



NOTE DE SYNTHÈSE RUES ARAGO ET JOSEPH BLANCHART

Résumé de la situation :

Les habitants de ces rues, situées entre la mairie de Chantenay et le quai de la Fosse, presque parallèle au boulevard René Coty, sont extrêmement gênés par l'afflux d'automobiles.

De même, les cyclistes y sont nombreux : jeunes du collège voisin, parents en biporteur, et cyclistes de passage. Ils sont souvent mis en danger par les voitures roulant trop vite, les frôlant dans cette rue étroite et les empêchant d'avancer malgré la priorité d'un sens descendant.

Les riverains sont très mobilisés depuis 10 ans pour améliorer ces modes actifs en proposant des solutions intelligentes de sens uniques inversés par exemple, qui empêcheraient le trafic de transit qui veut éviter principalement les boulevards et qui est proposé par les GPS type Waze.

Un changement du plan de circulation : sens unique avec double sens cyclable, vélorue et élargissement de trottoir nous semblent indispensables pour redonner sécurité et calme dans ces rues résidentielles.

Des réunions ont eu lieu entre habitants, élus et techniciens, mais sans conclusion positive jusqu'à aujourd'hui.

Table des matières

Analyse de la situation :	Erreur ! Signet non défini.
Rue Arago	2
École Joseph Blanchart	4
Proposition :	7
Rue Arago	10
École Joseph Blanchart	10
D'une manière générale	111
Le positionnement de Place au Vélo	111

Analyse de la situation :



Rue Arago :

La partie ouest de cette rue est caractérisée par :

- Une voirie étroite à double sens.
- Des écluses de stationnement alternativement de chaque côté de la chaussée.
- Un trottoir étroit difficilement praticable pour les PMR et les poussettes.
- Aucun aménagement cyclable en l'état.

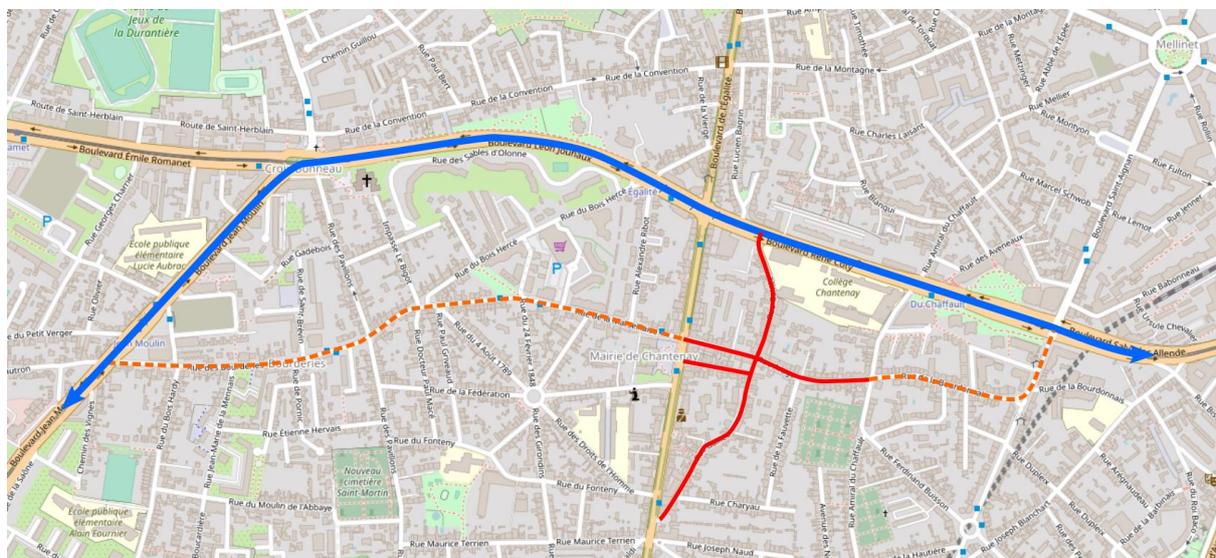


La partie ouest de la rue est quant à elle notable par :

- Une voirie étroite à double sens.
- Des trottoirs encore moins larges.
- Une zone de stationnement très longue d'un seul côté.
- Le double sens est donc priorisé, mais la longueur de la zone rend le croisement difficile et dangereux, d'autant pour les cyclistes lents.
- Aucun aménagement cyclable en l'état.



