

La mise en service du BOULEVARD SUD depuis 2008

Le Boulevard Jean JAURES communément appelé Boulevard Sud, a été mis en service à Saint-Denis dans sa totalité à la fin de l'année 2008. Il traverse le chef-lieu d'Est en Ouest et constitue une infrastructure routière majeure à la fois de desserte locale et de transit.

Les dates clés

1960 Inscription au plan directeur d'urbanisme de Saint-Denis (actuellement Plan Local d'Urbanisme),

1984 Début des travaux avec la mise en service de la première section (RD60/ Impasse de la Vanille).

1988 La Région Réunion succède au Département pour la Maîtrise d'Ouvrage.

1995 Le projet est inscrit au POS de Saint-Denis et au SAR.

De 1997 à 2009 Les travaux se poursuivent pour s'achever par la tranchée couverte Mazagran/Doret, le pont de la rivière des Pluies, la section Gillot/Cerf.

Un trafic dense...

33 000 véhicules par jour en moyenne empruntent ce boulevard urbain. Les jours ouvrés, environ 18400 véhicules circulent sur le boulevard dans le sens Saint-Denis/Sainte-Marie contre 19200 véhicules dans les sens Sainte-Marie/Saint-Denis.

La densité du trafic sur le Boulevard Sud s'explique également par sa fonction de desserte de transit. Situé au carrefour entre l'Est et l'Ouest de l'île cette infrastructure subit l'attractivité de l'Ouest et l'influence de la nouvelle route des Tamarins.

Le bassin d'emploi de l'ouest attire les habitants du nord tandis que la route des Tamarins offre la possibilité aux habitants du sud de l'île de diminuer leur temps de parcours en passant par l'ouest.

Néanmoins, la densité du trafic sur le Boulevard Sud varie en fonction de trois temps forts dans l'année : en périodes scolaires, hors périodes scolaires et les week-ends.

En périodes scolaires ¹, 88% du trafic journalier ont lieu entre 7h et 21h.

Une voie structurante

Le Boulevard Sud est une infrastructure structurante dans le réseau routier du chef-lieu. La voirie nouvelle s'étend sur 10 kilomètres.

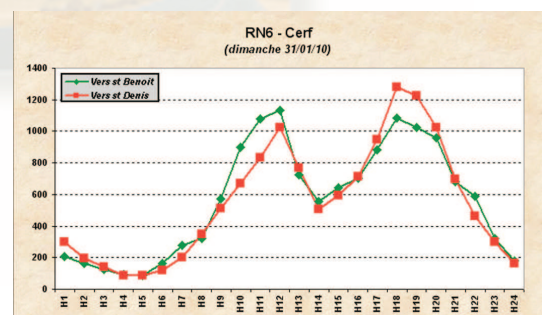
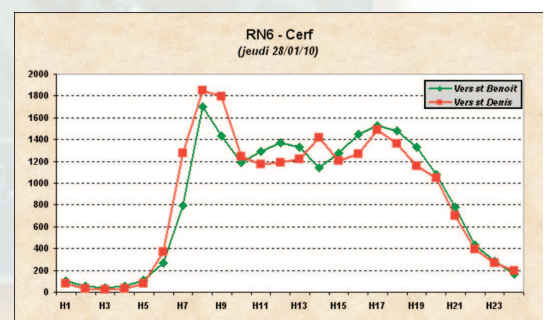
[Plan de situation \(cliquez ici\).](#)

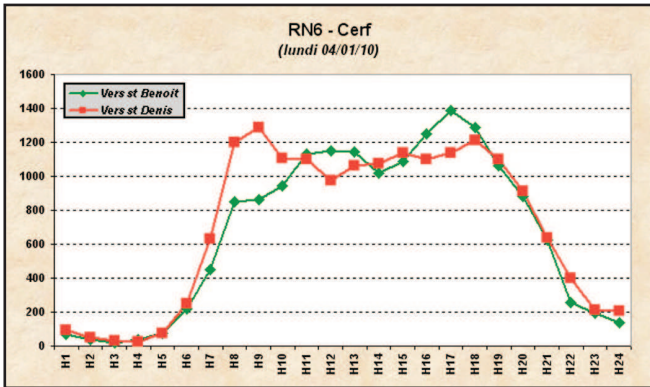
Il comporte **trois ouvrages exceptionnels** (le Pont Vinh-San, la tranchée couverte de Mazagran/Doret, le Pont de la Rivière des Pluies), et 21 intersections dont **9 giratoires**, 2 giratoires sont équipés de feux de signalisation.

