



Démarches
et
projets

Les boulevards urbains

Des voies
qui permettent de
réconcilier vie locale
et circulation

FICHE TECHNIQUE

N°28

Janvier 1998

Sommaire

► Un travail à différentes échelles de la ville	1
À l'échelle de l'agglomération.....	1
À l'échelle du quartier.....	3
À l'échelle de la parcelle.....	3
► La volonté de concilier vie locale et circulation sur un même espace	3
Le profil en travers, un outil de composition de la voie.....	3
Les abords et le cadre de la voie.....	4
Les carrefours, points singuliers de l'aménagement.....	6
La structuration des quartiers environnants.....	7
► Une conduite de projet adaptée	7
La responsabilité éminente de la maîtrise d'ouvrage.....	7
L'articulation d'une maîtrise d'œuvre complexe.....	8
► Conclusion	9
Bibliographie	10

Si on pouvait autrefois flâner sur les boulevards, l'utilisation croissante de l'automobile a peu à peu évacué toute vie des abords de certaines infrastructures en ville. En effet, à partir des années cinquante, une partie des grandes voiries a évolué vers une unique fonction de circulation. L'impact négatif de ces voies sur leur voisinage est à présent reconnu en termes de nuisances pour les riverains, de disparition de la vie locale et de coupure des quartiers traversés par ces infrastructures. En réaction, nous voyons aujourd'hui apparaître un nouveau type de voies renouant avec le cadre de vie des « anciens » boulevards tout en apportant les nécessaires fonctionnalités liées aux déplacements actuels : le boulevard urbain.

Le concept de boulevard urbain dépasse la simple insertion paysagère d'une voie supportant un trafic important pour l'intégrer véritablement dans le tissu urbain et permettre l'expression d'une vie locale riveraine. Le boulevard urbain est ainsi à même de jouer un rôle prépondérant tant dans la reconquête de quartiers en déshérence – particulièrement en périphérie – que pour anticiper le développement de nouveaux quartiers.

Pour réussir une telle intégration, les aménageurs devront tenir compte des différentes échelles de la ville, de l'organisation globale d'une agglomération et des déplacements jusqu'à la parcelle qui borde la chaussée. Mais pour faire émerger un véritable espace public, les concepteurs et les techniciens devront apporter un soin tout particulier à certains éléments constitutifs de la voie et de ses abords : profils en travers, carrefours, quartiers environnants. Enfin, dans l'élaboration d'un boulevard urbain, le maître d'ouvrage ne pourra se dispenser d'une conduite d'opération spécifique dans la mesure où l'urbanisme et le projet de voirie sont étroitement liés.

Un travail à différentes échelles de la ville

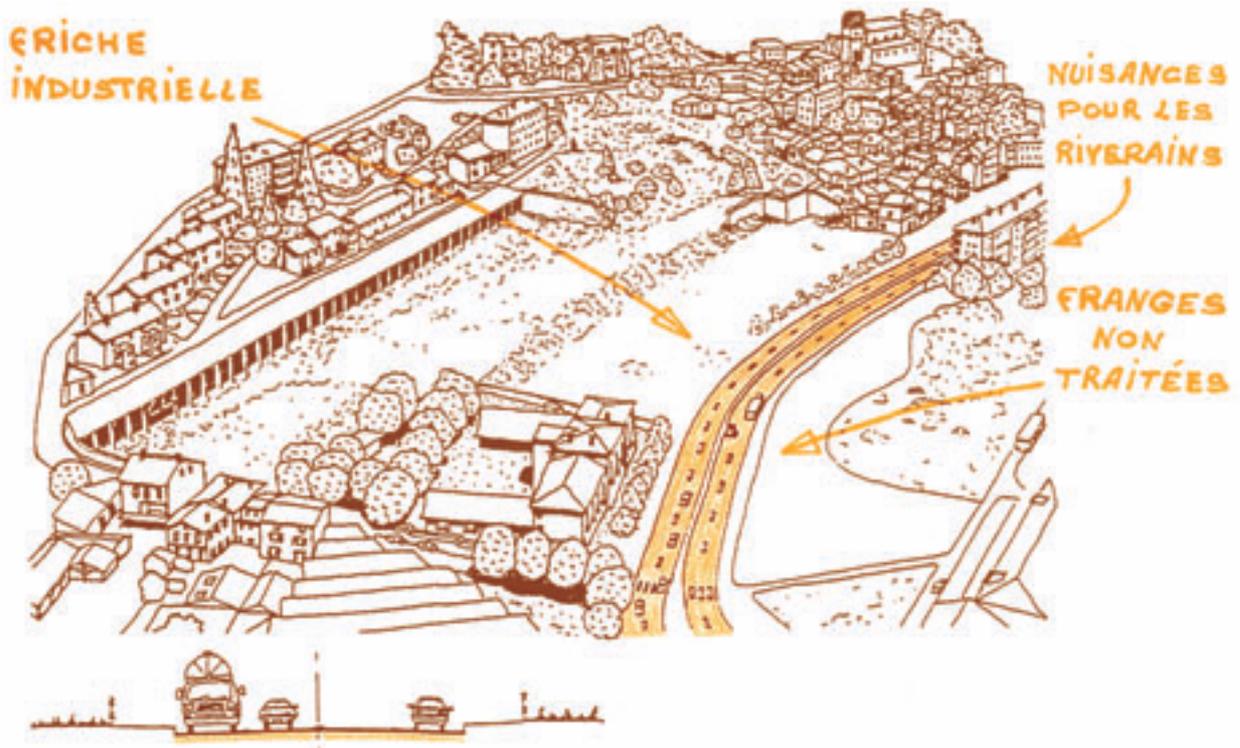
Agglomération, quartier, parcelle, le projet de boulevard urbain concerne toutes les échelles de la ville dans des situations très variées. Il peut tout autant remplir une fonction de pénétrante ou de contournement, traverser un tissu industriel ou une zone résidentielle, un quartier constitué ou encore un tissu faiblement construit.

