

## **Etude de mise à double-sens cyclable des rues actuellement en sens unique débouchant sur la proposition de création d'une zone résidentielle**

### **Sommaire**

Introduction.....	1
<u>I.Configuration.....</u>	<u>1</u>
A.Plan.....	2
B.Sens interdits.....	2
C.Largeurs disponibles.....	3
D.Distances.....	3
E.Circulation.....	4
<u>II.Faisabilité.....</u>	<u>4</u>
A.Rue Dacquin.....	4
B.Rue du Bâtonnet.....	6
C.Rue Benoît Molin.....	7
<u>III.Proposition.....</u>	<u>7</u>
A.au delà des double-sens.....	7
B....une zone résidentielle.....	7

### **Introduction**

Réorganisation par la ville de Chambéry de la circulation et du stationnement dans le quartier de la Calamine au printemps 2006.

Objectifs : réduire le stationnement pendulaire, faciliter celui des résidents et "aérer" la circulation piétonne dans le quartier (pose de barrières de protection pour évacuer le stationnement sauvage).

Création ou modifications de sens uniques existants, avec notamment inversion du sens de circulation de la rue Dacquin.

Dans le cadre de la concertation entre Roue Libre et la ville de Chambéry, la question d'un double-sens vélo dans la rue Dacquin a été abordée. La faible largeur, surtout en entrée, a immédiatement été abordée.


Cette brève étude de Roue Libre a l'ambition, au-delà du cas particulier de la rue Dacquin, d'aborder la circulation des cyclistes dans un ensemble cohérent du quartier de la Calamine.

### **I. Configuration**

Le secteur concerné est délimité au nord par la rue Michaud, à l'ouest, au sud et à l'est par un anneau constitué par les rues Dacquin et de la Calamine.

Le quartier est en pente, s'élevant à partir de la rue Michaud qui en constitue le point bas.



Il faut souligner que s'il y a des panneaux de sens interdit (B1)  d'un côté des rues,

'il n'y a pas à l'autre extrémité de panneaux de sens unique (C12) ,

ce qui fait qu'a priori un conducteur ne sait pas qu'il n'y aura pas de véhicule en sens inverse. Ceci est particulièrement favorable à la mise en place de double-sens vélos.

### C. Largeurs disponibles

Rue	Point de mesure	Largeur	Remarque
Dacquin	Entrée	3,00m / 4,50m	
Dacquin	Face local des Verts	3,70m	
Dacquin	Face n° 73	3,00m	
Dacquin	Virage	3,10m	
Dacquin	face garages après Bâtonnet	3,60m	
Dacquin	fin montée (du 210 à la rue Ménabréa)	3,43m (2,20 + 0,26 anciens plots + 0,97) (pour mémoire +1,50m pour piétons derrière barrière à gauche)	
Ménabréa	en bas vers Michaud	4,60m	double sens voitures
Benoît Molin	intersection Calamine	3,00m	double sens voitures
Calamine	en haut sous réservoir ?	3,50m	double sens voitures
Calamine	section Benoît Molin / Michaud	3,50m	double sens voitures
Alfred de Musset	section courante	3,50m	double sens voitures

### D. Distances



L'intérêt d'un double sens est énorme pour l'accès aux 100 premiers mètres de la rue Dacquin depuis le rond-point de Curial : c'est au maximum 100m presque à plat contre plus de 200 (avec montée et

redescente) par la rue du Bâtonnet. Pour le local des Verts (sans doute fréquenté par des cyclistes, c'est 50m contre 250, soit un trajet 5 fois plus long !).

### E. Circulation

A priori, pas de trafic de transit.

Trafic local + sans doute conducteurs à la recherche d'une place de stationnement.

Les vitesses sont sans doute modérées en valeur absolue.

L'ensemble de ces rues, sauf (paradoxalement) la rue Michaud n'est pas classé en zone 30 (selon l'état au 11/03/2004).

## II. Faisabilité

### A. Rue Dacquín



Largeur au niveau des deux panneaux de sens interdit : 3m à 3,10m, MAIS...



... la largeur monte jusqu'à 4,50m dans l'écartement : on croise sans difficulté, d'autant que la visibilité est totale et que la distance entre les deux panneaux n'est que de 13m.



A hauteur du local des Verts, largeur = 3,70m jouable.



En face du n°73, largeur = 3,00m. Limite, mais jouable.



Le virage a l'air redoutable, surtout avec une camionnette en stationnement (irrégulier), mais il est malgré tout possible d'anticiper : on peut voir ce qui arrive à vitesse raisonnable. La suppression d'une place de stationnement peut régler définitivement le problème.



Il est peut-être possible de décaler la bordure de 20 cm vers la droite, pour faciliter une position d'arrêt pour croiser. Ensuite, c'est bon.



Si les voitures passent encore avec une camionnette mal garée (il reste 1,64m de chaussée + 1,39m de "trottoir" + marquage), ça doit être bon avec le vélo.



L'entrée du 200 peut constituer un refuge, bien que la largeur soit suffisante (3,43m = 2,20m de chaussée + 0,26m de traces d'anciennes bordures + 0,97m jusqu'au mur). Pour mémoire, les piétons disposent de 1,50m derrière la barrière.

N'est-ce pas dans cette montée qu'un projet immobilier est prévu, offrant la possibilité d'améliorer la donne pour le vélo ?

### ***B. Rue du Bâtonnet***



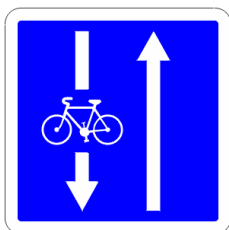
Ce n'est pas bien large, mais il n'y en a que pour 40 mètres, en descente.

### ***C. Rue Benoît Molin***

Pas de difficulté majeure : environ 3,30 m de large (la partie Est à double sens voitures fait 3,10 m !).

### III. Proposition

#### A. au delà des double-sens...



Passer en double-sens le bas de la rue Dacquin est un minimum. Gros intérêt, pas de difficulté réelle.

Faut-il pour autant en faire un cul-de-sac cyclable en interdisant la montée juste avant le virage ?

Ce serait bien dommage de se limiter ainsi : le problème essentiel, à savoir la vitesse des véhicules descendants, est relatif (zone 30), la circulation est essentiellement interne (prévoir l'information des habitants). Il est possible d'aménager le virage, notamment en prévoyant un alternat non prioritaire pour les véhicules descendants.



Au-delà de la rue Dacquin, Roue Libre propose la mise à double sens cyclable de l'ensemble des sens uniques actuels de la zone, ce qui est tout-à-fait possible techniquement. Cette mesure offrirait par sa cohérence l'avantage d'être très lisible au niveau du quartier et d'affirmer la mise en avant des modes de transports doux.

#### B. ...une zone résidentielle

Il faut non seulement donner le statut officiel de zone 30 à cette zone 30 de fait, mais on pourrait tout à fait envisager de **donner à l'ensemble du quartier le statut de zone résidentielle**, avec comme mesure phare la limitation de la vitesse à 20 km/h, avec priorité absolue aux déplacements non motorisés : enfants, piétons, vélos



L'absence de trafic de transit le permet, la tranquillité supplémentaire qui en découlerait ne pourrait qu'être bénéfique au quartier et recueillerait sans nul doute l'assentiment des habitants.

La circulation à vélo serait facilitée, contrebalançant l'inconvénient (relatif tout de même) du relief.

Les projets immobiliers en cours dans la zone ne doivent pas faire obstacle aux double-sens cyclables et doivent au contraire être l'occasion de les faciliter.

Roue Libre souhaite un débat rapide et le plus large possible sur cette proposition.