



Pully ville de demain

Propositions d'améliorations du réseau de transports publics au centre-ville

Pour une mobilité
d'avenir

ate

Section Vaud

impresum

Conception et rédaction : Dimitri Simos & Valérie Schwaar

Photos : Dimitri Simos

Illustrations : Dimitri Simos

© ATE Vaud, juin 2014

Introduction

Fortement marquée par le développement du « tout à la voiture », Pully a longtemps été mal desservie par les transports publics. Elle dispose pourtant de deux gares relativement proches l'une de l'autre malgré une forte pente et qui permettent de relier le haut et le bas de la commune à l'agglomération lausannoise et au reste du canton. La desserte RER_π de la gare principale passera au quart d'heure en 2018 et les futurs Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) t2 et t3 permettront de structurer le réseau de transport public de l'Est lausannois, le long de l'avenue de Lavaux et entre Chailly et le boulevard de la Forêt au nord.

Ces dernières années, la commune a amélioré la desserte des quartiers par les transports publics mais il reste à faire et notamment en ce qui concerne la cohérence du réseau de bus. Le centre de Pully – le Bourg – est caractérisé par une forte concentration de bus et d'arrêts distants et sans liens fonctionnels entre eux. Les changements d'un bus à l'autre sont laborieux, notamment entre les bus qui s'arrêtent de part et d'autre de la gare CFF. Les ruptures de charges qu'elles occasionnent péjorent fortement la qualité et le confort des transports en commun.

Dans le cadre de l'étude de réaménagement de son centre, la Municipalité de Pully a présenté un projet de renouvellement urbain ambitieux et l'ATE salue la volonté d'améliorer la qualité de vie de ses habitants.

L'ATE souhaite profiter de la publication future d'un Masterplan qui a pour but de fixer les orientations stratégiques d'aménagement et de développement, pour lancer la discussion sur le réaménagement du réseau de bus au centre, absente des discussions jusqu'à présent.

Pully aujourd'hui

Le Bourg de Pully, dont la gare est au centre de la vie et des activités de la commune, constitue le point de rencontre de deux bassins collecteurs des transports publics lausannois (t-l). Les lignes 47, 48, 49 et 9 relient le centre et le nord de la commune, tandis que les lignes 4 et 25 relient le sud. Les lignes 7 et 8 sont, elles, reliées via le 47, dont la cadence fortement irrégulière, n'est pour l'instant de loin pas attractive. A l'heure actuelle aucune liaison performante n'existe entre les deux bassins de populations précités.

La commune est coupée par plusieurs axes routiers importants et la topographie scinde la population en trois bassins distincts : le sud, le nord et le centre.

Concentrant l'offre commerciale et des services de la commune, le Bourg de Pully constitue le point de rencontre des habitants de la commune.

L'accessibilité au centre n'est pas optimale, plusieurs de ces bus ne s'y arrêtant pas directement. En effet la plupart des lignes de bus ont leur terminus au centre mais disséminés çà et là, aménagés au gré de l'espace disponible. Aucune liaison performante n'existe non plus entre le nord et le sud et aucune interface ne permet de changer de bus facilement. Les transbordements d'un bus à l'autre sont laborieux et l'accès aux gares est mauvais.

Cela péjore fortement la qualité et l'efficacité de tout le système de transports publics. Pour exemple, l'arrêt de bus 25 le plus proche de la gare est celui de Préau à 220 mètres, lui-même distant de 100 mètres de l'arrêt de la ligne 4.

Rares sont les communes à disposer d'autant de lignes de bus et à implanter les arrêts ainsi, au coup-par-coup sans réelle cohérence.

La rue de la Poste est, avec les rues du Centre, de la Gare, du Midi, le haut de Samson-Reymondin et de la Grand Rue, le cœur de la ville de Pully. Son accessibilité à pieds, en bus et en voiture sont donc d'une grande importance.



