

Autoroutes et traversées urbaines

Certu

De la voie rapide urbaine
à la voie structurante
d'agglomération
Vers une voie intégrée aux territoires ?

16 octobre 2013

Nicolas PECH



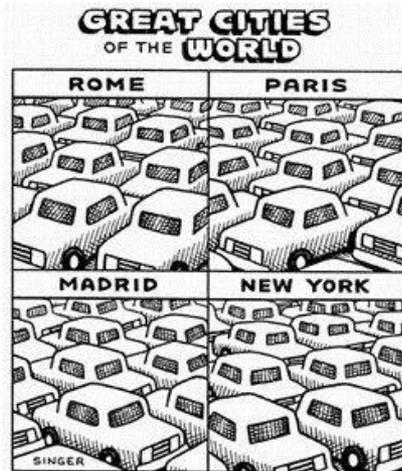
Autoroutes et traversées urbaines

Pourquoi ?

Le développement du réseau autoroutier, et de voies rapides urbaines autour et dans les agglomérations, s'est fait :

- dans une logique **d'équipement** et **d'aménagement du territoire**
- sans toujours mesurer les conséquences sur la ville : « **La ville doit s'adapter à l'automobile** »

2010

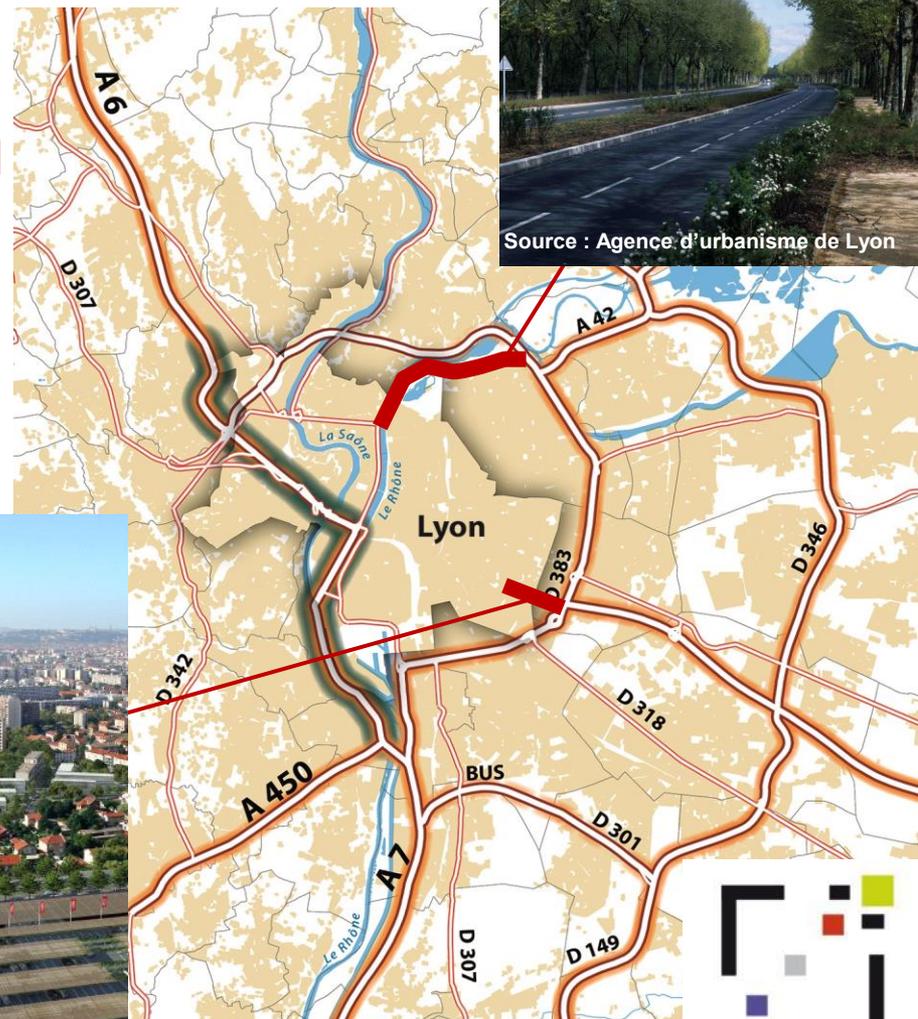


Autoroutes et traversées urbaines

Le cas de l'agglomération lyonnaise

Des réalisations :

