

Etude de Trafic et de Régulation des Feux du Boulevard Nord de Besançon

Le Boulevard Nord de Besançon, long de près de 6 300 mètres, constituait dans les années soixante un véritable Axe de Contournement de la Ville, préservant ainsi le Centre. Le trafic routier actuel, la géométrie et le fonctionnement des différents carrefours à feux, ainsi que leur non-conformité dans le contexte normatif d'aujourd'hui, obligent la ville de Besançon à réétudier totalement ce Boulevard Nord qui est devenu une véritable infrastructure routière fondamentale à l'échelle de l'Agglomération Byzantine.

Nature et contexte du projet

Composé des Boulevards Blum, Churchill et Kennedy, le Boulevard Nord constituait à l'origine un axe de contournement important et assurait une continuité de circulation entre deux routes nationales.

Autrefois périurbaine, cette liaison incontournable se place désormais en plein cœur d'un tissu urbain majoritairement caractérisé par de l'habitat collectif.

Elle offre, à elle seule, la principale offre d'infrastructure routière et la seule alternative au contournement du Centre Ville de Besançon.

Outre le fait qu'ils ne soient plus aux normes, les 15 carrefours à feux situés sur le parcours ne sont plus adaptés aux usagers actuels du Boulevard.



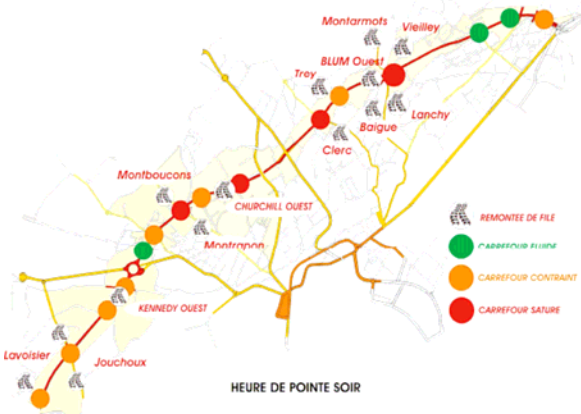
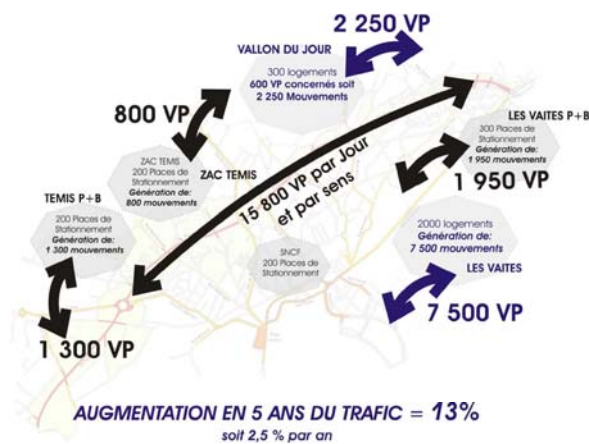
Seuls les transports collectifs bénéficient ponctuellement d'aménagements spécifiques favorisant leur progression aux carrefours à feux.

Malgré les niveaux très élevés de trafic, le réseau GINKO, transporteur local, est l'usager principal du Boulevard, avec près de 15 lignes de bus. Une nouvelle stratégie des déplacements doit être mise en place afin de permettre au trafic actuel et à venir de s'écouler dans de bonnes conditions.

Analyse et Méthode

Une analyse précise a permis de mettre en avant plusieurs points importants, notamment en matière de niveau de Trafic, d'utilisation et de comportement des différents usagers. Le boulevard Nord est particulièrement utilisé lors des déplacements « Domicile-Travail », aussi bien le matin que le soir.

En revanche, ces trafics importants ne concernent pas les voies adjacentes. Afin d'être cohérent avec la hiérarchisation du réseau établi par le plan de déplacement Urbain, et supprimer les zones accidentogènes, il a été nécessaire d'analyser précisément les différents flux qui composent ce trafic.



Cette stratégie a dû prendre en compte la gestion et la sécurisation des cycles et des personnes malvoyantes, améliorer les cheminements piétonniers en garantissant une sécurité conforme pour tous, optimiser les transports collectifs en assurant une priorité irréprochable aux carrefours à feux, ainsi que réduire le bruit et la pollution atmosphérique.

Solutions apportées

En collaboration permanente avec les services de la Ville de Besançon, Ceryx Traffic System a réalisé une étude complète du Trafic et de régulation des feux du Boulevard Nord. A ce titre, une nouvelle stratégie des déplacements du boulevard et des voies adjacentes a été déterminée. Plusieurs études d'aménagement et de fonctionnement des carrefours à feux ont révélé la nécessité de réaliser un fonctionnement autonome des carrefours sur des cycles très courts de l'ordre de 50 à 60s.

Cela a permis de supprimer les phases des tournes à gauche et d'éviter ainsi le stockage des véhicules sur les voies. Les modes doux et les rues secondaires ont été considérablement améliorés grâce à des temps d'attente extrêmement courts. Cette stratégie novatrice permet d'assurer l'absorption de l'augmentation du trafic sur les 10 prochaines années jusqu'à la mise en service d'une nouvelle rocade située à l'Est du Boulevard.