

**COMMUNE DE ROMONT  
ROUTE DE CONTOURNEMENT  
NOTE DE TRAFIC**

**AVRIL 2016**

## SOMMAIRE

<b>1</b>	<b>CADRAGE</b>	<b>3</b>
1.1	Objet de l'étude	3
1.2	Présentation du tracé	3
<b>2</b>	<b>CARREFOURS SUR LA ROUTE DE CONTOURNEMENT</b>	<b>4</b>
2.1	Accès secteur des Chavannes	4
2.2	Gestion des accès privés sur la route de la Glâne	5
2.3	Accès route de Lausanne	5
<b>3</b>	<b>TRAFIC A L'HORIZON 2030 AVEC LA ROUTE DE CONTOURNEMENT</b>	<b>6</b>
3.1	Potentiel d'utilisation de la route de contournement	6
3.2	Impact de la route de contournement selon le modèle	7
3.3	Fonctionnement des carrefours	7
3.4	Remarques sur le modèle de trafic à l'horizon 2030	7
<b>4</b>	<b>AMENAGEMENT D'UNE PISTE CYCLABLE</b>	<b>8</b>
<b>5</b>	<b>SYNTHESE</b>	<b>10</b>

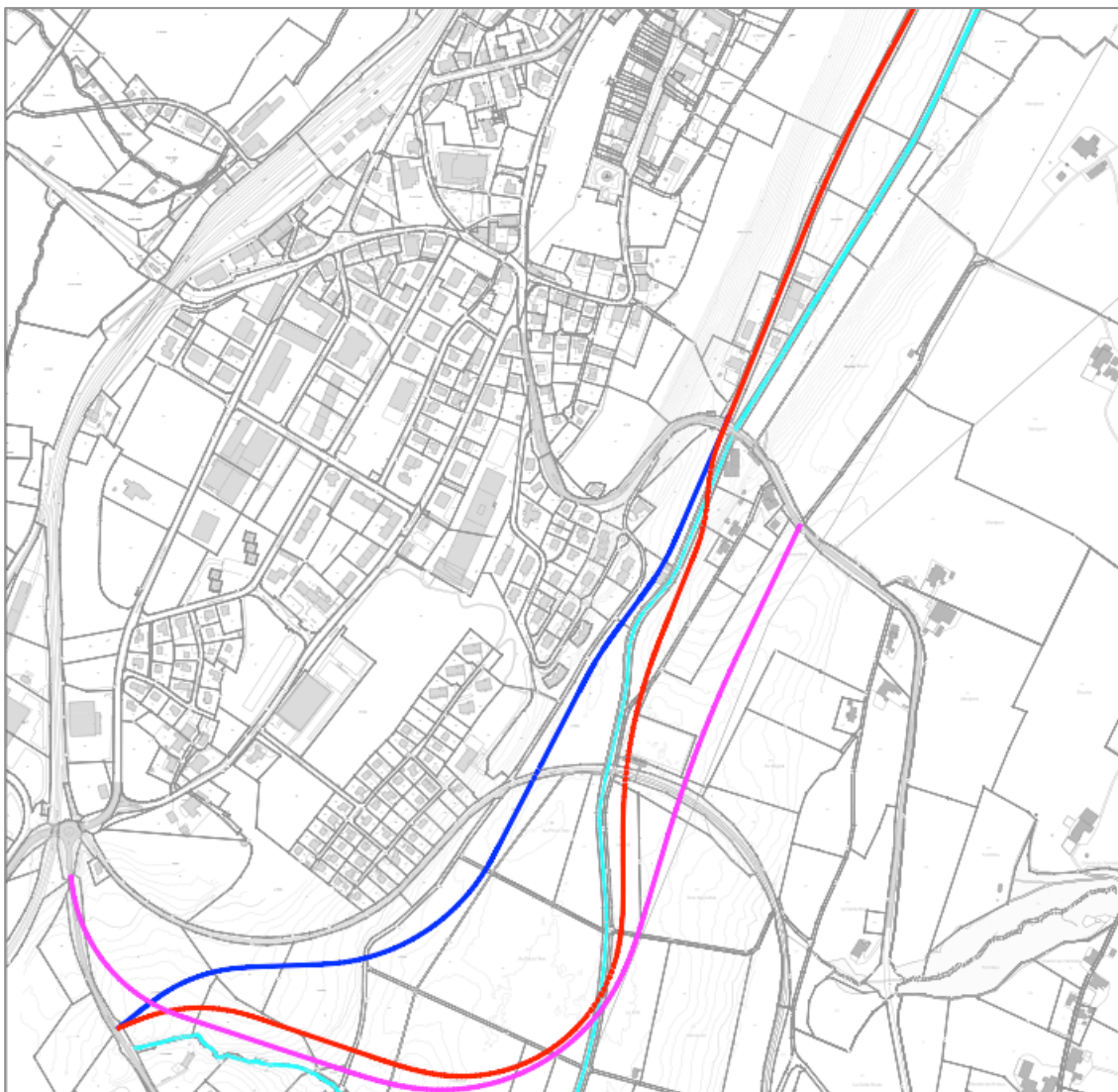
## 1 CADRAGE

### 1.1 Objet de l'étude

La présente note de trafic a pour objectif de synthétiser les réflexions menées par le bureau team+ dans le cadre de la pré-étude liée à la création d'une route de contournement de Romont. L'objectif du mandat était d'apporter un appui technique sur différents points liés à la mobilité.