La Rue Arago sert de voie d'évitement pour le grand axe formé par les boulevards Jean Moulin, Léon Jouhaux et René Coty. Elle est entourée d'autres rues aux problématiques similaires : la rue Galilée et celle du Général Travot.



École Joseph Blanchart :

De l'autre côté du boulevard Saint-Aignan, c'est la situation de l'école Joseph Blanchart qui soulève l'interrogation. Son entrée donne sur un plateau routier à trois branches qui sont toutes en double sens, ce qui semble impraticable vu sa dimension : ce dernier est l'objet au mieux de gros ralentissements aux heures de pointe, au pire d'une situation dangereuse et accidentogène.



Là encore, le double sens automobile au vu des dimensions de voirie, de trottoir et des stationnements semble intenable, sans compter encore une fois l'absence d'aménagements pour les mobilités alternatives.



On note la présence d'une zone de rencontre à 20 km/h qui ne résout pas les difficultés d'extraire les véhicules engagés dans la zone via la rue Joseph Blanchard et la rue Aragnaudeau.

Au bout de la rue Joseph Blanchard, la rue Duplex comporte des difficultés différentes avec un stationnement sauvage omniprésent qui réduit la largeur de la voirie et entraîne de gros risques d'emportierage. La rue est en descente dans l'axe nord-sud ce qui, associée à une longue ligne droite sans obstacle, favorise la vitesse excessive des véhicules. Aucun aménagement cyclable n'est là encore prévu.

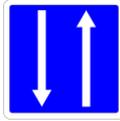


Plus généralement, les alentours de l'école Blanchart comportent un enchevêtrement de rues compliquées à franchir :

