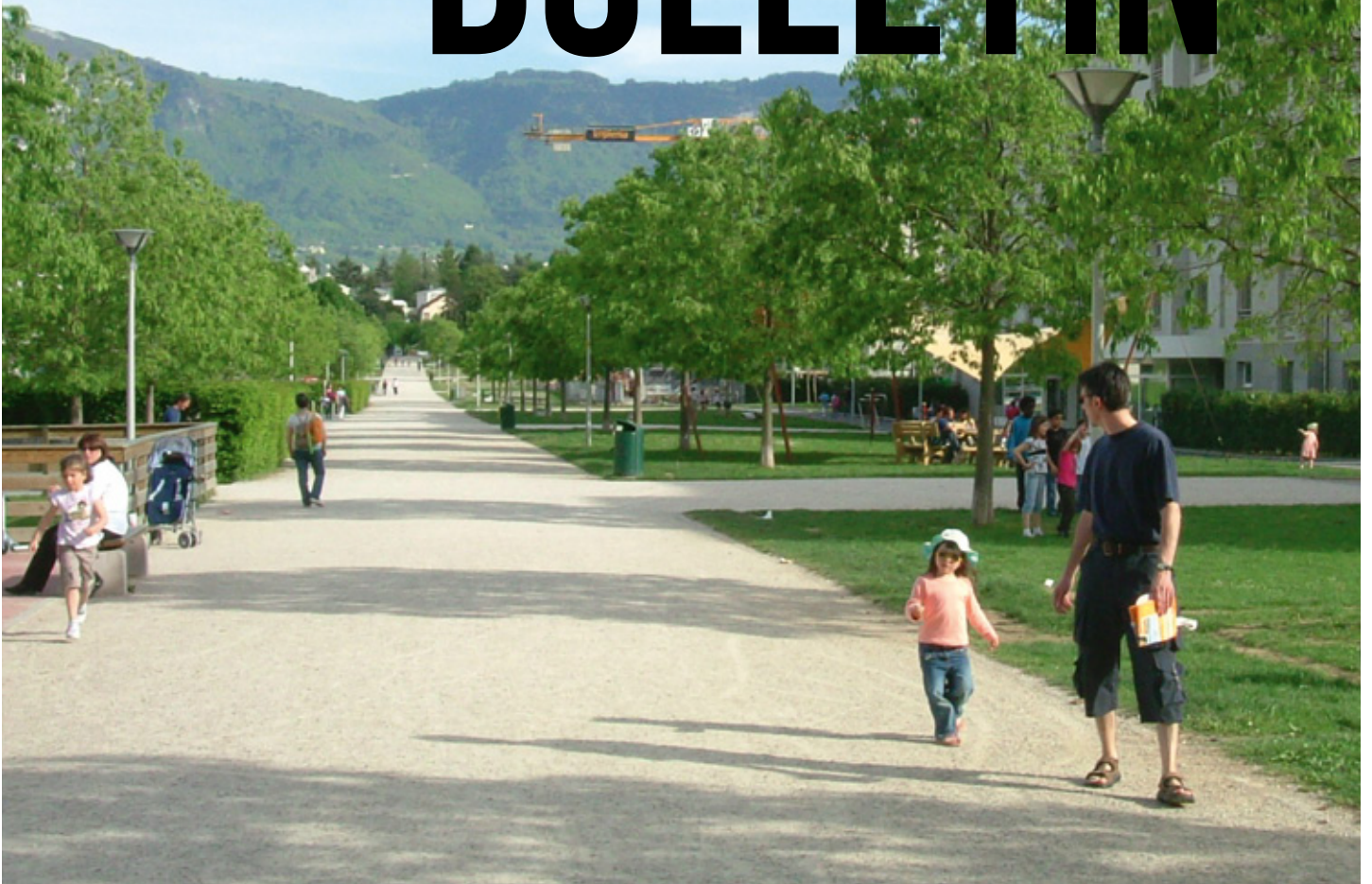


RUE DE
L'AVENIR

INFORMER | ÉCHANGER | INSPIRER

LE BULLETIN



JETER DES PONTS – TISSER DES LIENS

POUR UN URBANISME DE PROXIMITÉ
AUX ENJEUX MULTIPLES

Pour ce premier numéro de l'année 2019, inaugurant la nouvelle maquette de notre bulletin, le comité de Rue de l'Avenir a choisi un thème qui recouvre une dimension à la fois concrète, ancrée dans le territoire et symbolique.

Une « métrique » de la ville favorable aux déplacements à pied et à vélo est fondamentale pour favoriser un urbanisme de proximité, une ville à échelle humaine. Aujourd'hui, la prise en compte de cette

thématique est (re)devenue un critère important dans les outils de planification et dans la pratique professionnelle de l'urbanisme, des transports et de l'aménagement du territoire. Elle revêt une importance particulière pour notre association, au même titre que l'apaisement de l'espace-rue et la qualité des espaces publics.