### 1.2 Présentation du tracé

Le canton de Fribourg souhaite réaliser une route de contournement pour diminuer le trafic de transit au centre de la commune. Initialement prévue à l'Ouest, la route de contournement sera finalement réalisée à l'Est. Un premier tronçon sera créé au niveau du giratoire des Chavannes. Il rejoindra la route de la Glâne (tronçon existant qui sera réaménagé). Finalement, l'axe existant sera prolongé pour relier la route de la Parqueterie à la route de Lausanne au sud.



*Exemples de tracé de la nouvelle route de contournement (Source : MGI)*

## 2 CARREFOURS SUR LA ROUTE DE CONTOURNEMENT

Le futur axe aura une hiérarchie de réseau principal. La limitation générale sera de l'ordre de 80 km/h. Ainsi, il est préconisé que le traitement des nouveaux carrefours et la gestion des accès prennent en compte cette hiérarchisation afin de limiter les mouvements conflictuels.

### 2.1 Accès secteur des Chavannes

Sur le secteur des Chavannes, deux routes peuvent être potentiellement reliées à la future route de contournement : route de Berlens et la route des Chavannes.

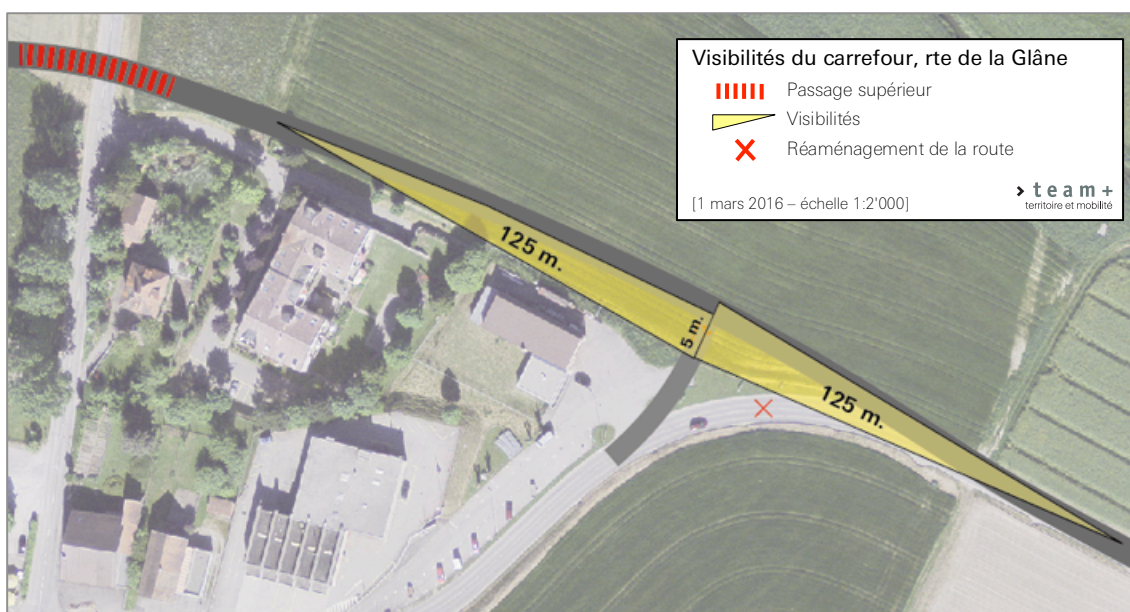
#### Route de Berlens

D'un point de vue technique, réaliser un accès sur la route de Berlens nécessite des déblais importants du fait des écarts de niveaux entre les deux routes (augmentant le coût total du projet). D'un point de vue du trafic, la route "Les Glânes" est relativement peu utilisée (moins de 1'500 mouvements/jour selon les charges de trafic cantonales). Le nombre d'interactions avec la route de contournement sera donc relativement faible. Il n'est donc pas conseillé de réaliser un accrochage direct avec cette route. Les mouvements en provenance de Berlens pourront se connecter via la route des Chavannes, ce qui représente dans les faits un détour relativement acceptable.

