


 RUE DE
L'AVENIR

INFORMER | ÉCHANGER | INSPIRER

LE BULLETIN

LA ZONE DE RENCONTRE A 20 ANS

RETOUR D'EXPÉRIENCES ET PERSPECTIVES

L'année 2022 marque l'anniversaire de l'entrée en vigueur d'une disposition légale qui a fait date dans l'histoire de l'apaisement des rues dans notre pays et inspiré au-delà de nos frontières. L'association Mobilité piétonne Suisse en a fait en juin dernier le thème de sa journée annuelle. Ce numéro s'en est inspiré.

La «rue résidentielle» de 1980, exclusivement réservée à des rues de quartier à faible circulation, soumise à

des mesures très contraignantes, faisait place en janvier 2002 à la «zone de rencontre»: le projet-pilote de Burgdorf avait ouvert la voie à l'application des mêmes règles à des rues de secteurs centraux et commerçants. Avec un succès immédiat. Puis des expériences qui se sont multipliées au fil des années, permettant d'élargir progressivement le champ des possibles et de démontrer par l'exemple les idées reçues.

Outil d'urbanisme bien plus que d'ingénierie, symbole de la cohabitation dans l'espace public circulé, la zone de rencontre implique d'en gérer la complexité, autant pour le planificateur que pour l'usager. La tentation de la séparation des usager-ère-s et du retour à des règles plus simples ne reste jamais très loin.

Cela rend d'autant plus nécessaire d'informer et dialoguer, de tester les solutions sur le terrain et les adapter au besoin. Imaginer et oser. Les aménagements de la période Covid ont montré que la zone de rencontre se prêtait particulièrement bien à l'exercice. Et ils ont sans doute ébranlé encore quelques certitudes sur ce qui aurait semblé impossible en temps normal.

Paradoxalement, c'est dans les rues de quartier que la zone de rencontre peine encore à (re)trouver sa place, si l'on excepte les grandes villes qui ont développé une pratique de plus ou moins longue date en la matière. C'est peut-être là, dans les plus petites communes, que pèsent encore aujourd'hui les idées reçues. Et qu'il s'agirait d'exploiter le potentiel. ●

UNE PAGE D'HISTOIRE

Caroline Beglinger

Marquée par la créativité, le courage politique et la collaboration entre des acteurs multiples, la genèse de la zone de rencontre a fait date dans l'histoire de la modération de la circulation en Suisse, cela mérite d'être rappelé une fois encore. Extraits d'un entretien avec Hans-Kaspar Schiesser, alors responsable politique à l'ATE, l'un de ses acteurs-clés.

La zone de rencontre doit son existence à plusieurs facteurs favorables et à quelques têtes créatives, dont des représentants de la Ville et des commerçants. En 1995, Burgdorf/Berthoud devenait «ville modèle piétons vélos» (FuVeMo), projet pilote du programme Energie 2000. C'est dans ce cadre qu'a été testée, dès 1996 déjà, la «Flanierzone» (zone de flânerie) qui allait devenir zone de rencontre dans la loi suisse.

À peine les premières discussions commencées, l'abaissement de la vitesse de circulation apparaît l'élément clé d'une disposition qui favorise le piéton tout en permettant l'accès motorisé. Pour s'inspirer d'autres modèles que la zone 30, il a fallu chercher à l'étranger. Toutes les personnes concernées par le projet de Berthoud participent à une excursion en Allemagne. Elles y découvrent la zone multifonctionnelle à vitesse réduite de Hennef et le processus mis en place à Aachen/Aix-la-Chapelle pour coordonner les différents acteurs impliqués. Ce voyage a permis de construire la confiance nécessaire pour élaborer les compromis entre les différents intérêts.

Après des années de ségrégation fonctionnelle de l'espace routier, imaginer un espace-rue central partagé par tous les usagers paraissait un peu utopique! Grâce aux nombreux forums de participation et au travail étroit avec les médias, la population a finalement été séduite.



BERTHOUD

Totem signalant la «Flanierzone»
(photo: Hans Kaspar Schiesser).

