

# Propositions pour la rue du repos

Vel'Auch - 10/07/2023

Dans la perspective de la réfection de la chaussée de la rue du Repos, le collectif Vel'Auch s'est interrogé sur d'éventuelles opportunités d'aménagement vélo. **Notamment, le marquage au sol devant être refait dans tous les cas avec la réfection de rue, ce peut être le moment opportun d'y apporter des modifications à moindre frais.**

Réunion sur place organisée par le collectif Vel'Auch. Les riverains et usagers de la rue ont été invités. 3 habitants du quartier ont participé. 4 membres actifs du collectif étaient présents dont une utilisatrice quotidienne de la rue. Nous avons par ailleurs échangé avec 3 riverains en toquant aux portes.

Les riverains signalent un problème de vitesse, la limitation 30 km/h n'est pas respectée. La rue étant relativement droite, notamment pour les voitures montantes, il y a un visuel « rue droite et sans obstacle » qui incite à la vitesse si pas de voiture en face → des aménagements pourraient être prévus en ce sens : étranglements à circulation alternée, chicanes, balises donnant un effet de couloir étroit notamment.

Les riverains indiquent que les parkings de la moitié haute de la rue sont peu utilisés. Ceux au niveau du Secours Populaire sont fréquemment utilisés. Ceux du bas sont principalement utilisés par des habitants de la rue de Metz. Les parkings du haut pourraient donc être supprimés plus facilement.

La rue est fortement fréquentée aux heures de pointes avec notamment une utilisation pour l'école primaire Condorcet. Au moment de la visite, le trafic voiture est à 90 % montant. Le cheminement piéton est encombré par des branches de haies par endroits.

**Concernant le vélo, étant donné la pente et le trafic qui n'est pas négligeable, l'idéal serait une mise en sens unique.**

Le sens unique de la rue de l'Égalité, semble imposer un sens unique montant sur la rue du Repos. Les voitures qui ont besoin de descendre la rue pourraient alors utiliser la rue de Metz via la rue de l'Égalité, ou la rue du Bataillon d'Armagnac si elles souhaitent aller vers le Sud. On aurait globalement une circulation qui ferait une boucle Repos → Égalité → Metz → Repos, boucle uniquement composée de virages à droite, les plus fluides.

**Dans l'optique d'un sens unique montant**, les propositions principales sont :

- Élargir la bande piéton sur laquelle des branches empiètent
- Rebasculer la bande piéton à gauche quand on remonte la rue, là où elle est à droite, pour l'ombrage qui est présent de ce côté.
- 2 « bandes cyclistes » : en montée car les vélos ne vont pas vite, en descente pour faciliter le croisement avec les voitures montantes et éviter le déport des vélos sur la bande piétonne. Là où la voie est trop étroite, garder uniquement la bande montante. Ces options supposent l'abandon des parkings.
- Protéger les bandes cyclistes par un terre plein ou des balises qui donneront une sensation d'étroitesse de la rue pour modérer la vitesse.

Voir ci-après les illustrations 1a, 1b et 2 classées par ordre de préférence pour les cyclistes et les piétons.

**Un sens unique descendant** permettrait une cohabitation vélos/voitures moins consommatrice de largeur de voie : en effet, dans ce cas, les vélos peuvent rouler avec les voitures dans la descente (faible différentiel de vitesse), seule une bande pour protéger les vélos roulant à contresens serait utile, mais potentiellement facultative. **Toutefois, un tel sens de circulation oblige à changer le sens de circulation de la rue de l'Égalité et à tourner à gauche pour faire la boucle avec rue Metz.**

**Si double sens voiture conservé**, nous proposons, selon la largeur de la voie :

- d'élargie la voie piétonne si possible et de la rebasculer à gauche en montant (ombrage) là où ce n'est pas le cas. Enfin, la border de balises pour l'effet limitateur de vitesse.
- de prévoir une bande cyclable montante sur laquelle les voitures peuvent se croiser,
- mettre un ou deux étranglements où 2 voitures ne peuvent se croiser avec priorité à la descente ; ces étranglements doivent permettre de conserver la bande vélos sans modifier leur trajectoire.

