



Requalification des boulevards J.F Kennedy⁺ et de Constance

maître d'ouvrage : Ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer

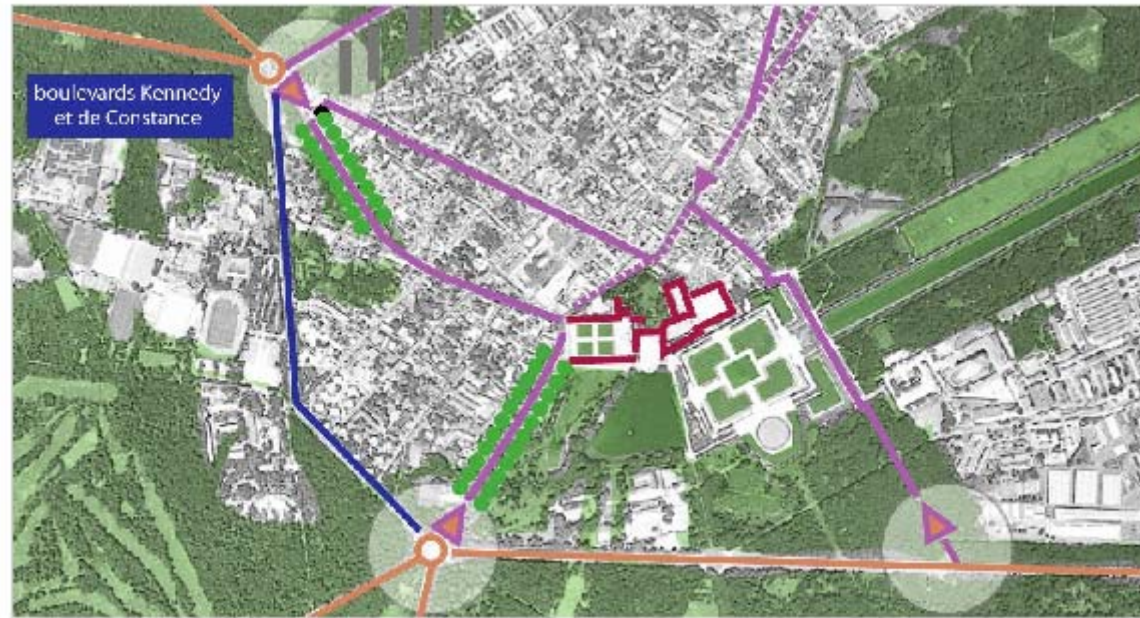
programme : requalification des boulevards

équipe : Béture Infrastructure (mandataire)

mission : mission complète

période d'étude : chantier 2002-2004

coût : 112 000 €





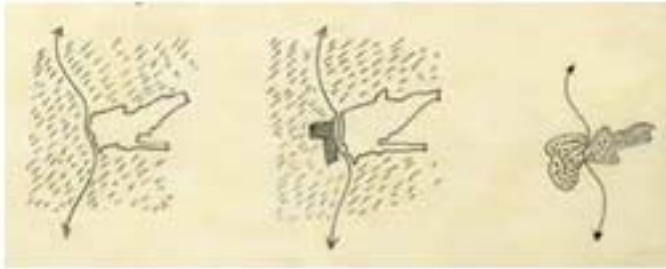
Associer toutes les échelles de réflexion, préparer ainsi la hiérarchie des critères d'évaluation des hypothèses.

La route Nationale, et en particulier le segment des boulevards de Constance et Kennedy n'est pas une simple ligne traversant le paysage: elle tisse avec l'épaisseur des lieux qu'elle traverse des liens transversaux, elle relie des territoires d'échelles très différentes, elle met en jeu à la fois des questions de parcours et de paysage, d'usage et d'image.

