

La présentation contient des **liens hypertextes** = mots soulignés



## Exemples suisses et européens



**Rue commerçante**

**Rues pour le jeu**

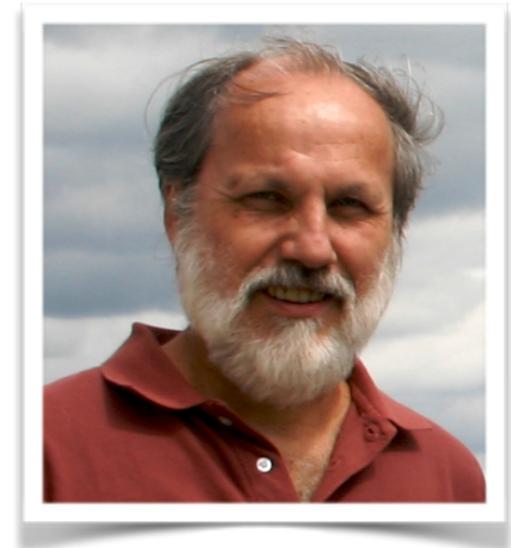
**urbanisme tactique**

**Rues et zones à accès restreint**

**Rues à priorité piétonne**

[www.rue-avenir.ch](http://www.rue-avenir.ch)

# Alain ROUILLER



Vice-président de Rue de l'Avenir



Premier président ATE Genève dès 1979  
Ancien collaborateur de l'ATE Suisse



Ancien député de la République et Canton de Genève



- Création de RdA en 1981
- Promouvoir des réalisations et des politiques novatrices  
(sécurité des déplacements, mobilité douce et urbanisme de proximité)
- Journée d'étude annuelle, publications, site Internet, InfoLettre, conseils etc...
- Public cible:  
habitants, responsables communaux, professionnels de l'aménagement



Membre du



Belgique, France, Luxembourg, Québec et Suisse

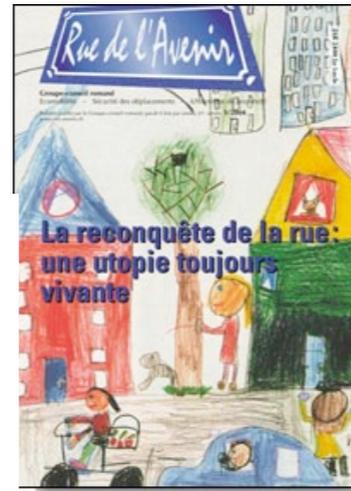
[www.rue-avenir.ch](http://www.rue-avenir.ch)

# Associations membres



INFORMER | ÉCHANGER | INSPIRER

Pour une mobilité d'avenir



- Bulletins 3 par an
- Journée annuelle
- Infolettre
- Site Internet



## Réseau francophone pour une mobilité urbaine conviviale et sûre

Lien

- *Belgique* :
  - Institut VIAS
  - Bruxelles mobilité (Région Bruxelles Capitale)
  - DEMETER, Uni de Liège,
  - CRR Centre de recherches routières
- *France* :
  - CEREMA (Territoire et ville)
  - Rue de l'Avenir France
- *Luxembourg* :
  - Sécurité routière, Luxembourg
- *Québec* :
  - Ministère des transports et de la mobilité durable
  - Fondation Rues Principales
  - Vélo Québec
- *Suisse* :
  - Rue de l'Avenir Suisse, ATE, Mobilité piétonne

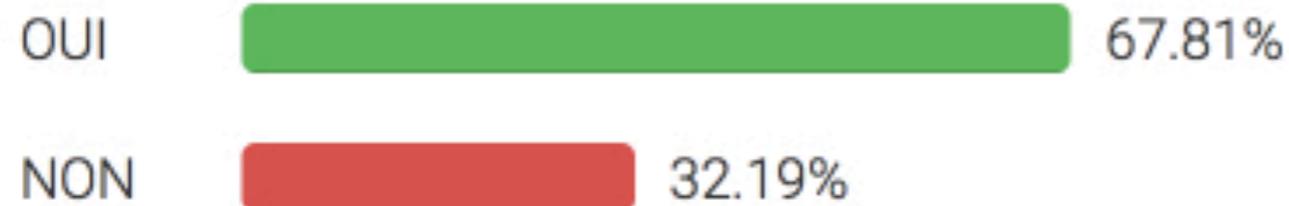
+ Correspondant italien dès 2018





## Objet n°2 : CP (IN-154) Mobilité cohérente et équilibrée

*Acceptez-vous la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (Contreprojet à l'IN 154) (11769), du 4 décembre 2015?*





