

INTERVENTION

42<sup>e</sup> journée Rue de l'Avenir, 25 septembre 2025, Martigny

## Répartir autrement l'espace public: quelles marges de manœuvre?

RUE DE  
L'AVENIR

INFORMER | ÉCHANGER | INSPIRE



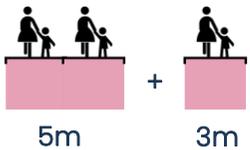
# On commence par la fin...



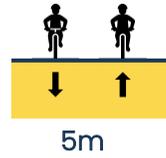
# Collaborer, convaincre et rassurer



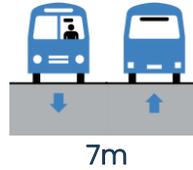
# Marges de manœuvre spatiales



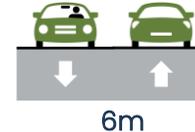
**Piétons**  
Estimation : ~7'000  
piétons par jour



**Vélos**  
Estimation : ~1'200  
vélos par heure



**Bus**  
Estimation : ~15 bus  
par heure (x'000  
passagers)



**Voiture**  
Estimation : ~ 1000  
véhicules par  
heure



**Arborisation**

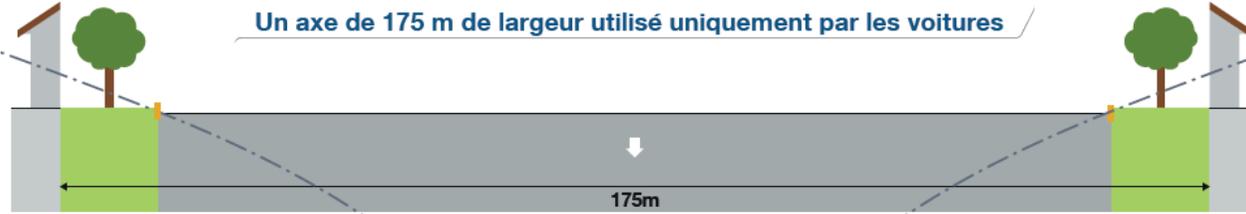


# Marge de manœuvre sur les quantités à écouler

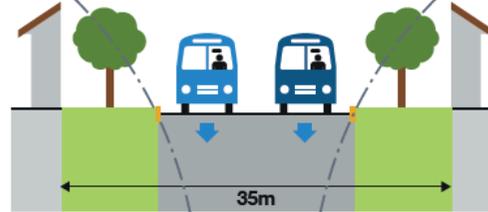


Pour transporter 50'000 personnes par heure et par direction, vous avez besoin de :

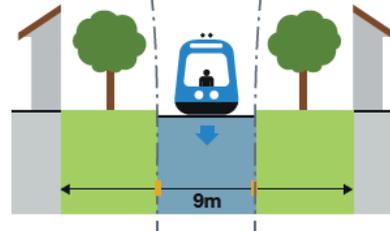
Un axe de 175 m de largeur utilisé uniquement par les voitures



