

Les voies structurantes d'agglomération



Les voies 70

Comment identifier les voies structurantes d'agglomération à 70 km/h

L'instruction sur les conditions techniques d'aménagement des voies rapides urbaines (ICTAVRU) définissait deux familles de voie rapide urbaine – le type A à caractéristique autoroutière et le type U à caractéristique non autoroutière.

Ces dernières ne sont pas toujours bien identifiées. Plusieurs facteurs sont à l'origine de ce manque d'identité : une morphologie très hétérogène, une situation dans le réseau différente selon les villes où elle est à la fois rocade, pénétrante ou transition en continuité d'une autoroute et l'absence de label précis comme référence.

Dans le cadre de la refonte de cette instruction, un des axes de réflexion concernait l'identification des VRU de type U. Il en ressort qu'aujourd'hui, elles se définissent comme des voies en milieu urbain qui ont pour fonction principale de faciliter les déplacements multimodaux, essentiellement motorisés, entre secteurs d'une zone urbaine. Le niveau de service plus élevé que pour les voies urbaines traditionnelles d'une part, et l'échelle des déplacements d'autre part, conduisent à concevoir la voie pour une vitesse limite de 70km/h.



Janvier 2012



Ce qui caractérise ces voies

Certu

Centre d'Études
sur les réseaux,
les transports,
l'urbanisme et
les constructions
publiques
9, rue Juliette Récamier
69456 Lyon
Cedex 06
Tél. : 04 72 74 58 00
Fax : 04 72 74 59 00
www.certu.fr

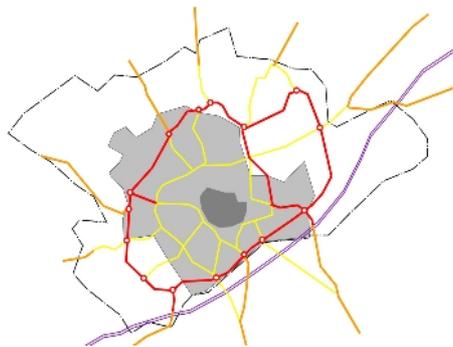
En terme d'objectif : elle joue un rôle essentiel dans la structuration des déplacements.

Assure les liaisons principales d'une part entre les pôles d'une agglomération, et d'autre part avec l'extérieur où une continuité du trafic de transit s'impose (rocade par exemple).

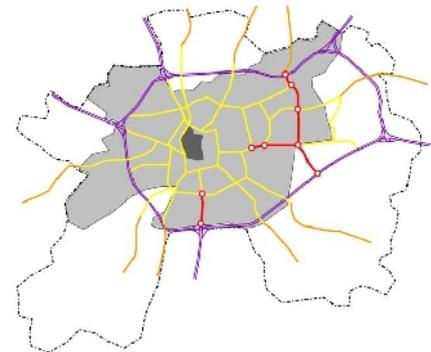
Permet les déplacements de tous les usagers en offrant une performance élevée pour la circulation générale et les TC.

Dessert les quartiers environnant avec des échanges en lien avec les voies principales de l'agglomération. L'espacement des échanges est compris entre environ 300 et 1000 m.

Intègre les critères du développement durable sur certain aspect : baisse des vitesses, multimodalité. Ces voies constituent une alternative aux voies structurantes du périurbain dont la vitesse est aujourd'hui de 90 km/h ou plus.



Elles peuvent constituer l'ensemble du réseau de voiries structurantes.



Elles complètent le réseau de voies rapides urbaines à caractéristiques autoroutières.

En terme de morphologie :

Leur morphologie est intermédiaire entre une voie urbaine principale (boulevard, avenue) et une route interurbaine. Les carrefours sont principalement à niveau mais peuvent être dénivelés selon le niveau de trafic à écouler. En présence de 2 voies par sens ou plus, les chaussées sont séparées. Les cheminements piétons ou cyclistes sont isolés de la chaussée.

La voie 70 doit donner à l'utilisateur l'image d'une voie urbaine qui s'intègre dans la ville tout en signifiant sa fonction circulatoire.

Ainsi, la conception et le traitement d'ensemble se font sur la base de références « urbaines » : équipements et mobilier urbain, géométrie des voies, marquage routier limité au strict nécessaire, voie éclairée, signalisation directionnelle adaptée, présence de bordures, traitement paysager en accord avec le milieu traversé, carrefour plan de préférence... Certains éléments sont cependant exclu de la chaussée : le stationnement ou les accès riverains directs par exemple.



Contact Certu
Jean-Luc Reynaud

© Certu 2011
La reproduction
totale ou partielle du
document doit être
soumise à l'accord
préalable du Certu.

Cete Normandie-centre



Voie nouvelle de desserte de quartiers périurbains dont une partie est traitée en voie à 70km/h bidirectionnelle. Une voie verte longe la chaussée.



Cete de Lyon

Ancienne VRU transformée en une voie à 70km/h. Piétons et cyclistes cheminent en parallèle de la chaussée