À l'échelle de l'agglomération

Le boulevard urbain a vocation à structurer le développement urbain du point de vue des déplacements, en facilitant les liaisons entre des parties éloignées d'une même agglomération. D'ailleurs, les outils de planification, schémas directeurs ou dossiers de voirie d'agglomération (DVA), peuvent déterminer si une infrastructure sera aménagée en boulevard urbain.

Le trafic automobile y est très souvent important. Mais en raison de son intégration dans le tissu urbain, le boulevard urbain constitue aussi le support d'autres modes de déplacement à l'échelle de l'agglomération (transports en commun, vélos, piétons). La réalisation d'un transport en commun en site propre, comme le tramway, peut inciter les collectivités à concevoir la voirie support comme un boulevard urbain. Dans la hiérarchie des voies, le boulevard urbain appartient donc à la famille des artères urbaines où les vitesses doivent être maîtrisées.

Requalification d'une route nationale en traversée d'agglomération

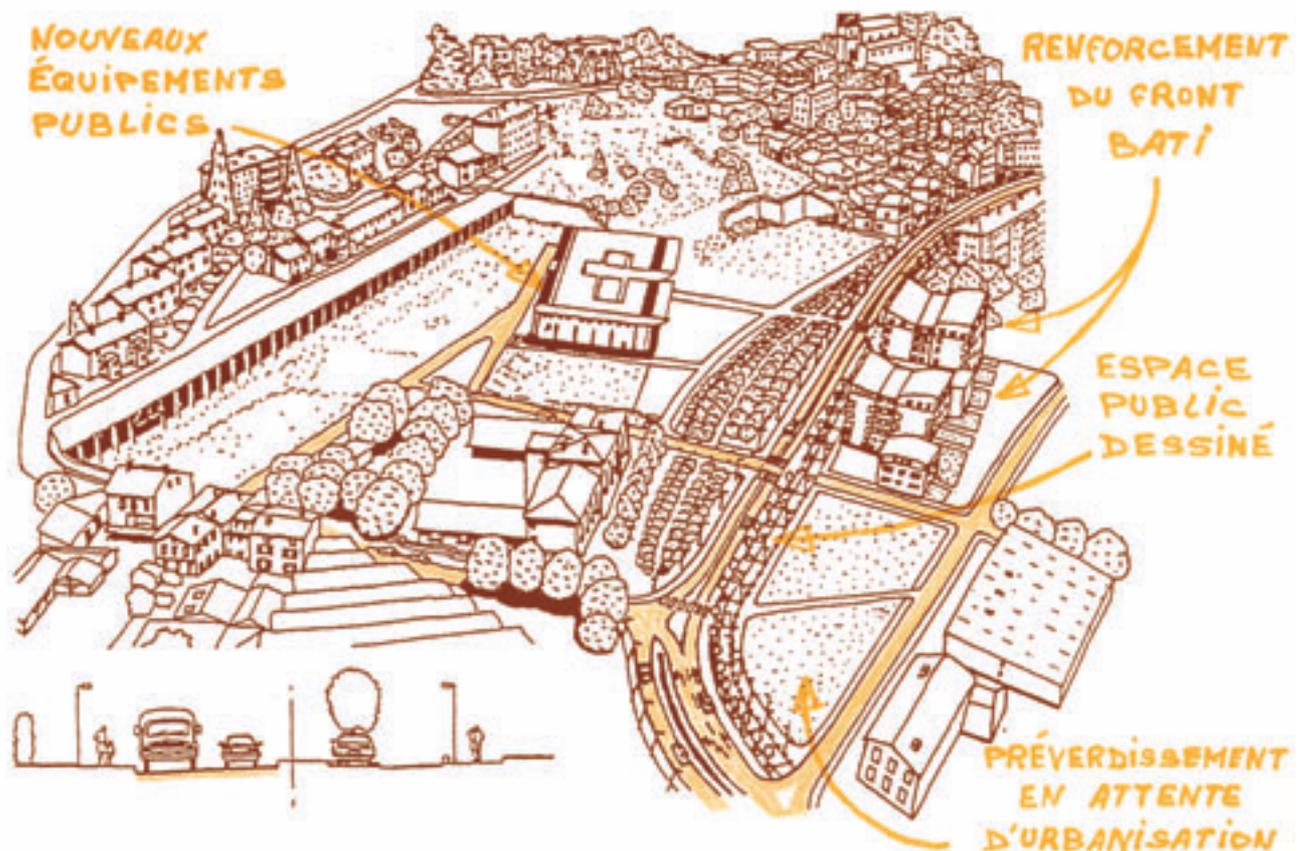


Saint Chamond -RN 88 avant requalification

Jusqu'en 1991, date à laquelle le contournement autoroutier a été mis en service, la RN88, par son trafic important et ses aménagements de sécurité, constituait une véritable coupure pour la ville de Saint-Chamond. La forte diminution du trafic a été l'occasion de réfléchir à la manière de réintégrer cette infrastructure dans le tissu urbain et a fait l'objet d'un concours.

L'espace dévolu à la circulation a été ramené à 2 voies contre 2x2 voies auparavant. Le reste de l'emprise a été rendu à la vie locale avec du stationnement latéral, une contre-allée desservant les immeubles à proximité de la voie et des trottoirs.

Cette mutation s'est accompagnée d'une reconquête des franges urbaines de la voie, en ouvrant sur le boulevard Waldeck-Rousseau des bâtiments qui jusque-là tournaient délibérément le dos à la route et en subissaient les nuisances. L'aménagement d'une friche industrielle et l'arrivée de nouveaux équipements publics en bordure de la voie ont permis de donner une certaine épaisseur au projet, tout comme la création de nouvelles voies permettant la communication entre le boulevard et les quartiers traversés.



Boulevard Waldeck Rousseau

À l'échelle du quartier

Une telle voie peut tout autant servir de tracé «fondateur» pour l'organisation d'un secteur nouvellement ouvert à l'urbanisation, qu'à apporter une armature pour la requalification de quartiers perturbés par la coupure d'une voirie que l'on souhaite réinsérer dans le tissu urbain. La prise en compte par le boulevard urbain des fonctions urbaines –habitat, activités, commerce ou loisirs– quelque soit leur importance relative, est indispensable pour garantir la richesse et la variété de la vie locale.

