

Boulevard de l'Europe

Document de travail non finalisé

Groupe de travail mobilité Boulevard de L'Europe
Comité local pour le développement durable (CL2D)
Vandœuvre-lès-Nancy

Contact : cl2d-vandoeuvre@mailo.com



Concertation et échéances

- Proposition d'un aménagement intermédiaire pour 2026 dit « tactique »
- Conserver le temps nécessaire pour réaliser un véritable travail de fond sur ce qui est souhaité pour 2040



Sommaire

- Positionnement du CL2D
- Focus circulations
- Focus stationnements
- ~~Focus cadre de vie~~
- ~~Conclusion~~



Positionnement mobilités pour 2026

- Faciliter la traversée en long pour les piétons ; conserver un aménagement cyclable convenable
- Faciliter la traversée du blv. de l'Europe pour les piétons et cyclistes
- Faciliter le passage du transport en commun (TC) en créant un site propre partiellement dédié
- Réduire le flux automobile, sans le déporter sur les rues parallèles et adjacentes
- Déporter une partie du stationnement actuellement en surface
- Contrôler la qualité de l'air, du bruit, températures avant-après



Positionnement mobilités pour 2040

- Traversée confortable en long pour les piétons ; Aménagement cyclable en site propre
- Traversée facile du blv. de l'Europe pour les piétons et cyclistes
- Passage du TC efficace via un site propre totalement dédié
- Déporter la majorité du stationnement actuellement en surface
- S'adapter à la baisse constante de l'emprise dédié au véhicules motorisés, sans le déporter sur les rues parallèles et adjacentes
- Contrôler la qualité de l'air, du bruit, des températures avant-après



Impact mobilités

OBJECTIFS DE PARTS MODALES DÉPLACEMENTS AVEC UNE DESTINATION DANS LA MÉTROPOLE



EMD : Enquête ménage déplacement

Réduction de l'usage de l'automobile sur la MGN de 50 % en 2020 à 30-35 % en 2035
Augmentation de l'usage du vélo de 3 % en 2020 à 12-14 % en 2035
Légères augmentations de l'usage des TC et de la marche à pied.

Illustration : Bilan de concertation P2M Grand Nancy



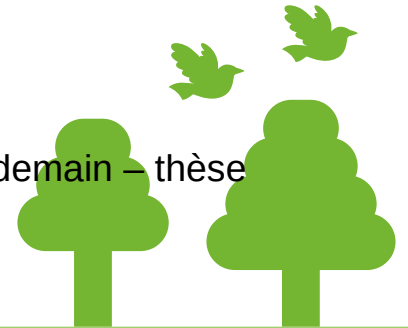
Impact mobilités

Périmètre	Finalité	Durée de l'intervention 	Baisse du trafic à l'écran (est.) [véh./j.] 	Evaporation des déplacements (est.) [dépl./j.] 	Pérennisation des comportements de mobilité adoptés ? 
Grenoble-Alpes Métropole	Désengorger le centre-ville et équilibrer les mobilités	~ 40 ans	±0% à -55% sur les principaux axes routiers, sur 40 ans	-15% à l'échelle de la métropole de 2010 à 2020	oui, à l'échelle de l'agglomération
Centre-ville de Renens	Insertion du tramway t1	~ 2 ans	Aucun chaos	Forte, pendant la crise sanitaire	(chantier en cours)
Tronçon autoroutier (Glion)	Retour au calibrage initial	2 ans (2x 7 mois)	-22% (08/2003), -15% (08/2004)	-20% (08/2003), -11% (08/2004) [véh./j.]	oui, sur les itinéraires alternatifs
Pont Mathilde (ville)	Retour au calibrage initial	~ 2 ans	-20% (fermeture), -10% (réouverture)	-15% (fermeture), -6% (réouverture)	oui, sur la totalité des traversées de Seine (-6% trafic en 2017)

Évaporation du trafic (opposition à l'induction du trafic) : Phénomène concret qui se mesure.

→ **Changement de comportement de l'automobiliste qui s'« évapore » en s'adaptant aux contraintes de circulation.**

Illustration : L'évaporation du trafic, opportunités et défis pour la mobilité d'aujourd'hui et demain – thèse HOSOTTE, 3 novembre 2022.