#### Route des Chavannes

La volonté du canton est d'utiliser la route de la Glâne comme route de contournement. Sur cette base, il est conseillé de maintenir le tronçon de la route de la Glâne permettant de rejoindre la route des Chavannes. L'objectif serait de réaliser un accès à la route de contournement pour desservir le secteur de Chavannes et améliorer l'attractivité du nouvel axe. L'accès devra permettre également les mouvements de tourne à gauche.

Ainsi, il est proposé que l'angle actuel de la route soit corrigé afin de venir croiser la route de contournement avec un angle de 90°. L'ensemble des mouvements seront donc réalisables en sécurité. Les visibilité ont été vérifiées selon les valeurs prescrites par la norme VSS SN 640273a. Il en ressort que la visibilité à 125 mètres (avec un recul de 5 mètres) est assurée des deux cotés à condition qu'aucun obstacle ne vienne perturber la vision du conducteur sur une hauteur comprise entre 0.6 et 3 mètres (surface en jaune).



Accès et visibilité secteur des Chavannes

## 2.2 Gestion des accès privés sur la route de la Glâne

La nouvelle route de contournement reprend, sur une partie centrale, le tracé de la route de la Glâne. Toutefois, sur cette dernière, des activités et des logements sont présents. De surcroît, ceux-ci bénéficient actuellement de nombreux accès. Avec le réaménagement de cet axe, il ne semble pas concevable, pour des raisons de sécurité, de maintenir l'ensemble de ces sorties.

Ainsi, à défaut de pouvoir créer une route secondaire canalisant ces derniers, une optimisation est proposée (voir figure ci-dessous). L'objectif est de limiter les risques de conflits des mouvements entrants et sortants qu'on estime toutefois relativement faibles (moins de 50 mouvements par jour). Il est également conseillé de limiter sur ce tronçon la vitesse maximale autorisée à 60 Km/h.



*Proposition d'optimisation des accès privés*

## 2.3 Accès route de Lausanne

Le nouveau tronçon au Sud-Ouest permettra de relier la route de la Parqueterie avec la route de Lausanne. La zone d'activités de ce secteur s'est fortement développée ces dernières années avec notamment l'arrivée récente de Nespresso. L'un des enjeux de la route de contournement est de capter le trafic généré par ce secteur et de limiter ainsi le transit par la route de l'industrie.

Pour la jonction avec la route de Lausanne, il est ainsi proposé de réaliser un giratoire au niveau de la sortie de l'entreprise Nespresso. Cette variante présente en effet de nombreux avantages :

- Pour des raisons techniques, cette localisation semble être la plus optimale.
- Avec quasiment 1'400 mouvements par jour<sup>1</sup>, le site Nespresso est le plus gros générateur de trafic du secteur. Ainsi, il est compréhensible que pour assurer la fluidité du trafic, le site dispose d'un accès direct sur le nouveau carrefour.
- Du point de vue de la hiérarchisation routière, la route de Lausanne étant également une route cantonale, le carrefour sera le croisement de deux routes de même niveau. Le choix du giratoire est donc justifié de par la typologie des axes.
- Le choix d'un carrefour à perte de priorité, entrainerait la création de nombreux mouvements de tourne à gauche. Ceux-ci, perturberont l'écoulement des flux, et augmenteront la dangerosité du croisement. L'attractivité de la route s'en verrait ainsi diminuée.

