



Rue de l'Avenir

Flânerie en périphérie

Reflets de la journée d'étude de Schlieren (ZH), 28 juin 2012

«Flânerie en périphérie»... Le titre de la journée réseaux piétons 2012 suggère une vision nouvelle de ces territoires dont l'image a été jusqu'ici associée à des espaces de non-lieux, en marge ou dans l'entre-deux des villes, qui ne sont – ou ne semblent – accessibles et praticables qu'en voiture.

Les périphéries des grandes villes sont en pleine mutation. Marquées par des réseaux de circulation souvent complexes, des coupures multiples, l'hétérogénéité des tissus bâtis et de larges secteurs de friches, elles se cherchent aujourd'hui une nouvelle identité. Plusieurs misent sur le piéton, comme échelle de base d'un réseau à (re)construire, et comme élément essentiel de la vie sociale. «Sans piétons, la ville est morte», comme l'a relevé un des intervenants.

Le thème et le lieu de la journée étaient bien choisis: ils ont illustré la nécessité qu'il y a aujourd'hui de s'intéresser au piéton aussi hors des secteurs urbains denses, plus évidemment favorables à la marche. Le potentiel est très important, en termes de mobilité, et d'urbanité.

Flânerie dans un espace urbain réaménagé ou un espace vert de proximité, mais aussi déplacements à pied au quotidien rendus possibles grâce à un réseau piéton qui s'étoffe et fait partie intégrante des plans de nouveaux quartiers ou des planifications à l'échelle de la ville. A Zurich-West, à Schlieren, à Renens et ailleurs, les exemples se développent, articulant requalification de routes, (re)valorisation des centres, aménagement de places et création d'espaces à l'usage des habitants. Le franchissement des coupures que représentent les routes à fort trafic, les voies ferrées, voire les cours d'eau, est un thème qui fait désormais l'objet d'une attention particulière. La fréquentation des nouvelles passerelles réalisées, au design architectural soigné, démontre à quel point ces liaisons sont appréciées.

RdA

Des leviers fédéraux à exploiter

L'aménagement de l'espace public fait partie des tâches stratégiques de la Confédération. C'est ce qu'a rappelé Erwin Wieland, vice-directeur de l'Office fédéral des routes (OFROU), en présentant les leviers fédéraux pouvant être exploités pour cofinancer la requalification d'espaces publics en agglomération. Sur les quelque 1.5 milliards de francs du fonds d'infrastructure pour les projets d'agglomération pour la période 2011-2014, la Confédération met à disposition 466 millions de francs, soit près d'un tiers du total, pour les mesures en faveur des piétons et cyclistes ainsi que les réaménagements de traversées de localité et d'interfaces multimodales. Dans ce montant, quelque 100 millions de francs ont été consacrés aux projets entrant dans la rubrique mobilité douce.

A Naters (VS), le réaménagement de l'ancien tracé de la ligne Furka-Oberalp a bénéficié d'un financement dans le cadre du projet d'agglomération Brigue-Viège-Naters, et permis d'offrir un cheminement attractif pour les piétons et les cyclistes, au cœur de la ville. Une réalisation innovante, qui a obtenu le premier prix lors de l'édition 2011 du concours Flâneur d'Or.

En vingt ans, le trafic a fortement augmenté sur le réseau des routes nationales, mais peu sur les autres routes. Un constat qui a amené M. Wieland à souligner le fait que le financement du réseau autoroutier permet de soulager le réseau local et de requalifier les voiries. A l'image de deux exemples: le contournement ouest de Zurich et le tunnel de Neufeld. Dans le premier cas, les comptages effectués montrent sur quatre ans une diminution forte du trafic sur certaines rues - moins importante voire en augmentation sur d'autres. La réalisation du tunnel de Neufeld s'est accompagnée de mesures de modération du trafic et de réaménagement dans le quartier, qui ont favorisé le report de circulation et nettement amélioré la qualité de vie des habitants.