La zone de rencontre a amorcé un tournant dans la conception de l'espace urbain. L'outil a été repris par plusieurs pays voisins, en référence à la simplicité de son concept et la clarté de son régime de circulation. En 2002, la zone de rencontre est intégrée dans la réglementation de la circulation suisse. À ce jour, on dénombre près de 1000 zones de rencontre dans tout le pays. ●

POUR EN SAVOIR PLUS

Version complète de l'entretien réalisé en août 2022 sur www.rue-avenir.ch et article dans *Le Bulletin* 1/2017 (pp. 3-4): «Il y a 20 ans, une rencontre d'un nouveau type» (téléchargeable sur la page d'archives des bulletins).

DES EXEMPLES EN LIGNE...

On trouvera de nombreux exemples documentés sur le site spécifique développé par Mobilité piétonne sur mandat de l'OFROU www.zonederencontre.ch, sur la page dédiée de celui de l'ATE www.ate.ch > Thèmes et sur la page de Rue de l'Avenir <https://rue-avenir.ch/themes/zones-de-rencontre/>

UNE PUBLICATION



Publiée par l'OFROU et Mobilité piétonne Suisse à l'occasion des 20 ans de la zone de rencontre, cette brochure d'une trentaine de pages aborde un éventail de questions liées à l'usage de cet outil dans différents types de contextes et à la gestion de la cohabitation. ●

RUE DE L'AVENIR

Association indépendante créée en 1981, active en Suisse romande. Plateforme d'information et d'échanges, elle s'adresse particulièrement aux communes, aux bureaux d'études, aux services cantonaux, aux associations spécialisées et aux groupes d'habitants.

SECRETARIAT

079 837 43 32
secretariat@rue-avenir.ch
www.rue-avenir.ch

ORGANISMES MEMBRES

ATE Association transport et environnement
Mobilité piétonne Suisse
PRO VELO Suisse

PHOTO COUVERTURE

Rue de Beau-Séjour/du Midi à Lausanne, transformation d'une zone 30 en zone de rencontre dans le cadre des mesures Covid, juin 2020 (photo: Atelier OLGa)

PRODUCTION

Graphisme: Bontron&Co, Genève
Impression: Pressor, Delémont
Imprimé sur papier certifié FSC
Parution: trois numéros par an
Responsables du numéro:
M. Walther et D. von der Mühl

MEMBRES DU COMITÉ

Yves Delacrétaz, Président; Alain Rouiller, vice-président; Caroline Beglinger; Sandra Bonilla De Cazorla; Lucile Devey; Etienne Doyen; Françoise Lanci-Montant; Jenny Leuba; Julien Lovey; Mathieu Pochon; Valérie Sauter; Dominique von der Mühl; Martin Walther.

20 ans après

UN OUTIL D'URBANISME QUI CONSERVE TOUTE SA PERTINENCE

Dominique von der Mühl

Des exemples emblématiques piétonnisés après 20 ans, des zones de rencontre interdites aux voitures, une gestion de la cohabitation parfois difficile qui amène à repenser séparation, mais aussi des aménagements éphémères qui font avancer les projets et laissent entrevoir d'autres manières de faire, plus simples...

La zone de rencontre continue de faire bouger les lignes.

La zone de rencontre, entrée dans la loi il y a 20 ans, offrait une option nouvelle à mi-chemin entre zone 30 et zone piétonne, permettant de favoriser le piéton et la qualité de séjour dans l'espace public sans interdire l'accès motorisé.

La piétonisation de zones de rencontre parmi les plus anciennes et emblématiques de Suisse (à Bienne, à Sion) interroge. La zone piétonne resterait-elle l'idéal à atteindre – le « paradis » – la zone de rencontre constituant une étape intermédiaire plutôt qu'un outil intéressant en soi ?

Pas une remise en question

Cela ne semble pas le cas. À Bienne, à Sion, à Delémont, on est unanime : l'évolution résulte plutôt d'une évolution et/ou d'une planification par étapes. La zone de rencontre a permis d'introduire une nouvelle vision de la cohabitation entre les modes, du partage et de l'espace ouvert, de tester sur le terrain l'impact sur la distribution des flux, de renforcer la place des mobilités douces, elle a montré que des alternatives crédibles étaient possibles.

La piétonisation répond à des ambitions urbaines et de mobilité renforcées plus qu'à des problèmes. La zone de rencontre garde toute sa pertinence : parallèlement à la piétonisation, de nouvelles zones de rencontre sont aussi réalisées ou projetées, dans des secteurs centraux comme dans des rues de quartier.

