

Deux exemples concrets

Autor(en): **Schuppisser, Michel**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale**

Band (Jahr): - **(1995)**

Heft 2

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-957535>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Deux exemples concrets

► Michel Schuppisser

La prise en compte, dès l'abord, des aspects liés à l'espace public dans les études de circulation permet de mieux appréhender la complexité de la réalité. L'utilisation des valeurs en place fait naître des projets relativement bon marché, bien intégrés au site et favorables à l'environnement. Une rue principale à Porrentruy et une place à Morat illustrent cette démarche.

L'exemple de Porrentruy

Comment traiter le trafic de transit à travers la ville ancienne de Porrentruy? L'exemple suivant montre les solutions possibles qui découlent d'attitudes fondamentalement différentes par rapport aux problèmes de circulation et d'urbanisme.

Problème posé:

Le trafic de transit s'écoule avec peine à travers les rues de la ville ancienne, site remarquable, mais dont la vie est dégradée par l'importante circulation motorisée. Seul un axe Est-Ouest, la Rue J. Trouillat, résultant d'une percée amorcée au début du siècle à travers le tissu moyenâgeux offre de bonnes conditions de circulation, mais à une exception près: un goulet constitué par deux bâtiments ne permet pas la circulation à double

sens (4,7m - voir esquisse ci-dessous, à gauche). La recherche d'un autre axe Ouest-Est pour le trafic s'avère d'autre part utopique.

Première attitude:

Il s'agit de régler le problème du transit "une fois pour toute", comme l'illustre l'esquisse du milieu ci-dessous. D'abord, éliminer le goulet ce qui entraîne la démolition partielle d'un bâtiment, ensuite rendre plus rectiligne le tracé en démolissant un autre bâtiment, et finalement éviter les gênes au trafic motorisé avec des arrêts bus hors chaussée et une seule traversée piétonne.

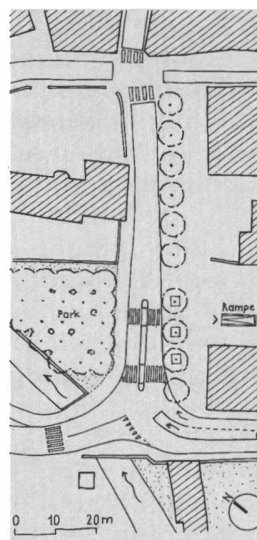
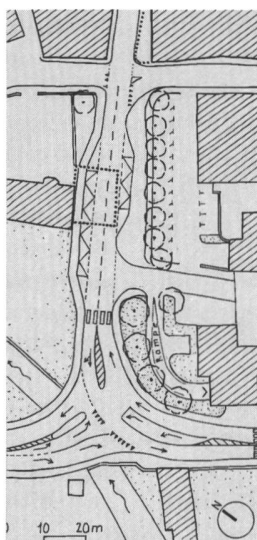
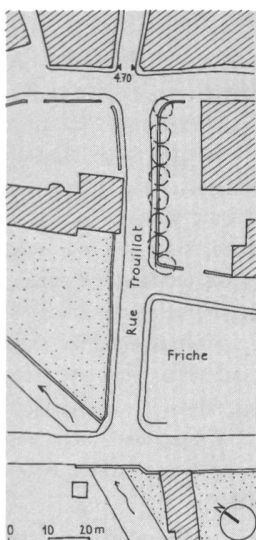
Il faut noter aussi sur cette même illustration en bas à droite l'aménagement extérieur d'un nouveau bâtiment abritant des fonctions centrales (poste, commerces, etc.). Chaque utilisation reçoit un aménagement particulier indépendant. Le résultat est un amalgame d'arbres, de jardinets, de rampe, de trottoirs, de voies de présélection qui occupent une surface publique importante dans le dispositif de la ville. Les flux piétons n'ont plus à disposition que des franges résiduelles discontinues constituées par les trottoirs.

Deuxième attitude:

Pour traiter d'un problème de circulation urbaine,

Zwei Beispiele von Verkehrsführung im öffentlichem Raum

Die komplexe Wirklichkeit des öffentlichen Raumes kann besser erfasst werden, wenn bei der Verkehrsplanung die Anforderungen an diesen Raum von Anfang an einbezogen werden. Das Einbeziehen der bestehenden Werte ergibt relativ billige, städtebaulich integrierte und umweltgerechte Lösungen. Eine Hauptstrasse in Porrentruy und ein Platz in Murten illustrieren dieses Vorgehen.



