

# Vues d'actu

■ Février 2008

■ Décembre 2007



## ■ Boulevards Urbains, de quoi parle-t-on ?

Partie I : Le boulevard urbain, une notion qui a évolué.

### Les remparts à l'origine des boulevards

-A l'origine, le boulevard est une artère aménagée à l'emplacement des remparts qui ceinturaient les villes. Par conséquent, sa forme est souvent circulaire, à la différence d'une avenue, aménagée comme une radiale pour faciliter les échanges entre la ville et la campagne. De par sa largeur et sa fréquentation, le boulevard est un axe important pour une ville. Son aménagement a souvent été soigné, avec notamment des plantations et des façades de qualité. Le développement des villes a fait évoluer l'usage des boulevards. De périphériques, certains sont devenus des artères insérées au cœur du tissu urbain. D'un espace au cadre de vie de qualité, beaucoup d'entre-eux se sont transformés en axe de transit où la voiture marque sa présence de façon hégémonique.

Les besoins de déplacement en voiture ont alors nécessité un redimensionnement de certaines de ces voies publiques, entraînant une augmentation importante des trafics routiers en milieu urbain et la réduction de la place accordée aux autres usagers (piétons, cyclistes, transports collectifs). C'est lors de cette période de "mono-fonctionnalité" des boulevards qu'est apparue la notion "d'autoroutes urbaines", infrastructures nuisantes pour les riverains, qui a dégradé le cadre de vie en ville et créé des coupures urbaines.

Cette transformation urbaine a engendré une prise de conscience de la nécessité de rééquilibrer les pratiques de déplacement en ville. Le boulevard urbain, qui se définit comme un axe structurant, doit ainsi combiner les fonctions de déplacements et d'espaces publics de qualité où les nuisances liées au trafic routier sont fortement réduites.

La notion "historique" du boulevard a évolué au fil du temps, si bien qu'aujourd'hui, ces artères revêtent des formes très variées (entrées de ville, axes de liaison entre différentes zones urbaines d'une même agglomération, voies d'accès à un quartier...).

**Il n'y a pas d'aménagement "unique". Les caractéristiques de la voie, sa localisation et la fonction qu'on veut lui donner dans la ville déterminent les options du parti d'aménagement.**

>Partie II : Les grandes familles de boulevards urbains, tentative de classification.

### Les Voies à Caractéristiques Autoroutières (VCA)

-Les VCA sont des routes qui captent un trafic important (souvent supérieur à 2 000 véhicules en heure de pointe), avec des vitesses pratiquées allant entre 110 et 130 km/h. L'intérêt de maintenir une VCA dépend du trafic que l'on souhaite lui faire supporter. Dans le cas où il est convenu d'y maintenir un certain niveau de trafic de transit sans réaliser d'aménagements coûteux sur l'infrastructure, certaines mesures sont envisageables pour "adoucir" cet axe :

— limiter la vitesse à 70 km/h, au moins aux heures de pointe : en effet, il a été démontré que pour optimiser le débit routier sur une infrastructure, il est nécessaire d'avoir des vitesses pratiquées qui s'étalent entre 60 et 80 km/h. Cette mesure peut également s'appliquer lors des journées où les conditions climatiques favorisent la pollution

atmosphérique,

— réguler les accès pour maîtriser les entrées sur la voie (par la mise en place de feux sur les bretelles d'accès),

— réguler les sorties par des carrefours à feux pour limiter les effets de "remontées de files" sur la VCA.

Dependant, dans beaucoup de cas, se pose la question de la pérennité des mesures.

Le maintien des VCA fait aujourd'hui débat dans beaucoup d'agglomérations françaises, car elles sont sources de fortes nuisances. Se pose ainsi souvent le choix entre le réaménagement de l'infrastructure (à définir suivant le type de trafic et le nombre de véhicules) et sa déviation sous forme d'un contournement exclusivement routier, ayant pour objet de capter une grande partie des flux.