La réalisation de cette infrastructure a nécessité 25 ans de travaux et **270 millions d'euros** (foncier, études et travaux compris).

C'est une route classée à grande circulation dont la police de la circulation est dévolue au Préfet.

Située en agglomération, sa vitesse est limitée à 50km/h mais sa configuration a permis de relever cette limitation à 70km/h sur certaines sections d'entrées de ville.





...général des difficultés

La mise en service du Boulevard Sud dans sa totalité a soulagé certains secteurs routiers en permettant de fluidifier le trafic de transit notamment au niveau des rues hautes du centre-ville ainsi qu'à l'Est du boulevard entre le rond-point du Cerf et l'avenue Georges Brassens.

Par ailleurs, la ville de Saint-Denis a fortement évolué en termes d'urbanisation et de besoins en déplacements durant les 25 ans de travaux du Boulevard Sud. L'urbanisation des mi-pentes s'étant accélérée ces dix dernières années, certaines sections du boulevard étaient déjà engorgées bien avant la mise en service de 2008 (section Trinité/Finette par exemple).

Quant aux intersections avec les voies des mi-pentes, elles sont systématiquement surchargées aux heures de pointes du matin.

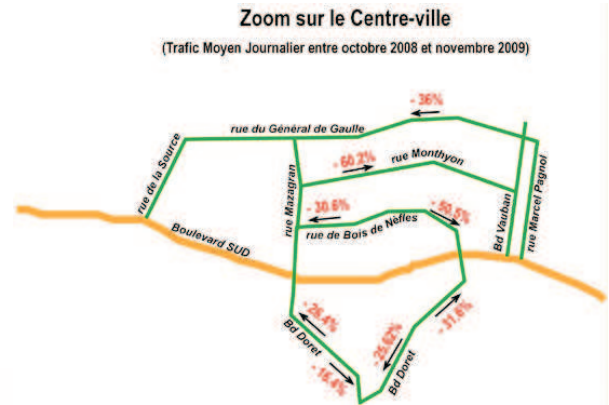
De plus, l'ouverture de la route des Tamarins en 2009 a engendré de nouveaux comportements de déplacements qui se sont répercutés sur le Boulevard Sud. Par exemple : le report de la circulation de la route des Plaines vers la route des Tamarins. Ces automobilistes se retrouvent donc à l'entrée Ouest de Saint-Denis et sous la tranchée couverte.

Par conséquent, malgré les améliorations apportées au réseau routier du chef-lieu, l'infrastructure connaît des difficultés de circulation récurrentes seulement un an et demi après sa livraison complète.

Une redistribution des flux

← Au Centre-ville

Le trafic des rues du centre-ville situées de part et d'autres du boulevard est nettement soulagé depuis la mise en service de la tranchée couverte Mazagan/Doret².



[cliquez sur le schéma pour agrandir](#)

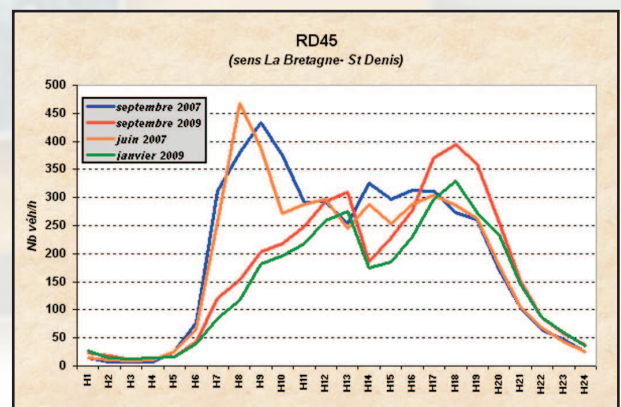
La tranchée couverte a joué pleinement son rôle dans la résorption du trafic de transit. Mais depuis, des problèmes de voies de stockage apparaissent aux intersections avec les rues « Ruisseau des Noirs » et « Mazagan ».

← A l'Entrée Est de Saint-Denis :

De profondes évolutions sur le trafic entre Saint-Denis et Sainte-Marie ont également lieu selon les données de comptages recueillies sur la départementale 45³. Les habitants des hauts de Sainte-Marie et de la Bretagne ont changé leur itinéraire d'entrée de ville.

En juin 2007, environ 12500 véhicules circulaient sur la RD45 côté Rivière des Pluies avant le pont métallique et 9600 côté Bretagne.