P2M : TC 2026

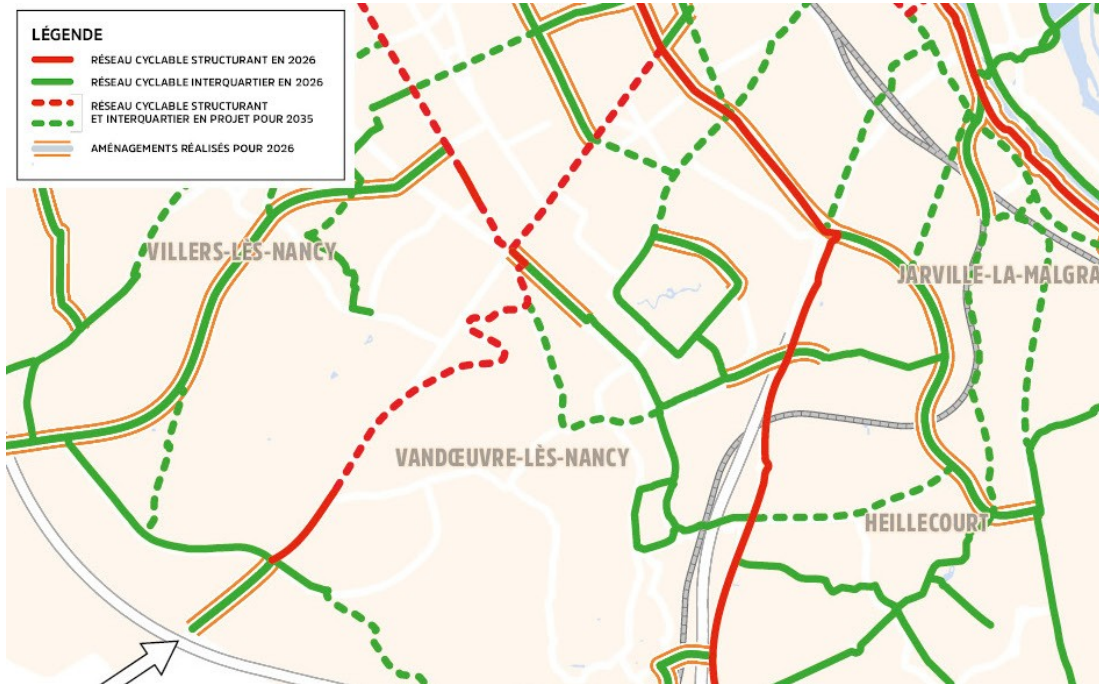
Plan des mobilités métropolitain
du Grand Nancy

*Réseau structurant de transport
en commun en 2026.*

→ **La ligne BHNS 4 passera
sur le long du blv. de
l'Europe.**



P2M : Vélo 2026



Plan des mobilités métropolitain du Grand Nancy. Un aménagement cyclable intégré dans le réseau « interquartier » passera le long du blv. de l'Europe en 2026.

Réseau cyclable en 2026.

→ **Nous considérons que la piste cyclable blv. de l'Europe doit être structurante**