Aujourd'hui : bas de l'avenue Samson-Reymondin © Dimitri Simos

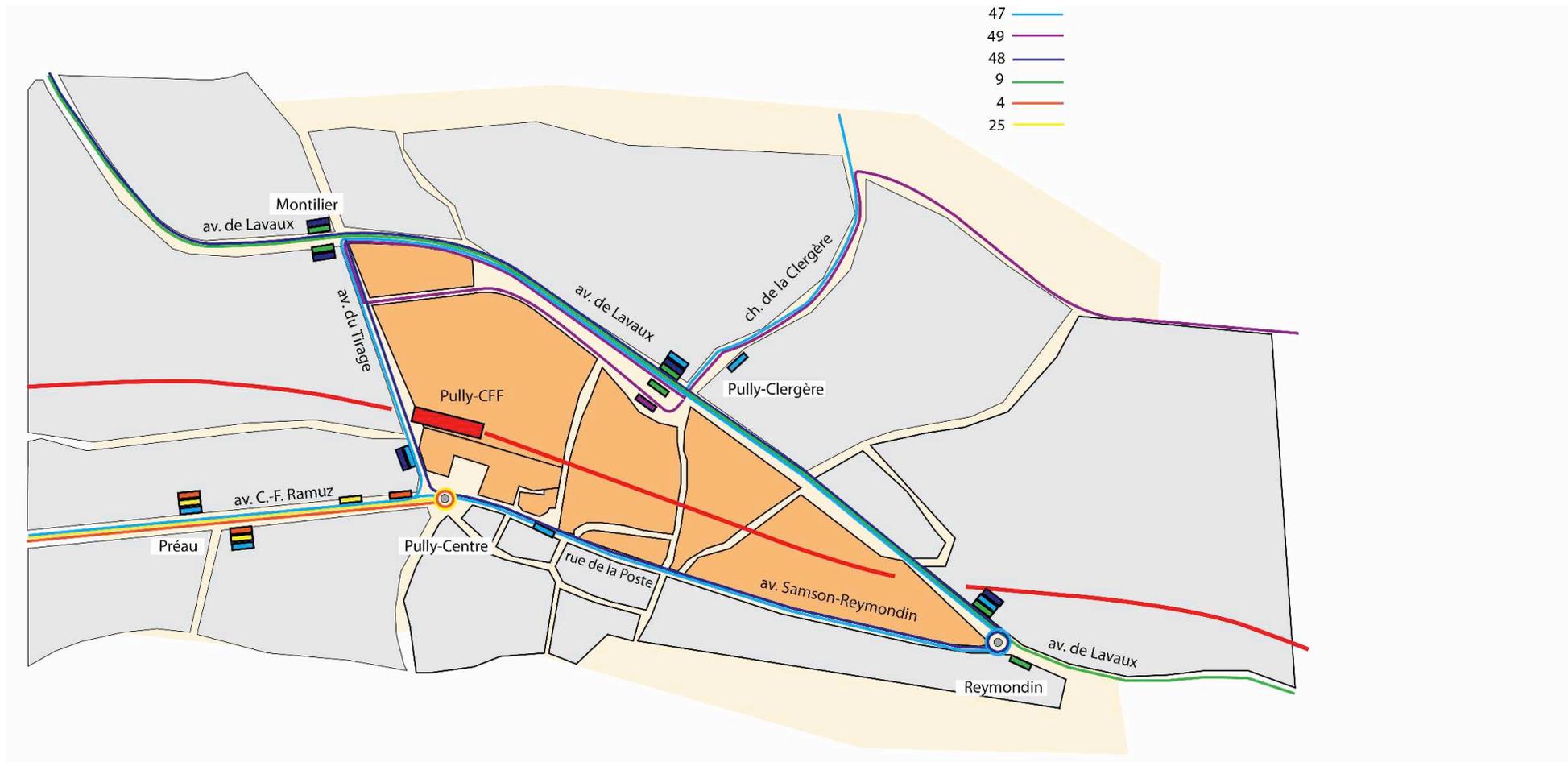
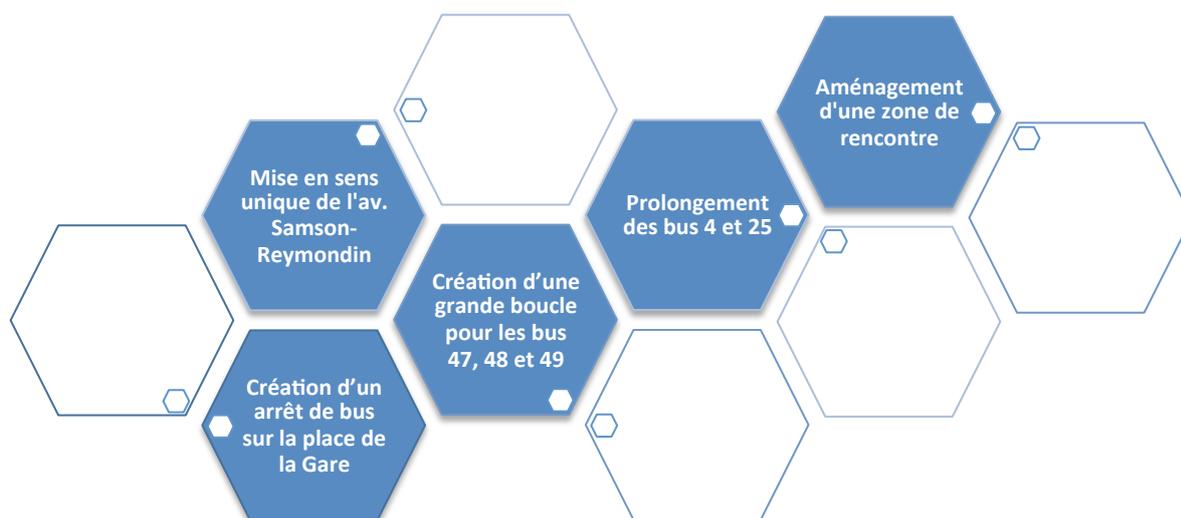