La documentation de la journée d'étude «Flânerie en périphérie» est à télécharger sur www.mobilitepietonne.ch > Nos thèmes > Journées d'études Mobilité piétonne > 2012

Impressum

Rue de l'Avenir

Organismes membres de l'association: ATE - Association transports et environnement

Mobilité piétonne - Association suisse des piétons

PRO VELO Suisse - Association pour les intérêts des cyclistes

Association Transports
et Environnement

ATE

Fussverkehr Schweiz
Mobilité piétonne
Mobilità pedonale

Organismes associés: La Rue - groupe de travail de l'EPFL, Ligues de la santé VD, Pro Juventute, Pro Senectute.

Secrétariat, rédaction, abonnements et changements d'adresses:

Marie-Claire Pétremand, 2322 Le Crêt-du-Loche • 032 724 32 82 • secretariat@rue-avenir.ch

Contact correspondants régionaux et prestations Rue de l'Avenir:

Alain Rouiller • 022 777 10 02 • communication@rue-avenir.ch

PAO: Ecodev Sàrl, Neuchâtel

Impression: Pressor, Delémont

Rédaction du numéro: Mathieu Pochon

Collaboration: Dominique von der Mühl

N.B: certain-es rédacteurs/trices appliquent les rectifications orthographiques de 1990 (par ex. suppression du circonflexe et des traits d'union)

CCP: 20-7856-6

www.rue-avenir.ch

Page de couverture: Symbole architectural fort, la passerelle pour piétons et cyclistes du «Gleisbogen» était l'un des projets phares visités lors de l'excursion la veille de la journée à travers Zurich West. Photo: Gaël Cochand.

Schlieren: du cancre au premier de classe

Héritant d'un développement orienté sur l'automobile couplé à un passé industriel lourd en conséquences, la ville de Schlieren (17'000 habitants) s'est donné les moyens de se relever. Initié il y a près de 10 ans, le revirement de politique et la nouvelle planification mise en place montrent leurs premiers résultats: Schlieren s'offre un nouveau centre-ville et mise sur les modes de proximité.

Voisine de Zurich, Schlieren revient aujourd'hui de loin. La ville a particulièrement souffert de par sa position géographique: porte d'entrée ouest de la ville de Zurich, elle est traversée par les axes routiers et ferroviaires parmi les plus fréquentés de Suisse, dont la Badenerstrasse, une route cantonale à quatre voies élargie dans les années 60. Ainsi coupé en deux par cet axe routier très fréquenté et bordé de parois anti-bruit, le centre-ville de Schlieren a perdu son attrait, sa qualité urbaine et sa perméabilité. Le déclin de l'industrie a laissé derrière lui d'importants problèmes sociaux et d'énormes surfaces en friche en pleine ville. Le peu de qualité de vie et d'attrait qui restait à la ville lui a valu il y a une dizaine d'années la qualification de «non-ville» (Unort der Schweiz) dans le cadre d'une émission de la télévision suisse alémanique.

Vers une ville des courtes distances

Décidant de reprendre les choses en main, les autorités de Schlieren ont amorcé une réflexion qui a abouti à une nouvelle planification. Présentée par Manuel Peer, ingénieur de ville de Schlieren, celle-ci se concrétise en plusieurs étapes pour redonner à Schlieren son urbanité et sa qualité de vie. Le concept de développement urbain prévoit ainsi la réaffectation des terrains de friches, la création de logements et d'emplois, la réorganisation du réseau routier, la requalification d'espaces publics et la valorisation du centre-ville et des espaces verts.

Le concept de développement urbain s'articule autour de deux axes de développement: le «Schlieren international» et le «Schlieren local». Le premier, orienté sur l'axe Est-Ouest, est celui de la ville d'agglomération, marquée par des axes routiers et ferroviaires importants desservant Zurich par l'Ouest, mais aussi par une présence importante d'emplois et de commerces. Le second, reliant la colline du Schlierenberg au nord et la Limmat au sud, est d'abord celui des habi-

tants, desservant quartiers d'habitations et espaces verts et de détente.