Un axe de 35 m de largeur utilisé uniquement par les bus

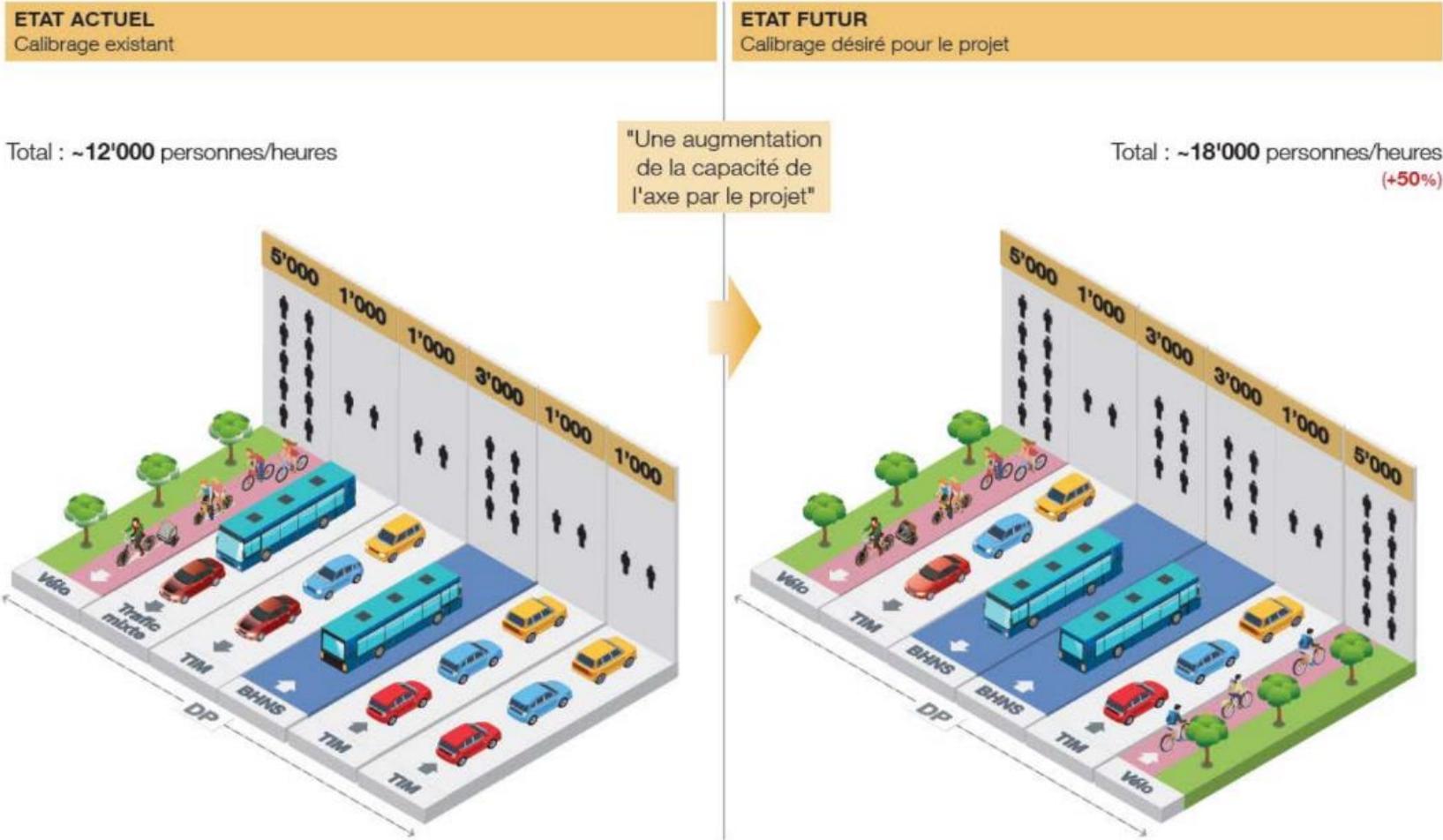


Un couloir de 9m de largeur pour un métro

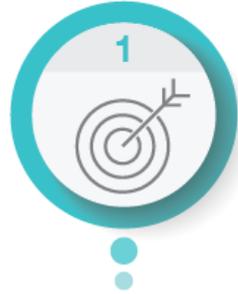


➤ Mais aussi le covoiturage, le taxi dans certains pays et bien d'autres...

# Augmentation de la capacité [personnes] de l'axe



# Une méthodologie efficace et agile ...



1  
Concevoir des  
projets adaptés aux  
enjeux actuels



2  
Rassurer sur les impacts de  
trafic liés aux choix d'une  
variante ambitieuse

# Définition de l'aménagement «idéal»



TRANSITEC urbaplan

Avenue du Théâtre - Variante 2

Plan variante 2 (Avenue du Théâtre)

Coupe T3 variante 2 (Avenue du Théâtre)

TAD BUS → GEORGETTE  
SUPPRESSION L'ORCAISON

5.00 | 1.80 | 3.75 | 3.75 | 3.75 | 2.60 | 2.40 | 2.80 | 4.00

+ PARVIS OPERA (MODÈRE)  
GESTION BUS → GEORGETTE

TRANSITEC urbaplan

Avenue du Léman (sud) - Variante 1

Plan variante 1 (Avenue du Léman - partie sud)

Coupe L4 variante 1 (Avenue du Léman - partie sud)

① - Terrasse  
- Maintien arbres  
- Domaine vital de l'arbre.

② - Pas de voie bus

③ - Pistes vélos étroites  
- Quai des livraisons.