Hiérarchie réseau routier

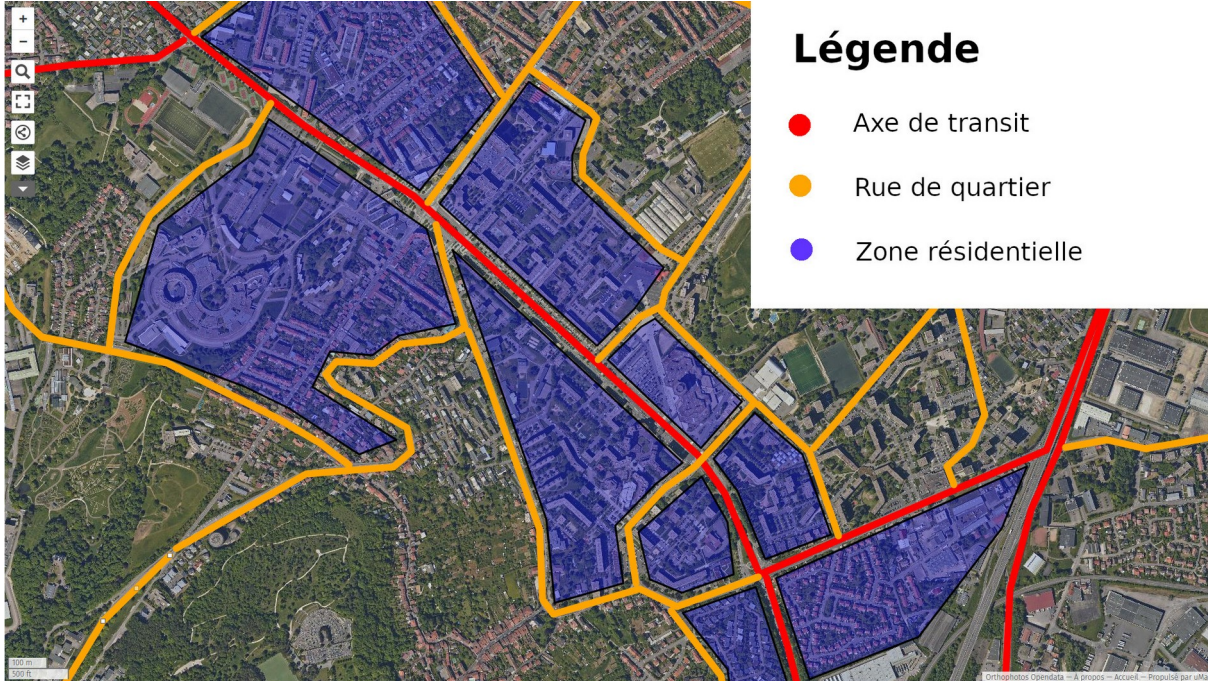


Schéma représentant la hiérarchie du réseau routier local vu par les autorités compétentes.

→ **Axe de transit subit, pas ce que les vandopériens souhaitent**



Ville à 30

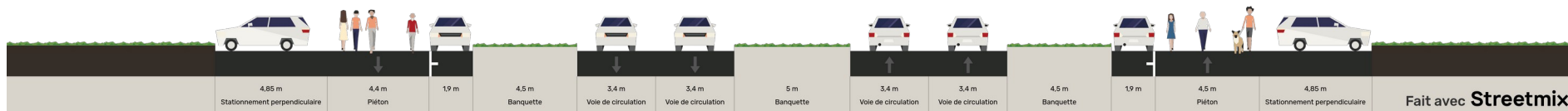
Concept original de la ville à 30

La MGN indique 50 km/h pour conserver le flux, Vandœuvre 30 km/h pour la vie locale (c'est le centre de la ville).

→ Si 30 km/h, aménager les rues adjacentes et parallèles pour éviter le report de trafic.



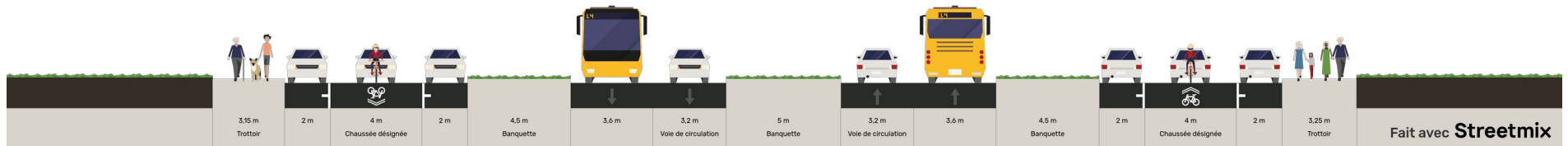
Boulevard de l'Europe (2023)



Représentation de l'existant en vue de coupe générique, entre rond-point du Vélodrome et giratoire Médiathèque.



Boulevard de l'Europe (2026)



Représentation de l'aménagement tactiques en 2026, vue de coupe générique, entre rond-point du Vélodrome et giratoire Médiathèque.



Couloir de bus temporel

L'exemple de couloir bus temporel à Lyon, avenue Lacassagne

Cet aménagement innovant se situe à Lyon, avenue Lacassagne, expérimenté sur un linéaire de 300 mètres. L'évaluation a permis de réduire les temps de parcours des bus sur le tronçon de 8 %, et d'améliorer la régularité avec un gain de +25 %, et ce malgré le respect limité de l'aménagement (entre 40 et 60 % de respect des automobilistes selon les périodes, sans contrôle de police pendant les 3 mois d'expérimentation).