Les enjeux sont multiples : mobilité durable, santé – avec le développement d'environnements qui invitent à se déplacer « à la force du mollet » –, accessibilité pour tous, pour celles et ceux qui se déplacent surtout à pied (et en transports publics). Mais aussi sociabilité : les liaisons à pied, tout particulièrement, ne permettent pas

seulement de se déplacer d'un point A à un point B, elles relient aussi les gens, permettent des rencontres informelles, accueillent un banc qui contribue à la qualité de l'espace, offrent un chemin direct ou le plaisir de prendre le temps. Jeter des ponts, tisser des liens, favoriser le partage de connaissances et les échanges entre régions de Suisse et par-delà les frontières, entre chercheurs et praticiens, entre habitants et responsables politiques et techniques, entre associations spécialisées, c'est aussi l'ambition de Rue de l'Avenir. Avec un renouveau graphique de notre logo et de nos publications (bulletin et info-lettre), annonçant la suite de la refonte, à venir, de notre site internet. ●

YVES DELACRÉTAZ
est ingénieur civil et
docteur ès sciences
techniques EPFL.
Il a notamment
occupé le poste de
chef de la division
de planification de la
Direction générale
de la mobilité et des
routes du canton de
Vaud puis de Directeur
général de la mobilité
du canton de Genève.
Il est actuellement
professeur de mobilité
et transport à la Haute
école d'ingénierie et de
gestion du canton de
Vaud (HES-SO).



Écho du Comité

QUATRE QUESTIONS À NOTRE PRÉSIDENT

L'année 2019 est celle du renouveau graphique de notre logo et de nos publications. Elle ouvre aussi une étape d'intensification des contacts et d'élargissement de notre réseau. L'occasion de solliciter la vision de notre président.

1. Vous présidez Rue de l'Avenir depuis presque une année, quelle est votre vision de notre association «de l'intérieur» ?

Avant d'arriver je connaissais bien entendu le bulletin trimestriel et les Journées annuelles de Rue de l'Avenir, dont la réputation n'est plus à faire en Suisse romande. Deux choses m'ont frappé en découvrant Rue de l'Avenir de l'intérieur.

La première est son caractère un peu particulier d'association dont les seuls membres et partenaires sont des associations. Ces membres soutiennent Rue de l'Avenir et alimentent les réflexions de son Comité, aux côtés de professionnels bénévoles de l'urbanisme et de la mobilité. La seconde est le travail de fond conduit depuis plusieurs années par son Comité pour moderniser l'image et les outils de Rue de l'Avenir. Cet important investissement se concrétise notamment aujourd'hui par le nouveau design de notre bulletin, dont je suis particulièrement fier !

2. Quelle est la place de Rue de l'Avenir dans le paysage romand ?

Celle d'une plateforme d'information reconnue comme sérieuse et fiable, dans un domaine-clé de l'aménagement urbain : l'espace public.

Rue de l'Avenir a été créée à l'époque des premières réalisations de modération de vitesse. Il était nécessaire alors de pouvoir valoriser et diffuser ces expériences. Aujourd'hui la sensibilité des techniciens, des responsables politiques et de la population pour la qualité de l'espace public s'est beaucoup développée et les acteurs sont nombreux dans ce domaine. Le besoin d'une documentation objective et vérifiée prend un sens accru, auquel s'ajoute celui de savoir «qui fait quoi» en la matière. Rue de l'Avenir souhaite ainsi développer sa vocation de lien entre associations, institutions et privés, autour de la problématique de l'espace public.

3. Vous êtes ingénieur en transport. Comment votre formation se marie-t-elle avec les missions de Rue de l'Avenir ?

La mobilité est une composante essentielle de l'aménagement des rues – on doit pouvoir y circuler, mais ce n'est pas leur seule fonction.

Il est vrai que le métier d'ingénieur en transport est né au milieu du XX^e siècle, avec la mission d'adapter la ville à la voiture. Mais rappelons que c'était alors aussi celle de l'urbaniste, à qui l'on demandait de séparer les fonctions urbaines par le zoning, organisation urbaine peu propice à la mobilité piétonne !

L'aménagement de l'espace public est aujourd'hui un domaine complexe qui, par nature, croise les disciplines. Ainsi la qualité spatiale, qui relève de l'architecture, est portée principalement par les urbanistes et les paysagistes. La dimension des usages, c'est-à-dire la façon dont les gens utilisent et s'approprient l'espace public, relève plutôt des sciences sociales. Les ingénieurs restent quant à eux porteurs d'aspects fonctionnels tels que la mobilité,

mais aussi l'exploitation et l'entretien par les services de voirie.

Rue de l'Avenir cherche à intégrer ces différentes composantes qui font la richesse et la pertinence de sa réflexion sur l'espace de la rue.