Ces deux axes s'accompagnent de types d'actions différenciées: d'un côté, le tissu urbain doit être densifié et la connectivité avec le reste de l'agglomération doit être améliorée, de l'autre, les nouveaux quartiers d'habitation, le centre et les zones de détente doivent gagner en qualité de vie et être mieux connectés par les modes doux.

Schlieren est ainsi appelée à redevenir une ville de courtes distances. Manuel Peer parle de renverser la situation: «aujourd'hui on peut se rendre partout rapidement en voiture, demain on doit pouvoir aller partout rapidement à pied». Le développement urbain devra ainsi permettre à chacun d'accéder à pied à un espace vert en moins de 10 minutes. La ville de Schlieren tenant dans un rayon de 1 km autour de la gare, le potentiel est bien là pour miser sur l'échelle piétonne.

Redonner un centre à la ville

Le centre-ville se trouve à l'intersection des axes stratégiques «Schlieren international» et «Schlieren local». Un concept urbanis-

tique était nécessaire pour redonner à ce secteur une véritable valeur de cœur de ville. Le piéton est appelé à y jouer un rôle majeur, comme un acteur essentiel porteur de vie sociale et d'urbanité.

En amont, le concept de circulation prévoit une réorganisation du trafic, avec un report du trafic de transit plus au nord, au-delà des voies cff. Une mesure qui rendra possible la mise en relation des espaces publics et la revalorisation du centre-ville. Elle permettra notamment l'extension du Stadtpark, un parc urbain très apprécié des habitants, et l'amélioration de son accessibilité depuis les quartiers riverains.

L'arrivée de la nouvelle ligne du Limmattalbahn, qui reliera Schlieren à Zurich West, offre des opportunités de requalification d'espaces aujourd'hui encore très routiers. Sur l'actuelle route cantonale, le trafic sera modéré en traversée du centre. Le grand giratoire au cœur de la ville a fait l'objet d'un concours en 2005-2006 dont le projet lauréat (présenté par Stephan Kuhn) prévoit la circulation sur une voie au lieu des trois actuelles, le recalibrage de l'espace et la mé-



Réaménagement de la Stadtplatz, au cœur de Schlieren: un projet audacieux qui vise à transformer le giratoire d'aujourd'hui en place urbaine. Source: Ville de Schlieren.

tamorphose du carrefour en place urbaine, accueillant aussi l'interface tram-bus.

Les investisseurs comme partenaires

Dans les quartiers proches de la gare, les friches industrielles offrent un potentiel de développement pour de nouveaux quartiers mixtes. La ville de Schlieren a collaboré étroitement avec les investisseurs pour assurer la qualité des espaces publics. Deux quartiers ont ainsi pu être réalisés: «Schlieren West» et «amRietpark», situés tous deux à l'ouest de la ville, de part et d'autre des voies. La Ville a défini ses exigences, permettant ainsi d'obtenir davantage de cohérence et de qualité urbanistique. Le quartier de Schlieren West a été planifié en réservant aux piétons et aux cyclistes un axe longitudinal, la «Parkallee», reliant le quartier à la gare en parallèle aux voies. Des espaces verts ont également été prévus sous la forme des «Pocket-Parks», petites places de quartier à l'usage des habitants qui ponctuent la «Parkallee». Barbara Zibell, professeure à l'Université de Hannover, donne ces espaces de rencontre en exemple, ceux-ci contribuant à souder les liens sociaux au sein du quartier. Le quartier «amRietpark» a été réalisé sur une ancienne friche industrielle au Nord de la gare. Bien connecté à la gare, il offre à la fois logements et emplois. Comme l'explique Barbara Zibell, l'espace public doit donner les moyens aux habitants de tous âges de se l'approprier. Ainsi, un poids important a été accordé à la qualité des espaces publics et à des quartiers adaptés à l'échelle du piéton. Des éléments de projet auxquels les développeurs et les investisseurs se montrent aujourd'hui sensibles, comme en témoignait Gianfranco Basso, responsable développement chez Halter Entwicklungen (l'entreprise qui a réalisé le quar-

tier), l'a clairement affirmé: «c'est le piéton qui donne du contenu aux espaces publics». Ces surfaces «non rentables» d'un point de vue purement économique contribuent au final grandement à l'attrait des quartiers.