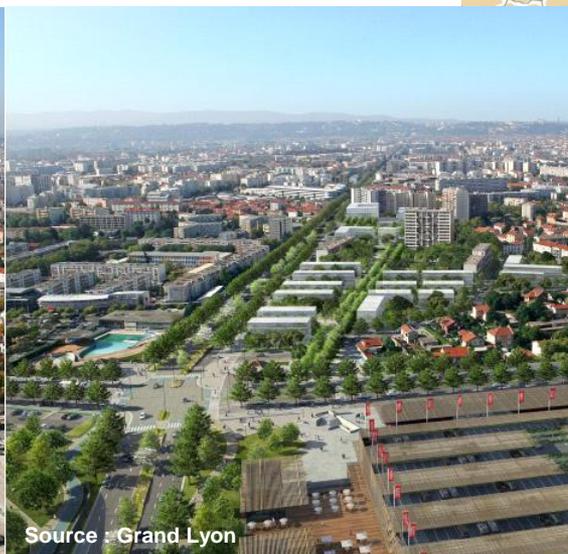
- Le réaménagement de l'ancien boulevard périphérique en lien avec l'ouverture du Boulevard Périphérique Nord en 1997
- La démolition du viaduc autoroutier Mermoz de l'A43 en 2011



Source : Agence d'urbanisme de Lyon



Source : Grand Lyon



Source : Grand Lyon



Agence d'urbanisme
www.urba.lyon.org

Autoroutes et traversées urbaines

Le cas de l'agglomération lyonnaise

Des perspectives :

- La requalification de l'axe A6-A7 dans le cadre du projet d'Anneau des Sciences
- Apports du débat public (fin 2012- avril 2013) alimenté par l'Agence d'urbanisme : **traitement global** du boulevard Laurent Bonnevey (35 000 riverains, potentiel foncier de 500 ha), **aménagement urbain** des portes, imaginer une **infrastructure intégrée**