4. Quelles sont les priorités de Rue de l'Avenir pour les prochaines années ?

Tout d'abord nous devons mener à bien la modernisation de nos outils : après Le Bulletin, c'est sur notre site internet que va porter notre effort, afin notamment d'en développer la base documentaire et photographique. Ensuite nous souhaitons développer des collaborations avec d'autres associations porteuses de réflexions sur l'espace public, ainsi qu'avec des communes et cantons de Suisse romande. Enfin nous réfléchissons à renforcer nos échanges avec les professionnels de l'aménagement et des transports, au-delà de notre traditionnelle Journée annuelle Rue de l'Avenir, par des manifestations romandes plus légères telles que des tables rondes ou séminaires thématiques. ●

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 services cantonaux, aux associations spécialisées et aux groupes d'habitants.

MEMBRES DU COMITÉ

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

ORGANISMES MEMBRES (2019)

ATE Association transport et environnement
Mobilité piétonne Suisse
PRO VELO Suisse

PRODUCTION

Graphisme : Bontron&Co, Genève
Impression : Pessor, Delémont
Imprimé sur papier certifié FSC

Parution : trimestrielle
Responsable du numéro : Martin Walther

SECRÉTARIAT & ABONNEMENT

Martina Lézat, avenue Soret 23,
1203 Genève, 079 837 43 32,
secretariat@rue-avenir.ch
IBAN: CH64 0900 0000 2000 7856 6

COUVERTURE

Nouvelle liaison piétons-vélos inter-quartier à Plan-les-Ouates, généreusement arborisée et sur laquelle se greffent différents équipements, des espaces de jeux et de délassement.
(photo : M. Walther, 2009)



OBSTACLES ROUTIERS

Le franchissement d'axes à fort trafic est un des obstacles les plus banals en localité. Les traversées en surface, tout en assurant de bonnes conditions de confort et de sécurité, sont à privilégier. Comme ici avec une bande centrale, St-Gallerstrasse à Baden, 18 000 véh/j. (photo: Metron AG)



ADAPTATION SIGNALISATION

Obtenu de haute lutte, le panneau « Impasse avec exceptions » (OSR/4.09.1) est un bon exemple de mesure simple facilitant les déplacements piétons et cyclistes en mettant en évidence des liaisons pratiques existantes. (photo: M. Walther)

Franchir, relier, créer du lien social

DES ENJEUX MULTIPLES

Martin Walther

Créer ou recréer des connexions, des liaisons, des passages, des raccourcis, des chemins directs à l'intérieur d'un territoire donné représente un élément fondamental pour les continuités et le maillage des réseaux de mobilité douce. Mais aborder la notion de franchissement, c'est aussi parler de la ville des courtes distances, de sociabilité et d'appropriation de notre environnement urbain.

L enjeu de franchissement en matière d'aménagement du territoire se traduit dans le jargon professionnel par des métaphores comme l'agrafe urbaine, le maillage du tissu bâti ou la mise en réseau des espaces publics. Ce qui sous-entend le besoin de s'affranchir des barrières, limites et autres césures territoriales, parfois même des frontières. Réduire les coupures, franchir les obstacles, supprimer les détours c'est développer un urbanisme de proximité pour lequel la mobilité douce et les relations sociales sont au centre des préoccupations.

Au plus proche de la ligne de désir

Franchir peut vouloir dire enjamber un obstacle, naturel (rivière) ou artificiel (voie ferrée, autoroute), parfois passer par dessous. Lorsque le dénivelé est rédhibitoire il arrive qu'une aide mécanique soit nécessaire. L'obstacle peut aussi être très banalement une route à fort trafic. Si le franchissement de voies ferrées impose une solution en dénivelé, en localité il est préférable d'aménager des traversées en surface, correspondant au mieux aux lignes de désir des piétons, dans la mesure du

possible sans temps d'attente trop long. Plus que le volume de trafic, la vitesse de circulation joue un rôle important dans l'effet de coupure : plus elle est réduite, plus la traver-

**« RÉDUIRE LES COUPURES,
FRANCHIR LES OBSTACLES,
SUPPRIMER LES DÉTOURS C'EST
DÉVELOPPER UN URBANISME
DE PROXIMITÉ »**

sée de la rue sera facilitée et les points de passage possibles nombreux. Voire intégrés à l'espace-rue, selon l'aménagement et la signalisation – comme c'est le cas en zone de rencontre, par exemple.

Des infrastructures, mais aussi des petites mesures

Les situations sont donc multiples et les réponses comme leurs coûts variés. Les infrastructures telles que les passerelles, les passages sous-voies ou les ascenseurs urbains correspondent à des projets onéreux et sont parfois indispensables pour pouvoir sauter, traverser, « escalader »

un obstacle. Mais les mesures ne sont pas toujours coûteuses. L'irrigation fine du territoire est aussi faite de « petites mesures », souvent moins visibles mais tout aussi utiles. Les liaisons piétonnes et cyclables traversant ou connectant un quartier, existant ou projeté, peuvent ainsi se concrétiser par un droit de passage ou une servitude à négocié. On peut désormais y ajouter le panneau « Impasse avec exceptions » : l'utiliser systématiquement en lieu et place de l'ancien panneau permet sans grands frais de rendre explicites des liaisons existantes, pratiques pour les piétons et les cyclistes et inciter à les utiliser.