Il faut donc envisager le projet d'aménagement des boulevards selon toutes les échelles sur lesquelles ils interviennent:

- SITUER le rôle de ces boulevards dans le territoire francilien, l'impact de l'évolution du trafic, la singularité de la situation Ville/ Forêt sur un territoire où la forêt a souvent été fondatrice, et revêt aujourd'hui un rôle essentiel.
- PRÉVOIR ET IDENTIFIER les enjeux de développement urbain de part et d'autre de la voie, dans une Ville qui est littéralement contenue par la forêt;
- PARCOURIR: évaluer les hypothèses dans le sens longitudinal: les parcours associés à la Route;
- TRAVERSER: la voie se traverse, à travers elles se relie chacun de ses bords;
- FABRIQUER: les différentes hypothèses ne seront pas construites de la même façon, selon les mêmes étapes, les chantiers n'auront pas les mêmes impacts.
- RÉGLEMENTER: évaluer l'impact réglementaire des différents documents;

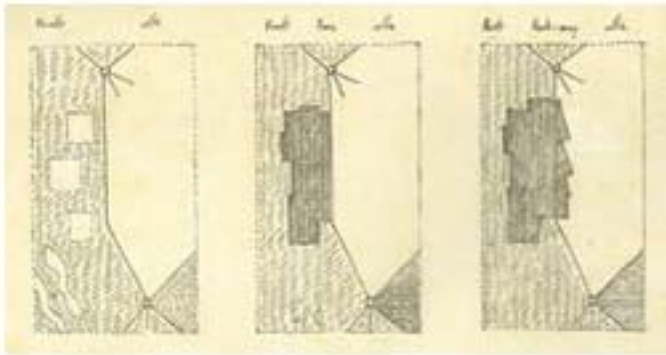
Ces éléments devront permettre d'évaluer les hypothèses de la seconde phase selon des critères hiérarchisés prenant en compte l'ensemble des échelles du projet.



1 - la route comme limite de la forêt, position théorique

2 - la route entre «parc» forestier et Ville

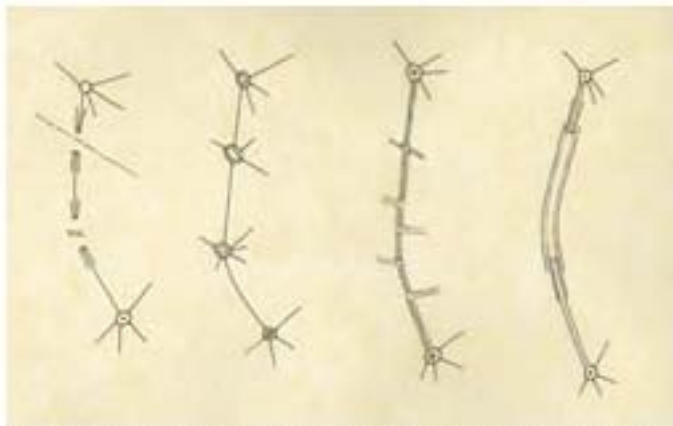
3 - la figure historique: la Ville d'une part, les parcs forestiers d'autre part (Parquet du Roy, Faisanderie, Pompadour)



1 - immédiatement à l'Ouest de la Route Nationale, la forêt n'est plus ni la forêt, ni les parcs forestiers historiques: des clairières ont été constituées, occupées par des équipements (sports, enseignement)

2 - Dé-densifier ces clairières ne peut se faire que sur un terme assez long. Doit on considérer que durant cette période transitoire, il faut peu à peu aménager le «parc» de facto pour en assurer la dissolution progressive ?

3 - dans cette hypothèse, qui se termine par une route séparant ville et domaine forestier, la route peut-elle garder son emprise stricte (simple aménagement de plate-forme, ou peut-elle être réglée à une échelle de «parkway» plus conforme avec sa mesure et son rôle territorial ?