Couloir bus temporel à Lyon

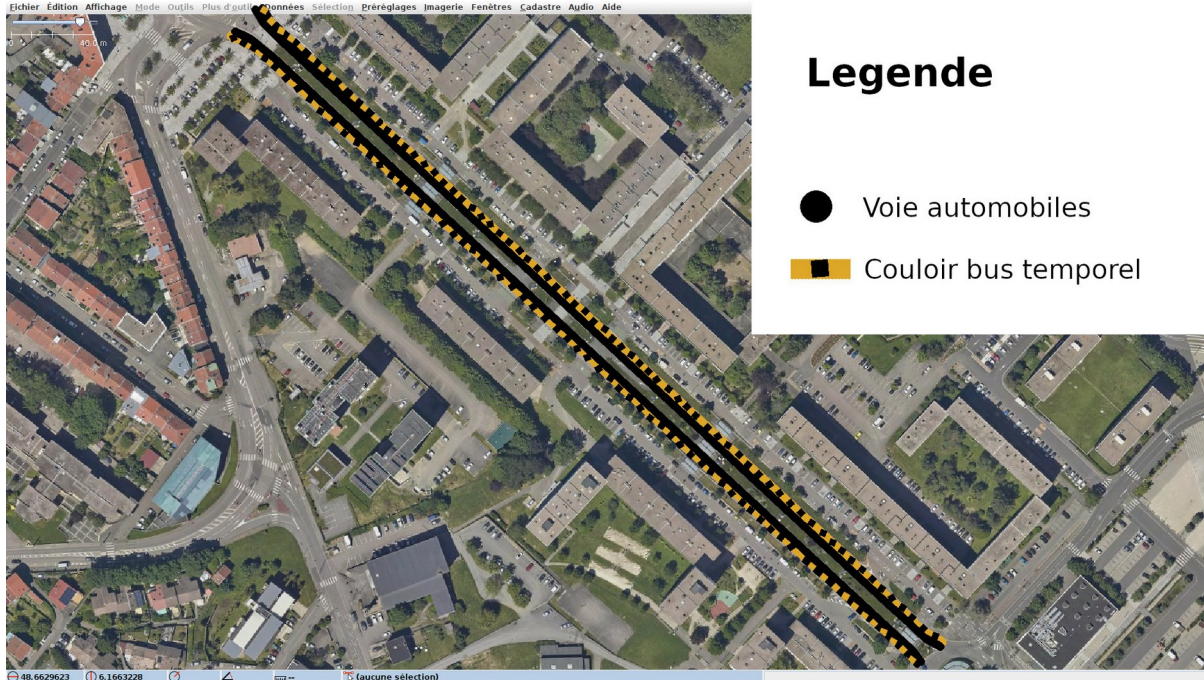
Le couloir bus est aménagé sur l'une des deux voies de circulation routière. Lorsqu'un bus est détecté en amont, un système de signalisation s'allume afin que les automobilistes quittent cette voie et se rabattent sur la voie routière.

Cette voie devient alors un couloir réservé aux bus.

Lorsque le bus a quitté le site, la voie est rendue à la circulation générale.



Boulevard de l'Europe (2026)



Legende

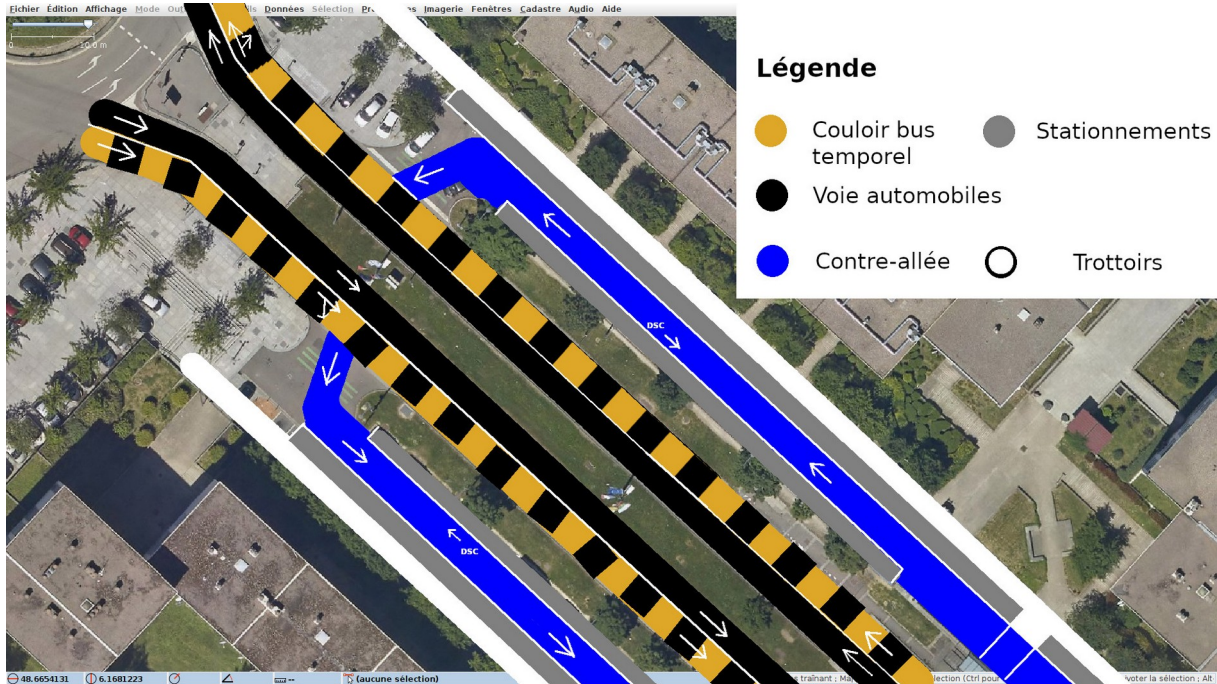
- Voie automobiles
- ▬ Couloir bus temporel

Représentation de l'aménagement tactiques en 2026 vue de dessus, entre rond-point du Vélodrome et giratoire Médiathèque.