À l'échelle de la parcelle

Le boulevard urbain rend, par principe, directement accessible les parcelles situées de part et d'autre de la voie. Les accès aux terrains limitrophes, les règles de construction, voire dans certains cas le découpage foncier, sont autant d'éléments qui influent sur l'aménagement des abords du boulevard urbain. Cependant, lorsque le trafic de transit est important, il peut être utile d'insérer la circulation riveraine dans le grand trafic par l'intermédiaire de contre-allées. Le boulevard urbain n'a plus seulement un rôle circulatoire mais donne une «adresse» aux bâtiments qui le bordent. Contrairement aux grandes voiries coupées de leur environnement, comme les voies rapides urbaines (VRU), le boulevard urbain peut apporter une valeur patrimoniale aux constructions qui le longent.

Le boulevard urbain est donc en rapport étroit avec la ville; cela nécessite un travail approfondi à ces trois échelles.

La volonté de concilier vie locale et circulation sur un même espace

Dans une approche intégrée des déplacements et de la vie locale, l'aménagement d'un boulevard urbain doit :

- concilier des largeurs de chaussées souvent importantes, conséquence d'un trafic automobile soutenu, avec la volonté de modérer les vitesses ;
- assurer l'équilibre entre la circulation automobile et les autres modes de déplacement ;
- permettre enfin l'épanouissement de fonctions urbaines riveraines comme le commerce et les services.

Pour remplir ces objectifs, certains éléments d'aménagement retiendront plus particulièrement l'attention des concepteurs et des techniciens : le profil en travers, la gestion des abords de la voie, les carrefours et la structuration des quartiers traversés.

Le profil en travers, un outil de composition de la voie

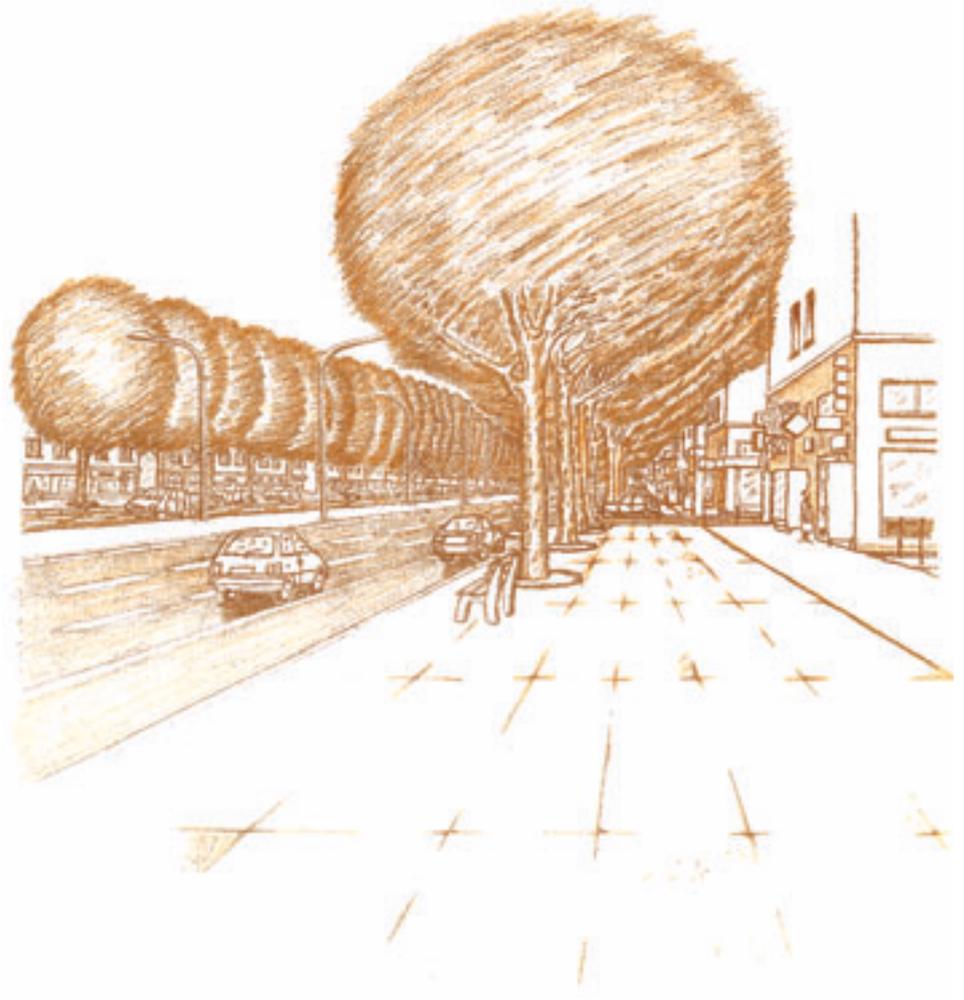
À la différence d'une autoroute urbaine, l'emprise du boulevard urbain ne se limite pas à la seule largeur de la chaussée, mais doit prendre en compte de nombreux usages. La définition d'un profil en travers de la voie ne peut donc pas rester purement quantitative, en fonction d'un niveau de trafic à écouler. En effet, une emprise large est aussi l'occasion d'une meilleure appropriation de la voie par les piétons en leur réservant une large part, à l'image des boulevards «hausmanniens» du XIX^e siècle.

Il n'existe cependant pas de profil en travers type; chaque projet doit être étudié au cas par cas, dans la relation entre le quartier traversé –le local– et les nécessités des déplacements à l'échelle de l'agglomération. Selon l'importance du trafic, sa nature et les caractéristiques du tissu urbain, la circulation de desserte peut coexister avec la circulation inter-quartiers ou prendre place séparément sur des contre-allées.