1 - la zone UFa:

Secteur comprenant des équipements de formation et d'enseignement intégrés dans un milieu forestier ou situés de part et d'autre du boulevard de Constance

2b - la zone UFa:





Secteur comprenant des équipements de formation et d'enseignement intégrés dans un milieu forestier ou situés de part et d'autre du boulevard de Constance

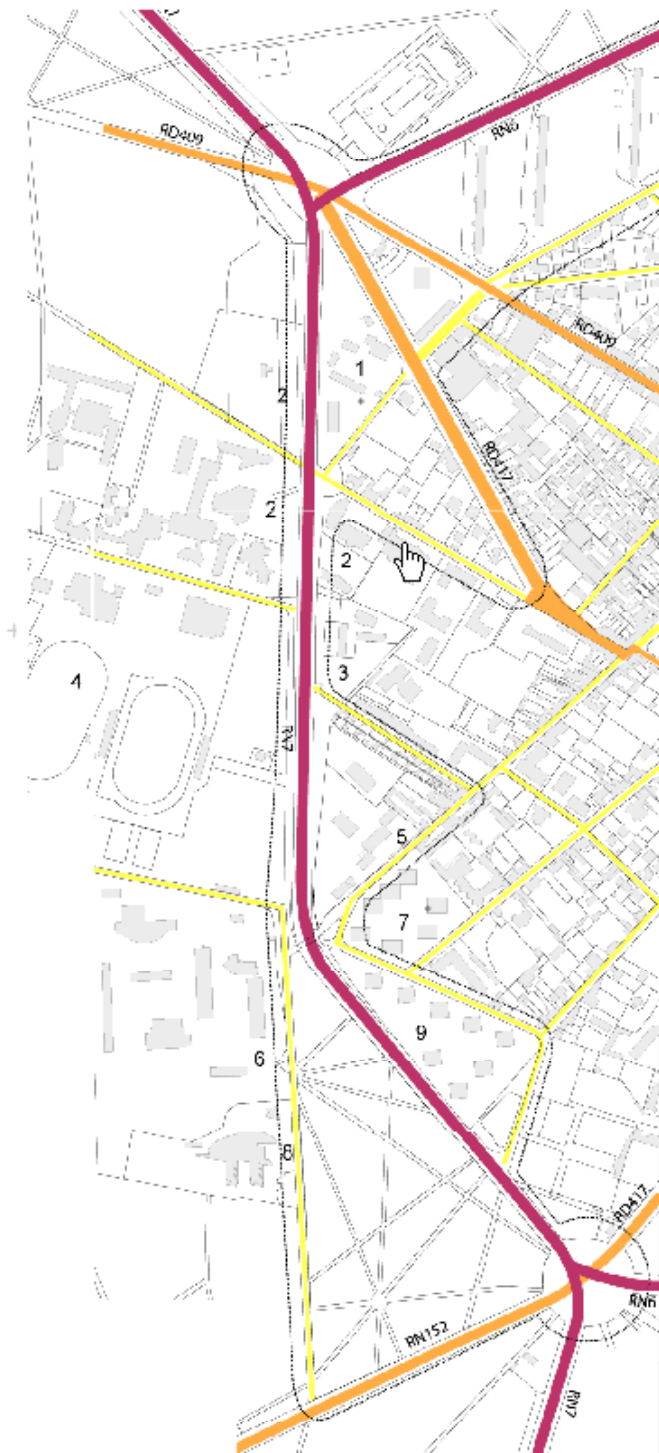
3b - la zone UFa:

Secteur comprenant des équipements de formation et d'enseignement intégrés dans un milieu forestier ou situés de part et d'autre du boulevard de Constance