Documenter le changement

Pour documenter et suivre l'évolution de Schlieren à travers le temps, la Haute école

zurichoise des arts (ZHDK) accompagne les réalisations urbanistiques par une observation photographique sur le long terme. Tous les deux ans, 63 lieux de la ville sont photographiés avec un même angle de vue, donnant une perspective intéressante sur les changements et la dynamique de requalification des espaces urbains en ville de Schlieren.



Vue sur la Parkallee, qui traverse le quartier «Schlieren West» en le reliant à la gare. Cette liaison fermée au trafic automobile offre un espace d'appropriation aux habitants très apprécié des enfants. Photo: Gaël Cochand.



Des espaces publics qui favorisent la vie sociale et l'appropriation par les habitants, comme ici dans le nouveau quartier «amRietpark». Photo: Barbara Zibell.



La conception du quartier «amRietpark» cherche à favoriser les liaisons piétonnes et les espaces verts. Source: Schweingruber Zulauf Landschaftsarchitekten.

Voir aussi

Deux projets à Schlieren récompensés dans le cadre du concours Flâneur d'Or 2008: la Sägestrasse (distinction) et l'ascenseur de la gare (mention). Plus d'informations sur www.flaneurdor.ch > Anciens prix > Flâneur d'Or 2008.

Zurich-West: laboratoire de l'espace public

En préambule à la journée organisée à Schlieren, une visite des nouveaux quartiers de Zurich-West était organisée. L'occasion de découvrir, en compagnie d'Urs Walter et de Pieder Durisch de la Ville de Zurich, les dernières réalisations urbanistiques et architecturales de l'une des régions les plus dynamiques de Suisse.



La passerelle de l'Ampèresteg offre une liaison attractive et très fréquentée par piétons et cyclistes. Si le design esthétique est apprécié, certains regrettent la vue limitée sur la Limmat laissée par les trous. Photo: Mobilité piétonne.

La Prime Tower, la plus haute tour de Suisse depuis sa création en 2011, en est le symbole fort: l'Ouest zurichois connaît un boom sans pareil. Héritant d'un grand passé industriel, cette partie de l'agglomération voit maintenant fleurir des immeubles imposants abritant services, logements et commerces. Ce développement rapide comporte néanmoins son lot de défis pour offrir à ces nouveaux quartiers une desserte en transports publics efficace, des espaces publics de qualité et des liaisons attractives pour piétons et cyclistes.

Connecter l'agglomération

Le développement fort de l'Ouest zurichois pose un défi important: connecter l'agglomération par les transports publics, mais aussi par les liaisons de mobilité douce. La gare de Hardbrücke est ainsi devenue l'une

des interfaces de transports les plus fréquentées de Suisse.

Plus à l'ouest, la gare d'Altstetten va également au-devant de changements importants: dès 2020, la mise en service du Lim-mattalbahn, future ligne ferroviaire appelée à connecter Killwangen et Altstetten, impli-



Vue aérienne de la future Vulkanplatz, délimitée par la boucle de terminus du tram et des bâtiments de services (la gare d'Altstetten est à droite de l'image). Source: Ville de Zurich.

quera une redéfinition des espaces publics environnants et la fermeture au trafic automobile de la Hohlstrasse, une rue passant devant la gare au Sud des voies. Une vélostation est prévue au nord de la gare et le passage sous-voies à l'ouest de la gare, très fréquenté par piétons et cyclistes, sera élargi lors du réaménagement de la gare.