<sup>1</sup> Etude de trafic team+, 2012

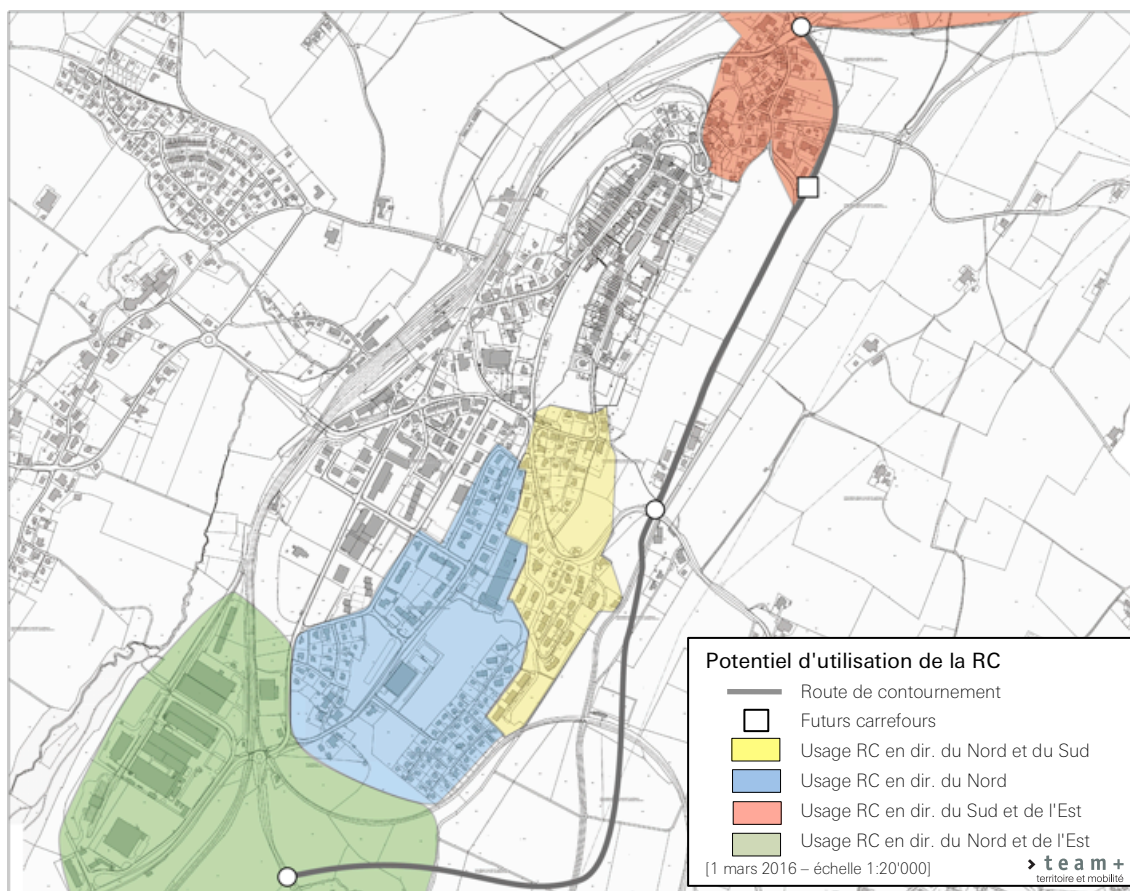


### 3 TRAFIC A L'HORIZON 2030 AVEC LA ROUTE DE CONTOURNEMENT

#### 3.1 Potentiel d'utilisation de la route de contournement

Sur la base des estimations du modèle et de la connaissance locale de la structure des circulations de la commune, il est possible d'estimer qualitativement le potentiel d'utilisation de la future route en fonction des types de déplacements et des secteurs d'origine/destination.

- Pour les mouvements de transit, il semble évident que la nouvelle route attirera la majorité des flux du fait du gain de temps et de la limitation des carrefours. Les trajets Sud-Est, Sud-Nord et Est-Nord (qui utilise actuellement la route de la Glâne) utiliseront ainsi la nouvelle route. A noter que les mouvements en provenance de la route de Billens à l'Est continueront de transiter au sein de la Commune.
- Seule une partie nord du quartier du Bicubic (en jaune sur la carte) utilisera la route de contournement pour des mouvements en direction du Sud (Oron et Ursy) et du Nord (dir. Fribourg).
- Le reste du quartier du Bicubic (en bleu), utilisera la nouvelle route de contournement uniquement pour des trajets en direction du Nord.
- Le secteur de la zone d'activités (en vert), utilisera la nouvelle route pour les mouvements en direction de l'Est (direction Bulle) et du Nord.
- Le quartier des Chavannes (en rouge) utilisera la nouvelle route pour des trajets en direction du Sud et de l'Est.
- Pour les mouvements en origine/destination avec le reste de la Commune et pour les mouvements locaux, il semble difficile d'imaginer un potentiel d'utilisation de la route de contournement.



Illustrations des quartiers concernés par la future route de contournement

### 3.2 Impact de la route de contournement selon le modèle

Sur la base des estimations du modèle, on observe que la route de contournement générera à l'horizon 2030 (voir annexe), 10'000 véhicules par jour sur le tronçon entre Chavannes et la Parqueterie et 5'800 véhicules sur le deuxième tronçon jusqu'à l'accrochage avec la route de Lausanne.

Ce trafic supplémentaire provient principalement d'une diminution sensible du trafic sur l'axe route de l'industrie / route des rayons. Par exemple sur la place de la Gare, la diminution estimée par le modèle est de l'ordre de 3'900 véhicules par jour. Cette baisse significative peut permettre d'améliorer sensiblement la sécurité et la qualité urbaine de ce secteur stratégique de la commune.

L'autre diminution sensible du trafic se situe dans le secteur des Chavannes où le premier contournement permet de limiter le trafic de l'ordre de 5'900 véhicules. A noter que du fait de la proposition dans ce rapport de créer une connexion entre la route de contournement et la route de la Glâne, la diminution de trafic sera toutefois légèrement plus faible que celle prévue par le modèle.