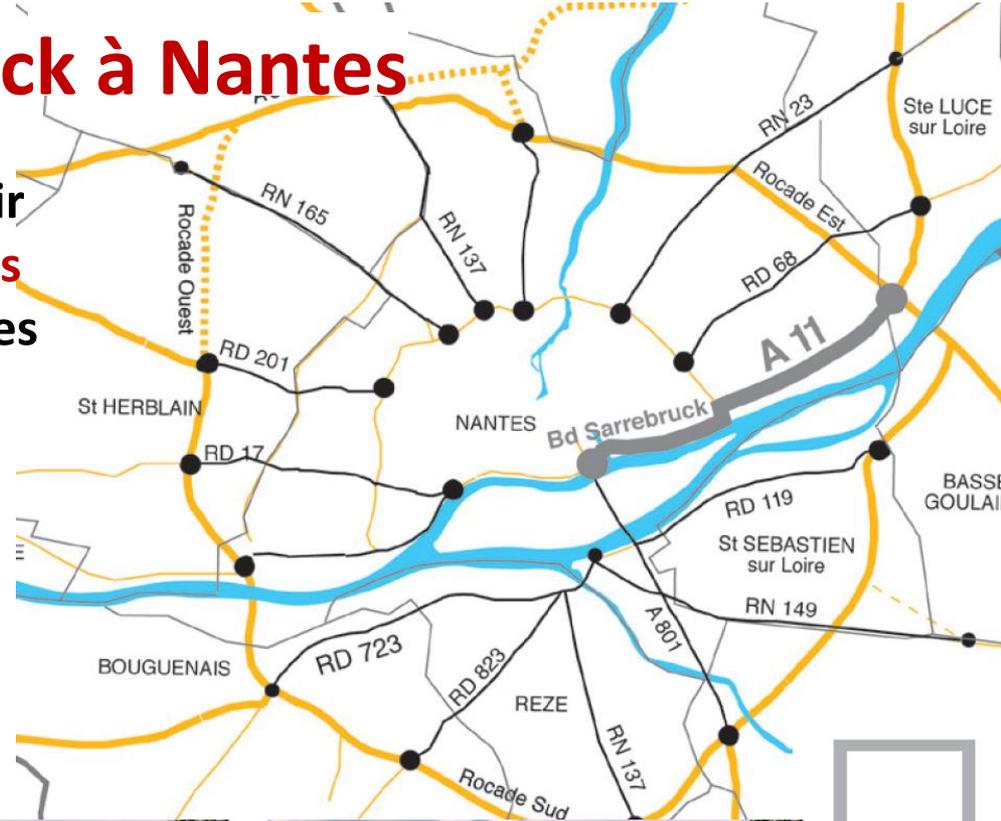


De la voie rapide urbaine à la voie structurante d'agglomération – 16 octobre 2013– Nicolas PECH

Autoroutes et traversées urbaines

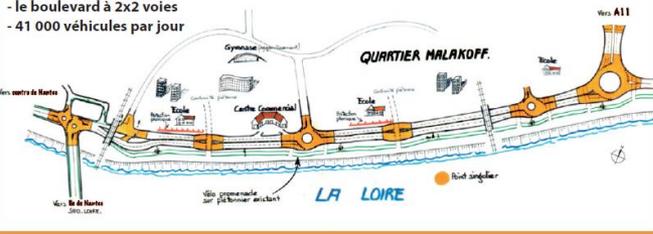
Le boulevard de Sarrebrück à Nantes

Une ancienne voie express à 2x2 voies progressivement aménagée pour garantir la **fluidité du trafic**, faciliter les **traversées piétonnes** et **limiter les nuisances** pour les riverains



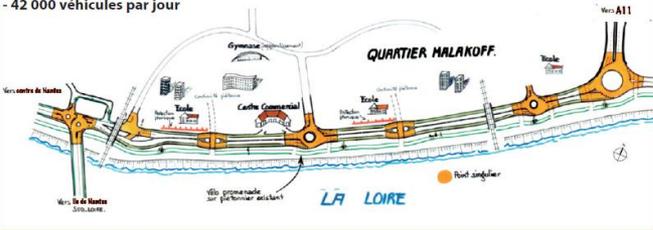
Aménagements de 1995

- 7 points singuliers de ralentissement
- un itinéraire de vélo-promenade le long de la Loire mais
- le boulevard à 2x2 voies
- 41 000 véhicules par jour



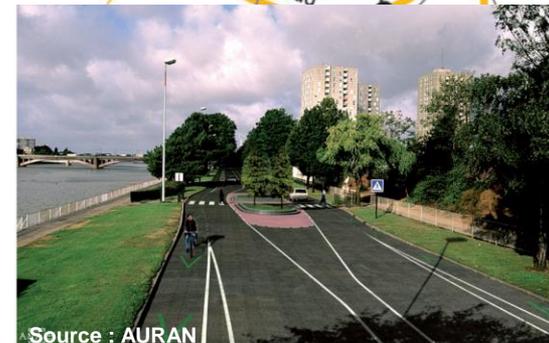
Modifications de 1999

- renforcement des points de ralentissement
- mise à 2x1 voies avec pistes cyclables
- évasement à 2 voies aux entrées des ronds-points
- 42 000 véhicules par jour