## Les deux zones urbaines



## LOI POUR UNE MOBILITÉ COHÉRENTE ET ÉQUILIBRÉE : LES PRINCIPES

DÉPARTEMENT DE L'ENVIRONNEMENT, DES TRANSPORTS ET DE L'AGRICULTURE (DETA)



# LMCE - loi genevoise pour une mobilité cohérente et équilibrée

## Art. 7 Priorisation différenciée des modes de transport par zone

<sup>1</sup> Par priorisation différenciée, il faut entendre que l'usage de la voirie disponible est attribué en premier lieu à certains modes de transport notamment au moyen de voies dédiées et par la mise en place d'un fonctionnement adaptatif ou coordonné des carrefours favorisant les modes de transport désignés.

<sup>2</sup> En zones I et II, la priorité en matière de gestion du trafic et d'aménagement des réseaux est donnée à la mobilité douce et aux transports publics.

<sup>3</sup> En zone I :

- le département prend les mesures visant à limiter **la vitesse à 30 km/h au maximum** selon les conditions prescrites par le droit fédéral;
- l'accès** à cette zone par les autres modes de transport **est restreint**;
- certaines axes à plusieurs voies seront équipés d'une limitation de vitesse adaptative par des panneaux lumineux. Ces axes seront limités à **30 km/h aux heures de forte demande** et à **50 km/h** le reste du temps;
- les zones piétonnes ou à priorité piétonne, ainsi que les zones à trafic limité, sont favorisées**;
- des dérogations au principe de compensation des places de stationnement énoncé dans l'article 7B de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière en faveur d'aménagements améliorant la fluidité et la sécurité des différents modes de déplacement sont possibles jusqu'à un maximum de 20%;
- le **stationnement des voitures automobiles sur l'espace public est payant**.

<sup>4</sup> En zone II :

- le trafic de transit est fortement restreint;
- des axes routiers structurants sont aménagés de façon à garantir la fluidité du transport individuel motorisé;
- des axes sont aménagés de façon à favoriser la circulation des vélos;
- la création de zones 30 est favorisée, selon les conditions prescrites par le droit fédéral et la loi sur les zones 30 et les zones de rencontre, du 21 septembre 2007;
- des dérogations au principe de compensation des places de stationnement énoncé dans l'article 7B de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière en faveur d'aménagements améliorant la fluidité et la sécurité des différents modes de déplacement sont possibles jusqu'à un maximum de 10%;
- le stationnement des voitures automobiles sur l'espace public est payant au moyen d'horodateurs ou de macarons, à l'exception des zones bleues régies par le signal « Parcage avec disque de stationnement ».