La qualité d'un espace public n'est réelle que si elle a été affirmée dès le début : le boulevard urbain peut préfigurer la ville qui se construit ou se transforme progressivement autour. Il est donc important de marquer le caractère urbain de la voie par la présence de trottoirs et de mobilier urbain, en ne s'arrêtant pas à un aménagement purement fonctionnel. Le végétal, particulièrement les alignements d'arbres, est un élément fondamental qui imprime une image forte à la voie en la transformant en lieu de promenade. Un éclairage approprié, rompant avec l'éclairage de type «routier» traditionnel, contribue à la qualité de l'ambiance. Dans le cas d'un projet neuf et en attendant la densification du bâti autour de la voie, des actions de préverdissement, d'aménagement de circulations piétonnes ou cyclistes provisoires permettent à l'opération d'évoluer sans rupture, tout en affirmant d'entrée le caractère d'espace public.

Le boulevard urbain en tissu urbain constitué

Conçu par l'architecte Tony Garnier dans la première moitié du XX^e siècle, en même temps que le quartier qui l'encadre, le boulevard des États-Unis constitue aujourd'hui à la fois un axe structurant à l'échelle de la ville et le support de nombreux usages locaux en relation avec les quartiers aux alentours. Il apporte ainsi la preuve qu'un trafic important n'est pas incompatible avec le développement d'activités riveraines. Ce boulevard de 2x3 voies est bordé d'immeubles d'habitation dont certains rez-de-chaussée accueillent des commerces. Grâce à ses alignements d'arbres, le boulevard des États-Unis est aussi un espace d'agrément et de promenade.



Lyon - Boulevard des États-Unis

Les abords et le cadre de la voie

Outre son profil en travers, le caractère d'une voie dépend beaucoup du traitement de ses abords, de ce qui n'appartient pas directement à l'espace public. Aujourd'hui, tout particulièrement en zone péri-urbaine, il est difficilement envisageable d'obtenir un front bâti continu le long d'une voie nouvellement ouverte. De plus, certaines activités ont un besoin croissant d'espaces libres pour se développer: parcs de stationnement, organisation des livraisons ou lieux de stockage. Une répartition minutieuse des espaces libres permettra aux terrains privés, visibles depuis le boulevard, de participer au cadre de l'espace public de la voie.

Pour cela, la détermination des limites privé/public est fondamentale. La puissance publique et les acteurs privés doivent s'entendre afin de ménager des transitions entre les espaces publics les plus fréquentés et des zones d'usage privatif qui n'ont pas forcément à être vues depuis la voie. Autant que possible, les vastes surfaces de stationnement qui accompagnent certaines activités devraient être fragmentées et redistribuées sur la parcelle afin d'en limiter l'impact visuel. L'aspect désordonné du bâti peut être évité en définissant des règles d'implantation des constructions. De même, un alignement d'arbres peut apporter un cadre à la voie, encore faut-il réserver la place de son plein épanouissement..

Tous ces éléments qui peuvent être inscrits dans les documents d'urbanisme, mettent en évidence l'interdépendance entre urbanisme et programme de voirie dans un projet de boulevard urbain.

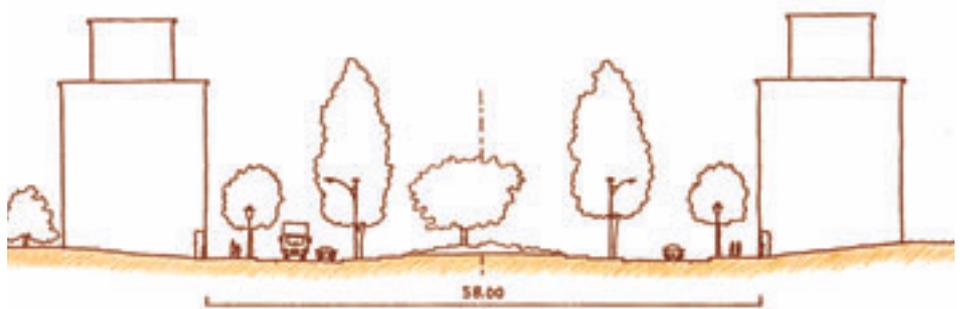
En périphérie...

Le nouveau quartier de Bourran à Rodez est le cas typique d'un « morceau de ville » dont la voirie est l'élément fondateur. La voie, provenant directement du centre-ville par l'intermédiaire d'un viaduc, assure la liaison avec l'ouest de l'agglomération. À un traitement unitaire du parcours, l'urbaniste a préféré ménager la transition entre la ville et la campagne toute proche en définissant deux séquences de 300-400 mètres de long concrétisées par deux profils en travers différents :



Rodez - quartier de Bourran - Avenue Jean-Monnet

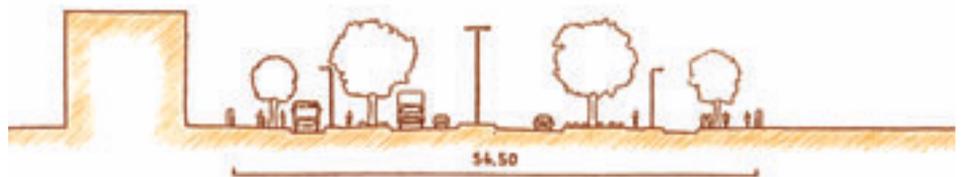
— sur la section la plus proche du centre-ville –l'avenue Jean-Monnet–, le parti arrêté est celui d'une voie centrale entourée de deux contre-allées servant à la desserte et au stationnement rive-rains. La densité est renforcée par un front bâti continu de part et d'autre de la voie qu'accentue encore un système de galeries abritant les commerces en pied d'immeuble;