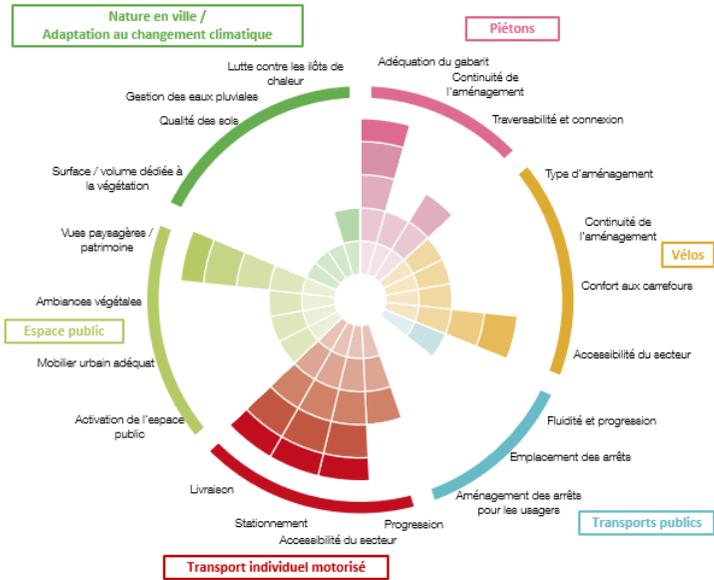
6.2 | 3.6 | 1.5 | 6 | 2 | 5

PRV ●  
OMES ●  
MOB ●

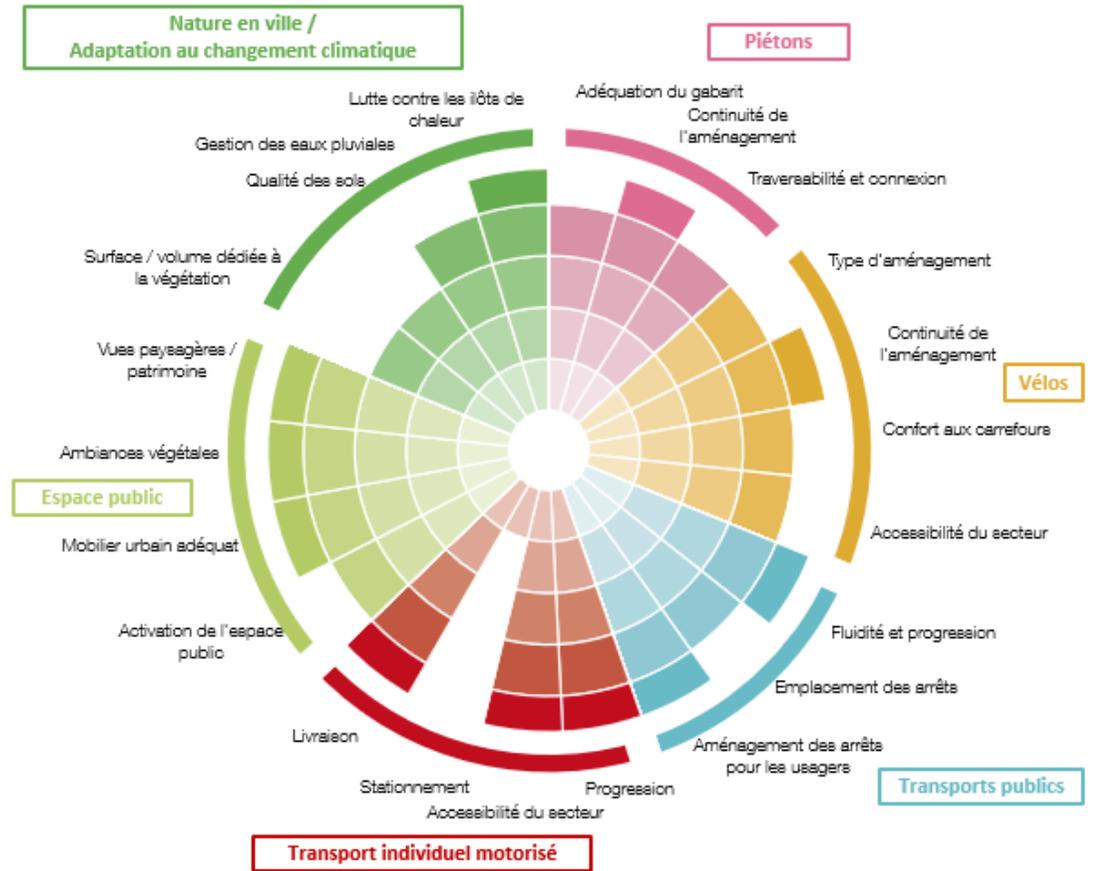
# Convaincre: visualisation des «mille» usages