Lien

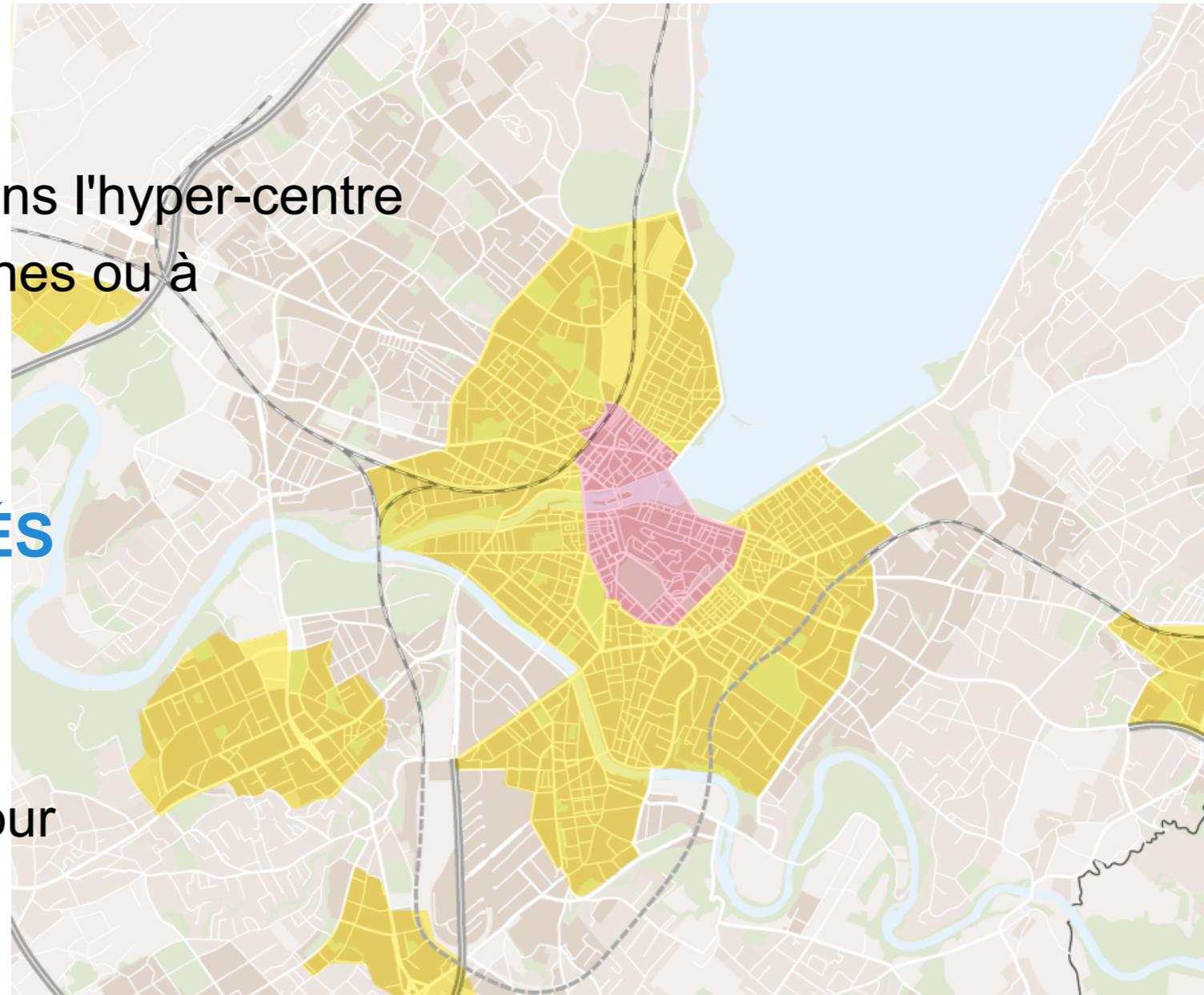


## UN HYPER-CENTRE PACIFIÉ

- Objectif global : 30 km/h max. dans l'hyper-centre
- Développement de zones piétonnes ou à priorité piétonne