### Les Voies à Caractéristiques Rapides (VCR)

-La VCR est une voie où la limite entre l'urbain et l'interurbain est parfois difficile à déceler. En effet, on rencontre ce type d'infrastructure sur des portions interurbaines, mais aussi sur des artères qui pénètrent dans les villes. Il s'agit d'une artère aux caractéristiques routières marquées, qui a un impact fort lorsqu'elle se situe dans le tissu urbain. Les vitesses pratiquées sont souvent supérieures à 50 km/h.

Pour permettre un usage plus équilibré et offrir des perspectives de développement aux modes alternatifs à la voiture, il est nécessaire de mieux partager la voirie par l'aménagement de couloirs réservés aux transports collectifs et d'espaces piétons cyclables confortables. Ces différentes mesures participent à l'insertion urbaine de l'axe et rendent plus agréable sa fréquentation. Cela participe également à l'amélioration de la sécurité pour l'ensemble des usagers.

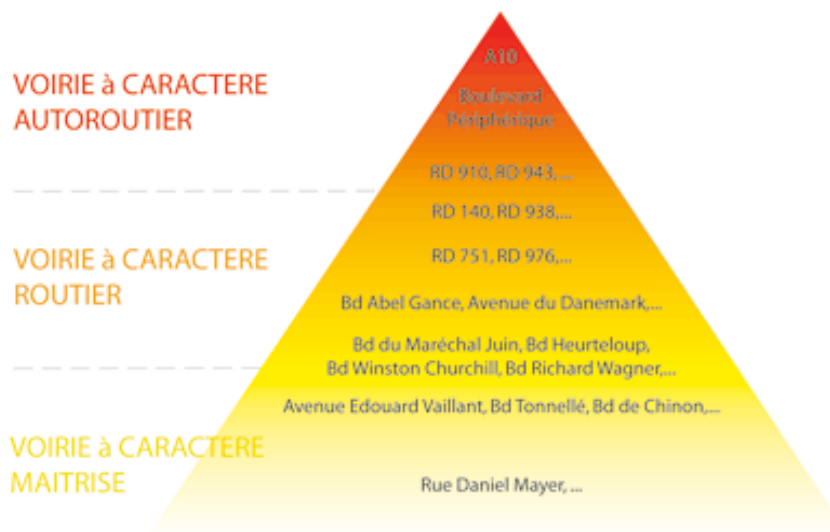
La palette des aménagements possibles est vaste. Elle est fonction du choix qui est porté sur les emprises et le partage modal attribué.

En savoir + [Lyon av Mermoz \(PDF\)](#) [Télécharger](#)

### Les Voies à Caractéristiques Maîtrisées (VCM)

-La VCM est une voie où le caractère urbain de l'axe doit être clairement affirmé. La voiture n'est plus le mode dominant, mais un mode placé sur le même pied d'égalité que les autres. Le principe fort de ce type d'aménagement est la limitation de la vitesse à 50 km/h, voire moins.

En savoir + [Crolles av Croizat \(PDF\)](#) [Télécharger](#)



En savoir + [Les boulevards urbains-Fiche Technique\(PDF\)](#) [Télécharger](#)

## Partie III : Des concepts en expérimentation

### L'autoroute "apaisée"

-L'autoroute est une infrastructure routière qui a remodelé les espaces en raison du gain "vitesse" qu'elle a induit. On a alors assisté à un allongement des distances pour des temps de trajets identiques, engendrant le phénomène d'étalement urbain. La vitesse a donc fait gagné de l'espace et non du temps. Les grands axes routiers sont ainsi devenus des voies d'échanges et de transit, avec un aménagement exclusivement routier, sans prise en considération des territoires desservis. Le concept d'autoroute "apaisée" s'inscrit comme un projet novateur en faveur d'une utilisation multimodale de ces infrastructures et d'une meilleure insertion dans les territoires urbains desservis. L'infrastructure devient un axe de communication intégré à son environnement, plus perméable et moins "traumatisant" pour les territoires traversés. La vitesse s'inscrit comme un levier de régulation important du concept. La fluidité du trafic étant optimale autour de 70 km/h, l'autoroute "apaisée" offre une nouvelle approche de la desserte périurbaine, car elle fiabilise la régularité de temps de trajet. Un axe sature plus rapidement en période de pointe lorsque les vitesses plus élevées

sont autorisées.