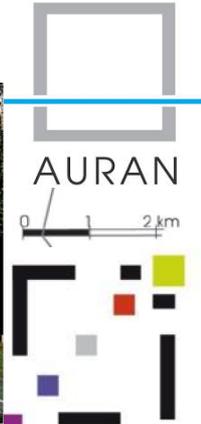
Source : AURAN

Boulevard de Sarrebrück, avant modification, 1995



Source : AURAN

Boulevard de Sarrebrück, après modification, 1999

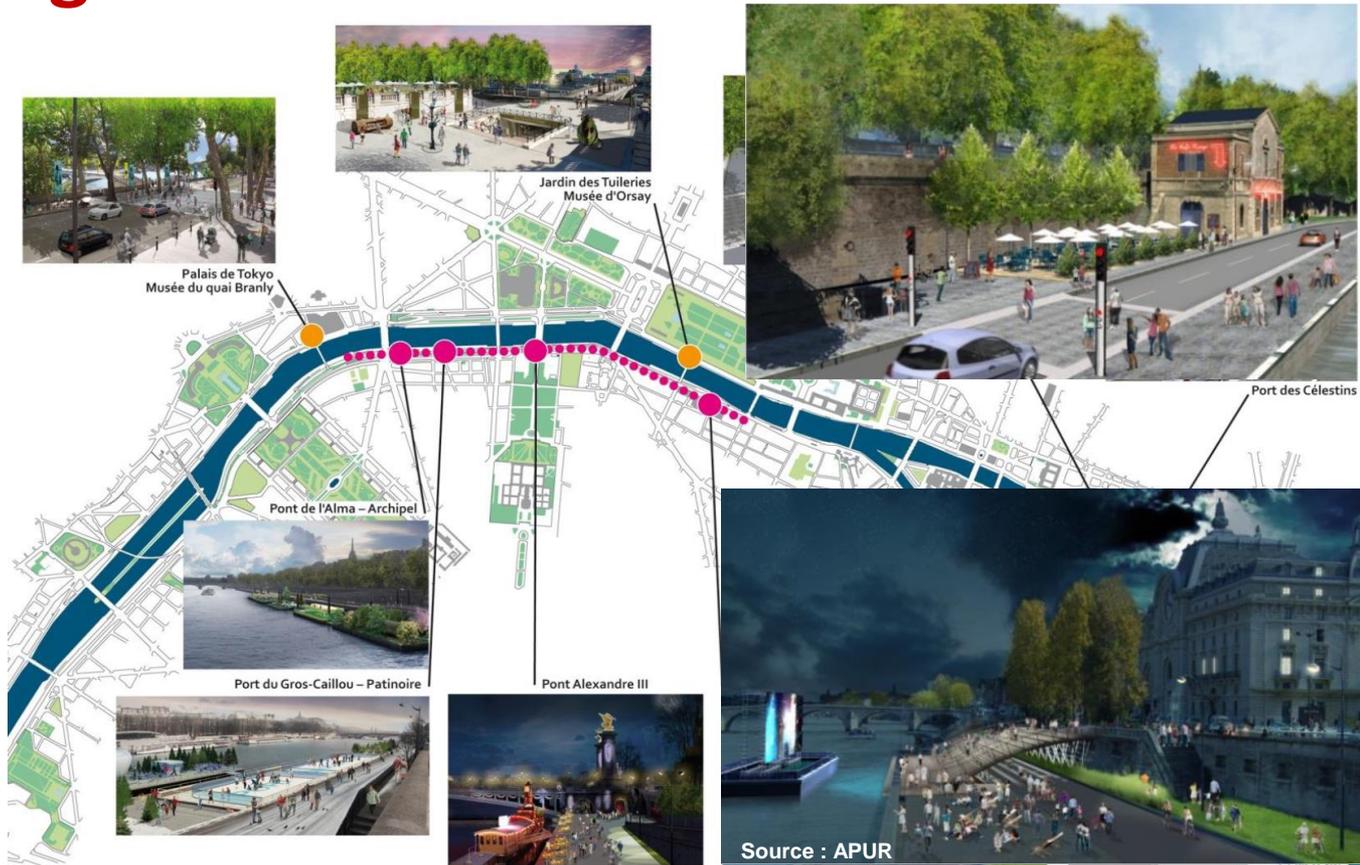


Autoroutes et traversées urbaines

Les voies sur berge à Paris

- En rive droite, la transformation de la voie « express » Georges Pompidou en **boulevard urbain** (aménagement de quatre carrefours à feux à l'été 2012)