Gérer la complexité, un exercice périlleux

Ce qui ne signifie pas de manière générale absence de problèmes. La cohabitation est un mode de fonctionnement complexe, peu codifié comparativement aux dispositifs de séparation classiques. Elle n'est pas toujours facile à comprendre et à gérer pour les différents usagers. La priorité donnée au piéton peut s'avérer compliquée dans la



QUAI DES BERGUES À GENÈVE

Récente mise en zone de rencontre de ce lieu emblématique, pour lequel la mixité avec les vélos est problématique ; ce qui a conduit les autorités à les interdire provisoirement en été (photo: RdA, septembre 2022).

pratique, avec des difficultés particulières pour les personnes à mobilité réduite, en particulier malvoyantes ou aveugles.

Des questions qui se posent aujourd'hui surtout dans les secteurs centraux, denses, où se concentrent des usages et des usagers multiples, avec des habitant-e-s de plus en plus en demande d'appropriation de l'espace public.

Axes vélo, une problématique particulière

Plus que la voiture, c'est parfois le passage des vélos qui peut poser des problèmes, quand un itinéraire cyclable d'échelle supra-locale traverse une zone de rencontre, emprunté par des flux parfois importants de cyclistes, qui s'attendent à pouvoir y rouler vite, sans devoir gérer des obstacles.

La Ville de Berne cherche à traiter la question d'abord au niveau de la planification du réseau, en prévoyant les grands itinéraires vélo prioritairement sur les axes principaux. Puis en gérant les exceptions par le choix de la signalisation (zone 30 plutôt que zone de rencontre) ou selon le cas, lorsque les flux vélos sont importants, par un « zonage » dans l'aménagement qui permette de sécuriser chaque usager.

L'approche est dynamique et évolutive, il ne s'agit pas d'appliquer des recettes mais d'avancer pas à pas, en se basant sur l'observation, le bilan d'exemples réalisés, les réactions des usager-ères, ...

Dans les quartiers d'habitation, un grand potentiel

Plusieurs grandes villes de Suisse ont désormais réalisé de nombreuses zones de rencontre dans les quartiers, avec des mesures légères, sans réaménagement coûteux avec suppression des trottoirs. La rue y redevient un espace de jeux pour les enfants et un espace d'appropriation pour les habitant-e-s. À Berne, les zones de rencontre étendues pourraient progressivement remplacer les zones 30.

La pratique ne semble pas encore se diffuser dans des communes plus petites. Lorsqu'une zone de rencontre est envisagée, c'est le plus souvent pour un lieu central, en accompagnement d'un réaménagement. Sur le reste du réseau la culture routière pèse encore de tout son poids : un chemin même dans une zone villa reste une route, il n'est pas pensé comme un espace public. Née de la rue résidentielle, c'est dans les quartiers que la zone de rencontre a encore un très grand potentiel. Il y faudra aussi une évolution « dans les têtes ». ●

BERNE CONTINUE D'EXPÉRIMENTER

Les zones de rencontre apportent notamment beaucoup aux enfants, surtout lorsqu'elles sont étendues car elles correspondent mieux à leurs territoires de vie. Dans deux quartiers, les enfants ont été associés activement aux projets, participant à une meilleure appropriation des lieux.

BERNE, BENTELIWEG

Mobilier en bois, marquage au sol et plantations contribuent à renforcer l'appropriation de cet espace en zone de rencontre préexistante (photo: Camille Decrey).

LES ATELIERS PARTICIPATIFS DU PROJET-MODÈLE PLÉBISCITÉS PAR LES HABITANT-E-S

Tobias Bauer, chef de projet Association faîtière suisse pour l'animation socioculturelle enfance et jeunesse AFAJ

Les ateliers participatifs prévus pour l'aménagement des zones de rencontre dans les deux rues pilotes bernoises (voir *Le Bulletin* 2/2021) ont eu lieu en mai et juin de cette année. Ensemble avec les habitant-e-s on a scié, vissé, peint et planté, pour mettre en place les divers éléments avec les habitant-e-s.