Le Mail

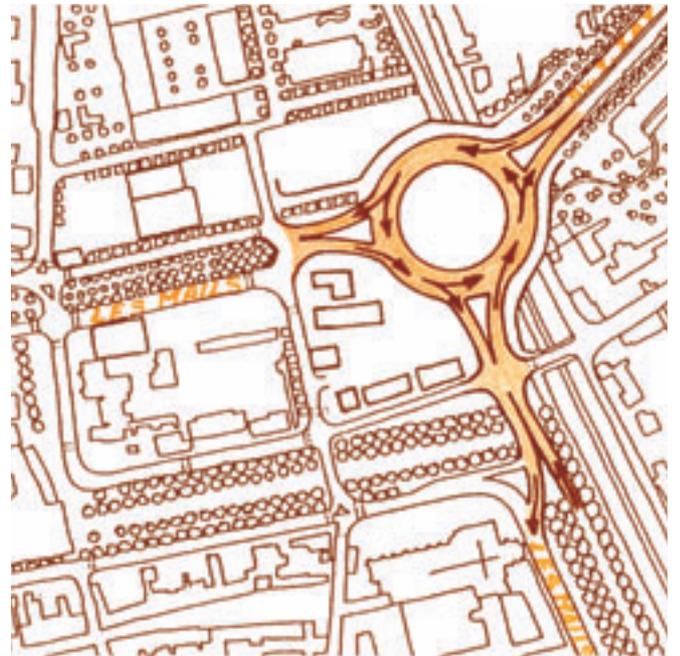
— dans la seconde séquence, le « Mail », l'ensemble est beaucoup plus aéré avec un front bâti discontinu qui ménage des échappées visuelles vers la campagne aveyronnaise. Le profil en travers est plus large. La circulation est rejetée de part et d'autre d'un vaste terre-plein central planté qui marque de façon majestueuse l'entrée dans la ville de Rodez.

D'une manière générale, le découpage des itinéraires en séquences permet de faire prendre conscience à l'automobiliste qu'il change d'environnement le long d'un parcours et qu'il doit adapter son comportement en conséquence. La présence d'éléments symboliques de l'ambiance urbaine –trottoirs, candélabres, espaces verts– est donc fondamentale, même si ces espaces sont peu fréquentés par les piétons. Ils marquent avant tout la rupture du cadre de la voie et le passage de l'automobiliste dans le milieu urbain.



Dijon - La route de Langres

À la sortie de Dijon, l'ancienne nationale, la route de Langres, devenue obsolète suite à la réalisation d'un contournement, a fait l'objet d'une requalification dans le cadre d'une extension de l'agglomération. La voirie est considérée comme un élément principal de composition et de structuration urbaine. À ce titre, elle est appelée à supporter des usages variés : l'automobile reste toujours présente mais plus de façon exclusive. Le nouveau profil en travers aménage des espaces pour les autres modes de déplacement : cyclistes, piétons, transports collectifs. Grâce à une emprise généreuse de près de 55 m de large, tous ces usages trouvent leur place de façon hiérarchisée garantissant la fluidité de la circulation automobile.



Les carrefours : savoir associer fonctions et formes

Le réaménagement des « mails » ceinturant le centre ancien d'Orléans et la création de l'avenue Jean-Zay qui irrigue un ensemble de quartiers au nord-est ont été l'occasion de proposer des formes originales de carrefours conjuguant la nécessité d'écouler un trafic important et la volonté de les considérer comme des espaces publics à part entière. À l'arrivée de l'avenue Jean-Zay sur les mails, l'importance des flux circulatoires aurait nécessité un carrefour giratoire de 60 m de diamètre qui risquait de déstructurer le tissu urbain. On a finalement opté pour un système de contournement autour d'un îlot qui sert de support à un centre d'affaires amené à jouer un rôle de porte du centre-ville. L'ensemble des flux est régulé par un système de feux. Ce carrefour est l'exemple même d'une démarche intégrant à la fois les préoccupations circulatoires et un souci d'urbanité.



Les carrefours, points singuliers de l'aménagement

Afin d'insérer un boulevard dans la vie locale, les échanges doivent se faire à niveau. La distance entre deux carrefours influe sur la possibilité réelle de voir se développer d'autres usages que la seule circulation automobile. La sécurité du piéton n'est plus assurée si l'on espace trop les carrefours, en raison de la vitesse acquise par les véhicules et de la trop grande distance entre les passages pour piétons. Pour ces raisons de sécurité, mais aussi pour assurer la perméabilité entre le boulevard et les quartiers traversés, le rythme de succession des carrefours ne devrait pas excéder 200 à 300 mètres.

En conditionnant la capacité des voies, le choix du type de carrefour se répercute sur le profil en travers. Ce choix dépend des trafics – en prenant en considération tous les modes –, du nombre de branches, mais aussi du niveau de service que l'on souhaite atteindre.

Le caractère urbain du boulevard transparaît aussi à travers l'aménagement des carrefours. Très souvent, les profils en travers sont déformés par des dispositifs purement circulatoires (tourne-à-gauche, voie d'insertion, etc.), au détriment de la lecture de l'espace public.

Le carrefour à feux permet de mieux gérer la multiplicité des modes de déplacements, notamment les transports en commun et les vélos, ainsi que les traversées piétonnes. En revanche, le giratoire permet de modérer les vitesses et de marquer une entrée, mais, sans un aménagement adéquat, il risque, lorsqu'il est de grande dimension, de déstructurer un tissu urbain.

La structuration des quartiers environnants

L'insertion d'une grande voirie dans un tissu urbain n'est pleinement réussie que si elle favorise le développement de véritables quartiers à ses abords. Le boulevard urbain offre donc l'opportunité de concevoir une urbanisation en profondeur et de limiter le développement filiforme qui a tendance à se constituer, notamment en périphérie, le long des voies importantes. Il est de la responsabilité des communes d'éviter un développement d'opérations autonomes et d'encourager les liaisons entre quartiers limitrophes.

À ce titre, le rôle du réseau viaire est triple :

- structurer le développement urbain en proposant un découpage d'îlot dont la taille et la configuration sont compatibles avec le programme arrêté;
- délester l'axe principal d'un trafic purement local en organisant des liaisons entre des quartiers voisins;
- permettre enfin le développement de la vie locale et notamment des fonctions qui ne peuvent prendre place sur le boulevard en raison de l'importance du trafic.

Les services techniques veilleront cependant à faire en sorte que ces liaisons entre quartiers ne servent pas d'itinéraires supplétifs à l'axe principal et ne supportent pas un trafic de transit au détriment de la vie locale. Il sera donc nécessaire de mettre en œuvre des aménagements visant à la modération des vitesses et favorisant la vie de quartier à l'image des opérations « Ville plus sûre, quartiers sans accidents » ou « Zones 30 ».