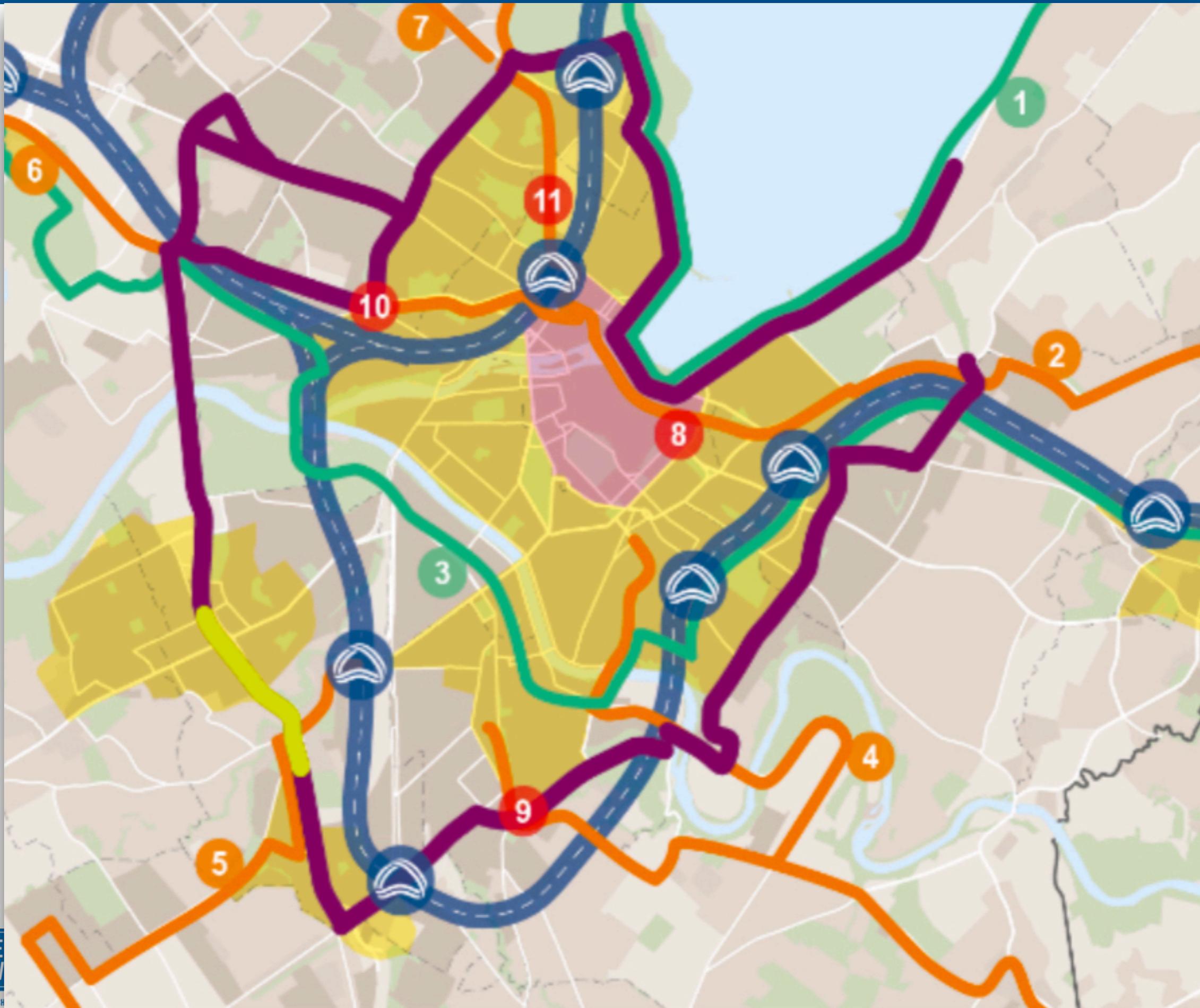
## DES CENTRES URBAINS APAISÉS MAIS ACCESSIBLES

- Développement de zones 30
- Des axes routiers structurants pour garantir la fluidité



Diapositive de l'OCT (Office cantonal de transports)