En savoir + [Schema Dir Grenoble\(PDF\)](#) [Télécharger](#)

En savoir + [RU Grenoble\\_autoroute apaisée \(PDF\)](#) [Télécharger](#)

En savoir + [Schema Dir grenoble-Pres oct2006 \(PDF\)](#) [Télécharger](#)

#### **La "chaussidou" : chaussée à voie centrale banalisée**(Nom d'origine : Kernfahrbahn)

-Sur les voies de liaisons périurbaines, on rencontre souvent des difficultés de cohabitation entre les usagers. En raison d'un aménagement principalement routier, les autres modes ont du mal à s'insérer, engendrant un sentiment d'insécurité. Le concept de chaussée à voie centrale banalisée a été inventé dans les années 90 par Oskar BALSINGER, un ingénieur voirie du canton de Berne (Suisse). Le principe repose sur une redistribution de l'espace en modifiant le marquage au sol. On passe ainsi d'une chaussée à double sens de circulation à une chaussée centrale unique plus étroite, sans marquage axial et ouverte au double sens de circulation. Cette configuration permet d'aménager des espaces latéraux plus confortables pour les piétons et les vélos, et de réduire sensiblement les vitesses.

En savoir + <http://velobuc.free.fr/kernfahrbahn.html>

### Partie IV: Des enjeux d'aménagement pour une application locale

#### **A partir de quels éléments peut-on réaménager un boulevard urbain ?**

-Le réaménagement d'un boulevard dépend avant tout du choix que l'on porte sur sa vocation. Veut-on y maintenir un trafic important, associant des flux locaux et de transit, ou au contraire, décidons-nous d'accueillir uniquement un trafic local "apaisé" ? De même, souhaitons-nous y maintenir un usage principalement routier, ou au contraire y développer la place pour les autres modes ? C'est donc à partir de ces choix que les décideurs peuvent réguler l'aménagement en fonction :

- de la largeur de la chaussée roulante,
- de la vitesse réglementée,
- de la place accordée aux modes doux (piétons / vélos) et aux transports collectifs,
- des éléments paysagers,
- du mobilier urbain,
- des revêtements au sol,
- de la lisibilité des espaces pour chaque mode.

C'est en raison de cette diversité que le traitement d'un boulevard urbain peut s'effectuer à l'échelle d'une agglomération, d'une ville, d'un quartier, voire d'une rue ou d'une parcelle.

#### **Des axes à densifier ?**

-La qualité de l'urbanisation le long de ces axes est souvent en rapport avec le niveau de trafic supporté. Plus la circulation routière est apaisée, plus il est viable de densifier. C'est souvent la place utilisée par la voiture qui détermine la présence des autres modes. Or, la qualité urbaine d'un boulevard dépend, outre de la qualité architecturale du bâti, du choix accordé aux transports collectifs et aux modes doux. Des voies réservées au bus, des aménagements cyclables et des trottoirs confortables sont les garants d'une circulation routière maîtrisée. L'aménagement urbain d'un boulevard dépasse cependant le cadre de la voirie. Pour un partage cohérent de l'espace public, c'est bien toute l'emprise qu'il faut considérer. L'urbanisation peut se décliner suivant différentes fonctions, telles que l'habitat, les activités, les équipements publics.... La mixité de ces fonctions urbaines participe à l'harmonie de la vie locale.

#### **Où appliquer ces aménagements dans l'agglomération tourangelle ?**

-Les grands axes prévus pour accueillir des lignes fortes de bus (bd Heurteloup, bd Béranger, bd Maréchal Juin, avenue Edouard Vaillant,...)

- les entrées principales de l'agglomération (RD910, RD751, RD952, RD140...)
- des axes, suivant l'évolution des projets routiers (l'avenue Georges Pompidou, l'A10 dans sa traversée de l'agglomération,...)
- ...