Un riverain signale un problème de sécurité pour les sorties vélos en bas de rue : les voitures arrivant de Metz et s'engageant dans la rue du Repos en tournant à droite pour cela se déportent fortement sur la gauche de la chaussée en tournant et pourraient percuter un vélo descendant. Un pictogramme vélo et une balise de protection pourrait sécuriser la sortie.

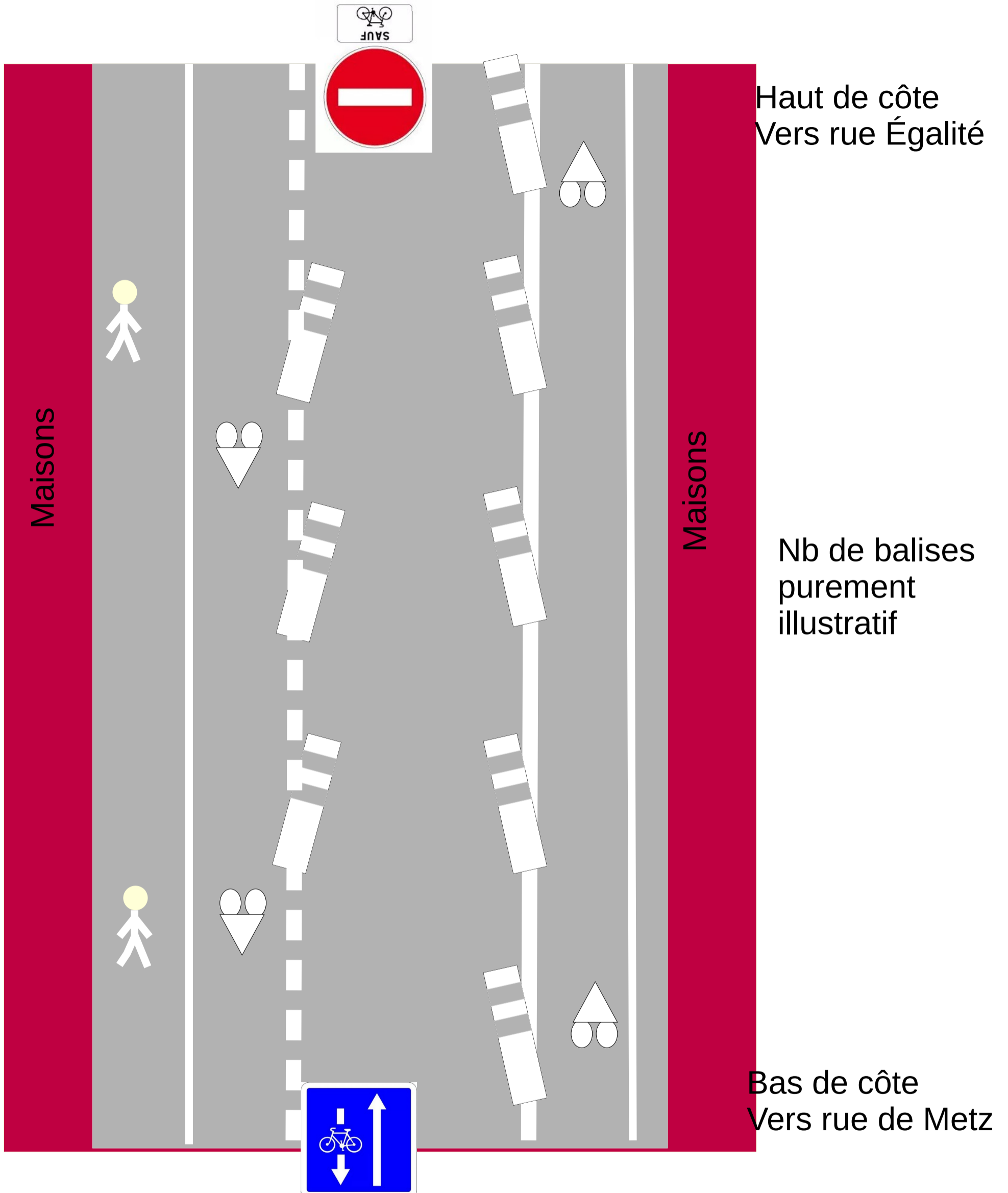
Les pages suivants illustrent les formes que pourrait prendre le marquage au sol de la rue selon les diverses options (sens unique montant ou double sens voiture) et par ordre de préférence pour les vélos.