# LMCE - loi genevoise pour une mobilité cohérente et équilibrée



## ARTICLES DE LA LOI H 1 21

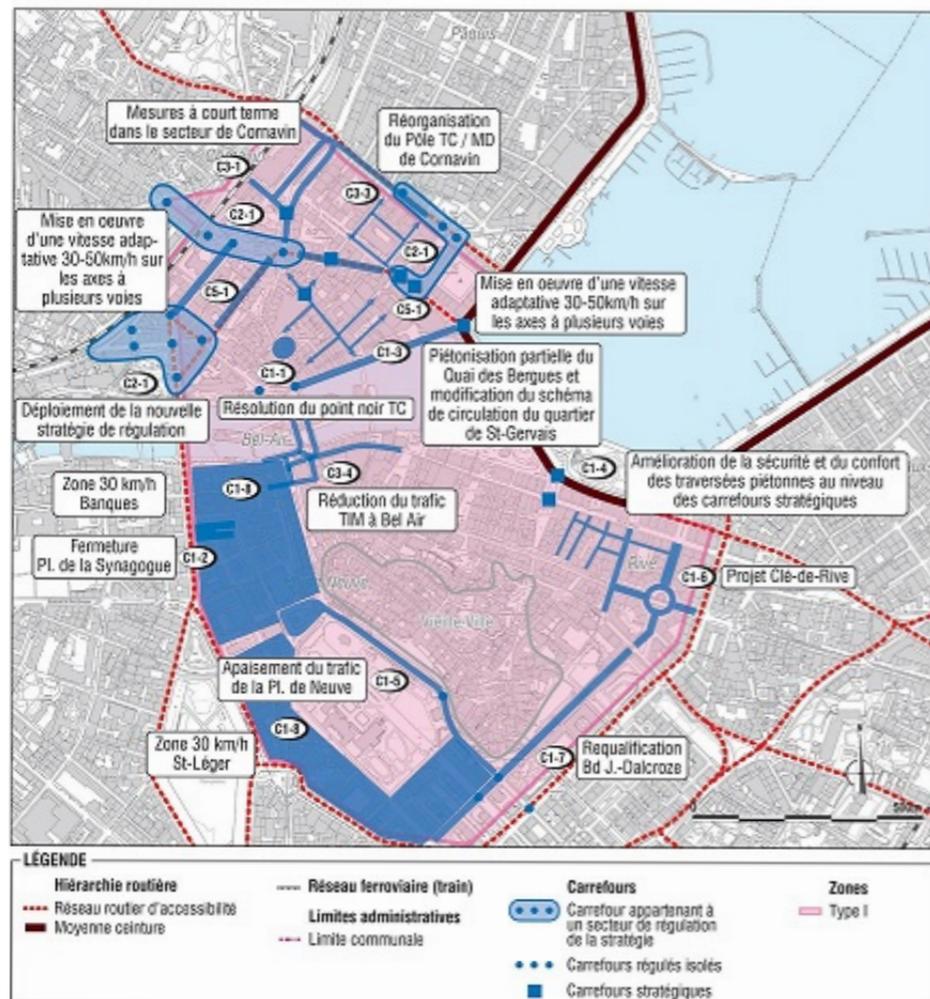
- Art. 3 al. 2d : réseau cyclable structuré, continu et sécurisé.
- Art. 3 al. 2f : pôle d'échanges garantissant transbordements de qualité en zone I.
- Art. 3 al. 3a : encourager les nouvelles pratiques de mobilité pour réduire les charges.
- Art. 3 al. 3e : des aménagements en faveur des piétons permettant de se déplacer de façon rapide.
- Art. 4 al. 2b : offre de stationnement adaptée aux besoins locaux des cyclistes.
- Art. 5 al. 7 : modes transports les plus efficaces selon la demande et les périodes de la journée.
- Art. 7 al. 2 : en zone I et II, la priorité en matière de gestion du trafic pour les TC et MD.
- Art. 7 al. 3c : limitation de vitesse adaptative sur les axes à plusieurs voies aux heures de pointe.
- Art. 7 al. 3d : zones piétonnes et trafic limité favorisées en zone I.

## OBJECTIFS DES MESURES

Couvrant le centre historique, la zone I doit privilégier les zones piétonnes ou généraliser la circulation à 30 km/h, sauf sur certains axes à plusieurs voies où, selon l'heure, des vitesses variables sont prévues. Le parking des automobiles devient entièrement payant.

Dans cette zone la priorisation est différenciée avec un usage de la voirie disponible attribué aux TC et MD par des projets de piétonisation, de modulation des vitesses, des aménagements et régulation en faveur des MD et TC et des modifications de schéma de circulation. L'objectif des mesures est de supprimer le trafic de transit.

