

L'avis de BaPaV sur le projet de voirie Rue Duchesse Anne

Avis basé sur le plan dessiné le 31/08/2023.

Mis à jour avec le plan dessiné le 16/11/2023.

Aire piétonne devant le parvis de l'école

Après analyse du secteur, il nous semble plus pertinent de passer le parvis de l'école en aire piétonne. L'équivalent de la zone 20 du plan actuel, excluant les rues adjacentes.

Il faudrait passer l'extrémité ouest de la rue Duchesse Anne (le long du square) en sens unique voiture (avec DSC) dans la continuité de la rue Lesage pour former une voie de dépose minute apaisée. Les stationnement handicapés actuellement sur le parvis sont déplacés à l'ouest de cette aire piétonne.

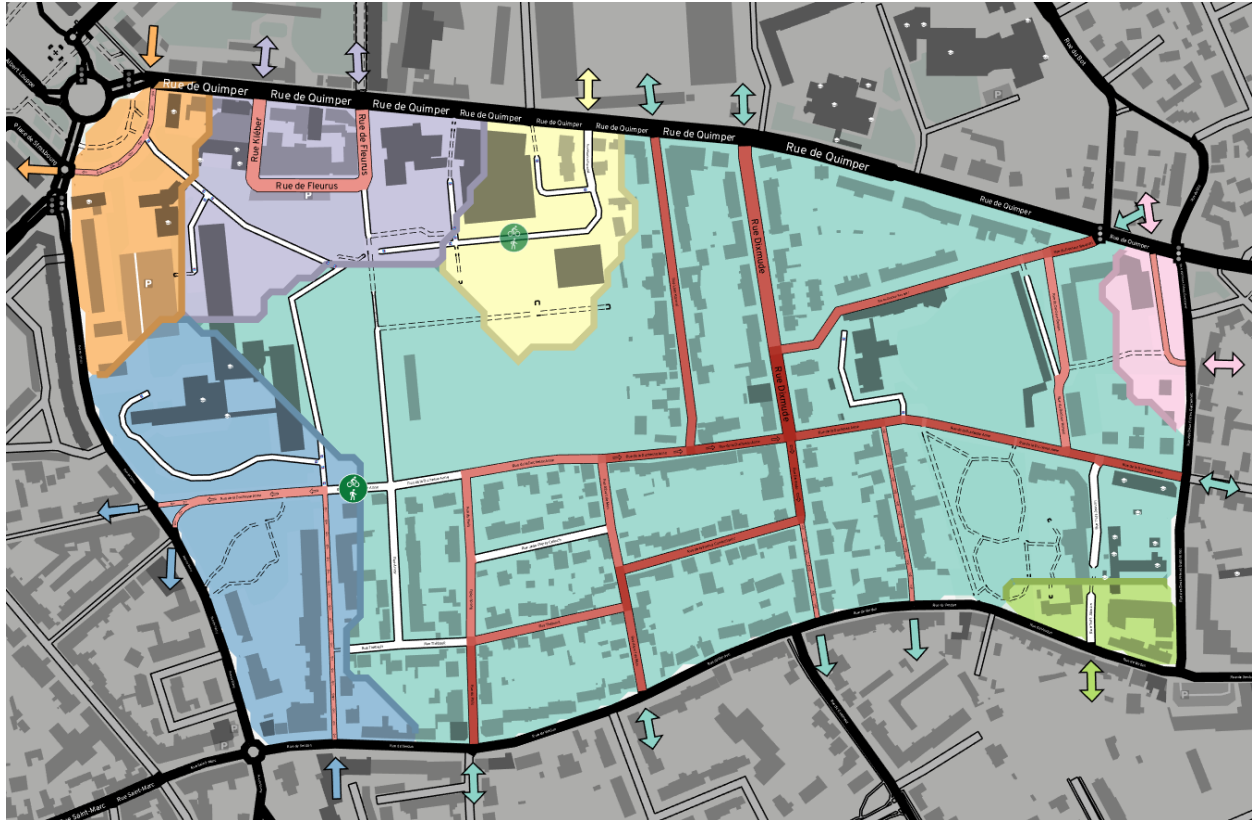
Rediriger le trafic de transit est/ouest sur les axes structurants prévus aura des effets bénéfiques :

- Apaisement d'une grande partie de la rue Duchesse Anne permettant de se passer d'aménagement cyclables spécifiques
 - En concordance avec le projet de BMO de faire de cet rue un axe vélo et de décharger le trafic cycliste de la rue de Verdun
 - Permet de conserver du stationnement rue Duchesse Anne (ou rajouter de la végétation)
- Apaisement de toute la zone résidentielle (pas d'impact négatif sur les riverains, ne rallonge pas significativement leur temps de déplacement)
- Sécurisation des abords de l'école tout en permettant une desserte efficace

Passer la section ouest de la rue Duchesse Anne en zone de rencontre à sens unique ouvrirait la possibilité également à une zone de dépose minute scolaire à la place de la très large intersection avec la rue de Valmy. Cette même intersection devrait recevoir un soin particulier du fait du signallement d'accident avec piéton ou cycliste à cet endroit (détails non publics).

À terme, le plan de circulation pourrait être davantage amélioré dans le secteur pour réduire le trafic de transit nord/sud dans cette zone résidentielle.

Nos simulations montrent que le report de trafic sur les axes non-structurant est négligeable. Le principe de trafic induit/évaporé implique une diminution automatique du trafic total.