→ **Aménager un couloir bus temporel**



Boulevard de l'Europe (2026)



Représentation de l'aménagement tactiques en 2026, vue de dessus à proximité du Vélodrome.

Sur les contre-allée :

- Voie de circulation en double-sens cyclable
- Création de trottoirs
- maintien de stationnements longitudinaux

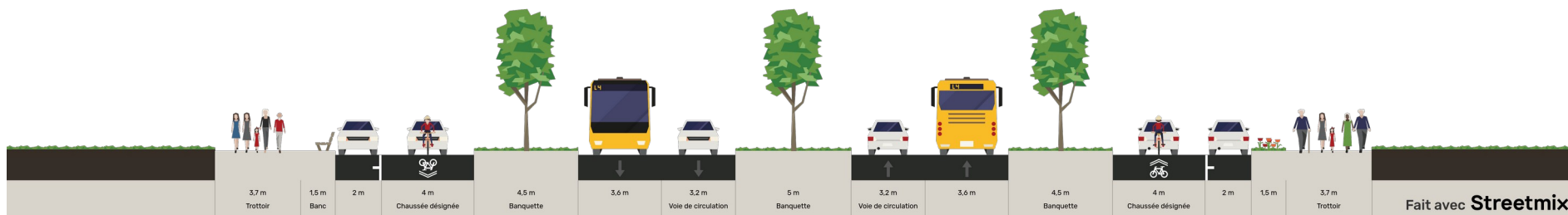


Travaux blv. de l'Europe (2026)

- Signalisations verticales et horizontales.
- Convertir le giratoire Médiathèque en rond-point.
- Résorber les ressauts le long des trottoirs.



Boulevard de l'Europe S1 (2040)



Représentation d'une projection de l'emprise dédiée aux transports, vue de coupe générique, entre rond-point du Vélodrome et giratoire Médiathèque.

Scénario 1 – Faible modification de la voirie



Sources d'inspirations

Exemple Avenue Foch – Le Havre



Avant 2012

Pinterest – Wordpress.com

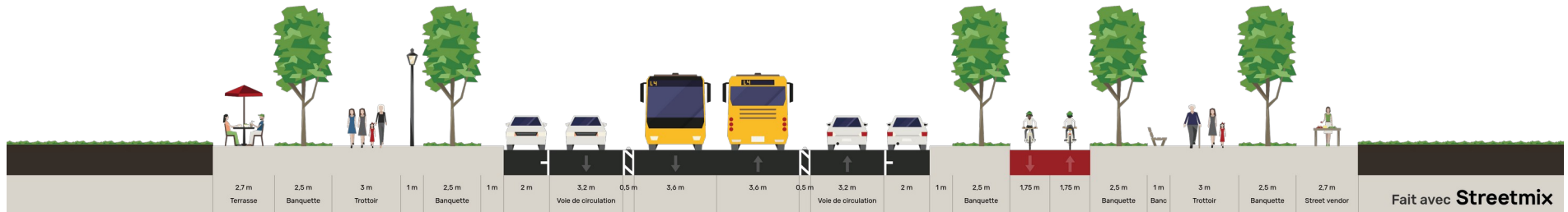


Depuis 2012

Le Havre Seine Métropole



Boulevard de l'Europe S2 (2040)



Représentation d'une projection de l'emprise dédiée aux transports, vue de coupe générique, entre rond-point du Vélodrome et giratoire Médiathèque.

Scénario 2 – Forte modification de la voirie

Grande possibilité de convivialité sur les abords du blv.



Boulevard de l'Europe S2 bis (2040)

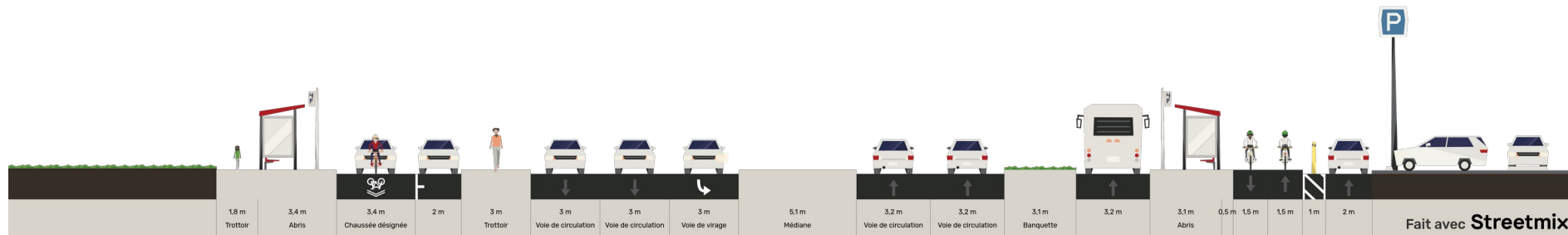


Scénario 2

Neutralisation des places de stationnements sur les traversée piétonnes, pour créer des espaces entre VL et BHNS permettant de traverser en plusieurs fois.