Enfin, les opérations d'urbanisme sont trop souvent définies de façon rigide et présentent un aspect définitif qui empêche toute évolution. Le tracé des voies devra donc tenir compte des possibles évolutions de ces quartiers et permettre leur extension en épaisseur et en continuité afin de limiter l'étalement de la tache urbaine.

Une composition d'ensemble reprenant ces différents éléments et concrétisée par le dessin d'un projet devrait apporter la garantie d'un espace public efficace du point de vue de la circulation et agréable à vivre.

Une conduite de projet adaptée

En intervenant non seulement sur la largeur de la voie, mais aussi sur l'épaisseur de la ville, le boulevard urbain s'affirme comme un acte d'urbanisme. Le projet de voirie s'inscrit dans un projet urbain dont l'élaboration ne peut procéder simplement du phasage et des domaines techniques habituels.

Les dimensions collective et temporelle –le projet urbain devant être partagé et s'inscrire dans le long terme– ainsi que l'échelle d'intervention exigent qu'une volonté forte puisse émerger et se pérenniser. La conduite d'un tel projet fait apparaître deux éléments essentiels.

La responsabilité éminente de la maîtrise d'ouvrage.

Son identification s'avère parfois difficile. La réalisation d'un projet de voirie, composante d'un projet d'urbanisme, peut mobiliser simultanément des financeurs et des donneurs d'ordres différents : État, Départements, Communes ou structures intercommunales, mais aussi aménageurs et constructeurs.

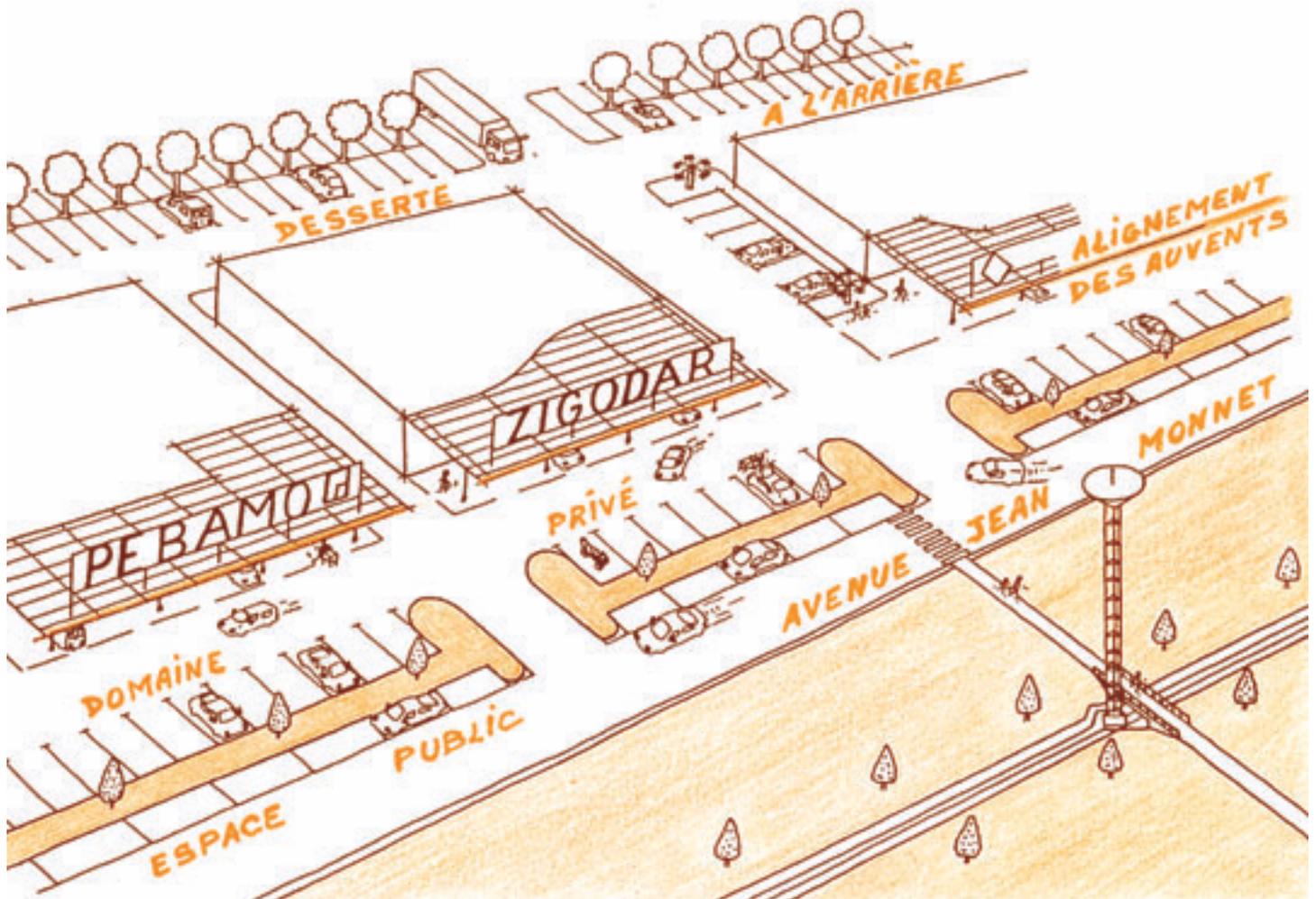
Il est donc important de considérer que la maîtrise d'ouvrage doit :

- s'appuyer sur une volonté politique, portée par les collectivités locales en raison de la dimension urbaine du projet;
- apporter de la cohérence à une intervention sur un territoire qui compte de nombreux acteurs, occupants et utilisateurs;
- être capable de fédérer des maîtres d'ouvrages divers dans une maîtrise globale du projet, en définissant, dès le départ, le rôle de chacun et les modalités de prise de décision;
- garantir la pérennité du projet dans la durée.