### 3.3 Fonctionnement des carrefours

Comme mentionné dans le chapitre "Carrefours sur la route de contournement", il est prévu à terme de réaliser 4 carrefours sur le futur axe. Au vu du trafic prévu par le modèle à l'horizon 2030, il est possible d'estimer sommairement le fonctionnement futur de ces différents carrefours :

- Aucun souci de fonctionnement n'est à prévoir pour les carrefours avec la route de Lausanne, avec la route de la parqueterie et route de la Glâne.
- Pour le carrefour d'entrée et la connexion avec la route de Fribourg et la route de Payerne, le trafic modélisé est relativement conséquent (presque 40'000 vhc/jour). Une attention particulière devra être portée à l'aménagement de ce giratoire afin de limiter les enclenchements. A noter que contrairement aux analyses du modèle, un accrochage avec la route des Chavannes est prévu ce qui diminuera l'utilisation du carrefour.

### 3.4 Remarques sur le modèle de trafic à l'horizon 2030

Le modèle de trafic du Canton de Fribourg a estimé le trafic prévu à l'horizon 2030 avec une proposition de route de contournement (cf. annexe). C'est sur cette base que la pertinence de la réalisation de cette nouvelle route a été déterminée. Dans le cadre de cette étude, plusieurs remarques sur le modèle et les effets estimés de la route de contournement sont possibles.

#### Remarques sur les données de base de la modélisation

Dans de précédentes études de trafic dans le secteur de Romont, il a été constaté des différences entre le trafic actuel et celui prévu et généré par le modèle. Après analyse, il s'avère que certains secteurs existant (Nespresso et ses 1'400 mouvements journaliers ainsi que le secteur "En Bouley", par exemple), comme certains projets de développement déjà planifiés (PAD des Echervettes et PAD Pré-des-Comtes), ne figurent pas dans la matrice des déplacements du modèle (voir annexe). Certains de ces projets se situent dans des secteurs où la route de contournement aura un effet important. De plus, différents projets d'aménagement (par exemple le réaménagement de la Place de la Gare) n'étaient pas encore envisagés au moment où les estimations du modèle ont été réalisées. Sur la base de ces éléments, on pourrait donc en conclure que le trafic futur sur la route de contournement pourrait être plus important que celui estimé par le modèle.

Nous tenons cependant à préciser que, dans le cadre de la présente étude, il n'a pas été effectué d'autres analyses sur le potentiel de report de trafic sur la route de contournement. Sans ces analyses spécifiques, il n'est pas possible de porter une appréciation fondée et objective sur les chiffres ci-dessus. Néanmoins, pour obtenir les valeurs données par le modèle, il faudra que des mesures importantes de limitation du trafic soient prises sur les routes de l'Industrie, des Rayons, d'Arrufens et de la Place de la Gare.

## 4 AMENAGEMENT D'UNE PISTE CYCLABLE

L'aménagement de la nouvelle route cantonale est aussi l'occasion de développer de nouveaux itinéraires MD. Ainsi, il est proposé d'aménager, en complémentarité du nouvel axe, un cheminement cyclable.

### Sur la partie Ouest du tronçon

Il semble inutile de créer un nouveau cheminement MD du giratoire des Chavannes, jusqu'au croisement avec la route de la Glâne. En effet dans ce secteur, les deux-roues pourront continuer d'emprunter la route de la Glâne, où le trafic sera fortement réduit. Aucun aménagement complémentaire ne semble ainsi nécessaire sur cette dernière.

### Entre la route de la Glâne, et les constructions existantes

L'espace disponible pour la chaussée est relativement important. Il est donc conseillé de réaliser une piste cyclable en double sens sur la chaussée nord. Cette piste pourra être séparée de la voirie par une bande herbeuse pour assurer la sécurité de l'ensemble des usagers.

### Au niveau des constructions jusqu'au giratoire de la Parqueterie

L'espace disponible sur la chaussée ne permet plus le maintien de la piste cyclable comme proposé précédemment. Deux variantes sont toutefois envisageables :

- › La première consiste à profiter de la réduction de la vitesse maximale, nécessaire du fait des accès privés, pour réaliser deux bandes cyclables de part et d'autre de la chaussée jusqu'au giratoire de la Parqueterie. Cette variante oblige toutefois une traversée pour les cyclistes en direction de Chavannes. Celle-ci devra être aménagée afin d'assurer la sécurité des utilisateurs.