## LOCALISATION DES MESURES



## DESCRIPTION DES MESURES

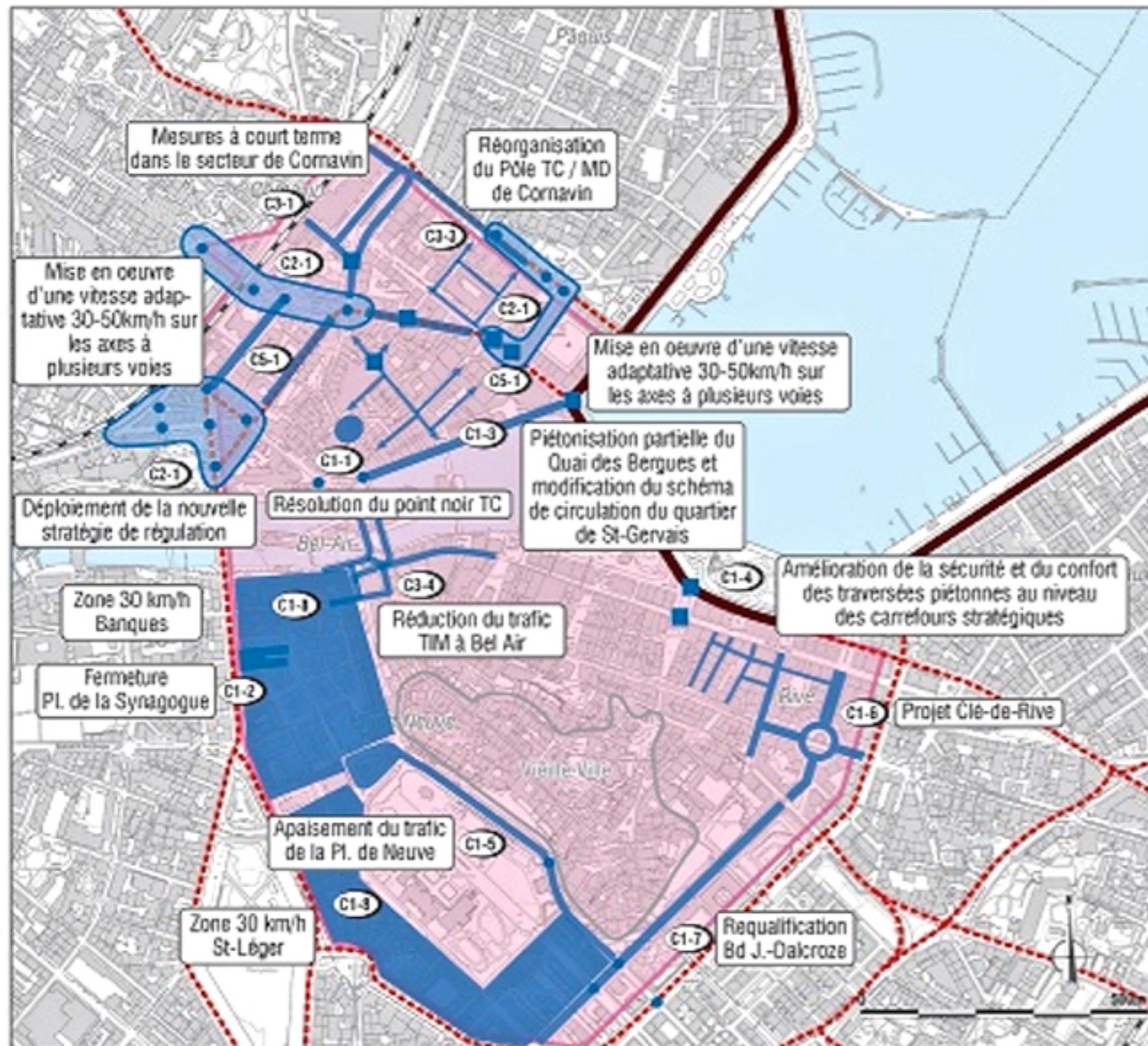
PROJET	MESURES LIÉES*	PORTEUR DE LA MESURE	AVANCEMENT					PLANIFI					
			Opportunité	Faisabilité	Avant-Projet	Projet	Autorisation	2017	2018	2019			
ZONE I	C3-1: Mesures à court terme dans le secteur de Cornavin : aménagements piétons, régulation, déplacement des arrêts de bus	DGT, Ville de Genève											
	C1-1 : Résolution du point noir TC (Coutance/Grenus)	DGT											
	C1-2 : Fermeture de la place de la synagogue	Ville de Genève											
	C5-1 : Mise en œuvre d'une vitesse adaptative 30-50 km/h sur les axes à plusieurs voies : opportunité/modalité à étudier sur Chantepoulet, Fazy, Dalcroze, Terreaux-du-Temple	DGT											
	C1-3 : Piétonisation partielle du quai des Bergues et modification du schéma de circulation du quartier de Saint-Gervais	Ville de Genève											
	C3-3 : Réorganisation du Pôle TC / MD de Cornavin • phase I : Fermeture place Montbrillant, modification du plan de circulation, améliorations TC et régulation • phase II : Réorganisation du stationnement, nouveau schéma de circulation et régulation • phase III : Fermeture complète de la place Cornavin et modification des arrêts TC	DGT, Ville de Genève											
	C1-4 : Amélioration de la sécurité et du confort des traversées piétonnes au niveau des carrefours stratégiques	DGT, Ville de Genève											
	C3-4 : Réduction du trafic TIM à Bel-Air	DGT											
	C1-5 : Apaisement du trafic de la place de Neuve et rue de la Croix-Rouge	Ville de Genève											
	C1-6 : Projet Clé-de-Rive : création d'un parking, piétonisation et réorganisation du pôle TC	Ville de Genève											
	C1-7 : Requalification du boulevard J.-Dalcroze (en lien avec le projet Clé-de-Rive)	Ville de Genève											
	C1-8 : Zone 30 km/h Banques, Saint-Léger	Ville de Genève											
	C2-1 : Déploiement de la nouvelle stratégie de régulation en zone I : priorité MD et TC	DGT											
	C4-1, C4-2, C4-3 : Jalonnement, points noirs et stationnement cyclable	DGT											