Ces options pourraient être mixées selon les tronçons de rues, la largeur de rue et les enjeux de maintien de parkings étant différents selon les tronçons.

Nous proposons également la mise en place de balises en plus du marquage au sol. Par défaut, les illustrations sont faites avec des balises blanches et grises (J11, les premières ci-dessous), qui semblent les plus abordables en aménagement définitif, mais tout autre type de « barrière » peut convenir : barrière, potelet, séparateur de voie temporaire (pour tester) ou permanent.,

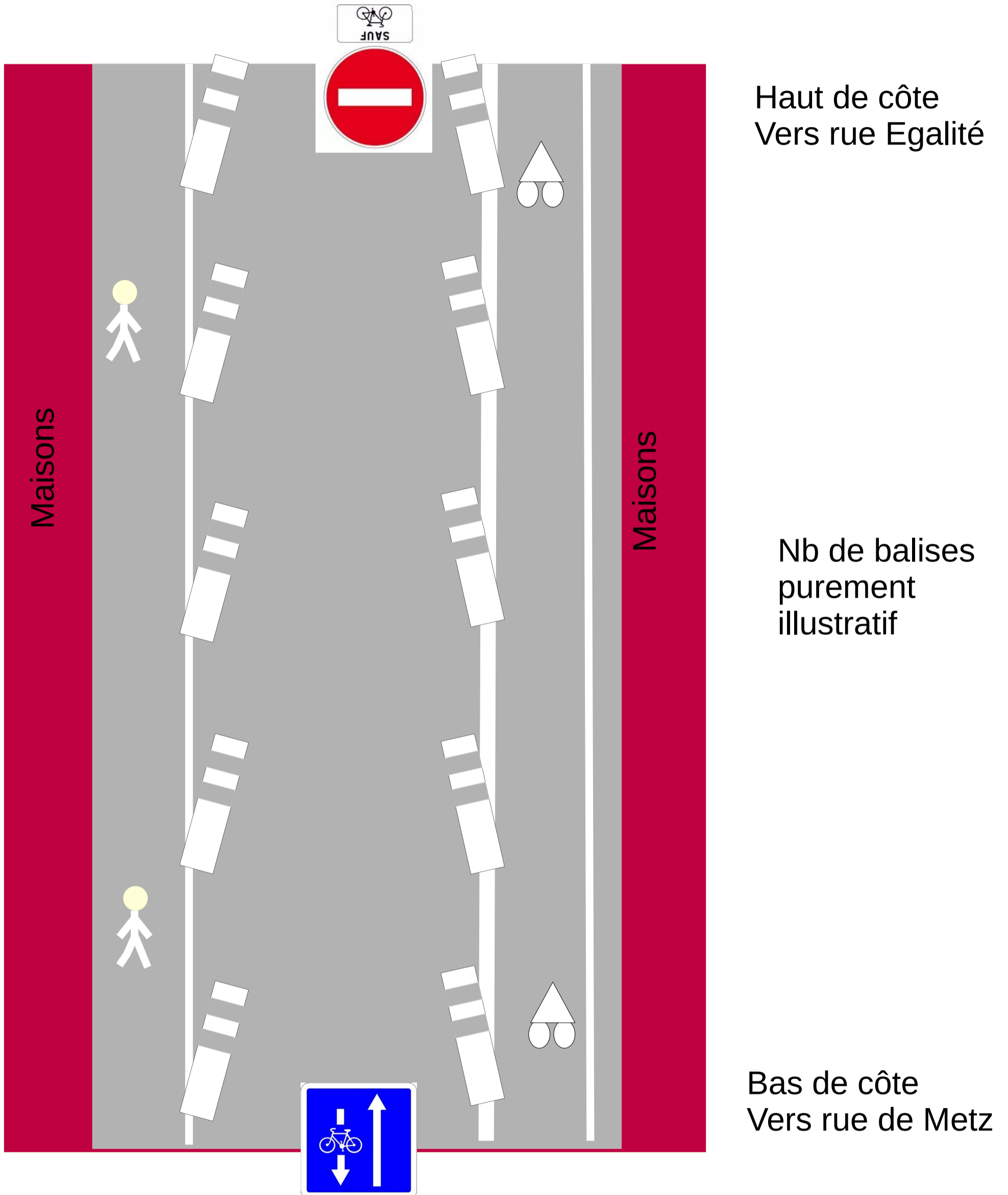


# Option 1a : sens unique avec 2 bandes vélos (là où la route est assez large)



- Sens unique montant pour les voitures.