## Outil radar



Secteur 1 – Etat existant



Secteur 1 – Avec projet

# Rassurer...



## **Rassurer sur les impacts de trafic liés aux choix d'une variante ambitieuse**

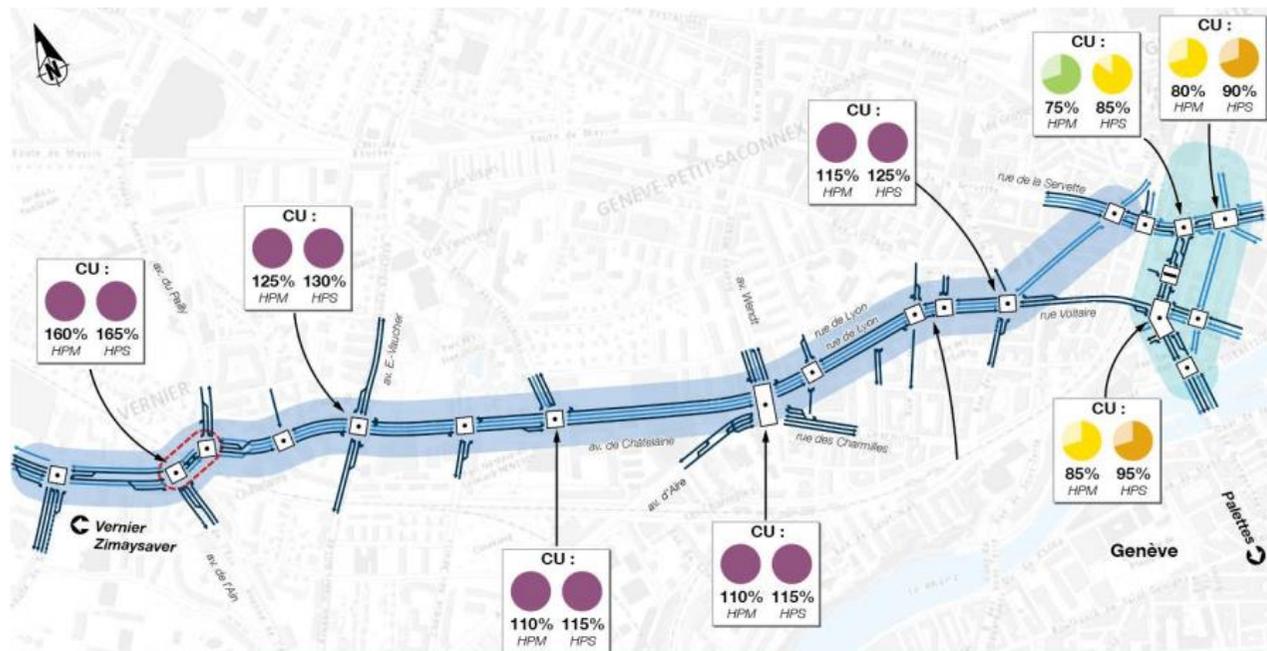
Analyser les OD et définir des reports différenciés

S'appuyer sur les ambitions politiques locales

S'appuyer sur les dynamiques observées ailleurs

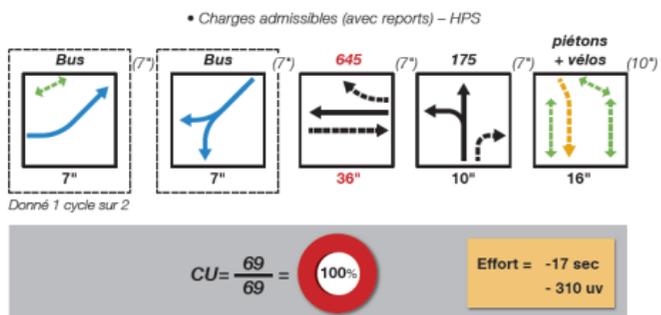
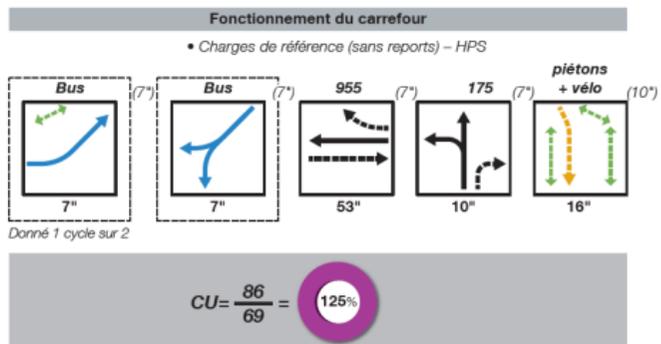