### LÉGENDE

\* PARR (Plan Action Réseau Routier 2015-2018) / PAMD (Plan Action de la Mobilité Douce 2015-2018) / PA III (Plan d'Agglomération III)

■ Etudes ■ Réalisation Horizon de réalisation : 2017 2018 2019 2020 2021

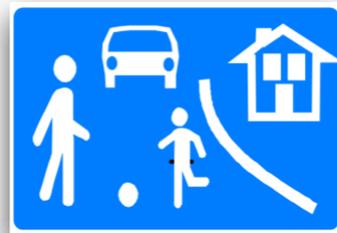
# LOCALISATION DES MESURES



## LÉGENDE

Hiérarchie routière	----- Réseau ferroviaire (train)	Carrefours	Zones
--- Réseau routier d'accessibilité	--- Limites administratives	●●● Carrefour appartenant à un secteur de régulation de la stratégie	■ Type I
■ Moyenne ceinture	--- Limite communale	●●● Carrefours régulés isolés	
		■ Carrefours stratégiques	

# Un peu d'histoire...



Convention de Vienne 1971



Pays-Bas



Royaume Uni



Norvège



Danemark



Italie



Lettonie



Suède



Allemagne



République tchèque



Pologne

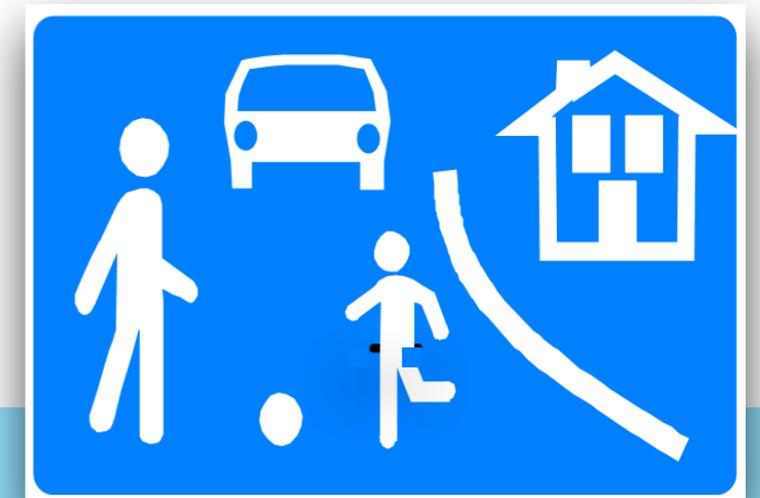
## Base légale internationale pour les zones de rencontre et/ou zones résidentielles