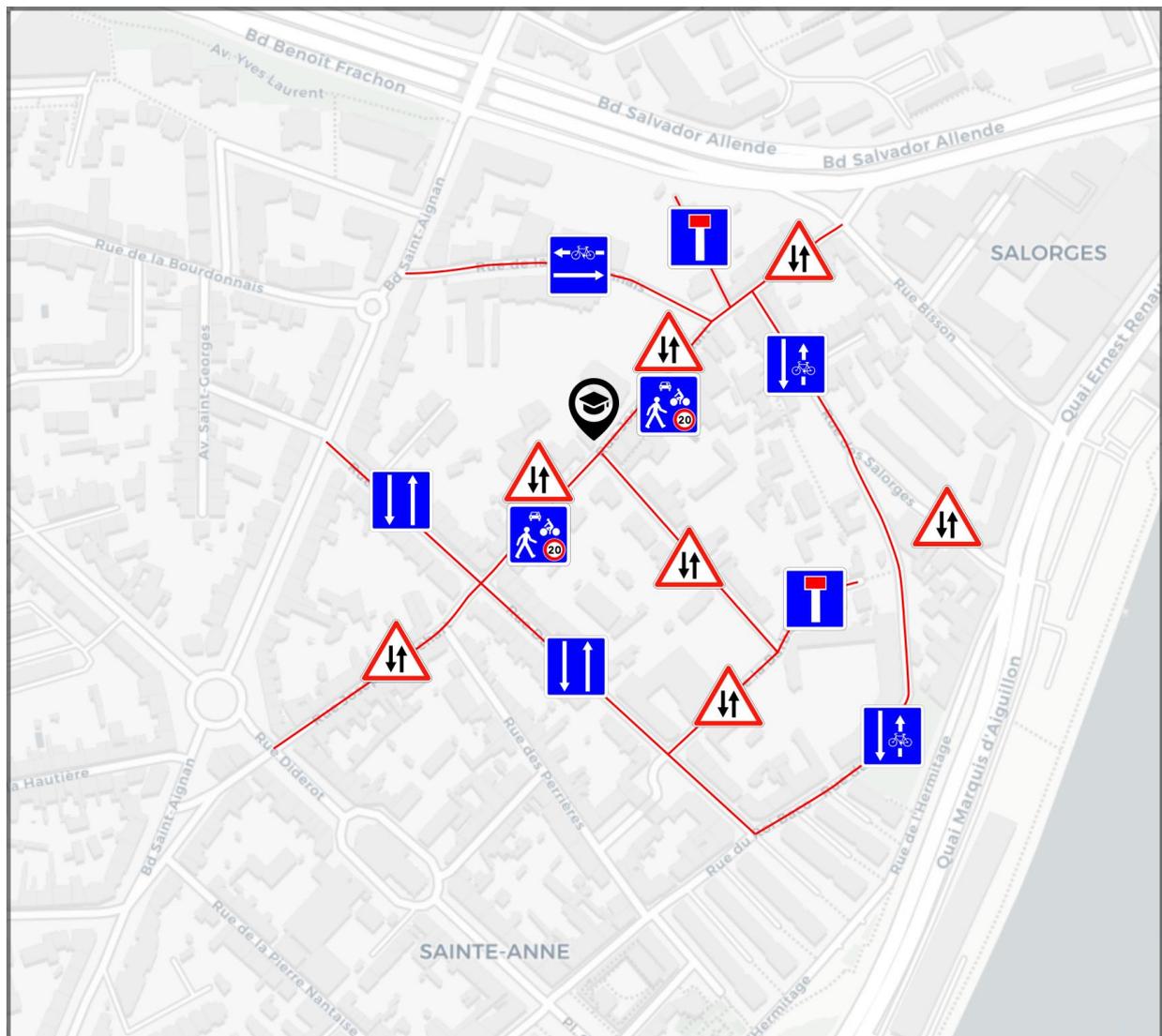
Rue à double sens très étroite :



Rue à double sens étroite :



Rue en DSC :



Proposition :

Après discussion au sein de la commission aménagement de Place au Vélo, l'utilisation de la hiérarchisation des voies semble nécessaire pour retrouver des rues résidentielles calmes, praticables par tous, quel que soit le moyen de transport, en toute sécurité et sans transit indésirable.

Cette méthode est notamment documentée dans le [Guide des Aménagements Cyclables de l'association Paris en Selle](#), page 37 :

RUES APAISÉES SANS PISTES CYCLABLES | TRÈS PEU DE VOITURES

UN PLAN DE CIRCULATION QUI HIÉRARCHISE LE RÉSEAU VIAIRE

Le volume du trafic motorisé d'une rue est la conséquence directe du plan de circulation qui restreint ou favorise certains parcours.

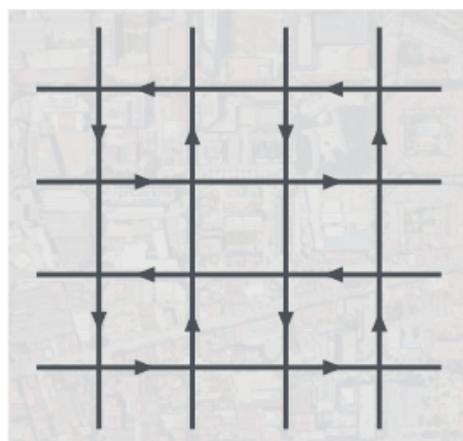
Le plan de circulation motorisé d'une ville cyclable est un plan qui hiérarchise le réseau viaire entre deux types de rues :

- les axes de transit, capacitaires pour l'ensemble des modes de déplacement (y compris les pistes cyclables) afin de relier différentes zones d'une agglomération,
- les rues de desserte, intéressant uniquement le trafic motorisé local qui a pour origine ou destination une adresse à proximité, et suffisamment apaisées pour une mixité des modes de déplacement.