Figure 1 : Plan des bus au centre de Pully, 2014.

Pully demain

L'ATE propose de saisir l'opportunité du réaménagement du centre pour revoir le schéma de circulations des bus et améliorer ainsi l'accessibilité au Bourg. Pour ce faire elle fait les propositions suivantes :



Demain : nouvelle place de la gare, tiré de Pully, Ville d'aujourd'hui © Ville de Pully

Proposition 1 : Prolongement des lignes 4 et 25 sur la rue de la Poste et l'avenue Samson-Reymondin avec aménagement d'un terminus commun à proximité de l'avenue de Lavaux

L'espace nécessaire à l'arrêt prolongé des bus aux terminus est plus important que pour un simple arrêt dit « traversant » puisqu'il faut réserver la place à plusieurs bus. C'est pour cette raison que sur l'avenue CF. Ramuz, l'arrêt terminus du bus 25 n'est pas au même endroit que celui du 4 actuellement.

L'ATE propose de prolonger les deux lignes t-l 4 et 25 sur l'avenue Samson-Reymondin, par la rue de la Poste jusqu'à l'avenue de Lavaux. Les bus pourront rebrousser autour du giratoire et l'arrêt terminus aménagé sur l'avenue Samson-Reymondin offrira trois avantages :

- créer une liaison entre les bus 4 et 25 et le futur BHNS qui remplacera la ligne 9 sur l'avenue de Lavaux
- améliorer la connexion entre ces deux lignes t-l et la gare CFF par la création d'un arrêt traversant sur la place de la gare
- améliorer l'accessibilité aux commerces des rues du Bourg

Proposition 2 : Mise en sens unique de l'avenue Samson-Reymondin, sauf pour les lignes de bus 4 et 25 ainsi que les cyclistes.

La rue de la Poste est avec les rues du Centre, de la Gare, du Midi, le haut de Samson-Reymondin et de la Grand Rue, le cœur commercial du centre ville de Pully. Les habitants y trouvent la plupart des commerces et services de la commune. Son accès et sa convivialité sont donc d'une grande importance. Il faut à la fois garantir un accès motorisé pour les commerces, du stationnement mais également des cheminements piétons sûrs et conviviaux, tout en assurant la circulation fluide des bus.

Pour garantir au mieux ces contraintes parfois contradictoires, l'ATE estime qu'une mise en sens-unique de la rue de la Poste est une bonne proposition et doit être étendue à l'avenue Samson-Reymondin (sens ouest-est), pour limiter le trafic de transit entrant dans l'agglomération tout en préservant l'accès au cœur de ville.

Nous proposons que les lignes de bus 4 et 25 puissent bénéficier d'un contre-sens. Ainsi la voie libérée des voitures permettrait de créer une voie bus et d'aménager le terminus des bus au bas de l'avenue Samson Reymondin. Les vélos devraient également pouvoir circuler dans les deux sens.

Proposition 3 : Création d'un arrêt de bus centralisé sur la place de la gare pour les lignes 4, 25 et 47

La création d'une véritable interface de transports publics au centre de Pully, passe par la création d'un arrêt traversant regroupant toutes les lignes de bus passant par le centre à proximité directe de la place de la gare.