À toutes les échelles

Franchir et relier cela compte pour tous les territoires et les différents usages en réponse aux besoins de la population. Les passerelles peuvent avoir un intérêt local seulement, ou un intérêt régional (intercommunal). Les voies vertes d'agglomération tissent en général des liens intercommunaux, régionaux, voire transfrontaliers. Elles peuvent aussi s'inscrire dans des itinéraires encore plus vastes, comme les véloroutes transnationales EuroVélo ou le RAVeL en Belgique, le réseau autonome des voies lentes aménagé sur les chemins de halage et les anciennes lignes de chemin de fer à travers tout le pays. ●

POUR ALLER PLUS LOIN

La ville morcelée. Effets de coupure en milieu urbain. Frédéric Héran, Paris: Economica, 2011

Dénivelés

S'AFFRANCHIR DE LA PENTE

Lucile Develey

Les ascenseurs urbains peuvent être une bonne solution pour connecter des espaces séparés par un fort dénivelé et améliorer l'accessibilité à pied et à vélo. Une fois réalisés ils deviennent même souvent des éléments emblématiques du territoire. La motivation et la réalisation de telles infrastructures s'intègrent généralement dans un processus de planification à plus large échelle.

A Lausanne, la Ville a profité de la révision de son plan directeur communal pour s'interroger sur la connectivité de ses espaces urbains, notamment en cas de dénivelé important. Une étude des déplacements piétonniers verticaux menée par Pierre Corajoud en 2011 a permis de mettre en évidence les lacunes en termes de liaisons de mobilité douce. Une analyse multicritère incluant notamment des facteurs d'usages, de coût et de disponibilité du foncier a ensuite permis de prioriser les mesures proposées et de montrer leur opportunité.

Créer le maillon manquant

Deux projets sont en cours de planification suite à cette analyse: un ascenseur entre le quartier de Montelly et le secteur Colline-Provence, créant un accès direct à l'arrêt du M1; et un ascenseur entre les quartiers de Sévelin et Sébeillon, en complément à un escalier existant très emprunté et qui offrira un nouvel itinéraire transversal aux cyclistes et aux piétons. Ces deux liaisons sont intégrées au projet d'agglomération Lausanne-Morges, ce qui permet à la Ville d'obtenir un cofinancement de la Confédération.

Pôle multimodal au Locle

La volonté de faciliter l'accès à la gare du Locle, située à mi-côte et environ 25m plus haut que le centre-ville, à l'aide d'une liaison mécanique, ne datait pas d'hier. D'autant plus que l'accès routier à la gare est difficile pour les bus. Les services communaux de la Ville ont profité d'une période de bonne



ASCENSEUR ET PASSERELLE

L'ascenseur avec passerelle de Baden (coût : 4,2 mio) a été nommé premier prix du Flâneur d'Or 2008 pour ses multiples fonctions de connexions, verticales entre la ville et le cheminement le long de la Limmat, horizontales entre Baden et Ennetbaden sur l'autre rive. (source : Flâneur d'Or)

conjuncture économique pour mettre ce projet à l'ordre du jour et faciliter son portage politique.

L'ascenseur incliné, inauguré en 2015, est lié à un concept plus global de réaménagement du pôle multimodal de la gare. Sa construction a notamment donné l'impulsion pour le déplacement de la gare routière vers la place du 1^{er}-Août, offrant ainsi une plus grande visibilité et efficacité aux transports publics.

Impulsion de projets urbains et synergie public-privé

La réalisation de nouvelles liaisons verticales peut bénéficier de l'impulsion donnée par des projets urbains ou de transports : à Lausanne, plusieurs ascenseurs ont ainsi été créés en lien avec la construction du M2. A Baden, c'est le développement d'un quartier qui a permis la construction d'un ascenseur et d'une passerelle, pour relier la commune d'Ennetbaden avec le centre-ville et la gare de Baden, de l'autre côté de la Limmat.

À côté de la création d'infrastructures, on peut aussi prendre en compte les ascenseurs privés existants et parfois déjà utilisés informellement par les connaisseurs. Négocier une convention avec des propriétaires pour l'utilisation par le public d'une installation privée peut s'avérer une mesure peu coûteuse et efficace pour améliorer une liaison de mobilité douce. ●

REMONTÉ-PENTE URBAIN

Bien au-delà des attentes, «le Remontoir» du Locle compte 190 000 mouvements annuels. Son coût de 2,27 millions a été cofinancé par la Confédération dans le cadre du projet d'agglomération. (source : Ville du Locle)



ET LES LIAISONS AÉRIENNES ?