HIERARCHIE DU RESEAU

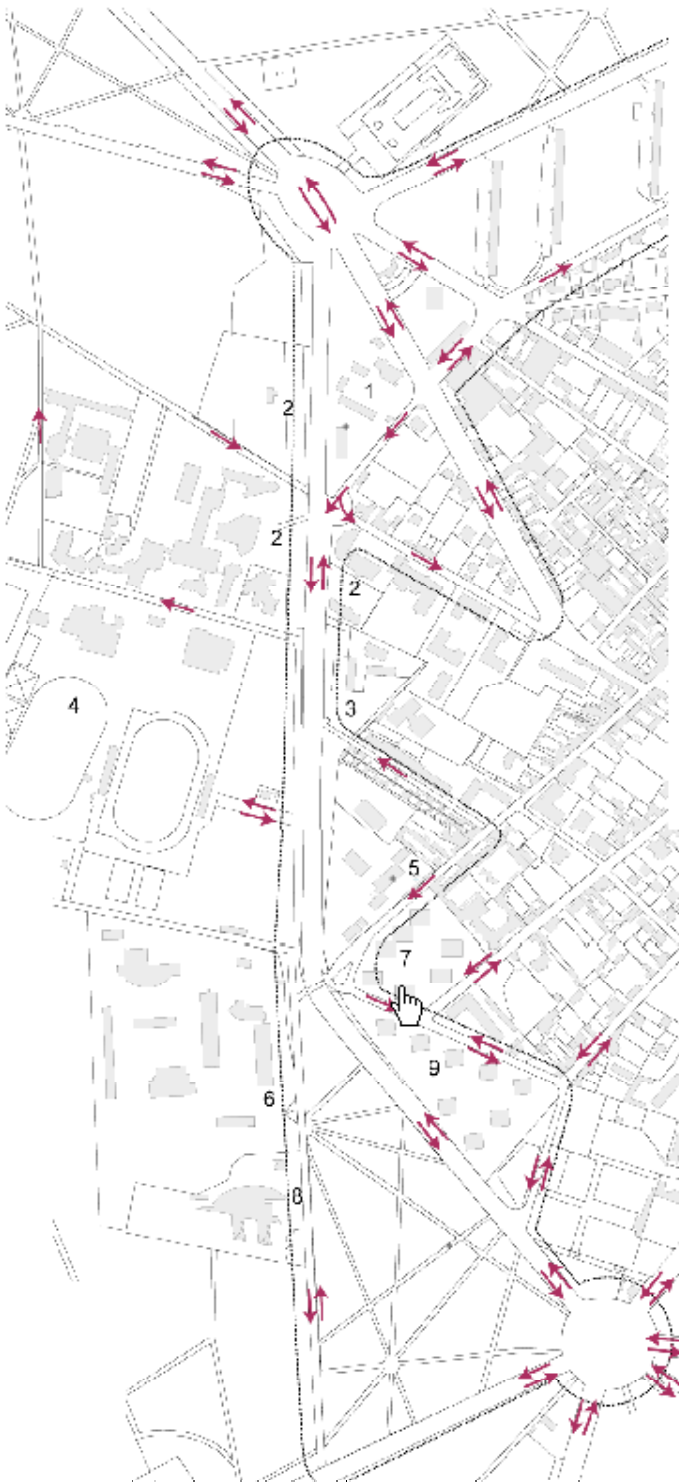
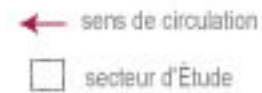
Axe de contournement de l'agglomération de Fontainebleau-Avon et irriguée par plusieurs axes majeurs (RN6, RN7, RN 152) et axes secondaires (RD409, RD417), la section de la RN7 à l'étude constitue un important axe de transit. Les rues adjacentes à la RN7 (rues Tavernier, Magitot, routes du Plessis Mornay,...) n'assure, en revanche, qu'une fonction de desserte locale.

-  axe de transit
-  axe de desserte principale
-  axe de desserte secondaire
-  secteur d'étude