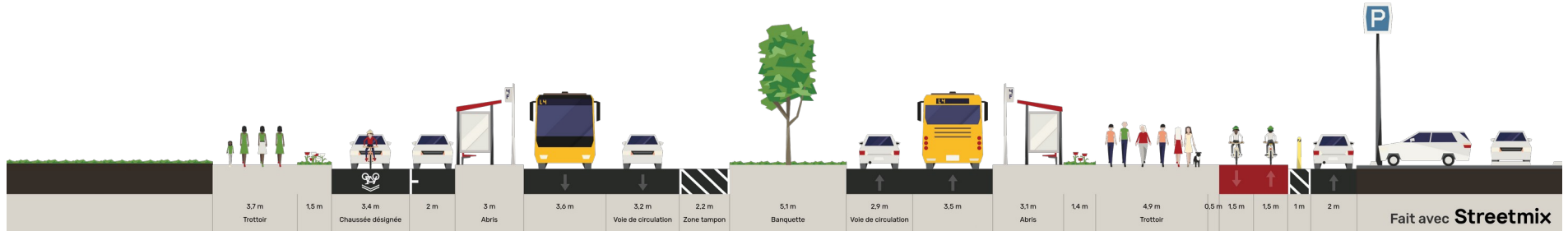
Boulevard de l'Europe - Centralité (2023)



Représentation de l'existant, vue de coupe sur l'arrêt de bus Nations.



Boulevard de l'Europe - Centralité (2026)

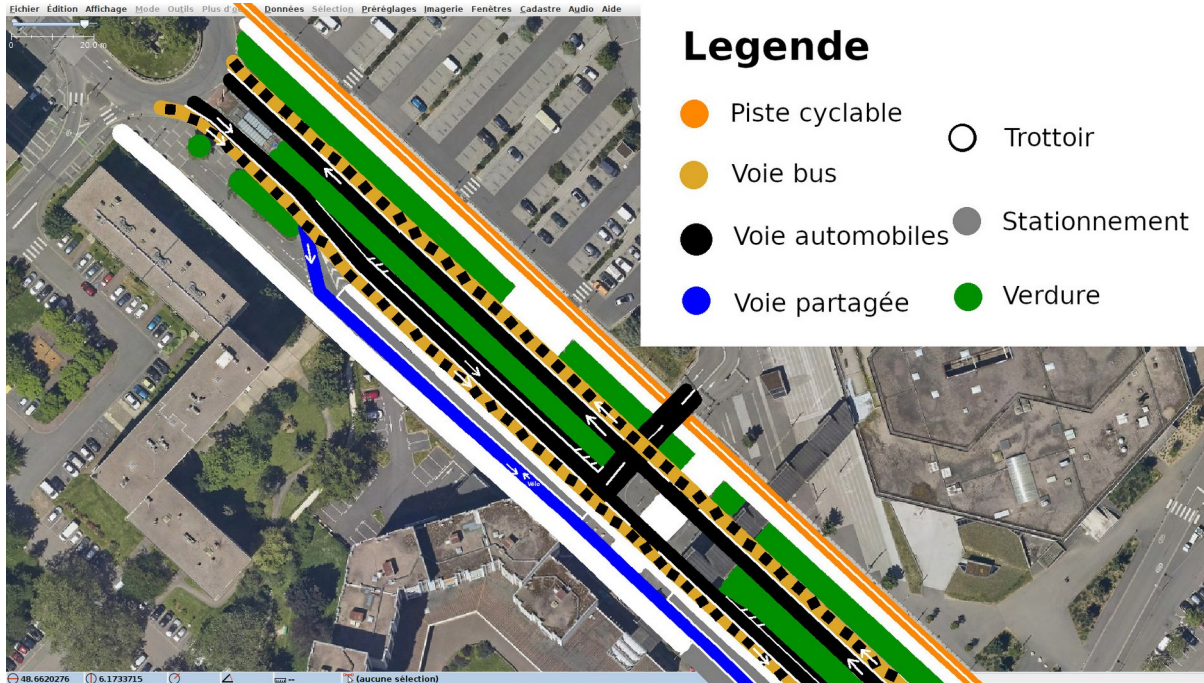


Représentation de l'aménagement tactiques en 2026, vue de coupe sur l'arrêt de bus Nations.