Dans sa fonction, le maître d'ouvrage est appelé à piloter en permanence les étapes de concertation, notamment autour de ces projets de grandes infrastructures de plus en plus rejetées par des riverains qui en craignent les nuisances.

Pour y parvenir, il doit pouvoir s'appuyer sur une fonction d'assistance technique, de conduite d'opération, distincte des fonctions de maîtrise d'œuvre et de conception.

La capacité d'anticipation, préalable à l'émergence d'un projet, mais aussi l'obligation de gérer les risques et les incertitudes au cours de ce projet nécessitent que la maîtrise d'ouvrage intègre un professionnalisme suffisant dans le jeu de l'aménagement urbain.



Nîmes - Ville Active

Aménager les transitions entre l'espace public et le domaine privé

L'opération Ville Active n'est pas à proprement parler un boulevard urbain. Il s'agit d'une zone commerciale qui a fait l'objet d'un projet urbain ordonnant les implantations des locaux d'activités. L'une des réussites du projet vient du traitement de la transition entre l'espace public central et les parcelles privées :

- les limites entre le domaine public et les parcelles sont identifiées par un traitement végétalisé ;
- les aires de stationnement sont réparties équitablement afin d'éviter de former de trop grandes surfaces bitumées ;
- l'alignement des locaux est réalisé à l'aide d'auvents qui permettent aux occupants d'agencer à leur guise leur bâtiment sans perturber la vision globale que l'on a de l'espace public. Ces auvents protègent aussi du soleil quelques places de stationnement ;
- les enseignes sont rigoureusement cantonnées dans un bandeau surmontant l'auvent, évitant ainsi la surenchère des messages publicitaires.

Le projet fait ressortir une composition d'ensemble où l'espace public est pensé et dessiné jusqu'à l'entrée des magasins.

L'articulation d'une maîtrise d'œuvre complexe

La maîtrise d'ouvrage a également la responsabilité d'avoir recours à une équipe de conception et de réalisation adaptée à ses attentes ou aux enjeux mis en évidence autour du projet. En effet, l'identification des compétences indispensables à l'opération est nécessaire, notamment selon les besoins en termes de voirie, d'urbanisme ou de paysage. Le dessin est une étape fondamentale puisqu'il fixe une image du projet et détermine la qualité des espaces. Cette retranscription implique nécessairement que la conduite de la conception soit menée par un homme de l'art, architecte-urbaniste ou paysagiste.

Outre les compétences propres à chaque « spécialiste », la capacité de la maîtrise d'œuvre sera aussi jugée sur le « savoir-faire ensemble ». Il est de son devoir de prendre en compte les contraintes, les méthodes et les objectifs des différents partenaires du terrain, notamment des services techniques et concessionnaires qui interviennent de façon sectorielle sur l'espace public. En matière d'espaces publics, la dimension sociologique est fondamentale pour mieux cerner les enjeux d'appropriation du boulevard urbain car cela constitue finalement un indice essentiel de réussite du projet. Ce dernier doit fédérer l'ensemble des logiques qui prennent place sur le territoire.

La démarche habituelle d'élaboration du projet technique, procédant par phases successives, ne constitue pas toujours le meilleur moyen de mener de front un projet urbain et la réalisation d'une infrastructure dont les durées de réalisation sont différentes. Le projet de boulevard urbain doit composer avec ces différentes échelles afin que le projet de voirie et le projet urbain restent en permanence en harmonie.

La conduite de projet constitue la clé de la réussite pour la réalisation d'un boulevard urbain. La coordination des différentes logiques d'acteurs et l'encadrement d'une équipe pluridisciplinaire de techniciens de l'aménagement sont essentiels pour maîtriser la démarche complexe de boulevard urbain.



Nîmes-Boulevard Salvador Allende

Structurer les quartiers en périphérie

Un projet de boulevard urbain ne peut se soustraire à une réflexion sur l'épaisseur urbaine, c'est-à-dire sur les quartiers qui le bordent. À Nîmes, le projet de transformation d'une route nationale en boulevard urbain est porteur d'enjeux sur la recomposition de quartiers périphériques qui se développaient jusque-là de façon autonome sans réflexion à l'échelle de la ville. Ce projet a été l'occasion de prévoir un réseau de voiries reliant des quartiers voisins entre eux au lieu de vouloir systématiquement faire déboucher chaque opération sur la voie principale. L'interface entre ce réseau de voiries et l'axe principal est assurée par un système de contre-allées évitant la confrontation directe entre la circulation de transit et la desserte locale qui surchargerait la voirie et générerait des problèmes supplémentaires de sécurité. C'est enfin le moyen de donner un cadre au développement urbain à venir.

Conclusion

Loin de constituer un pléonasmе, la notion de boulevard urbain est aisément compréhensible dès que l'on croit à la possibilité d'insérer une grande infrastructure en ville.

En effet, cette autre manière de concevoir la relation entre la voie et la ville contribue :

- pour la ville, à améliorer le fonctionnement global des déplacements et à modifier durablement son image ;
- pour le quartier, à constituer une armature pour son développement ou sa requalification ;
- pour les riverains, à compenser la présence de l'automobile par la qualité des espaces publics et la diversité des activités.

Toutes ces raisons militent pour que les villes fassent le pari du boulevard urbain. Ce pari est d'autant plus facile à tenir que les maîtres d'ouvrage sauront définir un projet urbain intégrant la voirie dans l'épaisseur de la ville. Cela suppose aussi que la maîtrise d'œuvre – des services techniques aux concepteurs – dispose des compétences nécessaires en voirie et en urbanisme permettant ainsi de concilier sur un même espace la circulation et la vie locale.

En s'inspirant de réalisations et d'expériences locales, le Certu continuera à développer un savoir susceptible d'apporter des clés pour une conception intégrée de la voie et de la ville.

Bibliographie

Guide général de la voirie urbaine

Certu/IVF, Lyon, Certu, 1988, 193 p.

DEMANGEON (Alain), WERQUIN (Ann-Caroll)

Lille-Roubaix-Tourcoing : les ingénieurs, l'État et les villes.