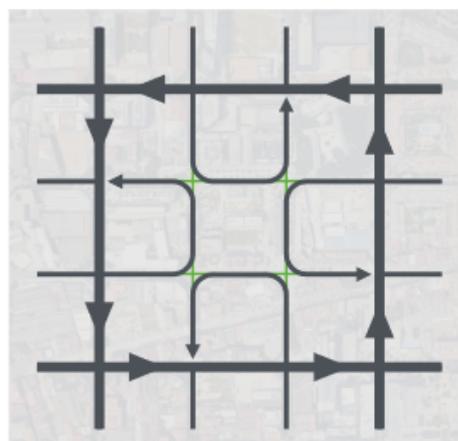
Pour dissuader le trafic de transit d'emprunter une rue ou un quartier, il faut que le plan de circulation empêche physiquement la traversée motorisée (mais pas la traversée cyclable) : piétonisation ponctuelle, mise en sens unique, mise en tête-bêche (deux sens uniques qui se font face ou se tournent le dos), mise en semi-impasse... Des moyens simples (jardinières, potelets, panneaux) peuvent suffire.

▼ Avec une voirie hiérarchisée, les rues de desserte locale n'autorisent pas le trafic motorisé de transit, qui se redéploie sur les grands axes et diminue : une partie significative du flux se reporte sur d'autres modes ou s'évapore (les automobilistes adaptent leurs horaires, modifient leurs destinations ou renoncent à certains déplacements).