Rabatement des lignes BHNS sur les chaussées principales.



Boulevard de l'Europe - Centralité (2026)



Représentation de l'aménagement tactiques en 2026, vue de dessus, entre giratoire médiathèque et rue de la Poste.

→ **Rendre les cheminements des bus plus fluides.**

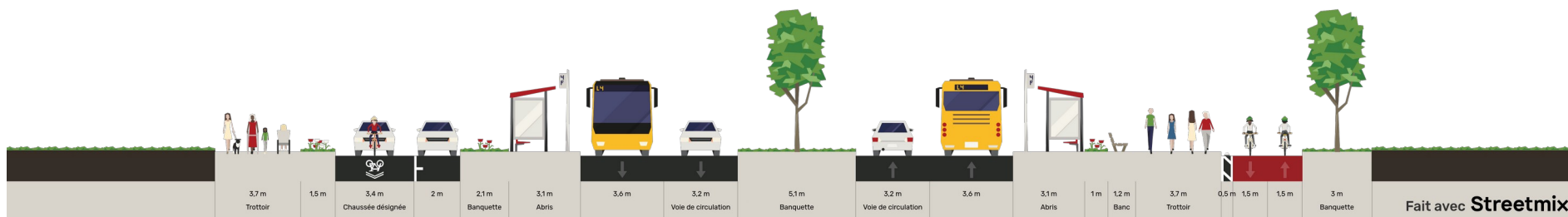


Travaux blv. de l'Europe - centralité (2026)

- Signalisations verticales et horizontales.
- Déplacer les arrêts de bus sur les chaussées principales.



Boulevard de l'Europe - Centralité S1 (2040)

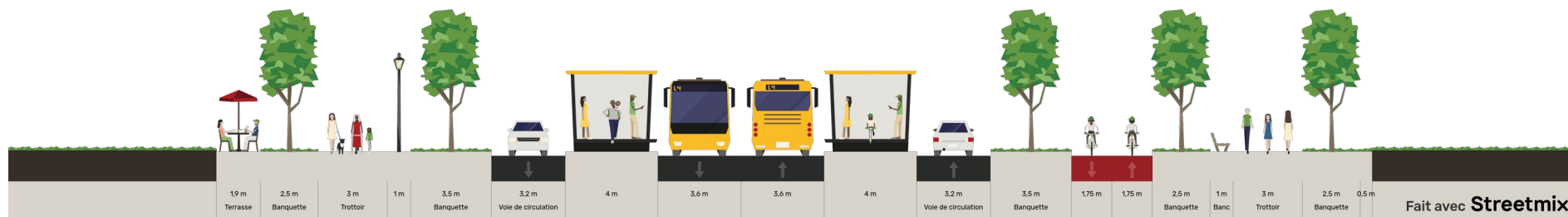


Représentation d'une projection de l'emprise dédiée aux transports, vue de coupe sur l'arrêt de bus Nations.

Scénario 1 – Faible modification de la voirie

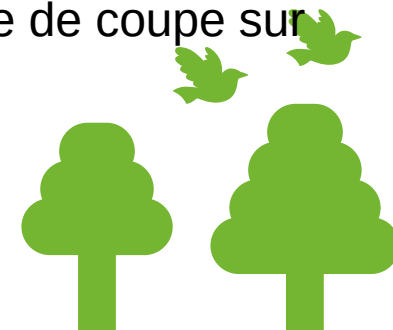


Boulevard de l'Europe - Centralité S2 (2040)