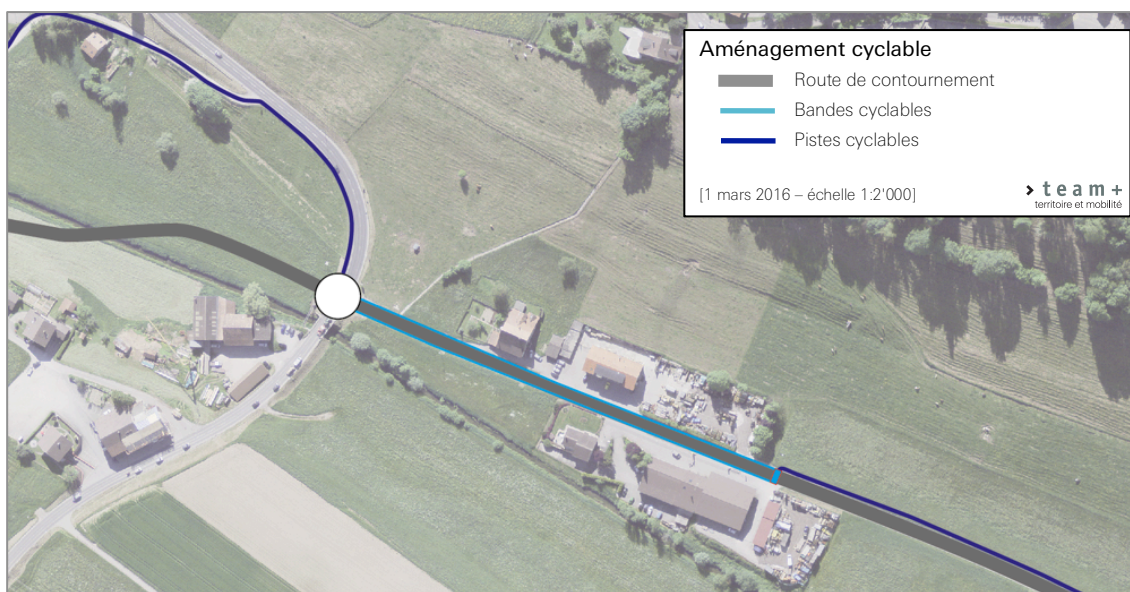
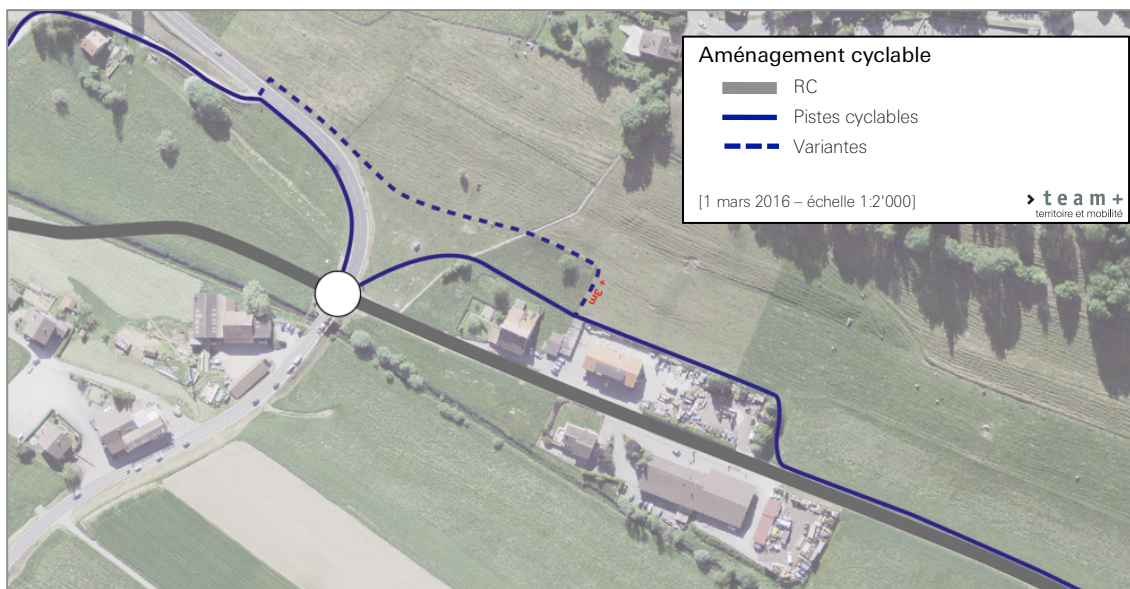


Illustration de la première variante



- La deuxième variante consiste à maintenir la piste cyclable mais à s'éloigner de la route et contourner par le nord les différentes constructions. Cette variante a l'avantage de maintenir les cyclistes en dehors du trafic automobile et d'assurer la continuité des mouvements. Toutefois, le dénivelé imposé aux cyclistes est de l'ordre de 3 mètres, ce qui pèjore légèrement la qualité du cheminement. En outre, des négociations avec les propriétaires seront nécessaires pour éviter de devoir contourner davantage le jardin de la parcelle 380 en montant de quelques mètres supplémentaires.



*Illustration de la deuxième variante*

#### Continuité du cheminement en direction de la route de Lausanne

Pour continuer le cheminement en direction de la route de Lausanne, il est proposé que celui-ci utilise le chemin Sainte-Anne plus au nord. Depuis le giratoire de la parqueterie, l'aménagement d'une piste cyclable en double-sens au sud de la chaussée est conseillé. Sur le chemin de Sainte-Anne, le trafic est relativement négligeable, aucun aménagement complémentaire n'est donc préconisé.

