

routes de contournement

effets, exemples, alternatives, réflexions pour Coppet

Atelier Coppet 5 octobre 2011



D. von der Mühl, collaboratrice scientifique Chôros-EPFL, comité Rue de l'Avenir



le contexte: une approche qui a évolué

- **dès années 50** augmentation taux de motorisation >> développement constructions + trafic, adaptation et développement réseau routier, début réseau routes nationales
>> élargissement routes en traversée de localité (normes)
engorgement, nuisances >> contournements
fluidité // réduire nuisances pour les riverains (habitants, commerçants)
- **dès années 80-90** redécouverte fonction sociale des routes, recherche solutions de cohabitation (des usages, des différents usagers), modération du trafic, abaissement de la vitesse
+ en amont: politiques urbanisation et transport, gestion échelle plus large, développement transports publics, multimodalité (aussi mobilité douce)
aujourd'hui: une nouvelle route, un contournement n'est plus considéré comme LA (seule) solution

guides, démarches (CH)

- *Guide VALTRALOC* FR 1993/2001
- *Charte des espaces publics* VD 1996
 - >> *Rues de villages* VD 1999
- *Modèle bernois* BE dès 1991

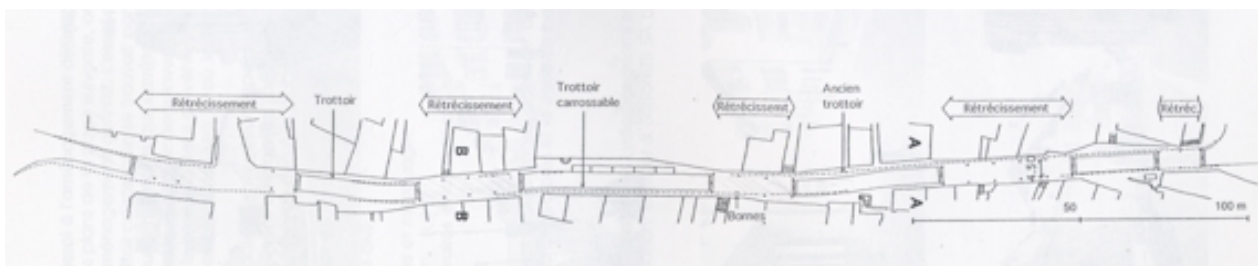
projets adaptés aux conditions locales
normes > souplesse
modération de la circulation
nombreux exemples
aussi avec trafic important



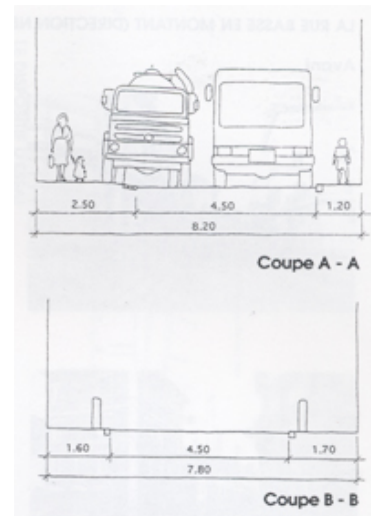
Grandson (1994) – un projet fin qui « joue » avec les normes



- rue Basse, traversée du bourg
- route cantonale principale (aménagement avant autoroute)
- 5000-8000 véhicules/jour
- largeur chaussée: 5.50m > 4.50m + bordure biaisée
- à trois endroits pas de possibilité de croiser

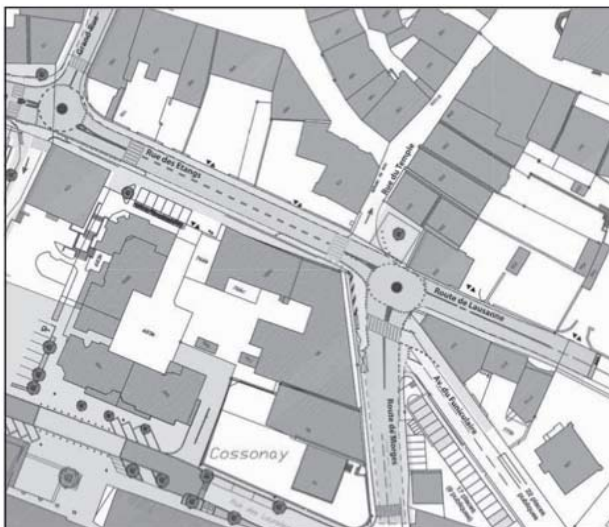


Grandson (1994) – un projet fin qui « joue » avec les normes



www.flaneurdor.ch

Cossonay (2010) – mini-giratoires sur une route principale



- route cantonale principale (Lausanne-Vallorbe)
- 11'700 véhicules/jour (PL 11%)
10'500 v/j sur rte Morges (PL 9%)
- valorisation de la traversée
- collège, service bus scolaires, engorgement
- solution pour les croisements, mais espace restreint
- « atelier » > évaluation variantes
- deux mini-giratoires à l'essai (Ø 14.80m et 12m/17.60m)
> aménagement définitif