Avis sur la solution indiquée par le plan communiqué

Cheminements piétons

Le seul signallement Vigilo sur cette rue concerne les étourneaux dans les arbres à l'entrée et le long du terrain de sport. L'agrandissement du trottoir opposé ainsi que la présence de passages piétons permettent un contournement adapté.

L'ensemble des cheminements piétons nous semblent très bien réalisés.

Stationnement

Les stationnements actuels dans la zone 20 sont dangereux car leur configuration en bataille force une marche arrière avec peu de visibilité. Ceci est exacerbé par le fait que ce sont des dépose minutes (nombreuses arrivées/départs) dans une zone où les enfants et cyclistes sont nombreux.

Il y a une nécessité de systématiquement installer des potelets partout où le stationnement gênant sur le trottoir est facilité par la présence de trottoirs bas. Cela semble être fait convenablement autour de la zone 20. Il ne s'agit pas d'en installer tout le long des trottoirs

mais uniquement de part et d'autre de bateaux, passages piétons et autres éléments facilitant le contournement des trottoirs hauts. Ils devront être installés sur le trottoir si possible (en métal) ou sur la chaussée autrement (en plastique).

Entre la rue Arvor et la rue Albert de Mun, le stationnement en grand nombre ne semble pas pertinent au vu du peu d'occupation actuel de ces emplacements (évaluation sur place à plusieurs moments de la journée ainsi qu'historiquement via internet). Cette analyse est confortée par le fait que les habitations alentour sont des maisons individuelles avec voie de garage privative.

Une zone tampon doit être peinte le long du stationnement (comme [ici](#)) pour réduire le risque d'emportierage de cycliste.

Les places de stationnement à la fin (côté ouest) du DSC sont dangereuses car elles nécessitent que les voitures manœuvrent sur la bande cyclable en arrivant de front face aux cyclistes, elles doivent être supprimés.

Aménagements cyclables

Aucun arceau vélo ne semble mentionné sur le plan, il en faut au moins sur le parvis de l'école, optionnellement au niveau du square.

Il est nécessaire de mettre une balise plastique (type J11) sur l'entrée du DSC rue Lesage pour empêcher les véhicules de "couper" le virage (non nécessaire si l'aire piétonne est retenue).

Les pictos ne constituent pas un aménagement cyclable au sens de la L228, sauf en sens unique. La solution proposée ci-dessus nous semble la plus pertinente. Néanmoins, des alternatives sont possibles :

- Mettre toute la rue en zone de rencontre (grand risque que ça ne soit pas respecté)
- Mettre toute la rue en sens unique (de préférence tête bêche)
- Remplacer le stationnement automobile par des pistes/bandes cyclables (pas réalisable dans les 2 sens) au moins en poursuivant la bande cyclable jusqu'à la zone 20.

Rue Léon Harmel, le STOP est supprimé, il devrait être maintenu ou transformé en cédez le passage pour que les vélos dans le DSC n'aient pas à freiner pour la priorité à droite (rues Albert De Mun et du Poilu) les priorités à droite sont acceptables pour faire ralentir les voitures, et donner la priorité aux vélos qui sortent du DSC).

Végétalisation

Certains trottoirs larges offrent de la place pour recevoir arbres et arbustes, ce qui est indispensable dans le contexte climatique actuel et à venir.

Mise à jour plan 16/11/2023

La seule différence que nous avons observée est le remplacement de la bande cyclable en double sens par une zone de rencontre entre la rue Albert De Mun et la rue Dixmude, l'ajout de places de stationnement automobile, et une réduction de la largeur d'un trottoir.

Aucun de nos retours ne semble avoir été pris en compte.

Nous saluons la création de cette zone de rencontre mais craignons que l'objectif souhaité ne soit pas l'apaisement de la rue mais la création de places de stationnement. Notre commentaire précédent sur le stationnement s'applique également sur cette section de voirie (non nécessité et risque de stationnement gênant).

À noter que si le trafic de transit est supprimé (comme mentionné dans la section "Aire piétonne devant le parvis de l'école"), ces problématiques ne s'appliquent pas car le flux de voiture sera suffisamment faible pour ne pas nécessiter d'aménagements particuliers.

Pour rappel, d'après le CEREMA (guide "[Aménager des rues apaisées](#)") :

► Zone de rencontre : les règles d'or

- **traiter l'aménagement** pour que la perception soit celle d'un véhicule sur un espace piéton et non celle d'un piéton sur une chaussée ;
- **améliorer le cadre de vie** avec des espaces de repos, de nature, de déambulation ;
- **limiter (voire supprimer) le stationnement** et l'organiser sur des emplacements matérialisés ;
- **ne pas compartimenter les espaces**, laisser les affectations libres, la possibilité d'évoluer et d'avoir plusieurs usages sur un même espace.

Toutefois, l'espace actuel:

- Compartimente les espaces, par exemple avec une séparation visuelle entre trottoir et chaussée
- N'a ni espace de repos, ni espace de nature, ni espace de déambulation
- Ne réduit que légèrement le stationnement

Sur le plan actuel, il ne reste plus que 2m70 de chaussée à partager entre un véhicule circulant dans un sens et un vélo (comme un triporteur transportant des enfants) circulant dans le sens opposé. Ce qui ne permet pas un croisement en sécurité et va causer inévitablement des conflits entre automobilistes et cyclistes.

Il faut aussi garder en tête que cette rue mène à une école, et que cet axe nous a été présenté comme un potentiel itinéraire vélo parallèle à la rue de Verdun, c'est pourquoi il est crucial qu'il soit adapté à ceux-ci.