Un grand intérêt manifesté

Les enfants et leurs accompagnant-e-s ont été remarquablement nombreux à participer à ces ateliers. Cette disposition à s'investir et cet intérêt élevé s'expliquent notamment par le fait que, dans leurs activités du quotidien, les enfants se déplacent dans un rayon plus petit que d'autres groupes de population. Les zones de rencontre jouent ainsi un rôle particulièrement important pour leurs espaces de vie.

Favoriser l'appropriation sur la durée

Comment faire pour que l'expérience se prolonge au-delà des trois mois qu'a duré le projet-modèle ? Un atelier participatif suffit-il ? Les acteurs déjà présents dans le quartier, notamment les animateurs jeunesse, jouent ici un rôle central pour favoriser l'implication des habitant-e-s sur le plus long terme. Ils connaissent bien le quartier, sont formés aux méthodes de participation et d'animation et ils disposent de réseaux avec l'administration et les autorités. Ils peuvent contribuer à soutenir sur la durée l'élan qui s'est manifesté au moment de l'aménagement et favoriser l'appropriation des zones de rencontre sur la durée. ●



LES ÉCOLIERS CONTRIBUENT AU PROJET D'UNE ZONE DE RENCONTRE ÉTENDUE

Martin Walther, sur la base des notes d'Aurélié Dubuis

Le quartier d'Obstberg comptait au départ deux petites zones de rencontre, sur deux tronçons de rues – Klaraweg et Erikaweg – séparées de 200 m. Pour la sécurité des enfants du quartier et de l'école, la Ville a souhaité étendre la zone de rencontre à l'ensemble du quartier, avec les mesures habituelles de signalisation et de marquage, pour un coût total devisé à 270 000 francs. Le crédit avait été accordé par le Conseil municipal en 2018.

La méthode « DéTECTIVES DE QUARTIER »

La planification de la nouvelle zone de rencontre s'est faite en collaboration avec les associations et commerçants locaux, mais aussi avec la direction de l'école et les enfants. Les besoins des enfants ont été identifiés par le biais de visites de terrain organisées par le DOK*. Un plan du quartier est soumis à des enfants de différents

âges – ici 9 à 14 ans –, pour qu'ils expliquent les trajets qu'ils empruntent pour se rendre à l'école mais aussi pour leurs activités extrascolaires. Un tour du quartier avec des animateurs spécialisés permet aux enfants de montrer les endroits où ils jouent et où ils aimeraient jouer, quels sont les endroits où ils ne se sentent pas en sécurité, etc.

L'atelier a eu lieu un après-midi dans le quartier, avec l'accord des parents concernés. Un animateur de travail social conduisait les discussions et accompagnait les parcours en petits groupes. L'ingénieur trafic était présent pour recueillir directement les impressions spontanées des enfants et les traduire par la suite dans le projet d'aménagement.

Mesures pour la cour de récréation

Pour compléter la nouvelle zone de rencontre au niveau de la rue devant l'école, des mesures tests (matériel de jeu et fermeture ponctuelle de la rue) ont été d'abord prises avec pour objectif d'étendre l'espace de récréation durant les pauses qui était jusqu'alors insuffisant. Ces mesures tests ont porté leurs fruits et ont pu rapidement être complétées par l'introduction d'une interdiction de circuler devant l'école. ●

RÉFÉRENCE

* DOK Dachverband für offene Arbeit mit Kindern in der Stadt Bern www.spieleninbern.ch/index.php/home

LAUSANNE BOUGE !

Martin Walther

Depuis 2018, la Ville de Lausanne s'engage sur le chemin d'une politique d'ensemble pour une ville apaisée, dont la mise en service de nombreuses zones de rencontre.

La démarche se veut à la fois pragmatique, exemplaire et identitaire.

Rues vivantes. C'est le titre du préavis déposé par la Municipalité au Conseil communal de la Ville de Lausanne en 2018. Il a permis de débloquer 4,4 millions de francs pour l'établissement d'un diagnostic des espaces publics du centre-ville, réalisé entre 2019 et 2021 par l'agence *Gehl Architects*, ainsi que la mise en œuvre d'aménagements légers visant à reconquérir l'espace public du cœur de ville et des quartiers résidentiels.