VOIRIE NON HIÉRARCHISÉE



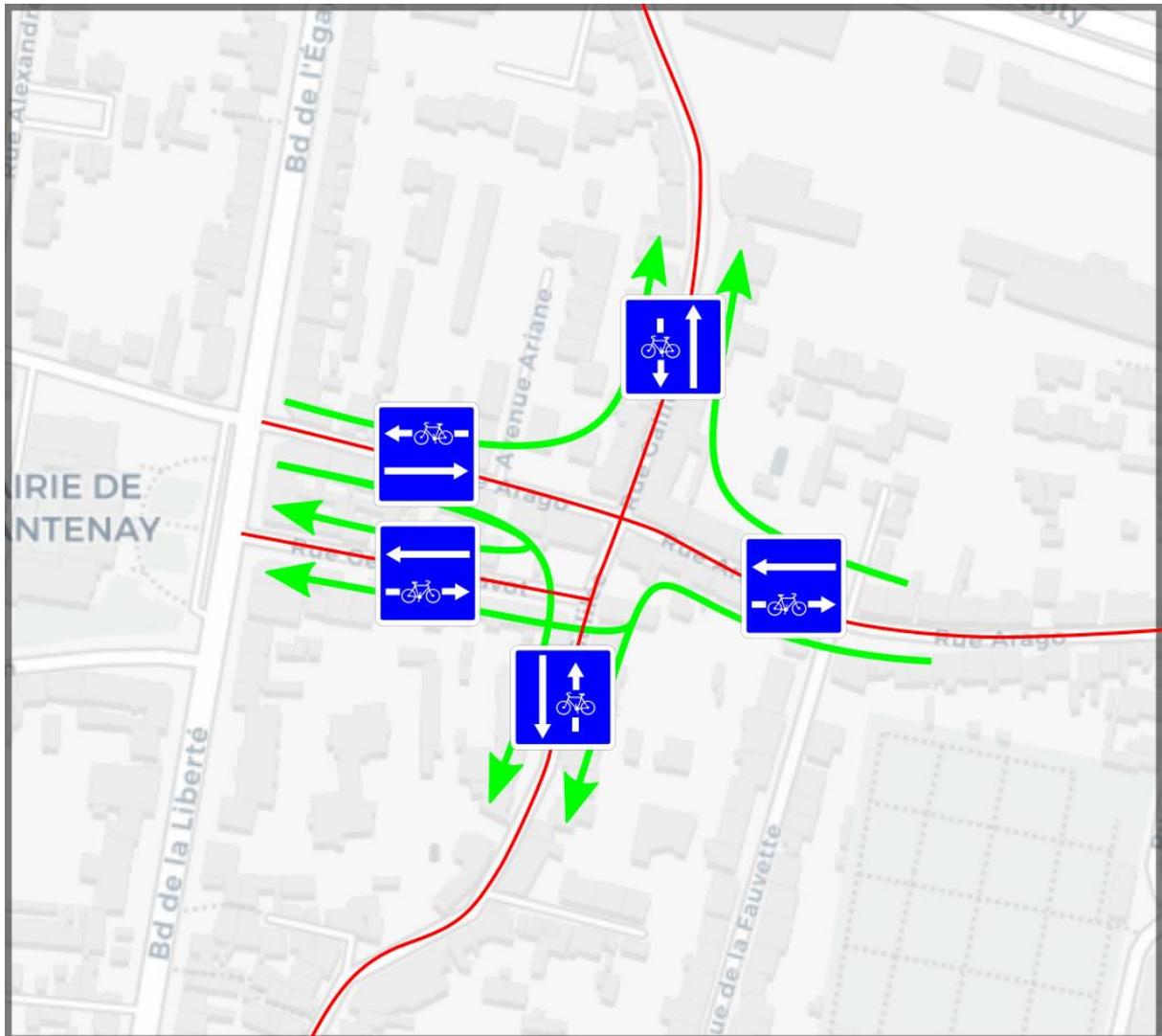
VOIRIE HIÉRARCHISÉE



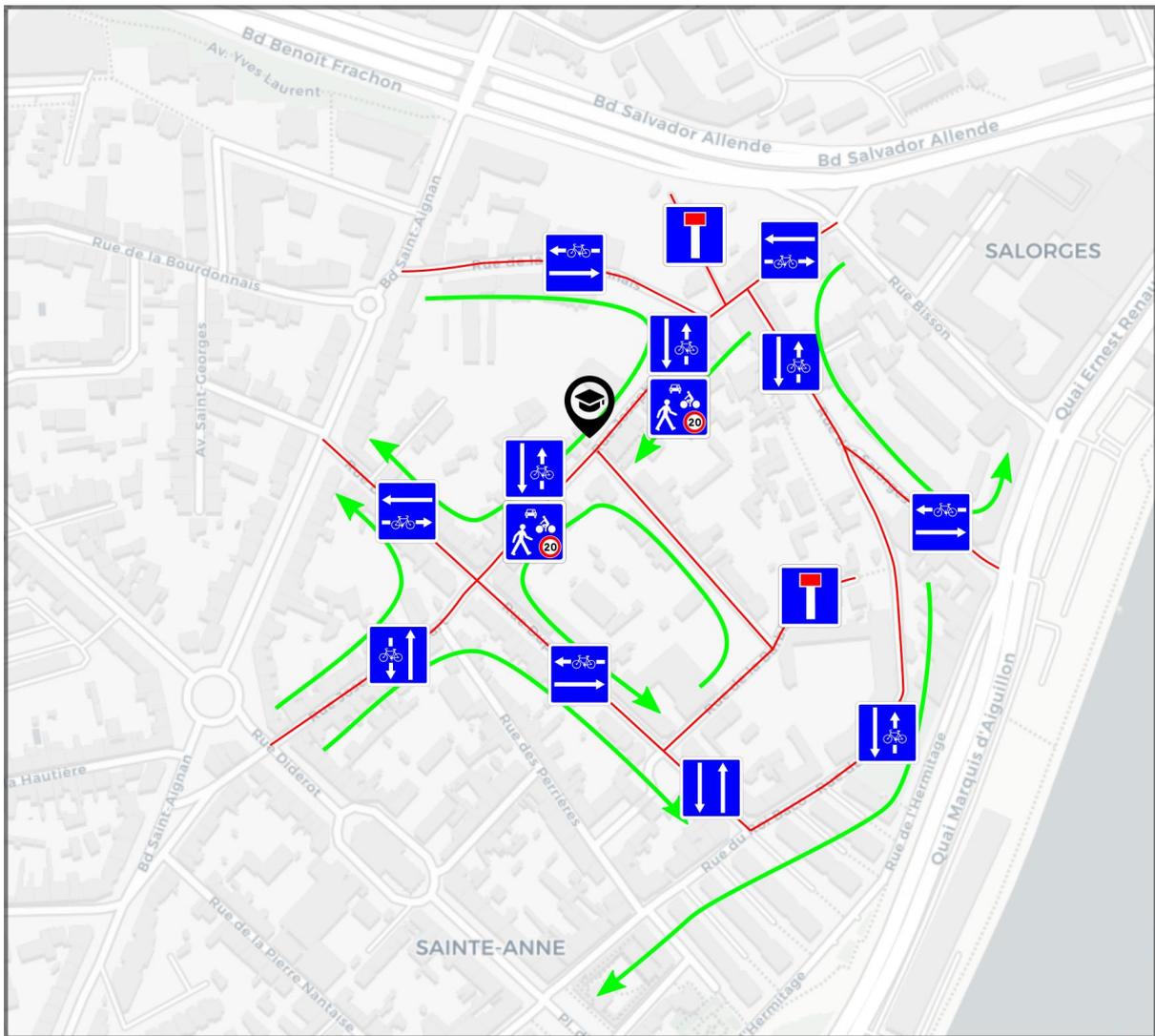
Comme identifié dans l'analyse de la rue Arago, les boulevards Jean Moulin, Léon Jouhaux et René Coty constituent une partie de ces voies de transit. Ils sont complétés au sud par les boulevards de la Liberté et de Cardiff ainsi que les quais Marquis d'Aiguillon.