## 5 SYNTHÈSE

La présente étude a pour but d'accompagner l'étude d'ingénierie liée à la réalisation d'une nouvelle route de contournement à Romont. Cette dernière sera réalisée à l'Est de la ville, du giratoire des Chavannes à la route de Lausanne. Une partie du nouvel axe utilisera un tronçon existant de la route de la Glâne.

Au niveau des accès, il n'est pas conseillé de réaliser un accès sur la route de Berlens mais de réaménager le tronçon de la route de la Glâne avec un angle de 90°. A noter que les accès privés existants de la route de la Glâne devront être optimisés afin de limiter les conflits potentiels. Pour l'accrochage avec la route de Lausanne, la réalisation d'un giratoire semble être la solution la plus adaptée à la configuration des deux routes. Il est proposé de le réaliser au niveau de la sortie de Nespresso, plus gros générateur du secteur.

Les effets de la future route de contournement ont été esquissés d'un point de vue du trafic avec une analyse qualitative par quartier. Il en ressort que seule une partie du trafic généré par la commune et la majorité des mouvements de transit utiliseront la nouvelle route. Le modèle prévoit un report de l'ordre de 5'000 véhicules supplémentaires par jour sur cette nouvelle route.

Finalement, il est préconisé d'accompagner la réalisation de cette route par l'aménagement d'une nouvelle piste cyclable permettant de développer l'offre MD au sein de la commune.