Une liaison mixte piétons-vélos relie la gare de Hardbrücke et le quartier au nord des voies. Le panneau invite les usagers à une attention réciproque. Photo: Dominique von der Mühl.

Franchir les obstacles

L'ouest zurichois est marqué par un grand nombre d'obstacles et de coupures: voies ferrées, pénétrantes routières ou encore la limite naturelle formée par la Limmat. Différents aménagements ont été réalisés pour améliorer la perméabilité des nouveaux quartiers pour les modes doux, et assurer des liaisons directes et agréables avec les quartiers voisins. Ainsi le «Gleisbogen», ancienne voie ferrée industrielle désormais

Pour aller plus loin

www.flaneurdor.ch > Flâneur d'Or 2011 > Distinctions > Zürich: projet Gleisbogen

www.mobilitepietonne.ch > Nos thèmes > Journée d'étude Mobilité piétonne > 2012 > Programme de la veille

www.stadt-zuerich.ch/zuerich-west

désaffectée, s'est métamorphosé en axe mixte piétons-vélos, une liaison attractive qui dessert le nouveau quartier branché en développement proche de Hardbrücke. Sur l'axe, une passerelle à la belle architecture permet de franchir la Pfingstweidstrasse, route nationale à fort trafic qui assure la liaison entre l'autoroute et le centre de Zurich. Cette dernière, malgré sa fonction très routière, a également gagné en qualité pour les piétons et cyclistes. Les larges trottoirs et les arbres nouvellement plantés lui rendent un caractère plus urbain. Plus au Nord, le franchissement de la Limmat a été rendu possible aux cyclistes et aux piétons par la passerelle de l'Ampèresteg, offrant une liaison attrayante entre les quartiers de Wipkingen et Zurich-West.



La Pfingstweidstrasse offre désormais une liaison longitudinale attractive avec de larges trottoirs arborisés. Elle manque par contre manque (encore?) de perméabilité transversale. Photo: Gaël Cochand.



Depuis son réaménagement en 2005, l'Altstetterplatz, devant la gare d'Altstetten, a gagné une véritable identité de place et offre désormais une atmosphère urbaine. Photo: Gaël Cochand.

sant de nombreux bancs en bois à l'ombre des arbres, elle change complètement d'aspect la nuit grâce à un éclairage mettant en valeur les arbres et le revêtement en gravier. Donnant sur la place, le bâtiment Puls 5 est l'un des exemples de réhabilitation d'anciennes halles industrielles, à l'instar du bâtiment de la Schiffbau, situé un peu plus au centre. Comme pour souligner encore le dynamisme de Zurich-West, des créations artistiques temporaires ponctuent le temps d'un été les rues et places de l'ouest zurichois dans le cadre du festival «Art and the City».

Recréer l'espace public

Si le développement de l'ouest zurichois s'est concrétisé par des réalisations architecturales imposantes, une attention particulière a également été accordée interfaces de transports publics et notamment des gares du réseau de S-Bahn zurichois. Ainsi, du côté Nord de la gare d'Altstetten, la Vulkanplatz est en cours de réaménagement et offrira bientôt une place urbaine et arborisée. Située entre la Limmat et la gare de Hardbrücke, la Turbinenplatz est la plus grande place publique de la ville de Zurich, avec une surface de près de 14'000 m². Propo-



La Turbinenplatz offre de nombreux bancs à l'ombre des bouleaux, très appréciés par les employés des nombreux bureaux situés aux alentours de la place. Photo: Gaël Cochand.

Le piéton dans l'agglomération: reflet des ateliers

Les quatre ateliers proposés traitaient, de manière directe ou indirecte, de la place du piéton et de l'aménagement des espaces publics dans les agglomérations. L'atelier francophone a abordé ces questions sur la base d'une présentation traitant de l'accessibilité piétonne des installations à forte fréquentation (IFF).