En 2009, le trafic moyen journalier de la RD45 indique **une baisse de l'ordre de -1,8% côté Rivière des Pluies (12234 véhicules en 2010) et -21% côté Bretagne (7876 véhicules en 2009).**



On a pu constater, d'une part, un soulagement du trafic sur cette départementale, et, d'autre part, une modification de son usage.

¹ Source CRGT : rond-point du CERF entre le 25/01/10 et le 29/01/10 hors vacances scolaires.

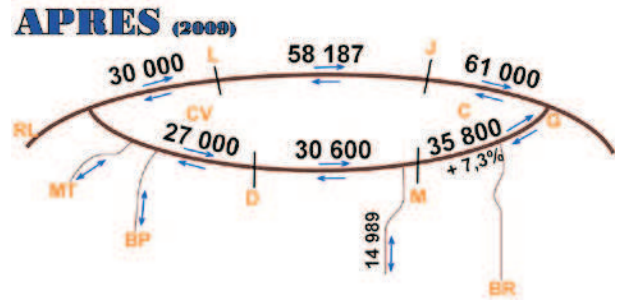
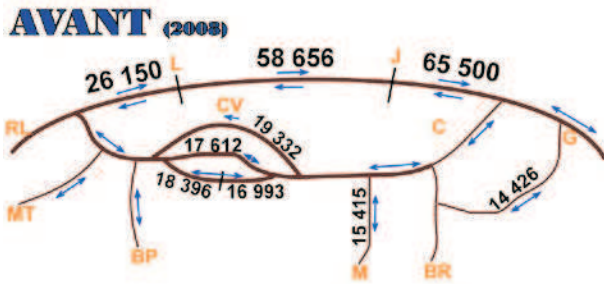
² Source : campagnes de comptages (octobre 2008/ février et novembre 2009) par la Mairie de Saint-Denis..

³ Cf. Plan de situation en page 1 de ce document. La RD45 fait une boucle entre l'ancien pont de la rivière des Pluies et le rond-point de la technopole, de l'autre côté du pont.

⁴ Cf. Position de la SIREDO de Gillot sur le plan de situation en page 1 de ce document.

⁵ Source : CRGT données de décembre 2009.

⁶ Source : Rapport de l'Observatoire des Transports et des Déplacements (données 2007)- Estimation de la saturation sur les routes nationales et départementales.



Repères :

- | | |
|--------------------|-----------------------------|
| L Lancastel | BR Bretagne |
| C Chaudron | BP Bellepierre |
| D Doret | CV Centre-ville |
| G Gillot | MT Montagne |
| J Jamaïque | RL Route du Littoral |
| M Moufia | |

58 656 TMJA (double sens)

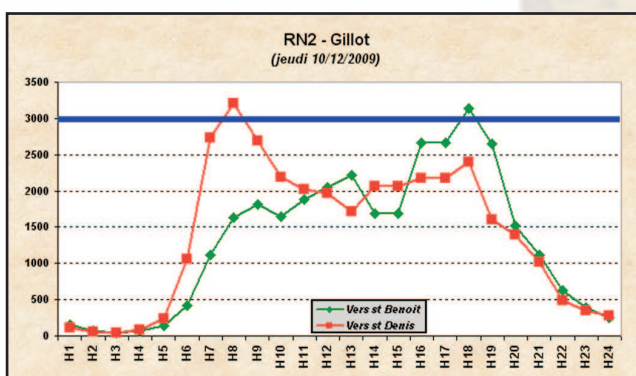
[cliquez sur le schéma pour agrandir](#)

Des embouteillages à l'entrée Est

Sur la Route Nationale 2, au lendemain de l'ouverture de la section Cerf/ Gillot, un soulagement du trafic avait été ressenti par les automobilistes.

Mais, les embouteillages sont réapparus très rapidement après la mise en service du Boulevard Sud dans sa totalité.

En effet, en semaine le trafic de la RN2⁴ enregistre des pointes le matin (entre 6h et 9h) et le soir (entre 16h et 18h) de l'ordre de 3200 véhicules⁵ par heure et par sens. En d'autres termes, la RN2 arrive à saturation puisqu'elle dépasse sa capacité théorique de trafics soit 3000 véhicules par heure et par sens de circulation⁶ (Cf. graphique ci-dessous).



Une infrastructure au service de la ville

Un boulevard urbain qui construit la ville

La réalisation du Boulevard Sud a participé à la redynamisation des quartiers traversés en favorisant leur desserte, la valorisation d'équipements publics et de loisirs.

