

Carrefour René Sallé/ Louis Eterlet  
Aménagement en giratoire  
Source Chelles Mag N°23 Mai 2015

-----  
Observation de l'association ADEQUA

JPF (07 mai 15)

Fondamentalement, il s'agit d'améliorer la circulation des bus en supprimant les feux routiers.

OK. Sauf que dans ce but, il pouvait y avoir au moins deux autres approches :

- 1) équiper les bus d'une commande de priorité aux feux => c'était valable partout et pas à un seul endroit ;
- 2) aménager un point dur de circulation où les bus sont ralentis par les bouchons automobiles => pour le même prix, on gagne sur les bus et sur les autos.

JPF (11 mai 15)

L'évolution des bus est facilitée.

Mais la capacité de stockage semble trop faible. Rappelons que l'arrêt actuel du 113 sert également à la régulation. Il ainsi arrive que deux bus 113 y attendent. Le cas de figure est plus fréquent à l'arrêt « Mairie » avec les bus des lignes A, B, E, 13, 19, 613. Il paraît douteux que 4 bus standard ou trois bus dont un articulé disposent d'une longueur de quai suffisante pour stationner à la file les uns des autres.

Dans ce cas, un bus peut stationner en « double file » avec un « 113 » en attente. La surface occupée s'apparente alors à une gare routière, comme au rond-point des Sciences ou à « Haute Borne ». Un aménagement spécifique serait bienvenu, par exemple couleur différente du revêtement où rehaussement de cette partie par rapport à la voie de circulation.

La largeur du trottoir « encombré » de deux abris devra cependant respecter les normes d'accessibilité.

La sécurisation de la traversée du tronçon de la rue Eterlet entre René Sallé et Place de la République doit être renforcée.

Le site propre et la priorité aux bus à son extrémité représentent une amélioration, mais de peu d'ampleur. Elle comporte même un risque, les voitures ayant tendance à doubler le bus pourraient lui faire une queue de poisson lorsqu'elles se dirigent vers Résistance.

La largeur nécessaire minimum en zone 30 est de 3m plus la bande séparatrice pour le bus et 2m pour les voitures. Soit 5, 70m de largeur de chaussée. Si l'on autorise la circulation des vélos (sens de la circulation et/ou double-sens) la voie « autos » passe à 3m et l'on atteint 6, 70m. Cela impose de supprimer un côté de stationnement **Vérifier sur les 90m.**

Beaucoup d'argent investi pour peu de bénéfice. Y a-t-il eu présentation de plusieurs opérations visant le même but pour le même coût ?

Marcel HEIN (09 mai 2015)

## **Amélioration Carrefour René Sallé et Louis Eterlet**

### **Remarques sur les motivations indiquées dans l'article**

#### **1) Amélioration de la fluidité de circulation**

- a) La fluidité de circulation à cet endroit est conditionnée par le nombre et le cadencement des feux, alors que le flot de circulation n'est pas un facteur prépondérant.

- b) Transitent dans cette voie les bus RATP 113 (Terminus Mairie, plus 1<sup>er</sup> arrêt 50 m après la tête de station) et 613 terminus Gare, ainsi que les lignes STBC transitant par Adolphe Besson, et Seine et Marne Express
- c) Il est à remarquer, entre parenthèses, que les rues Sallé et Ilette forment compte-tenu de leur sens de circulation, un gigantesque rond-point traversé par l'avenue Gambetta, qui gagnerait, sur le plan sécurité des piétons, à être voie piétonne à certaines heures.

## 2) Vitesse commerciale des bus

- a) En centre-ville, de Foch (RN34) à Jean-Jaurès, ainsi que jusqu'à Montfermeil pour le 613, la vitesse des bus est limitée par la réglementation, à 30km/h, vitesse qui, heureusement pour l'utilisateur des T.C., n'est quasiment jamais respectée !
- b) Toute les voies entrantes sur l'avenue Foch, de et vers Paris sont prioritaires, et ralentissent donc les bus.
- c) L'entrée sur la place de la République est aussi soumise à la priorité sur giratoire.

## 3) Création d'un giratoire

Cette création ne fera que déplacer le problème en remplaçant l'arrêt momentané des bus au feu « René Sallé » par une priorité des piétons aux abords du rond-point, sauf à ne pas y tracer de passages protégés, et d'empêcher matériellement la possibilité de traverser à ces endroits.

Je rappelle qu'il y a actuellement, sauf erreur de ma part, trois passages piétons entre le feu tricolore René Sallé et la place de la République.

(1 au feu « René Sallé » et deux rue Eterlet, avant la place de la République)

## 4) Voie « Sallé » en site propre

Depuis « Bobby Sand » jusqu'à « Eterlet », la rue René Sallé, subit les aléas de la circulation :

- a) Carrefour Bobby Sand », la configuration du virage interdit aux bus venant des 4 routes de virer sans empiéter sur la quasi-totalité de la voie en sens inverse, et qui doit donc attendre quand des véhicules s'y trouvent.
- b) Une piste cyclable et deux passages protégés, (carrefour Bobby Sand pour les deux premiers) et à hauteur de la rue du Palais Royal) pour le troisième, oblige le ralentissement des bus.
- c) Le feu tricolore et un passage piétons à l'extrémité de la voie terminent ces obstacles à une vitesse commerciale acceptable des bus. Il est toutefois à remarquer que cette rue est à double voie dans la fin de son parcours.

**Remarque :** La création de cette voie en site propre va immanquablement supprimer la plupart des stationnements dans cette zone, il faudra donc loger les véhicules ailleurs, mais où ?

.../...

## Conclusion

Les aménagements prévus ne règlent que la redondance d'arrêt du bus 113, et le bruit subit par les riverains, sans supprimer les causes fondamentales de la faible « vitesse commerciale » des bus dans ce secteur, difficultés qui ne sont pas liées directement à ce secteur, mais à son environnement, de « Bobby Sand » à « Foch ».

Pourquoi lutter contre les causes, quand il est plus facile de tenter d'en limiter les effets.

**Vous trouverez ci-dessous l'actuel et une proposition à minima en ces temps d'économies pour les collectivités.**