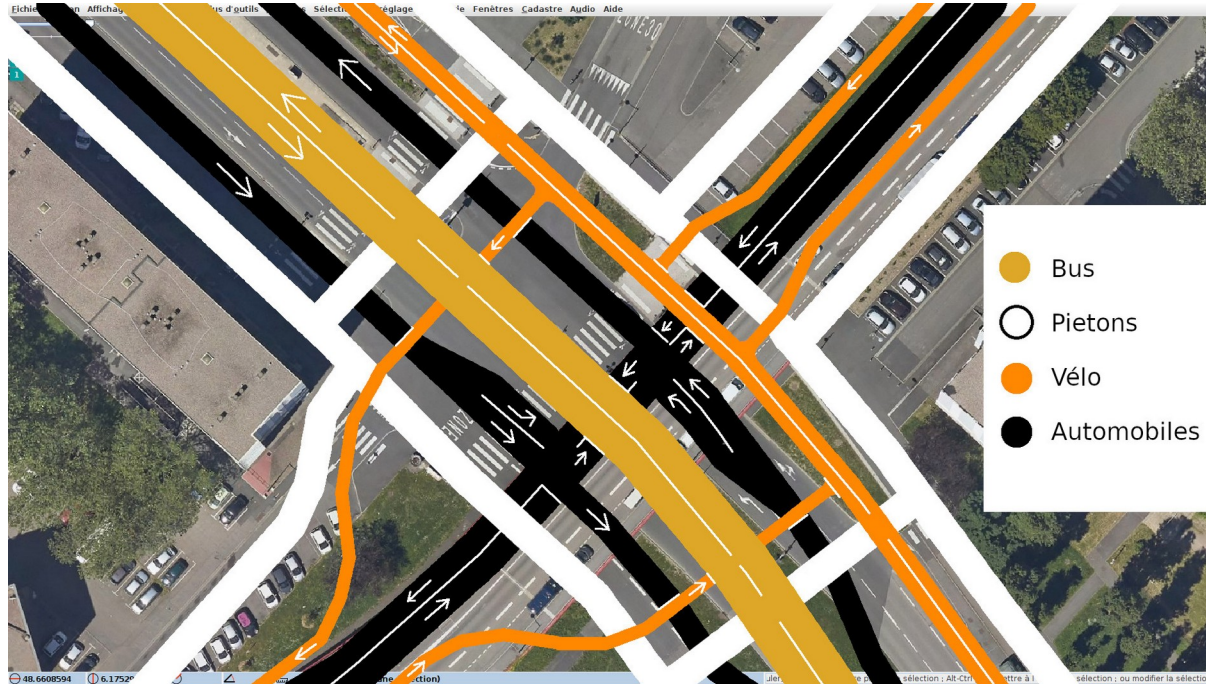


Représentation d'une projection de l'emprise dédiée aux transports, vue de coupe sur l'arrêt de bus Nations.

Scénario 2 – Forte modification de la voirie



Rue de Kehl - 2040



Si destruction du Pont de Kehl,
Imaginer un carrefour
permettant de faciliter
les traversées des
différents modes de
transports.



Positionnement stationnements

- Déporter une partie du stationnement présent en surface sur la voirie, sur d'autres sites, pour 2026
- Déporter la majorité du stationnement présent en surface sur la voirie, sur d'autres sites, pour 2040



Stationnement 2026



Report du stationnement en surface vers le parking de l'Apheen inutilisé (~ 100) places, via une convention d'usage temporaire.

→ **Résorbe les suppressions des stationnements longitudinaux pour créer les trottoirs.**



Propositions stationnement 2026

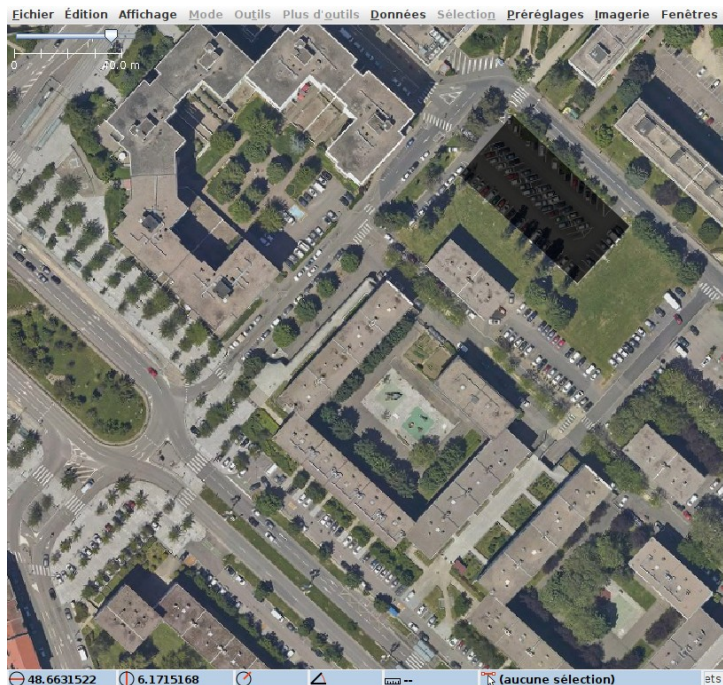


Quel est le parc total et le taux d'occupation des parking payants fournis par les bailleurs sociaux ?

→ **S'accorder avec ces acteurs pour un usage optimal de ces stationnements.**



Propositions stationnement 2040



Légende

● Parking silo

Constructions d'un parking à silo démontable, carrefour rue de Belgique et rue d'Echternach.

→ **Exemple 3 niveaux = + ~ 100 places**