Cette proposition pourrait prendre les formes suivantes :

Rue Arago :



Rue Joseph Blanchard :



D'une manière générale

- 1) Dans les rues très étroites, le passage en sens unique automobile est également bénéfique pour les automobiles qui ne sont plus ralenties par les croisements compliqués avec les usagers arrivant en face.
- 2) Ce passage en sens unique permet aussi de conserver des stationnements pour les riverains tout en améliorant considérablement la sécurité des autres usagers.
- 3) Les DSCs doivent être matérialisés au maximum par des panneaux, éléments de peintures et éléments physiques : lignes à bandes rugueuses, îlots dans les intersections pour forcer les véhicules à ne pas couper les virages. La confrontation de face entre un véhicule lourd et un véhicule léger constitue souvent un danger pour ce dernier.
- 4) Si des stationnements officiels sont mis en place, le stationnement sauvage doit être chassé. Les poteaux sur le trottoir sont une contrainte de plus pour les piétons et notamment les PMRs et c'est un contrôle dissuasif par les services compétents ou des poteaux sur la chaussée qui doivent restreindre ces comportements.



- 5) Du fait de la carte scolaire, les écoles primaires captent un public de proximité qui doit être encouragé à utiliser des modes de transports alternatifs à la voiture individuelle, ce qui est très compliqué avec des enfants de cette tranche d'âge dans l'état actuel de la voirie.

Le positionnement de Place au Vélo

Place au Vélo se met à disposition pour compléter cette expertise d'usage à travers l'expérience de ces adhérents afin d'obtenir une situation améliorée pour l'ensemble des usagers de la route.

Nous demandons à ce que notre réflexion soit intégrée dans le développement d'un projet de réfection et nous souhaitons être consultés avant toutes validations pour pouvoir apporter si nécessaire des modifications avant réalisation du projet.