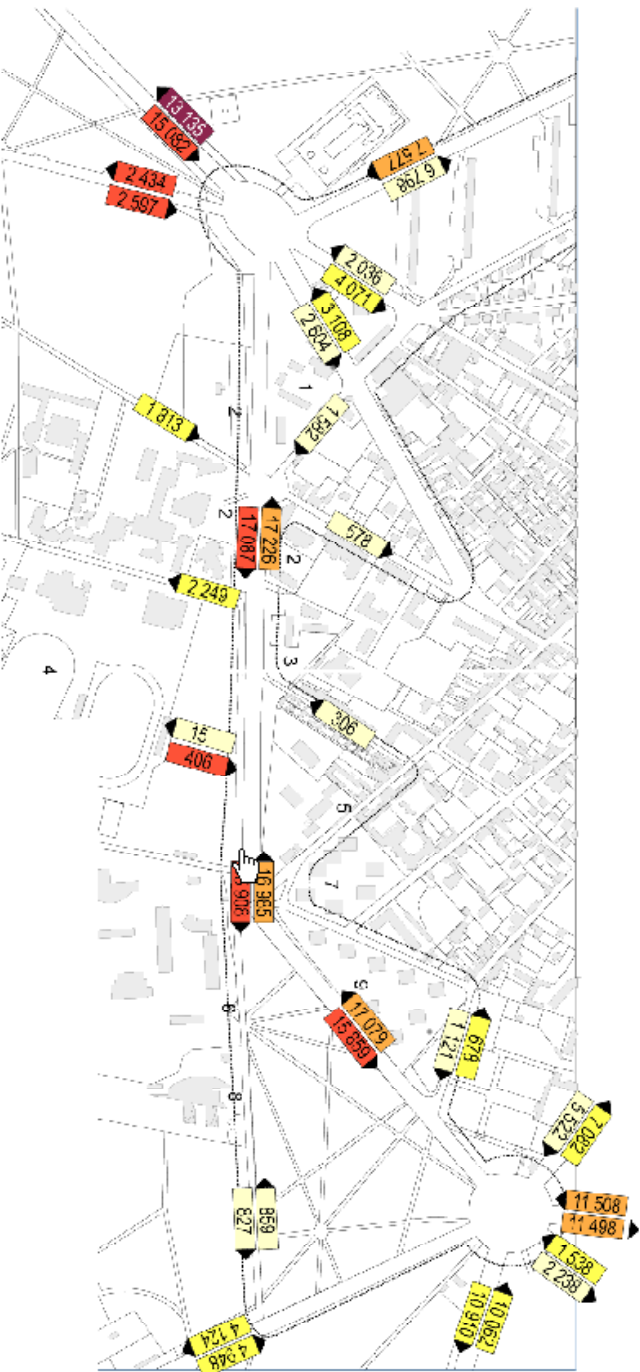
CIRCULATION

A l'exception du carrefour de l'Arbre Sec, le plan de circulation depuis le carrefour de l'Obélisque n'autorise aucun mouvement tournant. De ce fait, les automobilistes et notamment les bus sont contraints d'opérer un demi-tour via le carrefour de la Libération. Dans le sens inverse, deux tourne-à-droite assurent la desserte de l'INSEAD et du stade de la Faisanderie et un tourne-à-gauche permet de relier le centre-ville via la rue de l'Arbre sec. Le giratoire percé du carrefour de la Libération facilite la circulation des véhicules en provenance de la RN7.