Les transports aériens par câble en milieu urbain, à l'image du téléphérique de Brest reliant le futur écoquartier des Capucins au centre-ville, sont des liaisons de transport public permettant de franchir des obstacles ou un dénivelé conséquent. Dans les villes, ils présentent de nombreux avantages : capacité et vitesse commerciale élevée, faibles coûts de réalisation et d'exploitation par rapport à une liaison TP structurante terrestre. Ils apportent également des réponses pertinentes aux enjeux de saturation des systèmes de transport, de rarefaction des surfaces disponibles et de connexion des quartiers enclavés.

Les transports aériens par câble posent par contre divers problèmes d'acceptation: crainte d'atteinte au paysage mais aussi opposition au survol de propriétés privées. Les critiques du projet de nouvelle télécabine en traversée du lac de Zurich illustrent d'ailleurs ces blocages.

Antoine Poltier



Téléphérique de Brest. (source : Interface)

DU FONCTIONNEL AU QUALITATIF

Françoise Lanci-Montant

Les sous-voies de gare d'aujourd'hui ne se limitent plus à des couloirs souvent étriqués donnant accès aux quais. Plus généreusement dimensionnés, ils assument leur rôle de lien urbain de part et d'autre des voies et constituent un maillon essentiel des réseaux piétons et vélos. Autant de raisons pour porter une grande attention à leur traitement qualitatif.



QUALITÉ D'AMÉNAGEMENT

Bois locaux et fresques animent le nouveau sous-voies de la gare de Château-d'Oex.

Il est en passe de devenir un lieu de visite incontournable!

(photo: Ph. Gasser, Citec)

Les gares sont des lieux névralgiques de notre système de transport et occupent souvent une position géographique centrale. Corollaire: les voies ferrées constituent trop souvent une rupture des itinéraires piétons et cyclistes au centre des localités et une coupure urbaine forte. Deux exemples de franchissement de voies ferrées nous montrent tout le potentiel que l'on peut tirer de tels ouvrages.

Zones d'approche et maillages attractifs

La construction et l'aménagement des passages sous-voies se sont longtemps limités à absorber les flux des usagers des TP – avant tout des piétons – en garantissant au mieux leur sécurité et leur confort. Pour cela, les exigences sont connues: outre l'accessibilité pour tous, la proportion spatiale doit être adaptée aux flux, si besoin avec une séparation des flux piétons et cyclistes; la visibilité et la transparence doivent être garanties tout au long du cheminement inférieur; le passage doit être éclairé ou disposer d'une lumière suffisante et agréable et la signalétique doit être claire et attractive.

Mais au-delà de l'ouvrage de franchissement lui-même, c'est souvent la qualité et le confort des zones d'approche et des espaces publics aux extrémités qui font la différence et la plus-value.

Un passage sous-voies peut aussi ouvrir de nouvelles perspectives en matière d'itinéraires pour piétons et cyclistes. Il peut s'insérer dans un axe existant et le renforcer

ou permettre de constituer un nouveau maillage attractif, ainsi que nous l'illustrons à travers deux récents exemples emblématiques en Suisse romande.

Mobilité combinée à Gland

Le secteur de la gare de Gland, de part et d'autre des voies, va devenir une vraie centralité pour la ville. Profitant du réaménagement complet de la gare par les CFF, la commune a entrepris la construction d'un nouveau passage sous-voies pour les piétons et cyclistes. D'une largeur de

8 mètres (5 mètres pour les piétons et 3 mètres pour les vélos), doté de larges rampes pour les vélos, ce sous-voies dépasse les largeurs conseillées et assure des virages dégagés pour permettre aux piétons et cyclistes de se croiser sans conflits. Côté nord, il débouche sur une zone de rencontre animée et bien aménagée qui accueille un marché hebdomadaire. Inauguré en été 2018, le nouveau passage sous-voies a déjà un impact sur les habitudes de mobilité des Glandois. Il renforce la relation jusque-là ténue entre les parties nord et sud de la commune et valorise la centralité et l'espace autour de la gare.

DIMENSIONNEMENT

À la gare de Gland, des rampes d'accès généreuses assurent la sécurité des piétons et des cyclistes. (photos: Y. Leresche, ATE)



Espace animé à Château-d'Œx

La commune a profité des travaux de rénovation et de mise aux normes de la gare entrepris par le MOB pour investir dans l'aménagement du nouveau passage sous-voies. Pour qu'il ne soit pas générateur d'insécurité, l'éclairage et l'apparence du passage ont été particulièrement soignés. L'intervention artistique a remporté un concours des Retraites Populaires qui en a couvert le financement.

Le passage a permis de créer une nouvelle traversée Nord-Sud du village pour les habitants et les touristes. La commune a aussi profité de le prolonger à ses frais par un nouvel axe piétonnier au nord qui permet de conduire piétons et cyclistes vers le passage sous-voies. Au final, la commune de Château-d'Œx a transformé ce passage en un espace animé et attractif et un axe fort de mobilité douce. ●



Liaisons sur domaine privé DISCRÈTES MAIS FONDAMENTALES

Dominique von der Mühl
Souvent ignorées du non-initié, ne bénéficiant pas de la visibilité d'un ouvrage d'infrastructure, les liaisons sur domaine privé constituent des maillons complémentaires essentiels des réseaux, particulièrement pour les piétons. Et représentent un potentiel à ne pas négliger.