# ... en identifiant le taux d'effort



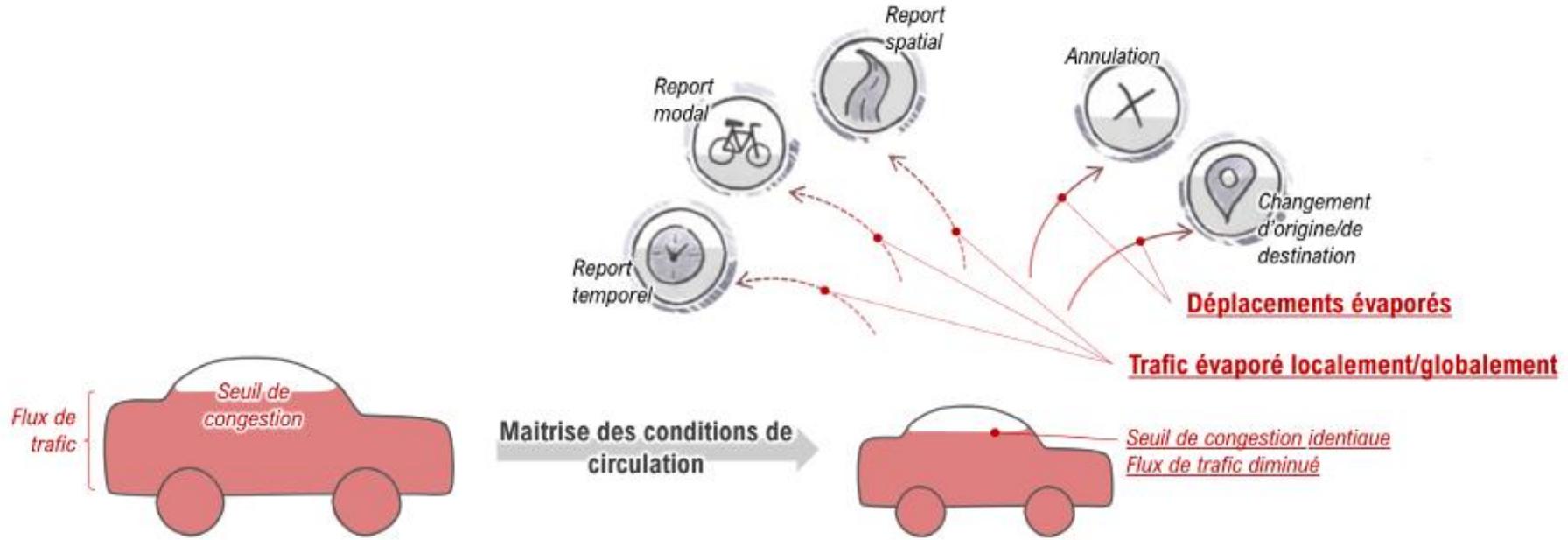
En considérant ces charges de trafic, et le calibrage souhaité, **certains carrefours restent nettement saturés aux heures de pointe.**

Il s'agit donc de calculer le «taux d'effort» nécessaire pour faire fonctionner ce calibrage