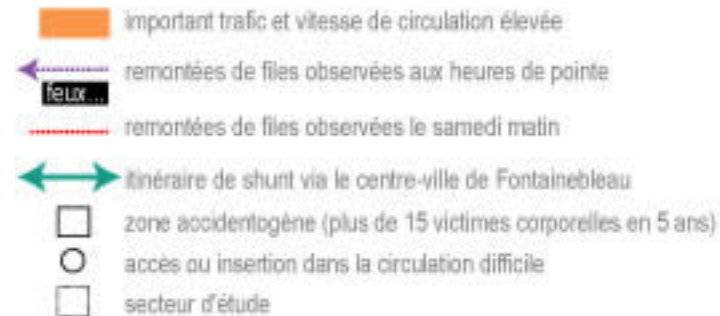
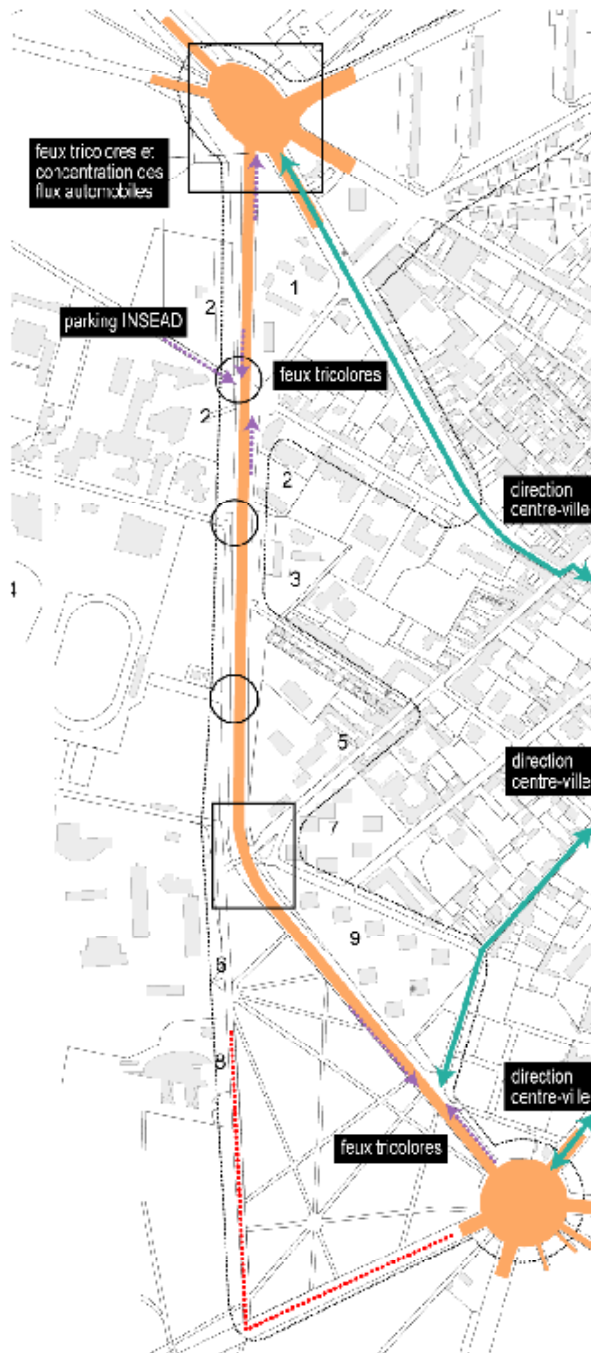
TRAFIC

Point de convergence de plusieurs axes routiers majeurs (RN6, RN7, RN152,...), la section de la RN7 entre les carrefours de la Libération et de l'Obélisque draine un important trafic. En moyenne, près de 35 000 véhicules y circulent quotidiennement dont une importante proportion de véhicules en transit. En effet, les flux générés par les rues adjacentes (rues de l'Arbre Sec, Maginot, Tavernier,...) ne représentent qu'un faible apport de trafic. Le trafic Poids-Lourds y est également important. Sur cette section, il représente 7% du trafic moyen journalier.