Se déplaçant à la force du mollet, piétons et cyclistes sont sensibles aux détours. Parmi les obstacles aux cheminements directs, à côté des grandes infrastructures ferroviaires et routières et des éléments naturels, on pense moins au manque de perméabilité de certains quartiers, qui peut résulter de la structure du tissu bâti et du foncier.

La question est particulièrement sensible pour les liaisons à pied. Dans les zones urbanisées, la distance entre deux « mailles » du réseau piéton ne devrait idéalement pas excéder 100 mètres ou, dit autrement, le piéton ne devrait pas devoir faire un détour de plus de 100 mètres. Pour assurer un maillage aussi fin, les liaisons sur terrain privé se révèlent souvent essentielles.



EN ZONE DE VILLAS

A Delémont, ce cheminement de 250 m à travers un lotissement de faible densité a été négocié dans le cadre d'un plan directeur localisé. Bien connecté au réseau piéton, il a été réalisé avant même les constructions. (photo D. von der Mühl, 2009)

De la tolérance à l'ancrage juridique

Les droits de passage peuvent prendre diverses formes, allant de la simple tolérance du passage d'usagers jusqu'à l'inscription formelle d'une servitude de passage, voire à terme au transfert au domaine public. À défaut d'accord sur une servitude, on peut passer par une convention avec le propriétaire, éventuellement un arrangement particulier – comme celui négocié dans un quartier de Lausanne pour permettre le passage des enfants entre l'accueil pour écoliers et l'école. Dans le canton de Genève, il est possible d'établir un « plan localisé de chemin piéton », qui a force obligatoire pour les tiers.

S'inscrire dans une vision d'ensemble

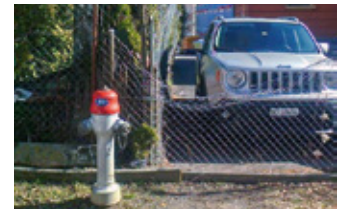
Des objectifs clairement affirmés et leur traduction dans une planification spécifique donnent aux autorités et aux responsables techniques la légitimité pour discuter et négocier avec le ou les propriétaire(s). Pour

NOUVEAUX QUARTIERS

La planification des quartiers offre une opportunité de créer des liaisons nouvelles. Ici, à Chavannes-près-Renens, un cheminement continu a été négocié sur trois plans de quartier. Bien relié à la gare de Renens, il offre une liaison nord-sud sur laquelle se greffe aussi un petit secteur commercial. (photo : D. von der Mühl)

SI PROCHE, SI LOIN...

Il manque parfois un très court tronçon pour créer une liaison directe permettant d'éviter de longs détours, comme ici entre deux chemins dans une zone de faible densité ou entre un quartier d'habitation et une école.



(photos : M. Walther et D. von der Mühl)

permettre de créer une nouvelle liaison en exploitant l'opportunité d'un plan de quartier ou d'un projet de construction, la commune bénéficiant du levier des autorisations à délivrer – le cas le plus courant – ou pour obtenir un droit de passage dans un secteur déjà construit. Ou encore pour préserver des liaisons existantes afin d'éviter qu'elles ne risquent de disparaître, faute d'ancrage politique et juridique.

Anticipation et détermination

Concrétiser ces liaisons nécessite bien souvent un engagement patient et déterminé du côté des communes. Quand ils n'ont pas été anticipés, il devient très difficile de négocier des droits de passage une fois les constructions réalisées. Mais l'enjeu en vaut la peine. Il implique en amont que les autorités aient conscience de l'importance de ces maillons discrets mais si essentiels des réseaux de mobilité douce et soient prêtes à s'investir. ●

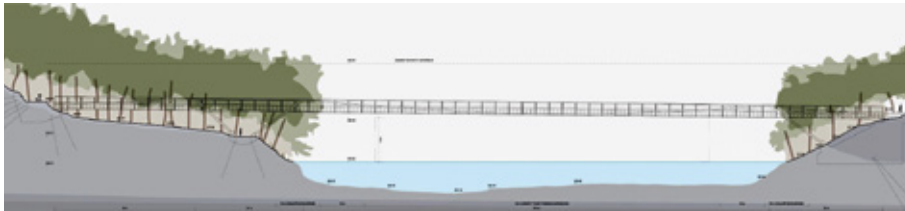
PASSERELLE INTERCOMMUNALE

Projet de la passerelle piéton/vélo au-dessus du Rhône entre Vernier et Onex, ouvrage cofinancé de manière paritaire par les deux communes et SIG pour un montant total d'environ 9 millions, mais avec une subvention de l'ordre de 40% par le canton auprès des communes.

