Marseille
- PAVIA Florence – Chargée d'études Service Urbanisme Réglementaire Métropole Aix Marseille
- DEVISSI Sandrine – Chef de service aménagement Ouest Pole Voirie Espace Public Métropole Aix Marseille
- GONZALEZ Alain – Charge d'opérations aménagement Ouest Pole Voirie Espace Public Métropole Aix Marseille
- GROB Quentin – Chef de Projet Ingerop
- GRATAROLA Thomas – Responsable d'activité Mobilité Ingerop
- DE BUZON Laure – Directrice du pôle Paysage Rougerie Tangram
- MICHEL Alexis – Architecte Paysage Rougerie Tangram

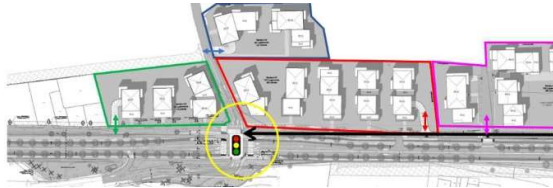
1. Ordre du jour – Rappel du cadre de l'étude

Présentation du bureau d'étude Ingerop sur les différents scénarii envisagés concernant les accès aux îlots immobiliers de la zone Figuerolles.



Scénario 1 Création d'une nouvelle contre allée entre le carrefour Figuerolles et Fortunés

Accès secteur 03 sur le contre allée existante
Accès secteur 04 sur Figuerolles
Accès secteur 05 et 06 sur la nouvelle contre allée



Scénario 2a Pas de contre allée entre le carrefour Figuerolles et Fortunés

Accès secteur 03,04 et 05 sur Figuerolles
Accès secteur 06 par les carrefours fortunés via l'emplacement réservé. Sortie directement sur le BUM



Scénario 2a bis : Pas de contre allée entre le carrefour Figuerolles et Fortunés

Accès secteur 03,04 et 05 sur Figuerolles
Accès et sortie secteur 06 depuis le BUM



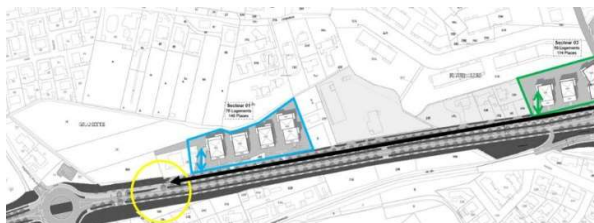
Scénario 2b : Pas de contre allée entre le carrefour Figuerolles et Fortunés

Accès secteur 03, 04 et 05 sur Figuerolles
Accès et sortie secteur 06 depuis/vers le BUM avec une voie de tourne à gauche et des feux



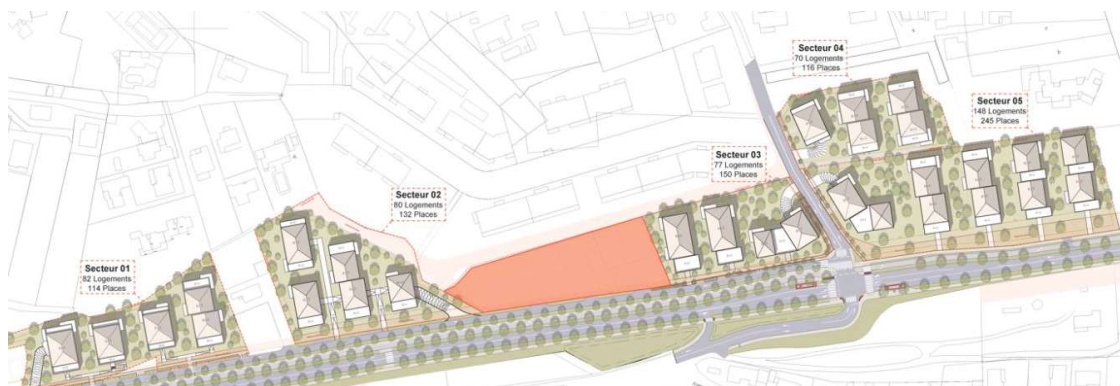
Scénario 3 : Etude du carrefour de raccordement de la contre allée existante sur le Bum avec :

Accès lot 01 sur le contre allée
Accès lot 01 et 03 sur le contre allée



2. Synthèse des prises de décision

Il est à rappeler qu'au moment de l'étude le projet comportait les zones 1,3,4,5 et 6. En cours d'étude le projet a été modifié en zones 1,2,3,4 et 5. Le terrain 6 ne faisant plus partie du projet immobilier.



Suite à l'étude menée par Ingerop il a été décidé concernant les accès de chaque lot :

	Entrée	Sortie	Remarques
Lot 1	Par la contre allée existante	Par la contre allée existante	Validé par le scénario 3
Lot 2	Par la contre allée existante	Par la contre allée existante	Validé par Ingérop en extrapolant le scénario 3 - voir fin de rapport Ingerop
Lot 3	Par Figuerolles	Par Figuerolles	Validé par les scénarii 2
Lot 4	Par Figuerolles	Par Figuerolles	Validé par les scénarii 2
Lot 5	Par Figuerolles	Par Figuerolles	Validé par les scénarii 2

- La contre allée entre Figuerolles et Fortuné ne sera pas réalisée.
- Le terrain 06 n'étant plus dans la programmation globale du projet, aucune décision concernant l'accès n'a été prise pour ce lot. Le scénario 2abis était privilégié par l'étude.
- Le chemin de Figuerolles sera élargi à 3 voies ponctuellement (3x3m+2x1.50m) grâce à l'ER.