Pour ce faire, l'ATE propose de profiter de la requalification de l'espace public prévue par la commune et qui donnera à Pully une vaste place en face de la gare pour permettre un arrêt de bus centralisé à toutes les lignes concernées (4, 25, 47), proche de la gare CFF et des commerces du centre. Aucune des lignes n'ayant son terminus à cet arrêt, celui-ci peut absorber un plus grand nombre de lignes. Nous proposons de maintenir l'arrêt de bus sur l'avenue du Tirage pour les lignes de bus 47 (direction Pully-Port), 48 et 49 puisque celui-ci est à proximité de la gare mais également d'autres commerces et qu'il est très apprécié des utilisateurs. Toutefois, l'ATE ne s'opposerait pas à la création d'un arrêt supplémentaire sur la place de la gare.

Proposition 4 : Concept de circulation en boucle

La suppression de la grande boucle du bus 48 avait suscité de vives réactions parmi les habitants de la commune de Pully. Grâce aux efforts de la Municipalité, le bus 48 repasse par le centre depuis le 28 avril 2014.

La circulation autour d'une grande boucle passant par le centre de Pully des bus collecteurs 47, 48 et 49 fait partie des vœux de la population et des commerçants puisque ce parcours facilite l'accès aux commerces pour les personnes à mobilité réduite. L'ATE souhaite donc généraliser ce concept à tous les bus collecteurs 47, 48 et 49 et permettre par la même occasion la création d'arrêts à proximité de la gare CFF.

La boucle à travers le centre de Pully passe donc par les mêmes arrêts pour les bus 48 et 49: "Pully-Centre" (sur l'avenue du Tirage) – "Reymondin" – "Pully-Clergère". L'arrêt "Pully-Centre" du bus 47 actuellement sur la rue de la Poste est déplacé sur la nouvelle place de la gare et constitue le même arrêt que celui des bus 4 et 25.

Proposition 5 : Aménagement d'une zone de rencontre sur la rue de la Poste

Pour les raisons d'attractivité présentées au point concernant la mise en sens unique de la rue, l'ATE soutient l'idée de l'aménagement d'une zone de rencontre sur la rue de la Poste.

En effet, « pour réduire les vitesses, il faut en même temps agir sur le transit, baisser les largeurs à leur strict minimum, rétablir la priorité à droite et aménager des ralentisseurs¹ ».

Dans une zone de rencontre, les piétons sont prioritaires mais les véhicules peuvent circuler sans entrave, à une vitesse très modérée (20 km/h). Il est possible d'y maintenir du stationnement, de préserver l'accès pour les camions de livraison et d'y faire circuler les voitures et des lignes de transports publics. Les zones de rencontre peuvent donc, concernant les règles de priorité, être considérées comme des passages piétons de grande surface².

La modération de la vitesse et la suppression du trafic de transit est-ouest tranquilisent la rue, la rendant plus conviviale et par là, plus fréquentée. L'accès immédiat aux commerces est garanti par le maintien du stationnement et l'aménagement d'arrêts de bus.

Les aménagements doivent être très soigneusement choisis, notamment pour garantir une circulation sûre et efficace des transports publics. Des coussins (autrefois appelés berlinois) sont ainsi préférables aux gendarmes couchés et les chicanes ne doivent pas entraver la progression des bus. Décidés en concertation avec les t-l, ces aménagements permettent de satisfaire aux exigences et contraintes des uns et des autres.

¹Aménagements et bonnes pratiques : pour une ville plus sûre et plus agréable à vivre. Rue de l'Avenir http://www.ruedelavenir.com/wp-content/uploads/2010/11/broch_amenagements.pdf (p.7 et suivantes)

² Transports publics et règles de priorité dans les zones de rencontre, fiche info, Mobilité piétonne, 2010 http://www.fussverkehr.ch/fileadmin/redaktion/publikationen_f/FB_2010_05_oev_und_BGZ-f.pdf

Ainsi, la place de la gare de Bienne est un bel exemple d'aménagement fonctionnel, assurant la desserte des bus tout en réglant les règles spécifiques de priorité³.

L'aménagement de telles zones ont également remporté l'adhésion des commerçants concernés, même si certains d'entre eux ont été très opposés au départ (place du Midi à Sion (VS) ; centre-ville de Chambéry (F); Quartier Bleicheli à Saint-Gall (SG); Le Bourg à Martigny (VS) ; Rue du centre à Granges (SO), etc.

La fréquence du nombre de bus n'est pas un obstacle non plus à cette requalification d'autant que si le nombre de lignes semble être important, il ne faut pas oublier que la fréquence des bus 47, 48 et 49 est, pour l'heure, très faible.