La Sarraz, Grand-Rue (projet à l'examen préalable)



- route cantonale principale
- 7100 véhicules/jour (PL 4%)
- valorisation traversée
- réorganisation stationnement (parking périphérie bourg)



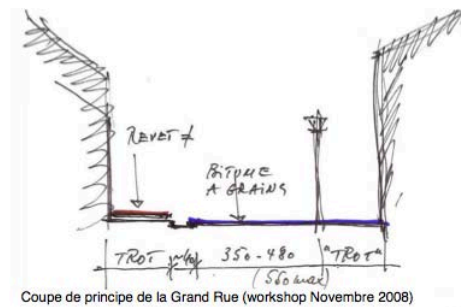
La Sarraz, Grand-Rue (projet à l'examen préalable)



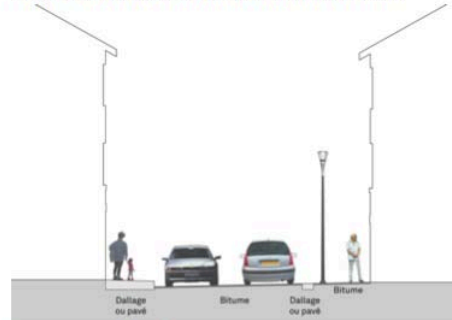
Place du Temple (situation actuelle)



Place du Temple (simulation)

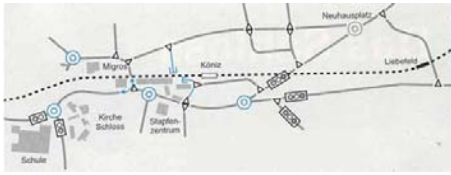


Coupe de principe de la Grand Rue (workshop Novembre 2008)



Coupe type de la Grand Rue

Köniz (2004) – 30 sur une route principale à fort trafic



- route cantonale principale
- 16'000 véhicules/jour en 2004
- exemple du « modèle bernois »
- limitation à 30 km/h (fluidité), bande polyvalente centrale, pas de marquage de passages piétons



Köniz (2004) – zone 30 sur une route principale à fort trafic



quelques références (CH)

- www.flaneurdor.ch
- http://www.bve.be.ch/bve/fr/index/strassen/strassen/berner_modell.html > Exemples (exemples modèle bernois, en français)
- www.zonederencontre.ch (bilingue français/allemand)
- www.vcs-sgap.ch > Dossier (en allemand)
- www.rue-avenir.ch > Archives bulletin
- *Le Temps des Rues*, IREC-EPFL et GCR, 1991

+ multiples aménagements non documentés

routes de contournement

situations diverses – effets divers / notamment:

- objectifs réalisation (élément réseau supra-local, goulet // évitement local)
- composition du trafic (transit, origine-destination, interne)
- tracé, type de contournement (autoroute, semi-autoroute, route)
- attractivité itinéraire(s)
- échelle du contournement (évitement centre, périphérique, supra-local)
- autres mesures échelle régionale
- développement de la région
- rôle de la localité à l'échelle régionale
- offre alternative / déplacements (transports publics,....)

effets positifs <> négatifs – domaines, types

échelle locale / traversée + quartiers, localité // **échelle régionale**

- **trafic**
délestage // report (autres rues, quartiers, espaces verts) + trafic nouveau
court terme >> moyen-long terme
- **nuisances** bruit, pollution de l'air
- **effet de coupure** réduction // nouveau
- **commerces et activités locales**
- **qualité espaces publics, vie locale**
- **autres modes de déplacement** usage transports publics, marche, vélo
- **image** (habitants, commerces et entreprises, visiteurs, touristes)

effets (positifs <> négatifs) – domaines, types

- **patrimoine**
- **valeurs foncières et immobilières**
- **développement de la commune**
extension >> dispersion, création de nouvelles polarités, renforcement //
déplacement activités
- **consommation sol**
- **paysage** (court terme, moyen-long terme)

- **coût, investissements** (aussi: effets sur autres investissements)

effets (documentés littérature* + quelques cas)

- **délestage: 28-65%** (selon cas évalués / littérature), dépend:
type de trafic (transit, origine-destination, interne), type et dimension localité
mesures d'accompagnement sur la route à délester (+ autres)
conditions locales (complication traversée, goulet) et objectifs
- **trafic engendré nouveau (en plus du report): 5-20% (> 30%)**
dépend de l'échelle, des objectifs
- **bruit: très complexe**
dépend autant de la vitesse de circulation que du volume de trafic
réduction 10-20% nombre de personnes « considérablement gênées » (étude D)
mais nouvelle route aussi nouvelles nuisances pour autres quartiers
- **commerces: peu documenté**
dépend dimension localité et rôle, types commerces, offre régionale
trafic = aussi atout