La rue Trouillat à Porrentruy traversant la ville ancienne avec environ 11000 véh/j (1993). De gauche à droite sur l'illustration:

- Situation originale
- Planification prévue en 1988
- Conception nouvelle Mise en service selon la nouvelle conception en mars 1993



Berntorplatz à Morat,
situation avant et état
actuel.

► Michel Schuppisser
ing. EPF/SIA, urbaniste
FUS, Metron planifi-
cation en transports et
bureau d'ingénieurs SA,
Brugg

¹ W. Hüsler + Metron
Langsamer und flüssiger
fahren, Niedriggeschwin-
digkeitsszenarien und ihre
Wirkungen, Bericht 61
des NFP 'Stadt und Ver-
kehr', Zürich, 1994

on ne peut pas seulement considérer la fluidité du trafic motorisé, il s'agit aussi de prendre en compte les exigences des piétons, des cyclistes, des transports en commun, de l'espace-rue et des fonctions qui lui sont rattachées. Il faut finalement examiner les relations qu'entretiennent ces aspects avec le reste de la ville, un goulet n'étant certainement pas le seul problème de fluidité pour une traversée de ville. La conception de la traversée qui en résulte est esquissée sur l'illustration à droite. La route principale offre des séquences déterminées par le bâti à conserver, les généreuses surfaces latérales sont à priorité piétonne avec des accès motorisés possibles, la rampe ne "colle" plus au bâtiment, l'allée d'arbres signifie l'entrée en ville ancienne, le nouveau bâtiment de la poste complète une rangée par un simple volume. Le site devient plus clair et ses utilisations plus aisées.

Cette dernière attitude a montré que:

- Le goulet a aussi un côté positif: modération "naturelle" du trafic motorisé (vitesse moyenne des véhicules proche de 30 km/h). Les conditions de traversée des piétons en provenance d'axes urbains perpendiculaires importants sont bonnes (la Rue J. Trouillat a "coupé" les rues historiques d'orientation Nord-Sud).
- Les problèmes de capacité ne se situent pas au goulet, mais dans les carrefours avoisinants.

- Les itinéraires idéaux des bus n'empruntent pas la Rue J. Trouillat, mais les rues traversantes du centre de la ville ancienne; en libérant partiellement le trafic de ces rues, il est possible d'y faire circuler les bus et de les arrêter sur la chaussée.
- L'analyse du dispositif urbain de Porrentruy a montré que la Rue J. Trouillat est une percée Est-Ouest récente (début du siècle) effectuée en plusieurs étapes à travers les rangées de bâtiments d'orientation Nord-Sud. Cette rue est une exception dans le système de la ville ancienne, et un pavage ne s'impose pas.

Les économies financières réalisées sont impressionnantes (env. 2.5 mio de francs pour 200 m de route):

- arrêts bus hors chaussées pas nécessaires
- pas de démolition ou modification de bâtiments
- pas d'emprises nouvelles pour la route
- pas de pavage, ce que est non seulement meilleur marché, mais aussi favorable pour le niveau de bruit.

L'aménagement de l'espace public en conformité avec sa vocation a permis aux circulations motorisées de s'écouler de manière fluide et à vitesses lentes. Les effets positifs sur la sécurité, le niveau de bruit, la pollution de l'air et la consommation d'énergie sont aujourd'hui reconnus.¹

L'exemple de Morat

Le réaménagement de la Berntorplatz a permis de passer d'un espace dominé par les éléments du trafic motorisé à un espace où la situation de porte devant la ville ancienne est restituée. Les diverses fonctions liées à l'espace reçoivent une part de surface que le dessin de la place clarifie. C'est sur une approche urbaine que l'attribution des diverses surfaces de circulation a été faite. On a profité des travaux de rénovation des canalisations et conduites pour réaliser cet aménagement dont le coût s'est élevé à seulement Fr. 95'000.-.

Conclusion

En menant de front les réflexions en matière de circulation et d'aménagement de l'espace public, cela oblige à se pencher sur la complexité de la réalité quotidienne. Un conflit n'a plus une seule cause avec sa solution (par exemple charge trop importante-route de délestage), mais il fait partie d'un ensemble de problèmes qui se produisent dans le cadre réel constitué par l'espace public. Les solutions proposées ne se basent pas uniquement sur les divers problèmes identifiés, mais prennent aussi en compte les valeurs en place. L'effet qui en résulte permet de tirer le maximum de profit de l'état existant, avec des économies substantielles par rapport à des projets-types transposables partout. ■