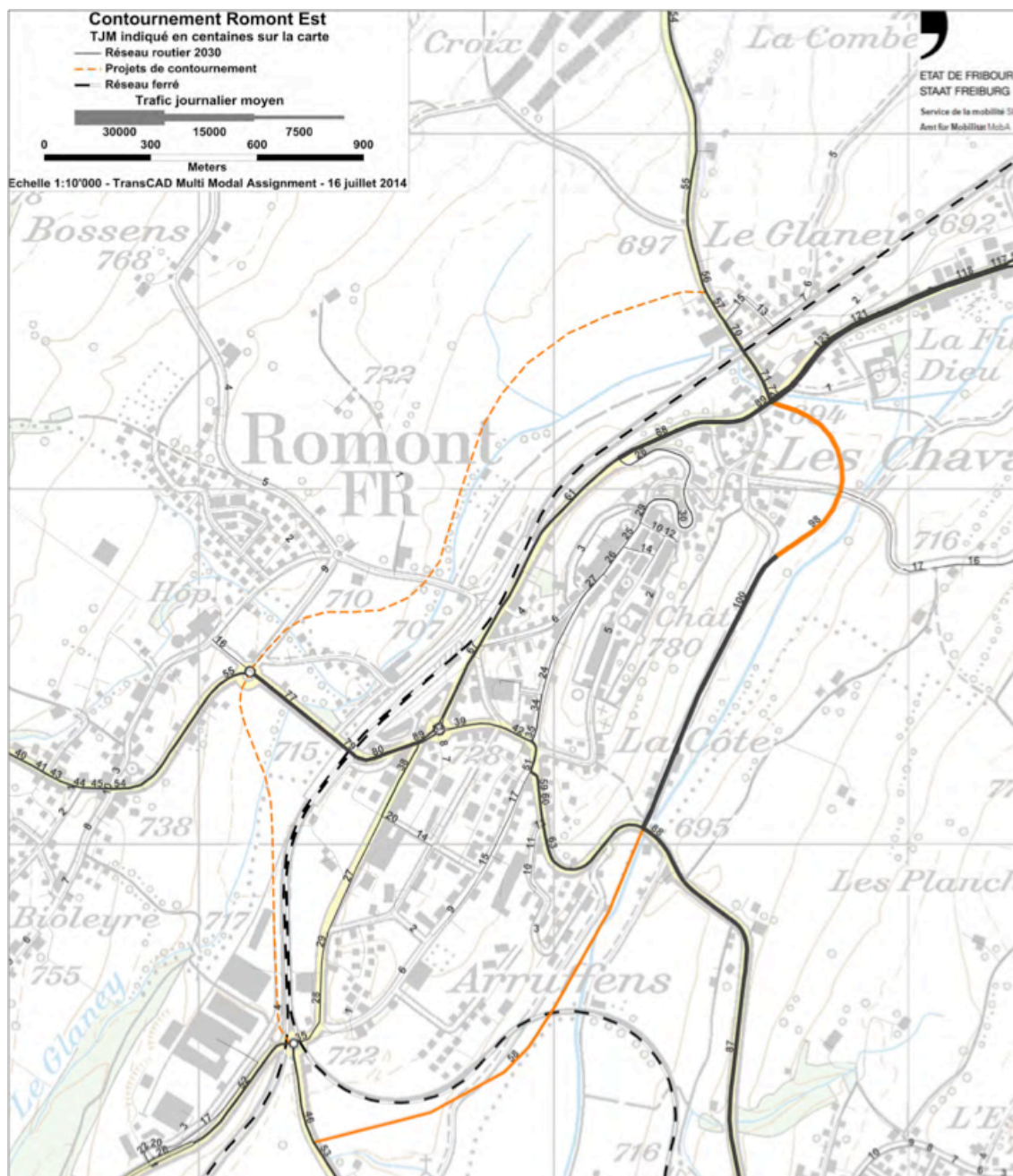
Bulle, le 25 avril 2016

➤ **team+**

César Conforti, ing. dipl. EPFL  
Valentin Jourdon-Péronne, ing. IUP

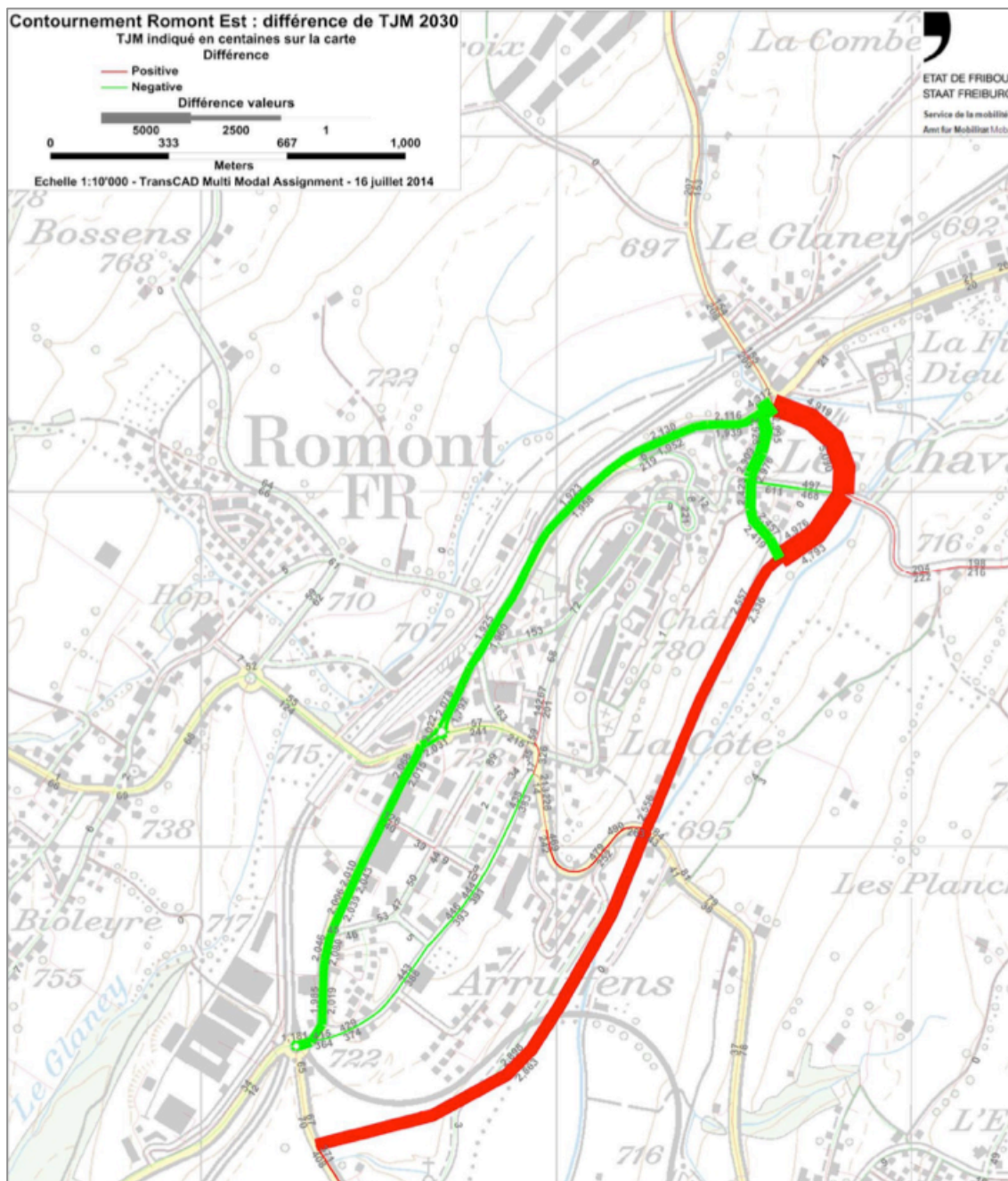
## ANNEXES

Trafic à l'horizon 2030 avec la route de contournement (Source : Canton)





Effet de la route de contournement à l'horizon 2030 (Source : Canton)



## Estimation du modèle de trafic (Source : Canton)