[Carte : Une infrastructure au service de la ville \(cliquez ici\).](#)

Les trottoirs aménagés et protégés de la circulation automobile, offrent la possibilité d'effectuer une activité sportive et amènent à d'autres pratiques telles que la marche à pieds, les rollers, la trottinette, etc.

De même, véritable voie verte ayant bénéficié de traitements paysagers, le boulevard permet de relier divers équipements économiques et administratifs.

Une ouverture aux autres modes

Deux autres modes de déplacements peuvent emprunter cet axe, les vélos et les transports en commun mais le partage de la voirie ne semble pas équitable.

Les piétons et les cyclistes se retrouvent ainsi de part et d'autres de l'infrastructure sur les trottoirs et les contre-allées.

Quant aux transports en commun, deux lignes du réseau CITALIS desservent l'axe du Boulevard Sud : la ligne 14 et la ligne 10. Environ 9500 passagers par jour empruntent ces lignes quotidiennes.

Par ailleurs, d'autres lignes du réseau « CITALIS » venant des écarts de la ville desservent les secteurs proches du Boulevard Sud. A titre d'exemple, les lignes 26 et 27 en provenance de la Bretagne/Bois Rouge/Grand Canal, les lignes 7, 24 et 24a du Moufia et Bois de Nèfles, la ligne 13 de Saint-François en passant par la CGSS, ou encore les lignes 21 et 22 de La Montagne.

Aussi, la desserte des quartiers résidentiels, des zones d'activités et des administrations situées le long de cet axe, présente de réelles perspectives de développement pour les transports en commun. Il serait opportun que la desserte du boulevard puisse être renforcée par la création de couloirs aménagés notamment à l'approche des carrefours. Cela améliorerait la vitesse commerciale des bus et rendrait le réseau urbain plus attractif.

Le Boulevard Sud est un axe de circulation majeur. D'une part, il constitue un second itinéraire de transit est-ouest pour Saint-Denis. D'autre part, c'est une voie structurante qui irrigue différents quartiers des mi-pentes et du centre-ville.

Ensuite, cette nouvelle infrastructure a permis de redistribuer les flux de trafic. Avant sa mise en service, les déplacements s'effectuaient essentiellement des Hauts vers le littoral tandis que le trafic de transit longeait le bord de mer.

Malheureusement, le temps long de sa réalisation (25 ans de travaux) a rendu caduque certaines de ces portions puisque, en parallèle, la ville a connu un développement fulgurant.

De plus, l'urbanisation accélérée des mi-pentes a eu pour conséquence d'accentuer les difficultés de circulation sur les routes départementales en direction du boulevard.

Le corollaire est alors que un an et demi seulement après sa mise en service totale, le Boulevard Sud connaît déjà des difficultés de circulation.

Face à ces difficultés, le boulevard n'en représente pas moins pour autant un véritable axe de développement pour les transports en commun.

Ce faisant, il peut offrir une réelle alternative au développement du « tout automobile » sur Saint-Denis en accueillant un futur TCSP. C'est une ville en plein essor qui est peu à peu asphyxiée par son trafic routier.

Par ailleurs, la réalisation des futurs projets routiers de Saint-Denis (le Boulevard Nord et la Voie de Piémont) constitue une opportunité de redéfinir les enjeux de cette infrastructure afin d'offrir de réelles alternatives aux déplacements.

Enfin, il semble nécessaire que les futurs aménagements de Saint-Denis tels que le front de mer et le centre-ville prennent en compte l'expérience du Boulevard Sud.

Avec la collaboration de :

- M. Eric MEDOC (Service Voirie et Déplacements de la mairie de Saint-Denis)
- Mme Marie-Christine LEROUX (Direction Régionale des Routes, Centre Régional de Gestion du Trafic de la Région Réunion)
- M. Jérémie HOAREAU (Direction des Déplacements et de la Voirie du Département de La Réunion)
- M. Jean-Louis GRONDIN (Direction des Déplacements et de la Voirie du Département de La Réunion)

Directeur de publication : Philippe JEAN-PIERRE
Directeur d'études : Clency HENRIETTE
Contact étude : Magalie CLEMENT-TECHER
Infographie : Lydie SERVEAUX
Publication Août 2010



**Agence pour l'Observation de la Réunion,
l'Aménagement et l'Habitat**

7, rue André Lardy – Bâtiment Le Moulin – La Mare
97 438 Sainte-Marie – Ile de La Réunion

Tél : 0262 21 35 00 – Fax : 0262 21 37 39
www.agorah.com / www.immo.agorah.com
www.catalogue.agorah.com/
www.clubgeomatique.agorah.com

