

# 1. ENJEUX ET PROJET D'AMÉNAGEMENT

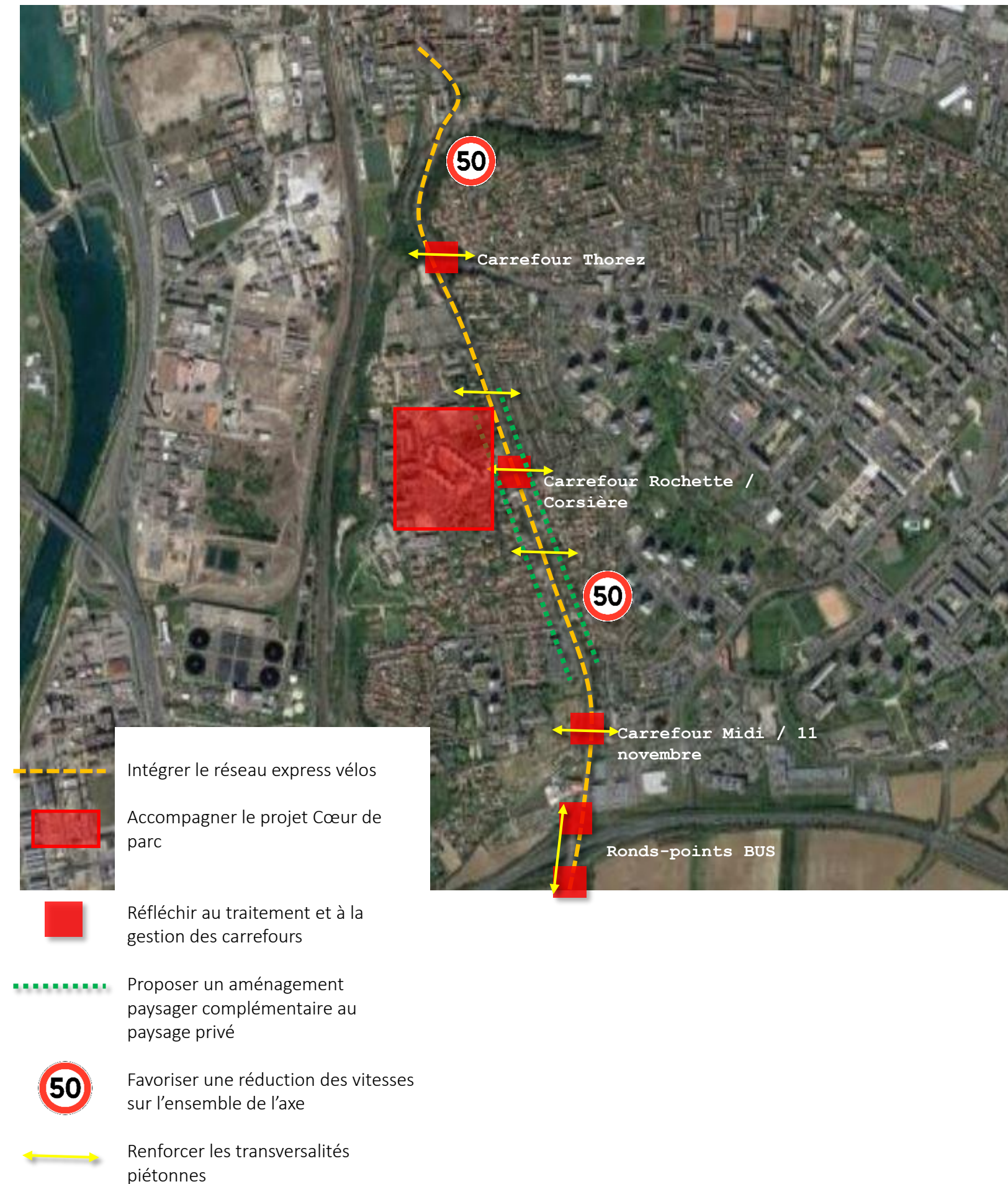
## 1.1 Enjeux urbains, paysagers et déplacements

### Enjeux du projet :

- Affirmer le caractère urbain (passer de la route au boulevard)
- Affirmer la présence végétale, en proposant un aménagement complémentaire au paysage privé
- Sécuriser les déplacements actifs et favoriser l'apaisement de l'axe et une réduction des vitesses
- Améliorer les cheminements piétons
- Intégrer le réseau express vélos au boulevard Yves Farge
- Préserver et renforcer l'accessibilité des transports en commun
- Composer avec le classement ITE (Itinéraires de Transports Exceptionnels) du boulevard Yves Farge
- Favoriser l'infiltration des eaux pluviales et leur déconnexion des réseaux unitaires
- Faire le lien avec le projet Cœur de parc

### Leviers identifiés :

- Sur le partage de l'espace par les différents modes
- Sur la largeur de la chaussée
- Sur les stationnements
- Sur le traitement et la gestion de certains carrefours
- Sur le type de mobilier urbain et d'éclairage (actuellement routier)
- Sur les revêtements de trottoirs et pistes cyclables



## 1.2 Orientations d'aménagement

Aux regards des enjeux précédemment développés les orientations d'aménagement s'inscrivent dans une réponse équilibrée pour l'affectation des emprises :

- **En rééquilibrant fortement l'usage de l'espace public pour y intégrer les politiques publiques métropolitaines suivantes :**
  - Intégrer les modes actifs cyclistes (réseau express vélo) et piétons (marchabilité de l'espace public) ;
  - Végétaliser l'espace public (qualité urbaine, lutte contre les ilots de chaleurs urbains) ;
  - Désimperméabiliser l'espace public
  - Maintenir voire améliorer la qualité de desserte par les transports en communs.

Il s'agit de faire du boulevard Yves Farge l'allée principale de l'anneau des parcs.

Le tout sur un axe support d'un itinéraire de transport exceptionnels (ITE).



## 1.3 Projet d'aménagement

### Principales évolutions par rapport à l'existant

- Insertion d'un aménagement cyclable au choix :
  - en bidirectionnel à l'est ou à l'ouest
  - en unidirectionnel à l'est et à l'ouest
- Insertion de bandes plantées dès que les emprises le permettent
- Conservation d'un profil en 2X1 voie en section courante
- Adaptation des carrefours pour les rendre plus compacts, facilitant ainsi le cheminement des modes actifs, avec le principe de suppression des voies de présélection
- Suppression partielle du stationnement

### Principes d'organisation spatiale

- **Piétons et cyclistes :**
  - Réseau express vélo (REV) : 3,5m à 4m de largeur en bidirectionnel ; ou 2m de largeur par piste en unidirectionnel
  - Trottoir : objectif 2m
- **Voirie :**
  - Largeur courante entre 3m et 3,25m par voie ;
  - Restitution partielle de stationnement ;
- **Bandes plantées :**
  - Largeur courante entre 2m et 3m;
- **Dans les zones contraintes en termes d'espaces :**
  - Ajustement des espaces plantés et du REV : réduction puis suppression d'une ou des deux bandes plantées, puis si besoin réduction du gabarit du REV;
  - Priorité donnée aux piétons avec maintien d'au moins un trottoir de mini. 1,5m de largeur

### Profils types – Étude de faisabilité