(source : groupement Vero)

À l'échelle de l'agglomération

DES LIENS INTERCOMMUNAUX



Martin Walther

De nombreuses mesures cofinancées par la Confédération dans le cadre des projets d'agglomération sont liées à des besoins de franchissement. Passerelle, passage sous-voies ou voie verte, l'objectif est d'encourager les modes doux. Ces ouvrages s'inscrivent alors souvent dans un maillage intercommunal, bénéficiant autant aux villes qu'aux périphéries.

Les projets d'agglomération contiennent de nombreuses mesures liées au désenclavement du territoire. Il s'agit souvent de la réalisation d'infrastructures permettant de franchir des obstacles, naturels ou construits, relier des espaces morcelés ou encore connecter des quartiers entre eux. Pour un grand nombre d'entre elles, la mobilité douce est favorisée en réponse aux principes de durabilité, d'un développement urbain de qualité et d'une collaboration intercommunale renforcée.

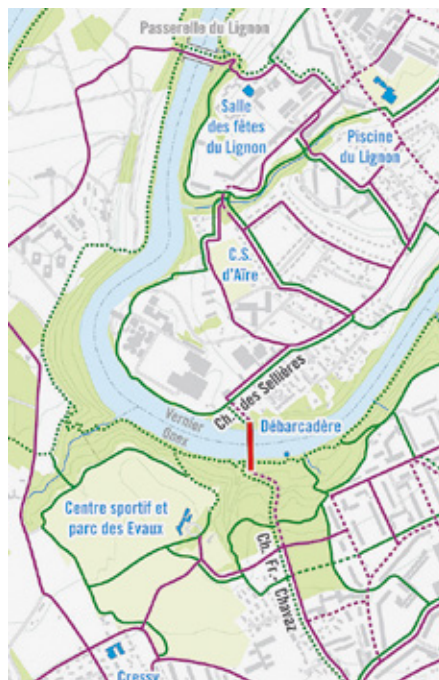
Nombreuses passerelles

Dans les contextes d'agglomération, le franchissement de grandes coupures est presque toujours un enjeu important pour des liaisons plus directes à pied et à vélo. Ainsi, de nombreuses passerelles figurent comme mesure dans les projets d'agglomération. C'est d'ailleurs souvent le soutien financier obtenu qui donne l'impulsion pour leur réalisation. Lien direct entre deux destinations, elles sont particulièrement pertinentes lorsque la topographie du site est propice à un accès de plain-pied sur l'ouvrage. Car une contrainte majeure pour ce type d'infrastructure est

INTÉGRATION LOCALE

Localisation de la passerelle dans le réseau de mobilité douce (chemin pédestre en vert, itinéraire cyclable en violet), trait d'union entre Vernier et Onex permettant de relier des équipements d'intérêt général situés de part et d'autre du fleuve.

(source : urbaplan)



son accès et par conséquent la longueur des rampes, si celles-ci s'avèrent nécessaires. Un ascenseur vient parfois résoudre le problème, à condition d'accueillir aussi les cyclistes.

Intérêt local et régional

À Vernier, dans le canton de Genève, deux ouvrages d'art pour la mobilité douce sont en cours de réalisation ou d'étude. Issue d'un concours et fruit d'une démarche intercommunale en partenariat avec les services industriels de Genève (SIG), une passerelle

VOIE VERTE

Grand Genève, AggloFribourg, Lausanne-Morges, AggloBasel, ... tous les projets d'agglomération ont leur voie verte ! Illustration parfaite du lien intercommunal, la voie verte bénéficie autant aux déplacements de proximité, qu'aux pendulaires et autres usagers en « transit ». Corridor biologique du fait des aménagements à caractère naturel fréquemment mis en œuvre, elle crée également le lien entre la nature et la ville, la périphérie et le centre. Et la voie verte devient parfois transfrontalière, comme à Genève ou à Bâle.



Voie verte d'agglomération du Grand Genève, tronçon entre Annemasse et les Eaux-Vives. (photo: RdA)

suspendue et passant au-dessus du Rhône est en voie de construction entre Vernier et Onex. Située en périphérie de la ville dense, cette future connexion reliera deux communes entre elles ainsi que leurs équipements. Elle permettra aussi d'offrir des boucles pour les parcours de proximité ainsi qu'un itinéraire d'intérêt régional à l'intérieur de l'agglomération du Grand Genève.

Franchir... et bien relier (au bon endroit)

Toutefois, réaliser une infrastructure permettant de franchir une coupure n'est pas un but en soi et doit s'inscrire dans un ensemble cohérent de parcours, d'accessibilité et de localisation. Ce qui n'est pas toujours le cas, comme par exemple pour la passerelle de la Tène dans l'agglomération de Neuchâtel. Cet ouvrage monumental permet de passer au-dessus de l'autoroute, mais débouche sur des champs et sa position dans le territoire oblige les écoliers à faire un détour de près de 300 m pour se rendre à l'école. Ce qui lui fait perdre une grande partie de son attrait, voire de son intérêt. ●

PIERRE-OLIVIER NOBS
Conseiller communal
en charge de la
Direction de la
Police locale, de
la Mobilité et du
Service des Sports
à la Ville de Fribourg.