Espace rue versus lieu de vie

Cette démarche a amorcé une politique globale de valorisation de l'espace rue en tant que lieu de vie. De plus, la crise sanitaire a eu un impact direct sur les aménagements planifiés puisque des procédures simplifiées ont été engagées pour réaliser des aménagements provisoires dans certains quartiers, comme la mise en zone de rencontre des rues Beau-Séjour et du Midi, ou encore permettre l'occupation du domaine public par des terrasses.

Programme ambitieux

Au mois de mars 2022, c'est 12 millions qui ont été débloqués pour poursuivre cette politique avec le préavis «Rues vivantes 2». Aux objectifs de qualité de vie, de sécurité et de convivialité, s'ajoutent ceux de l'adaptation au dérèglement climatique. Lausanne compte désormais 40 zones de rencontre, dont une quinzaine ont vu le jour dans le cadre des mesures Covid. Il s'agit, à notre connaissance, de la première ville romande à s'engager sur cette voie, s'inspirant notamment de Berne et de Bâle.

Le programme de la Ville de Lausanne est ambitieux à plus d'un titre. Il s'agit de développer une politique d'ensemble répondant à des objectifs clairement orientés sur la qualité de vie en ville. Concernant les zones de rencontre il n'y a pas de programme prédéfini, leur mise en place peut résulter d'une volonté de la Ville de valoriser certains secteurs (rues du centre), de sécuriser les abords des écoles ou de saisir des



**IL S'AGIT DE DÉVELOPPER
UNE POLITIQUE D'ENSEMBLE
RÉPONDANT À DES
OBJECTIFS CLAIEMENT
ORIENTÉS SUR LA QUALITÉ
DE VIE EN VILLE.**



opportunités, comme celle d'accompagner la mutation d'un espace urbain (quartier de Sévelin). Elle peut aussi, pour certaines, faire suite à des demandes d'habitant-e-s, parfois de longue date (Grangette, Tour-Grise). Le processus comprend souvent une période de test, permettant de s'adapter au cas par cas. Sur le budget voté, environ un tiers est alloué aux mesures accompagnant une piétonisation, un tiers à celles liées aux zones 30 et aux zones de rencontre, le solde au renforcement de la sécurité et de la qualité de vie aux abords des écoles.

Philosophie d'intervention

De manière à rendre les zones de rencontre reconnaissables et compréhensibles, la Ville a développé une boîte à outils comprenant des éléments de marquage et d'aménagement récurrents. Un prototype grandeur nature a été réalisé pour engager la discussion avec les différents services de la Ville, les associations et les concepteurs sur les éléments identitaires : totems, revêtements de sol, marquage, bordures, éclairage, mobilier, etc. Une démarche de concertation avec la population est systématiquement engagée pour comprendre et définir les attendus des usages pour l'espace public.

A la fois pragmatique et ambitieuse, la Ville de Lausanne se donne les moyens de sa politique de qualité des espaces publics dans une vision d'ensemble et concertée. Beau programme ! ●

QUARTIER DU CHEMIN DE LA TOUR-GRISE

Aménagement sobre et peu coûteux d'une rue de quartier en zone de rencontre sur la demande des habitants, août 2022 (photo : association Tour-Grise).

QUARTIER SÉVELIN

Urbanisme tactique avec la zone de rencontre évolutive accompagnant la mutation de ce quartier industriel devenu mixte, juin 2022 (photo : RdA).

BILAN POSITIF D'UNE RECHERCHE

Julie Barbey Horvath, Yves Delacrétaz

La zone de rencontre est une solution intéressante pour des rues de secteurs commerciaux – de centre – à forte fonction sociale. L'importance du trafic, parfois un statut de route cantonale ou encore la présence d'une desserte en transport publics peuvent retenir les projets. Les exemples se multiplient, une recherche en a fait le bilan.

Les projets de zones de rencontre dans des secteurs centraux – rues commerçantes, places de gare – suscitent des craintes et des interrogations particulières. Quel sera l'impact sur l'exploitation des transports publics? L'instauration d'une zone de rencontre est-elle compatible avec un statut de route cantonale et ses charges de trafic? Comment se passera la cohabitation entre les divers usagers dans un contexte complexe? Des questions qui constituent souvent des freins pour les projets. Pourtant le potentiel est là.