* évaluation délestage + évolution à moyen-long terme, trafic nouveau, bruit (documents 1988-1993) + revalorisation (2001)

Bulle (FR) – centre régional (2^e ville du canton)



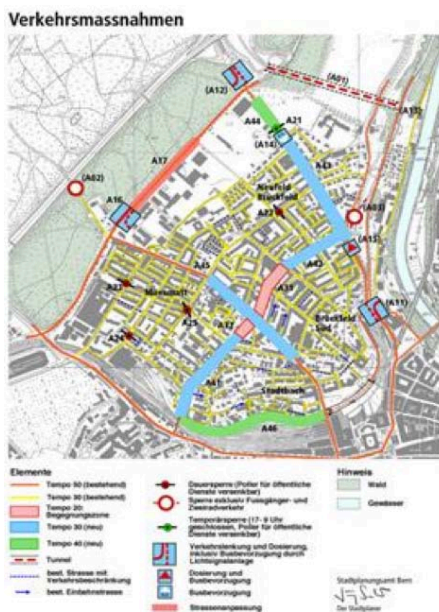
- porte d'accès Gruyère, Intyamon, Pays-d'Enhaut
- contournement ouvert fin 2009
- environ 30'000 véhicules/jour
>> actuellement environ 12'000 traversent Bulle (*dont « parce que c'est plus joli »*)
- réaménagement La Tour-de-Trême réalisé (1993?)
- réaménagement traversée Bulle reporté (autres investissements)
- effets encore en cours évaluation (meilleure fluidité, commerces dépend type et localisation, manque réaménagement traversée Bulle)

Cheseaux (VD) – petit centre régional, réseau RER



- ouverture contournement 2001 (partie en tunnel, quatre giratoires)
- 28'000 véhicules/jour > 5000
- réaménagement limité dans le centre (tronçon accès + deux giratoires)
- aujourd'hui:
23'000 v/j sur contournement
10'500 v/j en traversée
- projet réaménagement dans le centre, envisagé zone de rencontre (20 km/h + priorité piétons)
- gare LEB, cadence horaire >> prévu 1/2h

tunnel Neufeld / quartier de Länggasse (Berne)



- contexte politique Ville de Berne depuis 30 ans: maîtriser trafic, développement transports publics et mobilité douce
- tunnel Neufeld, ouverture août 2009
- mesures d'accompagnement dans le quartier: partie rues 50 > 30 (bleu), réaménagements, coupure liaison directe, zone de rencontre (rouge), Mittelstrasse > centre de quartier
- tunnel 17'500 véhicules/jour prévu
- Neubrückstrasse 15'800 v/j > 2200
Mittelstrasse 10'800 v/j > 4500
Länggassstrasse 10'200 v/j > 6800

quelques références (peu d'études synthétiques)

- « Ortsumfahrung ja oder nein? Contournement oui ou non? », *Strasse und verkehr/Route et Trafic 2/88*, VSS (plusieurs articles)
- E. Meier, *Neuverkehr infolge Ausbau und Veränderung des Verkehrssystems*, Schriftenreihe des IVT Nr 81, Zurich, 1989
- F. Wirz, *Umfahrungsstrassen – Entlastung für wen? 20 Fallbeispiele aus der ganzen Schweiz*, VCS, St. Gallen, 1992

documents synthétisés par:

- L. Bonanomi, *La problématique des évitements de localité, Considérations théoriques et études de cas*, IREC-EPFL 1993
- + M. Stünzi, *Manuel routes de contournement, Exemples concrets et critères d'évaluation*, ATE, 2003

route de contournement: oui/non?

- pas sans projet de réaménagement de la traversée du bourg
- démarche: diagnostic > objectifs (différents domaines) >> variantes >> évaluation variantes (critères) >> choix
- arguments pour situation de bourg ancien (moins de marge de manœuvre, besoin valorisation), évitement proche centre en lien avec nouvelle route PDL, solution enterrée
- à évaluer coût, effets de mesures en amont (échelle régionale),...
- sans tunnel, une solution sans doute... à enterrer
- ne pas négliger la nouvelle route de la Gare (pas seulement une route)
- un projet pour Coppet

un projet pour Coppet

- investir autant d'énergie pour le réaménagement de la traversée que pour le contournement
- pacifier le trafic plutôt qu'interdire (p.ex. route des Murs)
- favoriser les déplacements à pied à l'interne
liaisons piétonnes pratiques, directes, confortables + éclairées
(gare et PDL, écoles, équipements et services, nouveaux quartiers, lac)
- favoriser déplacements à vélo échelle locale et supra-locale
aménagements sur voiries à 50, contresens cyclables, offre stationnement, offre vélos en libre service (à la gare, dans le bourg)
- réorganiser le stationnement dans le bourg
- plan de mobilité de site > de commune? communication, incitation
- offre des commerces + la faire connaître