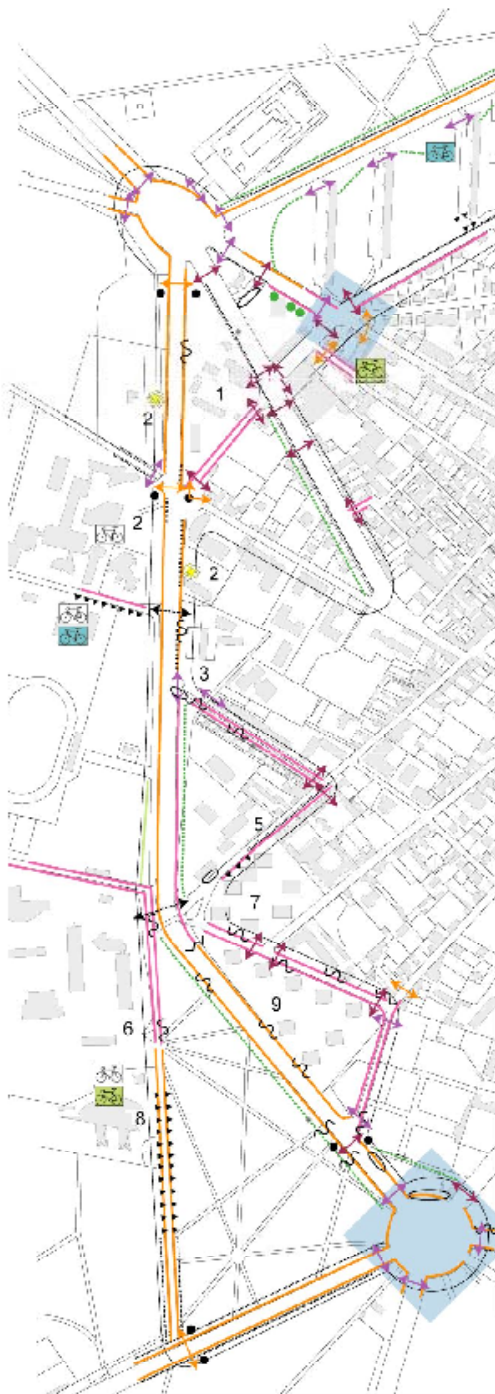
ITINERAIRE DE DERIVATION

La section de la RN7 comprise entre les carrefours de la Libération et de l'Obélisque se caractérise par un important trafic de transit à la proximité de l'Autoroute A6 et de nombreux axes convergeant sur cette zone. Combiné aux cycles de feux, ce niveau de trafic génère d'importantes remontées de files engendrant un itinéraire de shunt via le centre-ville de Fontainebleau. Le tracé large et rectiligne de la chaussée favorise des vitesses de circulation élevées à l'origine de nombreux accidents entre 1997 et 2001. Ces vitesses de circulation et l'absence d'aménagements à certains carrefours pénalisent fortement l'insertion des véhicules sur la RN7 et en particulier les bus depuis le stade de la Faisanderie.



CIRCULATIONS DOUCES

De part son caractère routier et de son positionnement en limite ville/ forêt, peu d'usagers des modes doux ont été observés sur la section de la RN7 à l'Étude entre les carrefours de la Libération et de l'Obélisque. L'essentiel des liaisons douces s'effectue de façon transversale. Plusieurs traversées piétonnes munies de dispositif d'appel et deux passages souterrains permettent aux piétons et deux-roues de franchir de façon sécurisée la RN7 et de relier les équipements en présence (INSEAD, établissements scolaires, stade de la Faisanderie, piscine,...) au centre-ville de Fontainebleau.



AMENAGEMENTS ET SECURITE PROPRES AUX MODES DOUX

- appel piéton
- garde corps
- ☀ panneau lumineux "priorité aux piétons"
- ▲▲▲ dispositif anti-stationnement
- 🚲 parc à vélos
- "voie douce" : circulation interdite aux véhicules motorisés