Une question de mobilité, et d'urbanité

Les couronnes d'agglomération se sont développées et structurées autour de l'accès motorisé. De par le trafic qu'elles génèrent, les IFF sont particulièrement emblématiques à cet égard. Aujourd'hui, des réflexions sont menées pour redonner une métrique piétonne aux périphéries des villes. Contrairement à l'image qu'on peut s'en faire, améliorer l'accessibilité piétonne des IFF n'a rien d'utopique. Comme le montre l'étude de l'EPFL présentée par Dominique von der Mühll, un potentiel réel d'amélioration existe, en termes de mobilité mais aussi d'intégration urbaine. L'importance de ce potentiel varie selon les types de situations mises en évidence dans le cadre de l'étude, il est par exemple important pour bon nombre de structures implantées à l'origine hors des secteurs bâtis, qui ont été rattrapées par la ville.

De nombreux acteurs concernés, et des leviers d'action

Pour exploiter au mieux ce potentiel, une coordination est indispensable entre les multiples acteurs concernés. Les collectivités publiques ont un rôle moteur à jouer, pour porter la problématique et s'assurer que le piéton soit pris en compte à tous les stades de planification. L'exemple du canton de Genève est intéressant à cet égard, par l'impulsion qu'il a donnée aux plans directeurs des réseaux piétons communaux. Répondant à la Loi fédérale sur les chemins pour piétons et de randonnée pédestre (LCPR), il s'avère un outil très utile au sein des agglomérations. Ainsi aujourd'hui, plus de la moitié des communes genevoises ont élaboré un plan piéton, permettant ainsi d'assurer des liaisons piétonnes vers différentes destinations incluant les achats, le travail et les loisirs.

Clients non motorisés: intéressants aussi !

La discussion a aussi porté sur la question des données statistiques, nécessaires à une bonne compréhension des besoins des usagers et à la mise en évidence du potentiel. Les acteurs économiques restent encore fortement ciblés sur la clientèle motorisée. Pourtant si les paniers d'achats des clients «écomobiles» sont en moyenne plus petits que ceux des automobilistes, ils sont en revanche plus fréquents et fidélisent plus facilement la clientèle. L'amélioration de l'accessibilité piétonne ouvre les portes à une clientèle de proximité à ne pas sous-estimer.

D. von der Mühll et M. Ruzicka-Rossier, «Accessibilité non motorisée des IFF - utopie réaliste, et indispensable», étude financée par l'ARE et l'OFROU/domaine mobilité douce, Documentation sur la mobilité douce n°125, à paraître septembre 2012 (téléchargeable sur www.mobilite-douce.ch).

Echos des ateliers germanophones

Les trois ateliers germanophones ont souligné avec différents angles de vue l'importance du piéton pour la vie urbaine. Ruedi Ott (Ville de Zurich) présentait la stratégie «Stadträume 2010» de la Ville de Zurich. Celle-ci propose une approche systématique pour la planification des espaces publics, en prenant en compte tous les usagers concernés sur l'ensemble de l'espace-rue, de façade à façade. Une démarche motivée, selon Ruedi Ott, par le rôle essentiel du piéton en ville: «Le piéton est le ciment du système de transport. Sans piétons, la ville est morte.»

De son côté, Samuel Flükiger (canton d'Argovie) abordait les facteurs forgeant l'identité et l'urbanité des espaces publics, en pointant l'importance des affectations riveraines à cet égard. Par ailleurs, il affirme la nécessité d'aménager l'espace pour les usagers, et donc avec les usagers. Au cœur de la démarche menée par le canton d'Argovie avec plusieurs communes, les processus participatifs garantissent l'utilisation des espaces aménagés par une meilleure prise en compte des besoins des usagers.

Finalement, Gisela Vollmer (architecte-urbaniste) a rappelé l'importance des questions de sécurité dans l'espace public: sécurité routière et sécurité face aux agressions, sécurité objective et sécurité subjective. La perception de la sécurité, fortement corrélée avec l'âge, doit être davantage prise en compte. Un faible nombre d'accidents cache parfois une peur poussant les usagers les plus faibles à renoncer à certains trajets.