L'interview

FRIBOURG OUVRE LA VOIE À UNE RÉVOLUTION DOUCE

Interview par Mathieu Pochon
Avec son centre-ville dense entouré d'obstacles aussi bien naturels qu'infra-structurels, Fribourg a bien des défis à relever pour assurer un bon maillage de ses réseaux cyclable et piétonnier. Les projets de liaisons s'articulent aujourd'hui à différentes échelles, de l'agglomération au quartier. Entretien avec Pierre-Olivier Nobs, Conseiller communal à Fribourg et membre du Comité d'agglomération, qui annonce une révolution pour les années à venir.

La Ville de Fribourg vient de mettre son Plan d'aménagement local (PAL) à l'enquête. Quels en sont les points forts pour les liaisons piétonnes et cyclables ?

Cette révision du PAL est particulièrement importante car la dernière version datait de 1993. Ce retard est aussi une chance puisqu'il nous permet de déployer aujourd'hui une vision aboutie et ouverte sur la mobilité douce, qui s'inscrit aussi dans la stratégie des Plans directeurs d'agglomération (PA2 et PA3).

Concrètement, quels sont les grands projets réalisés ou planifiés aujourd'hui ?

Le réseau d'agglomération s'articule autour de la TransAgglo, constituée de deux axes forts qui permettront à terme de créer une liaison cyclable et piétonne d'Avry à Guin (17 km) et de Givisiez à Marly (11 km) en passant par la gare de Fribourg. Certains tronçons sont déjà réalisés, comme par exemple entre la halte Fribourg/Freiburg – Poya et l'Université Miséricorde, notamment par le sentier du Nord et des Casernes. L'axe Givisiez-Marly comprendra aussi un itinéraire de voie verte de 1 km environ, planifié sur une ancienne voie ferroviaire désaffectée entre la gare et le plateau de Pérolles. Le PAL prévoit aussi des projets de passerelles pour franchir la Sarine, et des franchissements des voies ferroviaires, dont un nouveau passage inférieur à l'ouest de la gare.

La TransAgglo traverse plusieurs communes et accueillera des cyclistes et des piétons. Comment garantir la cohérence des aménagements ?

Un guide sur les standards d'aménagement (gabarits, revêtements, éclairage, etc.) a été élaboré en amont sur mandat de l'agglomération. Chaque commune planifie maintenant les tronçons qui la concernent. Les projets sont ensuite soumis aux techniciens du bureau d'agglomération pour assurer la cohérence d'ensemble.

Le tissu urbain est très dense au centre. Comment assurer l'intégration urbaine de ces grandes liaisons et leur articulation avec le réseau local plus fin ?

L'intégration de la TransAgglo aux abords de la gare représente un défi particulier, mais aussi une opportunité de repenser certains espaces en mixité, avec une revalorisation de l'espace public lorsque la séparation n'est plus possible. C'est notamment ce sur quoi nous travaillons

au niveau du carrefour Richemond, où déboucheront la TransAgglo et le futur passage inférieur sous les voies CFF à l'ouest de la gare, carrefour qui se métamorphosera en un espace partagé et aménagé dans l'esprit d'une place. Une réflexion est actuellement menée sur chaque intersection de la future voie verte. Les Plans d'aménagement de détail (PAD) aux abords de la gare et de la voie verte devront tous intégrer cette dernière.

Les projets sont nombreux et ambitieux. Comment les financements sont-ils négociés ?

Grâce à un consensus politique fort, la réalisation de la TransAgglo sera financée à 100 % par l'Agglomération (dont le budget est alimenté à près de 50 % par la Ville). Le canton, qui voit aussi un intérêt dans ce type d'infrastructure, pourrait lui aussi apporter une contribution. Dans les PAD, la perméabilité piétonne et cyclable est systématiquement demandée et le financement de certains projets plus conséquents fait l'objet de négociations avec les propriétaires. C'est notamment le cas d'une passerelle dans le futur quartier des Hauts de Schiffenen. Pour les coutures fines, la Ville dispose aussi d'un petit budget de CHF 100 000.- par année pour améliorer ponctuellement les rabattements et coutures locales, notamment autour de la TransAgglo.

Fribourg regarde vers demain, avec des projets ambitieux. Un petit mot sur Rue de l'Avenir ?

Dans ses bulletins comme dans ses journées, Rue de l'Avenir permet de découvrir des exemples pertinents et inspirants, en Suisse comme à l'étranger. Ce précieux travail de benchmarking est nécessaire pour déconstruire les préjugés, alimenter la réflexion et construire les solutions de demain ! ●