- A gauche: cheminement piéton élargi (côté le plus ombragé) + une bande cyclable, le tout protégé par des balises.
- A droite : un cheminement vélo dans le sens montant, protégé par des balises et séparé des sorties de maisons par une bande de 50 cm. C'est dans la montée que le différentiel de vitesse entre vélos et voiture risque d'être important avec tentation de doubler.
- Les balises permettent de sécuriser piétons et cyclistes et vont modérer la vitesse des voitures par un sentiment de couloir étroit.

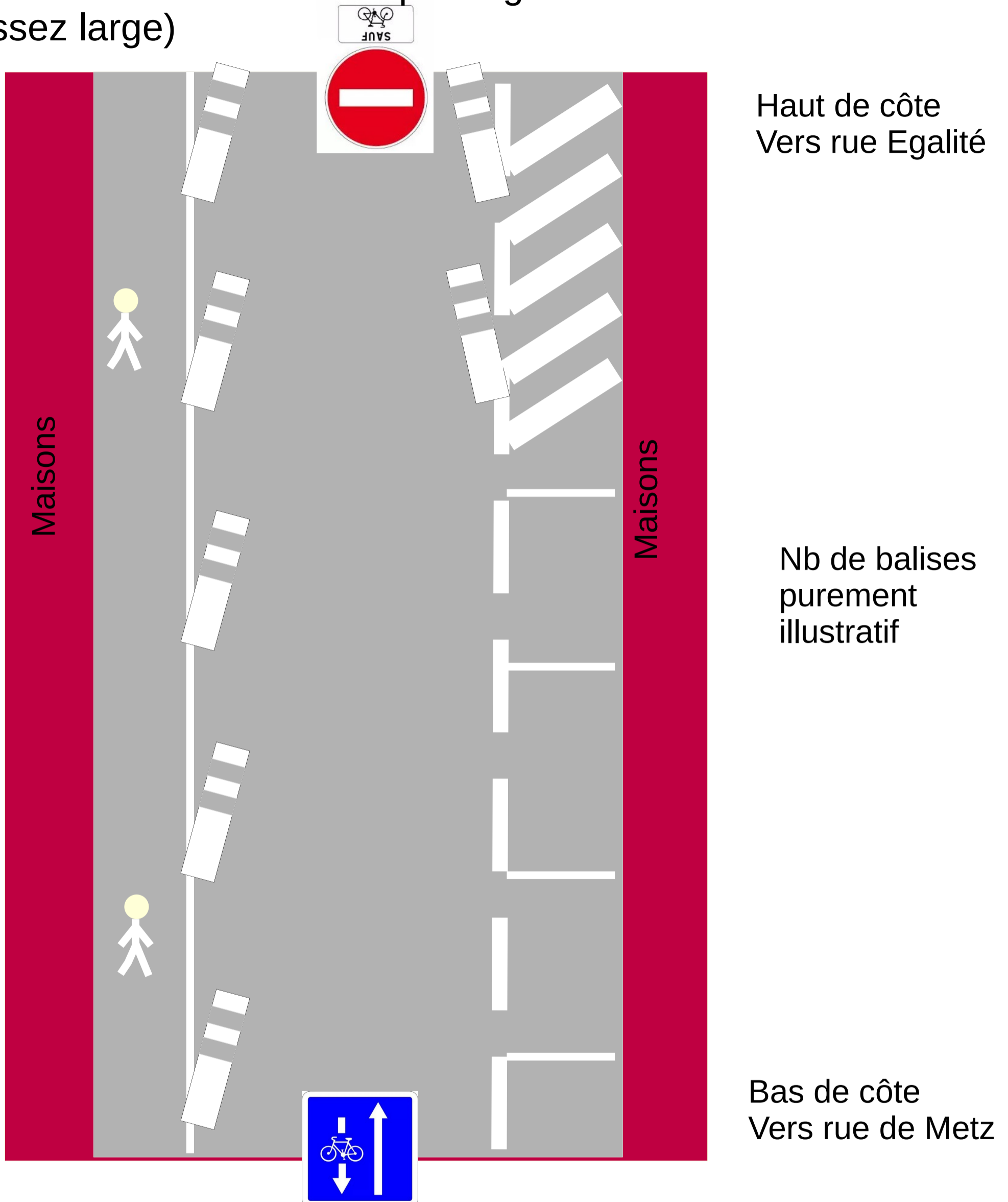
# Option 1b : sens unique avec bande vélos montants (là où la route est peu large)