³ A Bienne, l'aménagement en zone de rencontre a été réalisé en dépit d'un important trafic journalier: 10'000 - 12'000 véhicules, 5'000 - 6'000 vélos, 1'200 bus avec 25'000 - 30'000 personnes à bord, dont 5'500 passagers montent et descendent à cet endroit.

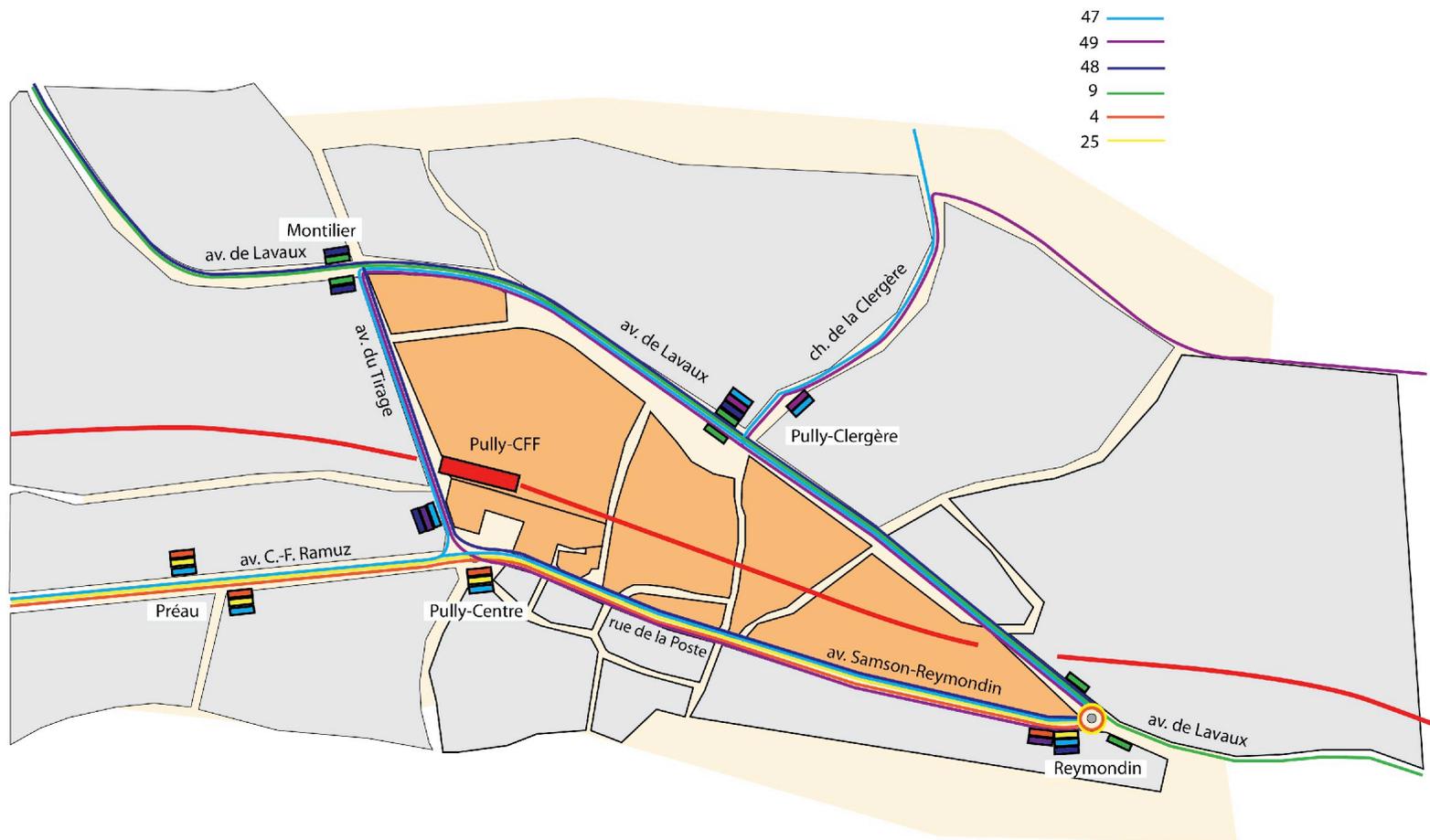


Figure 2: Plan des bus au centre du Pully, proposition ATE.