# ... et en évaluant au mieux les reports

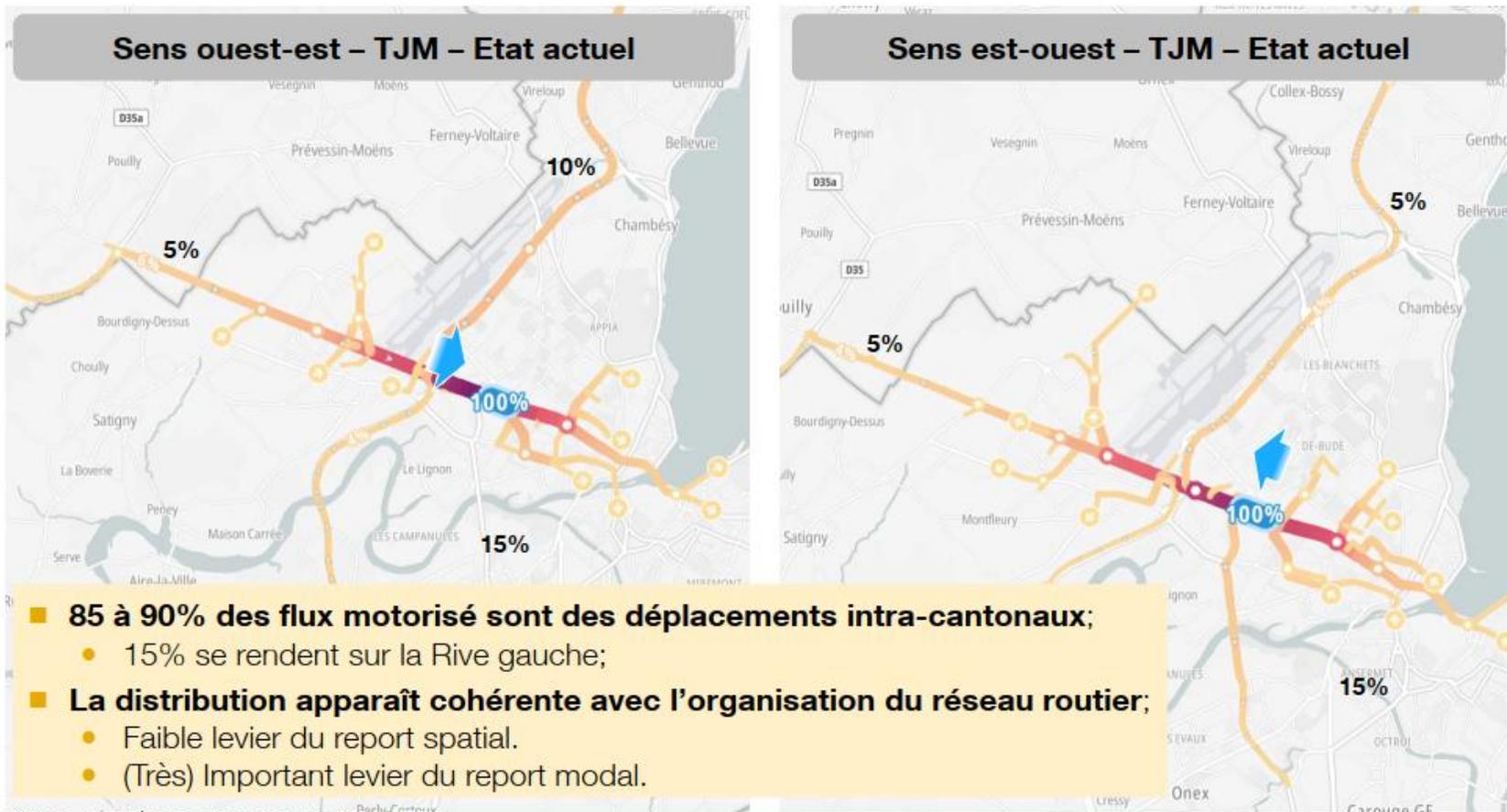
## Les différentes formes de report



# Report spatial: en fonction de la structure du trafic



## Par exemple

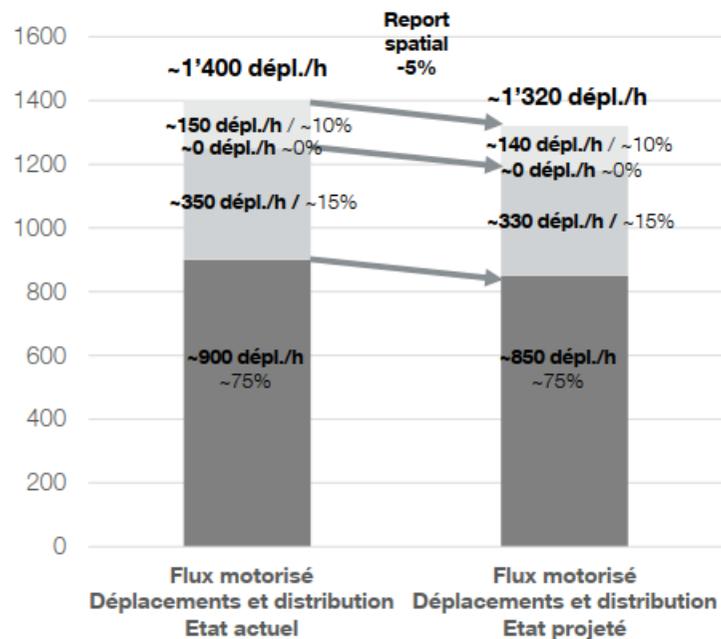