- Sens unique montant pour les voitures.
- A gauche: cheminement piéton élargi (côté le plus ombragé), protégé par des balises.
- A droite : un cheminement vélo dans le sens montant, protégé par des balises et séparé des sorties de maisons par une bande de 50 cm. C'est dans la montée que le différentiel de vitesse entre vélos et voiture risque d'être important avec tentation de doubler.
- Les balises permettent de sécuriser piétons et cyclistes et vont modérer la vitesse de voitures par un sentiment de couloir étroit.

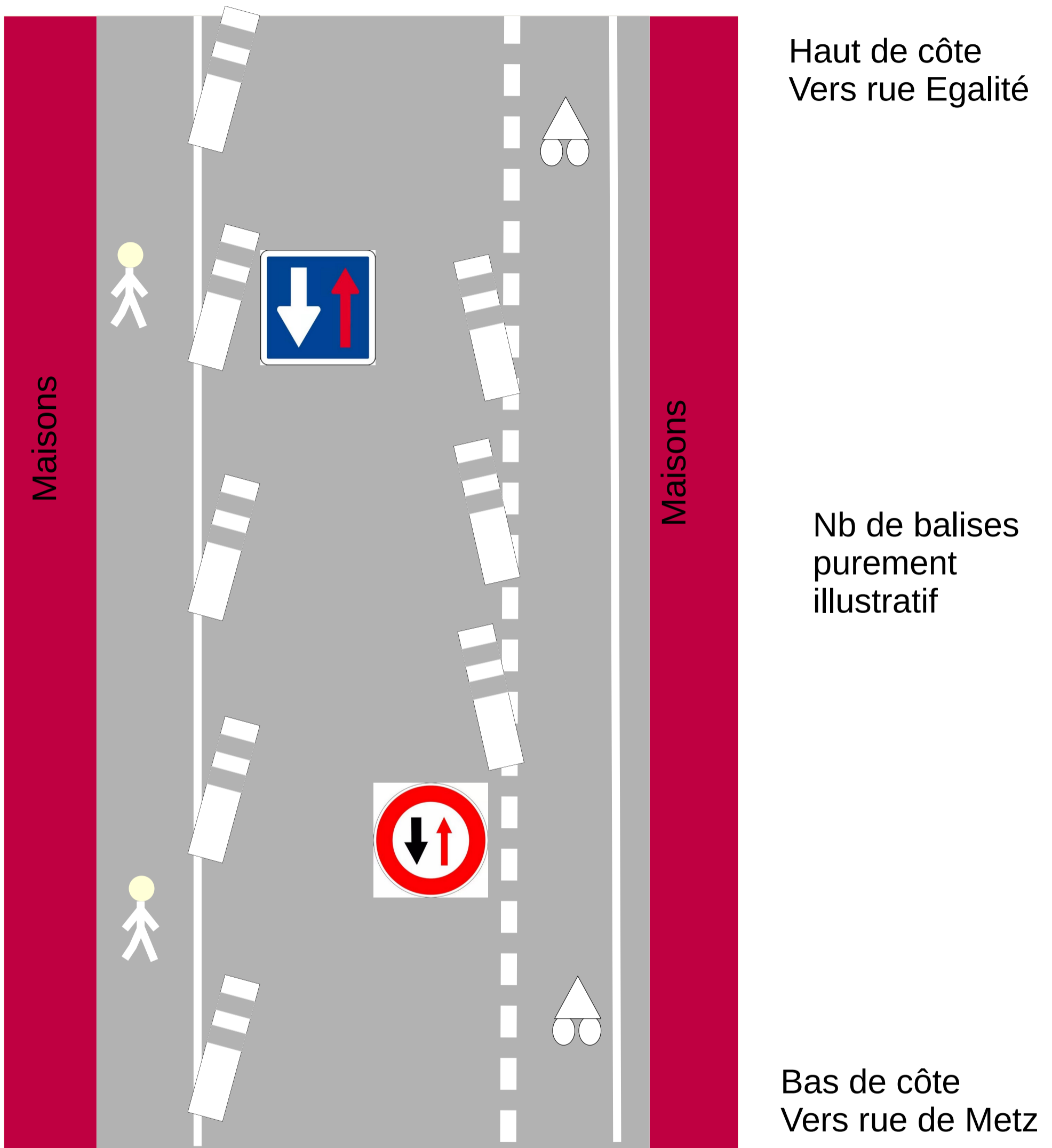
## Option 2 : sens unique avec parkings

(si choix de maintenir les parkings là où la route est assez large)



- Sens unique voitures montant.
- A gauche: cheminement piéton élargi (côté le plus ombragé), protégé par des balises.
- A droite : parkings voitures ou zébra. Des balises bordent les zébras.
- Les balises permettent de sécuriser piétons et cyclistes et vont modérer la vitesse de voitures par un sentiment de couloir étroit.
- La vitesse des vélos en montant est plus faible mais qu'ils devront partager la voie avec les véhicules, ce qui n'est pas confortable mais reste un choix possible.