Explorer des exemples existants

Un projet de recherche SVI qui vient de s'achever a permis d'explorer les questions spécifiques qui se posent dans les secteurs centraux, en étudiant de manière approfondie six exemples (sur la trentaine existant actuellement en Suisse): à Bienne (place Centrale), Burgdorf/Berthoud (Lyssachstrasse), Yverdon-les-Bains (place de la Gare), Rotkreuz/ZG (Kreuzplatz), La Neuveville (Grand-Rue) et Sion (place du Midi), dont les quatre premiers cités comportent une desserte de transport public.

L'étude s'appuyait sur un dispositif d'enquête mêlant observations de terrain, comptages, relevé des temps de parcours des bus, entretiens avec les responsables communaux et cantonaux, entretiens avec des exploitants et avec des chauffeurs de bus, pour certains en parcours dans le véhicule.

Des conclusions réjouissantes

Les résultats permettent de démontrer que l'aménagement en zone de rencontre n'est incompatible ni avec une fonction de route cantonale, ni avec un volume de trafic important, ni avec la présence de lignes de bus, même à cadence élevée. Afin de garantir l'admissibilité des futurs projets, les auteurs formulent plusieurs recommandations, sous la forme d'un outil d'aide à la planification. Dont certaines concernent particulièrement la question des transports publics.

Aménagements adaptés aux bus

Sans surprise, il s'agit d'éviter au maximum



les éléments de modération constructifs contraignants (bacs, seuils, coussins berlinois non adaptés bus) qui compliquent la progression des bus et impactent le confort des passager-ère-s, mais d'opter de préférence pour des changements de revêtements, qui facilitent aussi les traversées piétonnes et les canalisent mieux sur toute la zone.

En marquant, même légèrement, la différence entre l'espace uniquement piéton et l'espace circulé, on renforce l'attention des piéton-ès face à la présence potentielle de bus.

Enfin, l'aménagement doit garantir une bonne visibilité permettant d'anticiper les mouvements de tous les usagers. La présence de stationnement dans la zone est souvent contraire à cette bonne visibilité, les places de parc devraient idéalement être positionnées hors de la zone de rencontre.

Impacts sur les horaires?

Un projet de zone de rencontre devrait être intégré à la planification globale des horaires de transport public, qui méritent d'être réétudiés dans un périmètre plus large que celui de la zone de rencontre proprement dite. Les effets sur l'horaire, par ailleurs généralement modestes et observables sur de courts tronçons, peuvent souvent trouver une compensation sur le reste de la ligne.

Objectif: valorisation des espaces publics

Le bilan ressortant de la recherche est positif. Les exemples explorés – comme la synthèse des études en Suisse et à l'étranger en première partie du rapport – démontrent que si les problèmes existent et ne sont pas à minimiser, les solutions existent aussi. L'outil de la zone de rencontre s'avère particulièrement pertinent dans les contextes de centre, pour valoriser l'espace public et donner place à l'usager-ère à pied, les craintes ne devraient pas amener à y renoncer.

Quant à la priorité des piétons, l'observation montre qu'elle se module de manière souple: en zone de rencontre, on traverse «les yeux grands ouverts», en laissant souvent passer les bus! ●

ROTKREUZ

le passage des bus sur la Kreuzplatz est compatible avec la zone de rencontre, car les éléments de modération ne sont pas contraignants (photo: Julie Barbey Horvath).

SOURCES

Christe&Gygax, HEIG-VD/INSIT, Mobilité piétonne Suisse, «Zones de rencontre dans les quartiers commerçants», Projet de recherche SVI 2019/001, 2022 (publication prévue cet automne).



Accessibilité universelle

DES ZONES DE RENCONTRE COMPATIBLES AVEC UN HANDICAP VISUEL

Dominique von der Mühl

La reconquête progressive d'un espace-rue moins ségrégué, avec une différenciation discrète voire parfois inexistante entre chaussée et espaces latéraux, représente souvent un problème pour les personnes malvoyantes ou aveugles. Une question sensible, qui se pose notamment dans les zones de rencontre.

Pouvoir se repérer dans l'espace de manière sûre est une question essentielle voire vitale pour les personnes malvoyantes ou aveugles. Un aménagement à niveau avec une faible différenciation des surfaces pose des problèmes très concrets : où est-ce que je me situe ? dois-je compter ou non avec la présence de véhicules ? où est-ce que je peux me déplacer longitudinalement en toute sécurité ? où est-ce que je dois tenir compte du trafic pour traverser ?