- En rive gauche, un **nouvel espace public** créé pour des expérimentations urbaines grâce à la **suppression de la circulation automobile** (juin 2013)



apur
ATELIER PARISIEN D'URBANISME



Agence d'urbanisme
www.urbalyon.org

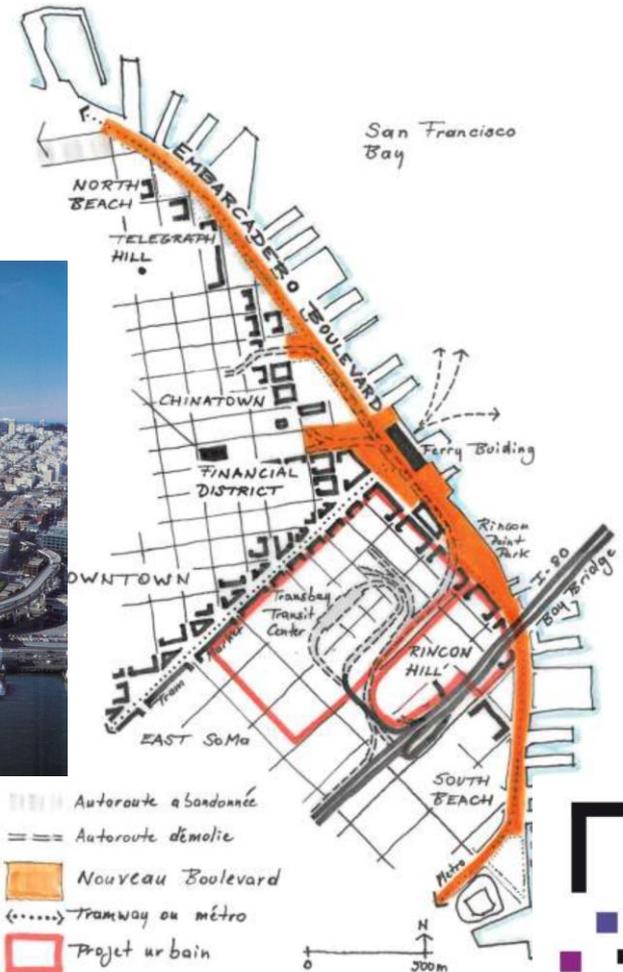
Autoroutes et traversées urbaines

Embarcadero Freeway à San Francisco

Remplacement d'une autoroute en double viaduc par un boulevard de front de mer

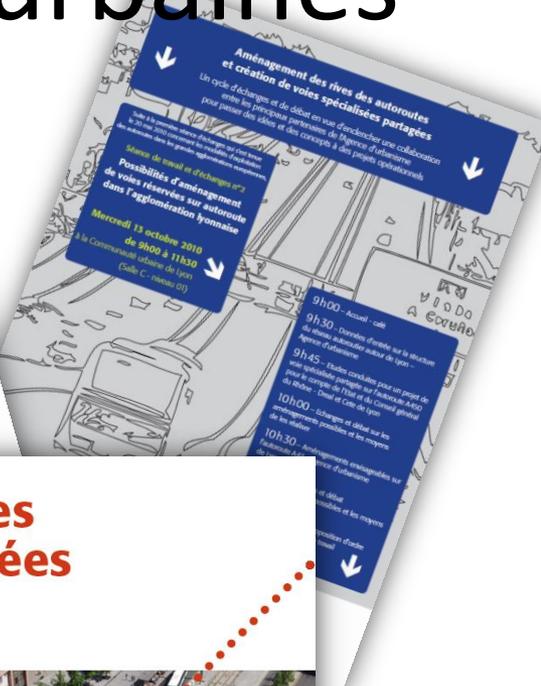


San Francisco, Embarcadero Freeway



Autoroutes et traversées urbaines

- Des réflexions conduites **dans la plupart des agglomérations françaises**, portées ou accompagnées par les agences d'urbanisme
- Des **séminaires et colloques** de réflexion organisé associant les acteurs de la **route** et de la **ville**
- Des **publications** réalisées
- Un **projet d'ouvrage grand public** à l'horizon 2014 porté par la FNAU



Autoroutes et traversées urbaines



Projet de publication - Version du 23 septembre 2013