Source : Données TomTom Analysis 2024 – TJM

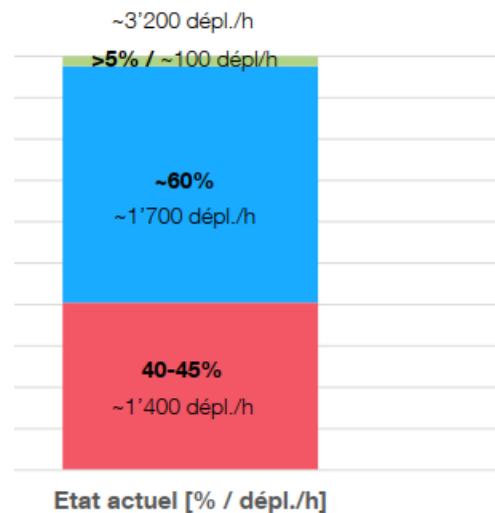
# Report spatial puis modal



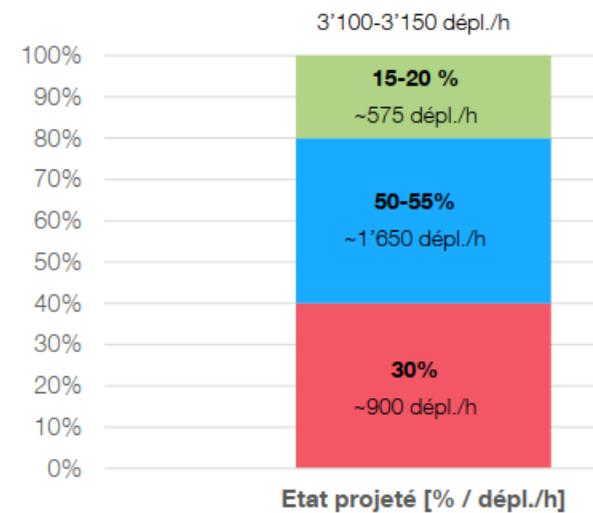
## Par exemple



- centre/périphérie ↔ hors canton
- périphérie ↔ périphérie
- centre ↔ périphérie
- centre ↔ centre