Différents types de situations

Des questions qui se posent de manière en partie différente selon les flux respectifs de trafic et de piétons, la présence d'une ligne de bus ou de tram, la configuration de l'espace et les affectations riveraines. Et selon qu'il s'agit d'un espace de centre, avec un réaménagement complet, ou d'une rue de quartier, avec des interventions plus légères et/ou ponctuelles.

Eva Schmidt, directrice du centre suisse « Architecture sans obstacles », distingue plusieurs types de situation – tronçon en traversée de localité, centre de localité, place de gare, centre ancien, rue de quartier ou quartier d'habitation entier – pour lesquels les solutions doivent être imaginées en fonction des conditions spécifiques. Elle invite à travailler d'abord

avec les éléments d'aménagement ou de revêtement qui peuvent servir de repères ou de guidage, les marquages tactiles ne devraient être envisagés que lorsqu'il n'y a pas d'autres solutions possibles ou dans des situations particulières.

« AUJOURD'HUI ON NE DISCUTE PLUS S'IL FAUT S'OCCUPER DE LA QUESTION MAIS DE COMMENT LE FAIRE. »

Une problématique progressivement intégrée

La prise en compte du handicap sensoriel mais aussi physique (permanent ou temporaire) a sensiblement évolué ces dernières années : « Aujourd'hui on ne discute plus s'il faut s'occuper de la question mais de comment le faire. »

Le changement est observable depuis une bonne dizaine d'années selon Eva Schmidt. Il s'est amorcé avec la LHand, entrée en vigueur en 2002, suivie du projet de recherche SVI qui a défini les besoins en bases techniques puis de la norme VSS

« Espaces de circulation sans obstacles » (2014). Des nouvelles pratiques se mettent en place, les cantons disposent de services ou des délégués spécialisés dans les cantons, les conseillers des organismes spécialisés sont plus souvent impliqués au moment des projets, les professionnel-le-s disposent de cours de sensibilisation et de formation, souvent au niveau de la formation de base déjà.

Une évolution qui varie sans doute selon les cantons, mais qui amène Eva Schmidt à faire le constat qu'aujourd'hui plus de personnes à mobilité réduite peuvent vivre et se déplacer de manière autonome, alors même que pour certaines les capacités physiques sont plus réduites qu'avant. ●

DANS DES SECTEURS CENTRAUX des revêtements différenciés facilitent le repérage (attention au type de pavage). Dans les rues de quartier, il s'agit surtout d'éviter les obstacles (véhicules et autres) sur les cheminements naturels et/ou les rendre identifiables (photo : G. Burghart).

POUR EN SAVOIR PLUS

www.architecturesansobstacles.ch

L'interview

QUE PEUT FAIRE L'URBANISME?

Par Martin Walther et
Dominique von der Mühl

Michèle Tranda-Pittion apportait en fin de journée son regard d'urbaniste sur la thématique du jour. L'espace public doit être pensé en articulation avec les notions de ville du quart d'heure, de proximité, de mixité. À quoi se rajoutent aujourd'hui celle de la ville décarbonée et la nécessaire adaptation au changement climatique.



MICHÈLE TRANDA-PITTION
Architecte-urbaniste,
directrice du bureau
TOPOS urbanisme.

Les paradigmes de ville du quart d'heure et de proximité ne sont pas nouveaux, qu'est-ce qui a changé aujourd'hui?

Pour moi, la différence est essentiellement dans la priorisation de deux thématiques : l'espace public et la mixité. Pendant longtemps les urbanistes ont planifié d'abord les bâtiments, l'espace public découlait de ce qui restait de cette conception. Plus que jamais l'espace public doit (re) devenir premier dans la conception. Il doit être travaillé à la fois du point de vue de

PARC MFO, OERLIKON

Un exemple un peu exceptionnel, mais qui concrétise trois aspects essentiels à l'espace public : perméabilité du sol, ombre, mobilier urbain favorisant l'appropriation (photo M. Walther).

sa continuité, en lien avec les réseaux des cheminements piétons, et du point de vue de son aménagement, de manière à offrir un climat agréable, même en période de canicule. Les fonctions doivent être rapprochées et non plus séparées, de manière à minimiser la mobilité imposée. Pourquoi ne pas faire revenir les activités non nuisantes en ville ?