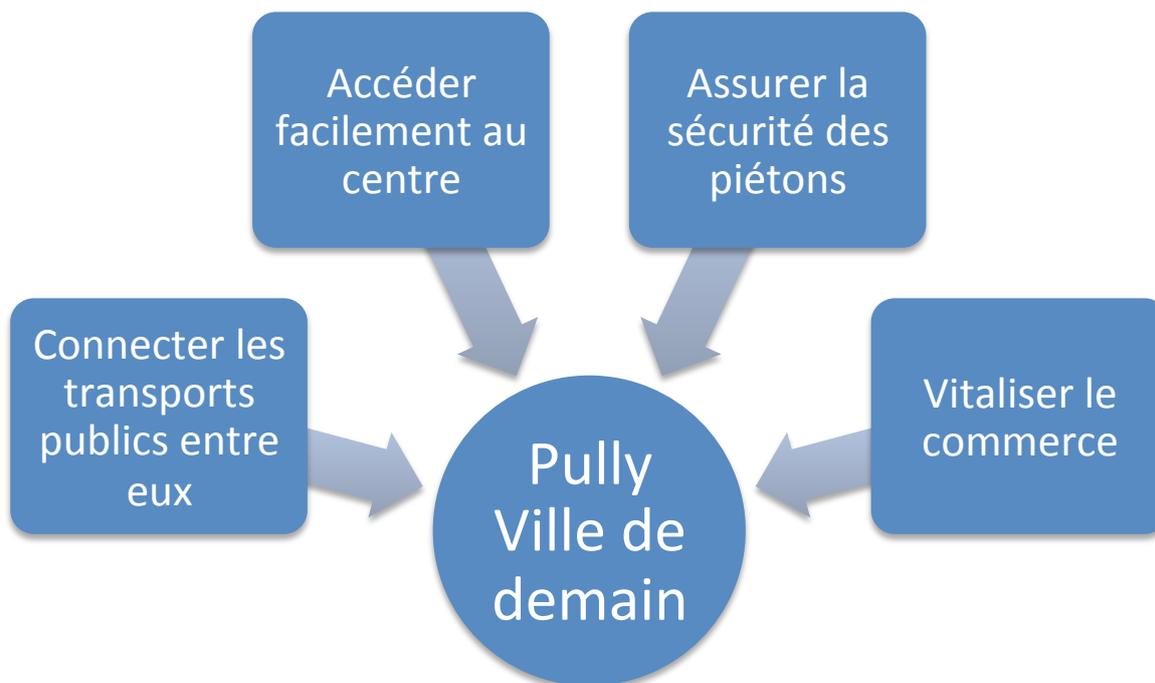
Conclusion

Afin que le centre de Pully ne perde pas son attractivité il est vital de repenser en profondeur son réseau de transport public et ses axes routiers. Longtemps aménagés uniquement pour la voiture, les projets urbanistiques doivent prendre en compte tous les modes de déplacement et tenter de réparer certaines erreurs du passé.

Ces propositions ne sont pas contradictoires mais complémentaires au concept prévu par la Municipalité ; elles constituent une première étape vers une amélioration nécessaire de l'offre en transports publics.

Ce document se limite toutefois au réaménagement du centre ville. Il reste un effort important à apporter à l'amélioration de la liaison entre les gares CFF de Pully Nord et Pully Sud, de la desserte bus de certains quartiers vers le centre et entre les quartiers nord et sud de Pully. Sans oublier que pour plusieurs quartiers de la commune la desserte en transports en commun n'existe aujourd'hui tout simplement pas.

Aujourd'hui il s'agit de proposer des mesures simples et efficaces pour



Références :

Modérer le trafic à l'intérieur des localités, OFROU, 2003

Zones à vitesse limitée : manuel de procédure, ATE (2004)

Zones de rencontre, 3 ans d'expérience : quel bilan, Rue de l'Avenir (2005)

Transports publics et règles de priorité dans les zones de rencontre, fiche info, Mobilité piétonne, 2010

Aménagements et bonnes pratiques : pour une ville plus sûre et plus agréable à vivre. Rue de l'Avenir (2010)

Commerces et zones à priorité piétonne, Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU) (2011)

Le vélo dans l'Ouest lausannois, propositions pour équilibrer transports publics, vélos et trafic motorisé, ATE et Cyclic (2003)

Agglo Chablais, propositions pour l'agglomération, ATE (2010)

Gland autrement, proposition pour une mobilité sous contrôle. Exemple d'un urbanisme à visage humain (2005)

ATE section Vaud
Avenue du Mont-d'Or 23
1007 Lausanne

Tél 021 323 54 11
www.ate-vd.ch
info@ate-vd.ch