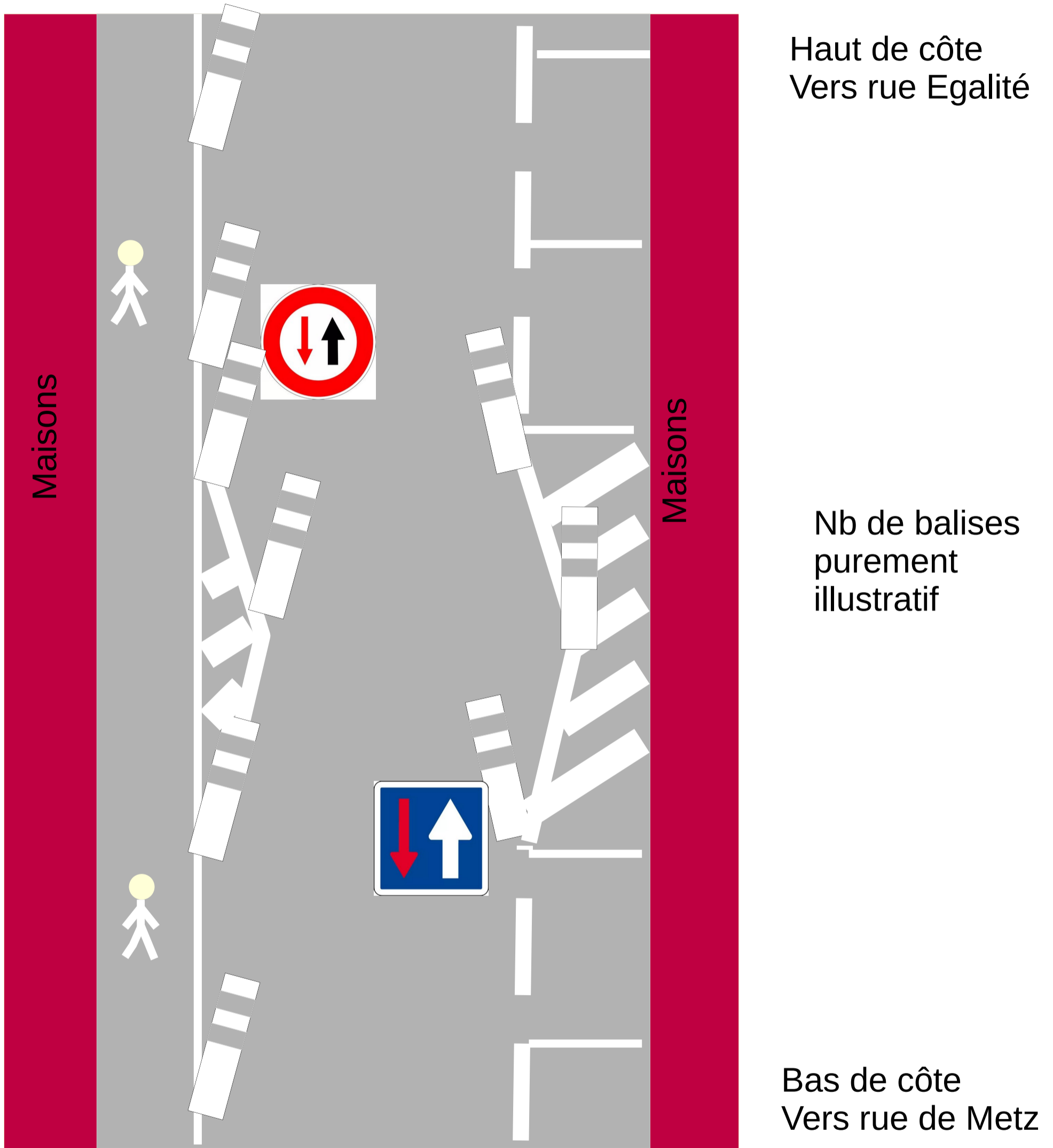
## Option 3 : double sens avec bande vélos montants



- Double sens voitures.
- A gauche: cheminement piéton élargi (côté le plus ombragé), protégé par des balises.
- A droite : une bande cyclable dans le sens montant. C'est dans la montée que le différentiel de vitesse entre vélos et voiture risque d'être important avec tentation de doubler. La bande cyclable peut être mordue pour les croisements de voitures. La bande donne toutefois une impression d'étroitesse de rue et modère la vitesse voiture. En un ou deux endroits de la rue, la bande cyclable est bordée de balises qui font un étranglement ne permettant pas aux voitures de se croiser et assurant une modération de vitesse. La priorité va aux sens descendant (pour permettre aux cyclistes qui descendent de passer sans s'arrêter) ;

## Option 4 : double sens avec parkings

(si choix de maintenir les parkings là où la route est assez large)



- Double sens voitures.
- A gauche: cheminement piéton élargi (côté le plus ombragé), protégé par des balises.
- A droite : des parkings et des zébras.
- En un ou deux endroits de la rue, les zébra sont bordés de balises qui font un étranglement ne permettant pas aux voitures de se croiser et assurant une modération de vitesse. La priorité va aux sens montant (pour permettre prioritairement aux cyclistes qui montent de garder leur lancée sans s'arrêter). L'étranglement est organisé en chicane pour couper l'effet ligne droite de la rue, même quand il n'y a pas de voiture en face et modérer encore plus la vitesse.