Pour aller plus loin

Résumés des ateliers (français/allemand): www.mobilitepietonne.ch > Nos thèmes > Journées d'étude Mobilité piétonne > 2012
Stratégie «Stadträume 2010» de la Ville de Zurich: www.stadt-zuerich.ch/stadtraeume

C. Alexander, «Eine Muster-Sprache: Städte, Gebäude, Konstruktion», éd. Hermann Czech, 1977 (ouvrage de référence, existe aussi en anglais)

Renens: le printemps de l'avenue du 14-Avril

Commune ouvrière de l'Ouest lausannois, la Ville de Renens a connu une histoire proche de celle de Schlieren. Elle fait également preuve depuis plusieurs années d'audace et d'innovation dans les solutions développées - dans le cadre de la démarche du Schéma directeur de l'Ouest lausannois, récompensée par le Prix Wakker 2011, mais pas seulement.

En 2010, la Journée Rue de l'Avenir avait permis de découvrir la toute récente mise en place de la conception d'ensemble des zones 30, et la place du Marché réaménagée, récompensée par une distinction du concours Flâneur d'Or 2011.

A Schlieren, Philippe de Almeida, architecte de la ville, a présenté le projet de réaménagement de l'avenue du 14-Avril. Cet axe créé dans les années 70, pénétrante routière en sens unique large de trois pistes avec voies de présélections, constitue encore aujourd'hui une coupure à travers la ville, difficilement franchissable par les piétons.

Vers une avenue plus urbaine

Le réaménagement est lié notamment à l'arrivée du futur tram qui reliera Lausanne et Renens dès 2018. La circulation sera réorganisée autour du centre, et le double sens introduit à l'avenue du 14-Avril. En dépit d'un volume de trafic qui va rester important, le projet de réaménagement doit permettre de réduire l'effet de coupure, de faciliter les traversées piétonnes, de mieux relier l'avenue aux quartiers riverains et de lui donner un ca-



Au droit du futur carré de platanes, la traversée recréée en surface est désormais largement préférée à l'ancien sous-voies (visible à droite): elle permet une liaison beaucoup plus naturelle et directe avec le «cœur de ville» densifié et réaménagé. Photo: Dominique von der Mühl.

ractère plus urbain. En bref, il s'agit selon Philippe de Almeida de «tranquilliser l'avenue, et de l'aménager comme un véritable espace public, qui englobe tout son entourage».

Le «mail du Marché», un geste fort

A la hauteur du centre de Renens, le réaménagement de l'avenue a été intégré au projet «Cœur de ville». Décalé dans le temps par rapport au réaménagement de la place du Marché

et des rues du centre (désormais signalisées en zone de rencontre), le projet sur l'avenue du 14-Avril comprend la plantation d'un «mail», un geste fort qui marquera visuellement le lien entre des parties du centre de Renens aujourd'hui séparées. Le pavage de couleur clair et les 16 platanes formant un carré à cheval sur l'avenue contribueront autant à la qualité urbanistique qu'à la modération du trafic.

Un avenir qui se dessine déjà

Dans une première étape, on a profité du réaménagement de la place du Marché pour remettre en relation l'avenue et les espaces riverains, et recréer un passage piéton à niveau, permettant de traverser l'avenue de manière plus directe et naturelle entre poste et place du Marché que par le sous-voies. Cette simple mesure, accueillie dans un premier temps avec un certain scepticisme, a déjà fortement modifié les pratiques: la grande majorité des usagers préfèrent aujourd'hui traverser en surface plutôt que par le sous-voies - la seule possibilité dont ont disposé les piétons pendant plus de 30 ans.



Vue aérienne du futur «mail du Marché» et de l'avenue du 14-avril. Source: Ville de Renens.