FREQUENTATION DES CYCLES

- 🚲 assez importante
- 🚲 importante
- secteur d'étude

ZONES D'INCONFORTS

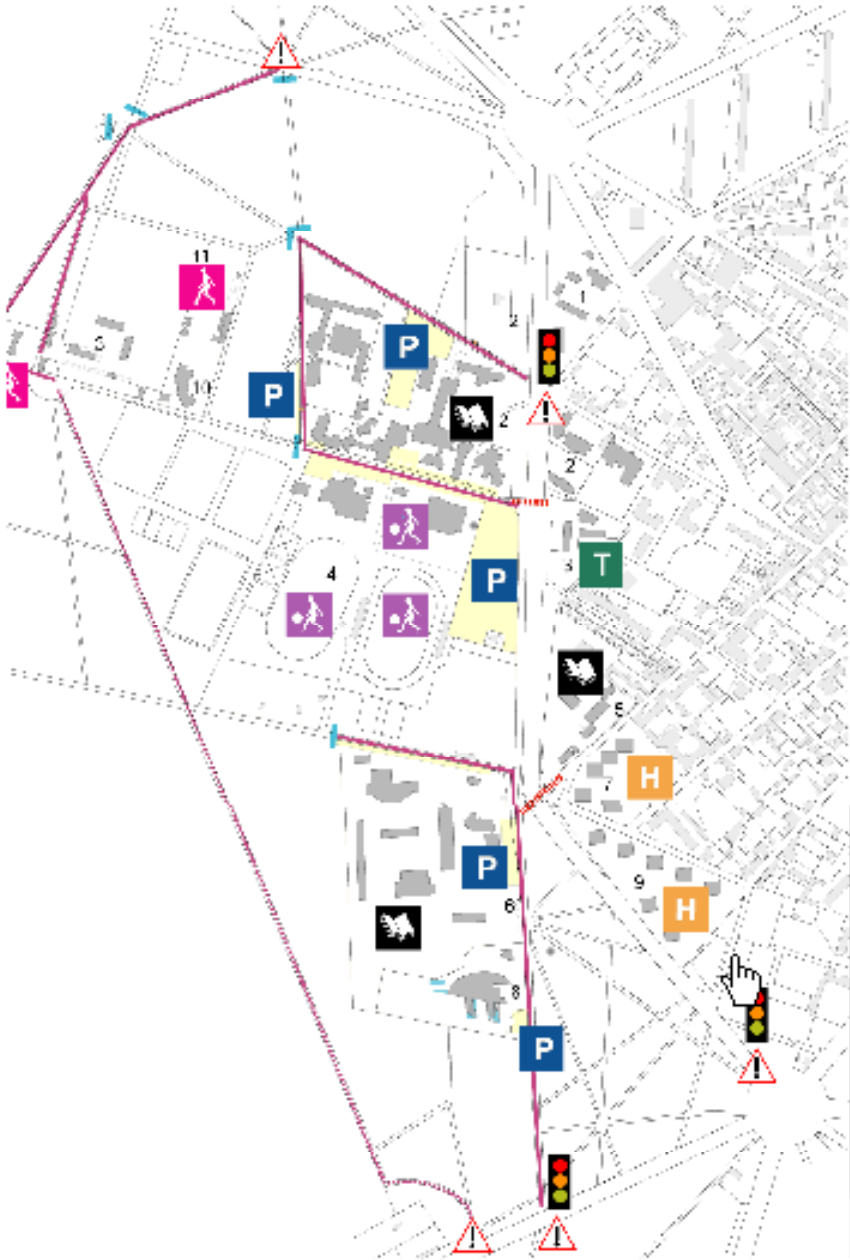
- absence de trottoirs
- 🌀 mobilier urbain gênant
- 🚗 stationnement gênant sur le trottoir
- cheminement piéton non aménagé identifié
- arbre gênant
- 🚧 coupure, obstacle
- traitement de sol dégradé
- largeur utile de trottoir insuffisante

TRAVERSEES PIETONNES

- ↔ traversées piétonnes matérialisées
- ↔ traversées piétonnes non matérialisées
- ↔ traversées piétonnes matérialisées mais difficilement accessibles aux P.M.R. et U.F.R.
- ↔ traversées piétonnes et cyclables souterraines
- 🚶 zone de traversées piétonnes sauvages

EQUIPEMENTS

Les équipements situés de part et d'autre de la voie génèrent de nombreux flux, dont certains sont concentrés sur une courte période (accès des scolaires le matin et le soir, par exemple). Si les implantations du côté «ville» sont bien desservies par d'autres rues urbaines, les équipements du côté «forêt» ne bénéficient ni d'une desserte par les routes forestières (à part l'IUT et la maison forestière) ni d'accès bien identifiés et correctement dimensionnés sur la Route Nationale. L'absence de communication Nord-Sud renforce ce fonctionnement par poches autonomes.



- | | |
|---|--|
| T travailler (bureaux,...) | apprendre: équipements d'enseignement |
| H habiter | pratiquer du sport (piscine, tennis, foot,...) |
| P parking et stationnement | pratiquer du sport en forêt (footing, marche, poney,...) |
| route forestière accessible aux véhicules | carrefour à feux |
| voie de service réservée à l'ONF | traversée dangereuse |
| traversée piétonne sous le boulevard | voie sans issue |