Mobilité douce, aménagement des espaces publics « circulés » : quelque chose ne devrait-il pas évoluer dans l'implication des urbanistes dans le domaine ?

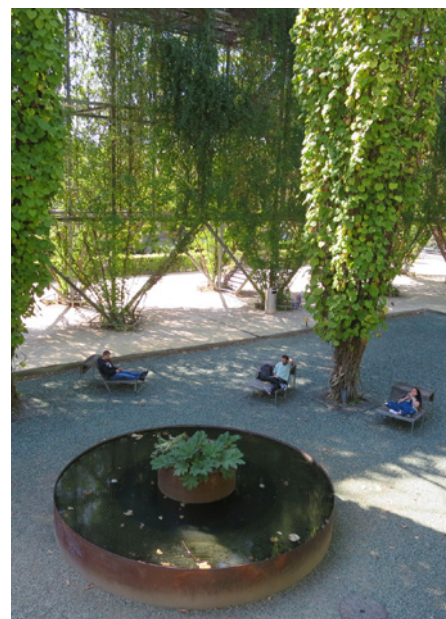
L'espace public, considéré de façade à façade, doit être le lieu d'un travail pluridisciplinaire : pour que la ville décarbonée soit agréable, les équipes doivent travailler en même temps la fonctionnalité et les qualités de ces espaces essentiels. Non seulement pour les projets « phares », qui s'accompagnent de processus spécifiques, mais pour les espaces circulés plus « banals », encore largement dominés par une approche fonctionnaliste et normative.

Cette conception doit anticiper l'évolution de la mobilité dans les décennies à venir, ce que ne font pas les normes. On construit la ville pour une durée relativement longue, et l'incertitude des évolutions n'est souvent pas assez, voire pas du tout, prise en compte. La notion de réversibilité des espaces devrait être sérieusement développée.

On parle beaucoup de « ville », comment transposer l'approche à d'autres contextes ?

Le principe de la primauté de l'espace public est valable à toutes les échelles, néanmoins il est exact que la manière de l'appliquer peut différer. Dans un village, chaque microdécision peut faire basculer un équilibre : un bâtiment multigénérationnel trop éloigné du centre, la disparition d'un service public, ou toute autre décision de ce type a un effet très souvent sous-estimé et rarement anticipé.

La question des acteurs pèse également dans les petites communes, dans la mesure où les responsables techniques ont déjà fort à faire pour gérer les affaires courantes. L'échelle régionale devrait monter en force pour régler ces éléments essentiels pour le territoire de demain.



Urbanisme de transition – comment la zone de rencontre s'y situe-t-elle ?

La zone de rencontre est un espace d'expérimentation : elle permet aux différents usagers d'apprendre à se comporter dans un espace où tout n'est pas planifié, où l'espace de chaque usager n'est pas séparé de celui de son voisin. Une expérimentation qui concerne aussi en amont les responsables des projets : gérer l'espace autrement que par la séparation des usagers implique de remettre en question les manières de penser et ce qu'on a pratiqué pendant des décennies.

Qui dit cohabitation dit conflits d'usage, comment les anticiper ?

La question des conflits d'usage est une vaste question qui va monter en puissance avec le développement de la ville vers l'intérieur, les espaces publics vont être de plus en plus sollicités par de nombreux usagers. Nous allons devoir apprendre à gérer cela, un peu comme si c'était le syndrome « nimby » de demain.

Certaines règles vont d'ailleurs probablement devoir évoluer, de manière à organiser les usages en fonction de leur vitesse et non de leur technicité : pourquoi un vélo qui roule à 45 km heures doit-il circuler sur une bande cyclable alors qu'il se déplace à la vitesse des automobiles par exemple ? L'action politique va devoir entrer en jeu pour faire évoluer les normes.

Au-delà, des actions de sensibilisation vont être nécessaires, en particulier pour dépasser la fausse bonne idée – qui émerge souvent des acteurs défendant un usager spécifique – que la solution réside uniquement dans la séparation des usages. ●