■ TIM ■ TP ■ Vélos



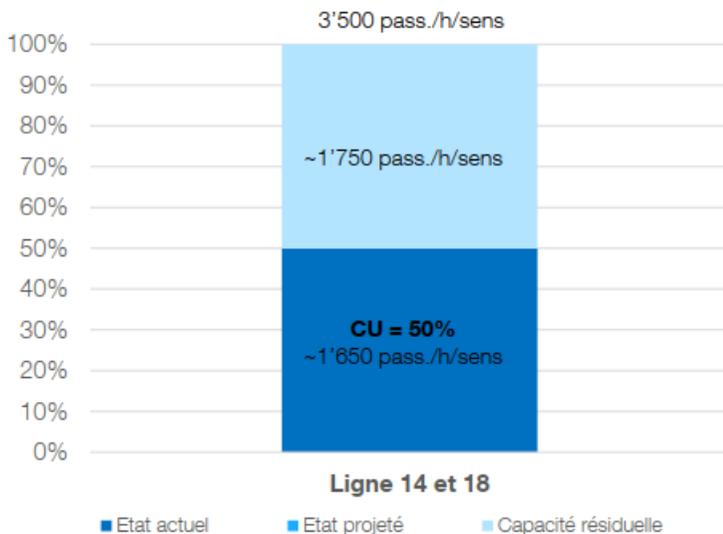
■ TIM ■ TP ■ Vélos

# Vérification des capacités multimodales

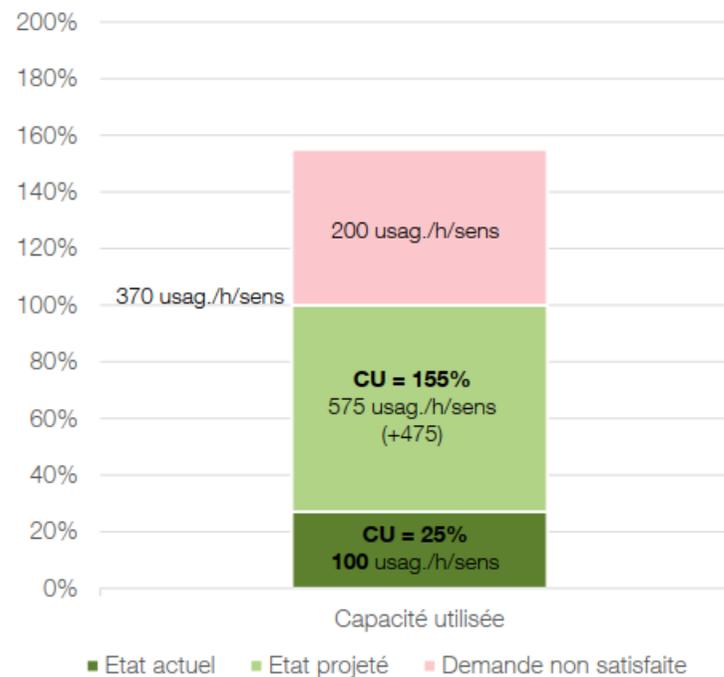


## Par exemple

**Capacités utilisées – TP  
Route de Meyrin – Tronçon Balaxert**



**Capacités utilisées – Cycles  
Route de Meyrin – Tronçon Balaxert**



# ... et en envisageant les mesures d'accompagnement



## Par exemple: emplacement d'un contrôle d'accès ou d'une voie bus

### 2. Contrôle d'accès sur Léman – après le pont CFF

**Situation idéale**

Surface dédiée à la végétation, Sentier piéton, Activation de l'espace public, Accessibilité du secteur, Progression, Adéquation du gabarit, Réversibilité et concurrencer, Type d'aménagement, Continuité de l'aménagement, Fluidité et progression.

Les coupes 1 et 2 sont proches, en termes d'avantages / inconvénients et seraient à réévaluer si la variante est retenue.

Comme pour la variante 1, si la voie bus est continuée après le carrefour avec le chemin des platanes, le temps disponible pour les vélos est fortement réduit, à moins de raccourcir la voie bus (130 m).

- (1) la mixité des bus et des vélos à la montée – avec un différentiel assez important de vitesse;
- (2) la mixité des vélos et des voitures à la descente;
- (3) la suppression des arbres au nord, et l'insertion d'aménagements cyclables distincts des deux côtés de l'axe.

● Nécessité d'abattre des arbres

### Sur le contrôle d'accès

<p>V0a. Pas de contrôle d'accès : Calibrage réduit → Pénalisation forte de la vitesse commerciale des BHNS</p>	<p>V4. contrôle d'accès au carrefour Rumine / Léman</p>	<p>V1 : contrôle d'accès en amont du pont CFF</p>
<p>V0b. Pas de contrôle d'accès : Voies bus → Forte dégradation de l'aménagement sur la partie ouest</p>	<p>V5a. hors périmètre Avant-Poste → Contraire à la stratégie de dérégulation de la ville</p>	<p>V2 : contrôle d'accès en aval du pont CFF</p>
<p>V0/5. Pas de contrôle d'accès : Rumine sens unique</p>	<p>V5b. Contrôle d'accès hors périmètre Belle-Fontaine</p>	<p>V3 : Passages piétons régulés sur Léman → Acceptabilité faible</p>

# Conclusion



# Merci pour votre attention.

**Aline Renard**

[Aline.renard@transitec.net](mailto:Aline.renard@transitec.net)

**Juliette Bousquet**

[Juliette.bousquet@transitec.net](mailto:Juliette.bousquet@transitec.net)

**Marc Boesch**

[Marc.boesch@transitec.net](mailto:Marc.boesch@transitec.net)

**transitec.net**



**La mobilité dans le bon sens**