Le boulevard du XX^e siècle

Les annales de la recherche urbaine, n°38, juin-juillet 1988, p. 86-94

DUBOIS-TAINE (Geneviève)

Les boulevards urbains, contribution à une politique de la ville

Paris, presses de l'École nationale des ponts et chaussées, 1990, 176 p.

Ville plus sûre, quartiers sans accidents. Savoir-faire et techniques

Lyon, Certu, 1993, 318 p.

Végétal et entrées de ville :

compositions paysagères autour des grandes voies

Lyon, Certu, 1993, 136 p.

Les boulevards urbains

séminaire « entrées de ville » n° 11

Lyon, Certu, juin 1994, 20 p.

Trame viaire et entrées de ville : le cas de la commune des Mureaux

Lyon, Certu, 1994, 78 p.

Paris : laboratoire de la voirie urbaine?

Les savoirs de la voie urbaine, cahier n°1, mars 1994, MELTT/DAU/Plan Urbain, Atelier d'environnement Thalès

Les circulaires de Barcelone

Les savoirs de la voie urbaine, cahier n°2, décembre 1994, MELTT/DAU/Plan Urbain, Atelier d'environnement Thalès

Conception et architecture des voies urbaines 1995

comité AIPCR (association internationale pour la conception de la route) de la ville, rapport du groupe de travail - 10.08 B, *Routes-roads*, n°spécial, septembre 1995, p. 51-84

DEMANGEON (Alain)

Penser Boulevard

Les cahiers de la recherche architecturale, n° 38-39, 3^e trimestre 1996, «Banlieues», p. 131-138

© Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement.
Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme
et les constructions publiques
Coordination et mise page: Patrick Marchand

Photogravure: Accord Image ☎ 04 72 73 00 31
Impression: Comimpress ☎ 03 85 31 53 27
Achevé d'imprimer: janvier 1998
Dépôt légal: 1^{er} trimestre 1998

Cette fiche est en vente au Certu
Bureau de vente:
9, rue Juliette-Récamier
69456 Lyon Cedex 06
☎ 04 72 74 59 59

Toute reproduction intégrale ou partielle, faite sans le consentement du Certu est illicite (loi du 11 mars 1957). Cette reproduction par quelque procédé que ce soit, constituerait une contrefaçon sanctionnée par les articles 425 et suivants du code pénal.

Le document a été rédigé conjointement par les départements
Urbanisme et Sécurité, voirie, espace public du Certu.
Les illustrations ont été réalisées par Bernard Du Verger.

Contacts Certu :
Jacques Banderier : 04 72 74 58 16
Jean-Paul Lhuillier : 04 72 74 58 49

Les Boulevards urbains

L'appellation de boulevard urbain n'est-elle pas utilisée parfois de façon abusive ? Trop souvent, pour rendre acceptable par la population le passage d'une grande infrastructure routière en milieu urbain, l'insertion dans la ville se réduit à des actions de protection et d'accompagnement paysager aux abords de la voie.

Et pourtant, des villes ont relevé le défi de faire cohabiter la vie locale avec une circulation importante sur un même espace.

Les démarches initiées depuis près de 10 ans et les projets d'Orléans, Rodez, Dijon ou Saint-Chamond démontrent la pertinence de ce type d'aménagement pour des agglomérations de taille variable et dans des situations urbaines différentes, dans des quartiers neufs comme en tissu urbain déjà constitué.

Ce document marque la première étape des travaux engagés par le Certu sur la problématique du boulevard urbain.

Il s'adresse d'abord à ceux qui souhaitent entreprendre un projet de voirie intégré à la ville en dépit d'un niveau de trafic élevé.

Maîtres d'ouvrage et maîtres d'œuvre, urbanistes et techniciens de la route trouveront ici les principaux repères de conception et de conduite d'un projet de boulevard urbain.

Urban boulevards

Hasn't the term "urban boulevard" been at times employed with exaggeration?

In many instances, it is used to help the local population to accept a major road infrastructure project in an urban setting, when in fact integrating the new infrastructure into the existing built environment merely consists of some safety measures and landscaping improvements along the sides of the roadway.

Nonetheless some cities have actually succeeded in maintaining active local neighborhoods while accommodating heavy traffic flows in the same physical space.

The efforts undertaken over the past 10 years, in Orleans, Rodez, Dijon and Saint-Chamond, have demonstrated the relevance of this type of road project for urban areas at different scales urban boulevard can answer different planning needs and exhibiting different planning needs, whether in newly-developed districts or within an existing urban fabric.

This document is the first stage of studies conducted by the Certu on the subject of urban boulevards.

It is primarily intended for those who are planning a road project through an urbanized area in spite of heavy traffic volumes. Whether you are a project owner or a project architect, an urban planner or a road engineer, you will find here all the major design and project management references available with respect to urban boulevards.

Available in english

Bulevar urbano

¿La denominación de bulevar urbano no es a veces utilizada de forma abusiva? Demasiado a menudo, para que resulte aceptable para la población el paso de una gran infraestructura de carreteras en el medio urbano, la inserción en la ciudad queda reducida a unas acciones de protección y de acompañamiento paisajístico en las inmediaciones de la vía.

Y, sin embargo, diversas ciudades han respondido al reto de hacer cohabitar la vida local con una circulación importante en un mismo espacio. Las acciones iniciadas desde hace cerca de 10 años y los proyectos de Orléans, Rodez, Dijon o Saint-Chamond demuestran el carácter pertinente de este tipo de acondicionamiento para unas poblaciones de talla variable y en unas situaciones urbanas diferentes, tanto en barrios nuevos como en un tejido urbano ya constituido.

Este documento marca la primera etapa de las obras emprendidas por el Certu sobre la problemática de bulevar urbano. Está dirigido primeramente a aquellos que desean emprender un proyecto de vialidad integrado a la ciudad a pesar de un nivel de tráfico elevado. Promotores y contratistas, urbanistas y técnicos de la carretera encontrarán aquí las principales referencias de concepción y de conducción de un proyecto de bulevar urbano.