**Article 27bis** Règles spéciales applicables dans les zones résidentielles signalées comme telles

Dans une zone résidentielle signalée comme telle:

- a) **Les piétons peuvent utiliser toute la largeur de la route. Les jeux sont autorisés;**
- b) Les conducteurs doivent circuler à une **vitesse très réduite**, qui est fixée par la législation nationale et qui ne peut en aucun cas être supérieure à **20 km/h** (12 miles);
- c) **Les conducteurs ne doivent pas mettre les piétons en danger ni les gêner. Si nécessaire, ils doivent s'arrêter;**
- d) Les piétons ne doivent pas entraver la circulation des conducteurs sans nécessité;
- e) **Le stationnement est interdit, sauf aux emplacements où une signalisation le permet;**
- f) Aux intersections, les usagers de la route venant d'une »zone résidentielle« doivent céder le passage aux autres usagers, sauf dispositions contraires prévues dans la législation nationale.

Complément adopté à Genève en 1971



# Zones de rencontre et/ou résidentielles

	rue /zone résidentielle	zone de rencontre	km/h	Zone de rencontre : 20 km/h et priorité aux piétons
Pays-Bas	1976		6 - 15	
Belgique	1978*	2004	20	*la zone résidentielle est maintenue
Suisse	1979*	2002	20	* la zone résidentielle est supprimée en 2002
Allemagne	1980	2016*	4 - 10	* projet pilote ZR à 20 km/h à Berlin
Autriche	1983*	2013	20 et 30	* 4 - 10 km/h Wohnstrasse, maintenue avec
France		2008	20	
Luxembourg	*1985	2009	20	*maintien de la zone résidentielle avec droit
Québec		2018	20	Rue partagée

En bleu, les pays avec des membres actifs du Réseau RUES

**Autres pays** (zones résidentielles à faible circulation et avec **jeu prévu**, comme le prévoit la Convention de Vienne : Belarus, Italie, Danemark (10 - 15 km/h), Norvège (8 km/h), Islande (15 km/h), Rép tchèque, Finlande, Pologne, Espagne, Hongrie, Grèce, Lettonie, Royaume Uni (12 km/h), Slovaquie, Suède (au pas) etc.

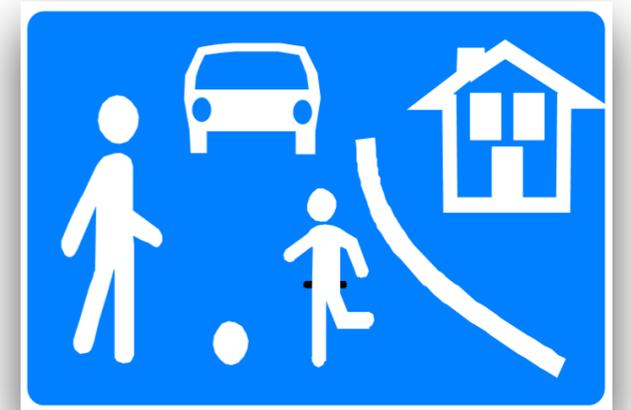
basé en partie sur des informations de Fuss e.V, Allemagne

# Droit de jouer sur la rue

Dans la plupart des pays européens **il est interdit de jouer sur la chaussée.**

**Exception:** plusieurs pays reprennent les règles de la Convention de Vienne qui prévoit le jeu dans les zones résidentielles. Pas la France.

Cette autorisation de jouer est généralement symbolisée par la **présence d'un ballon sur le panneau.**

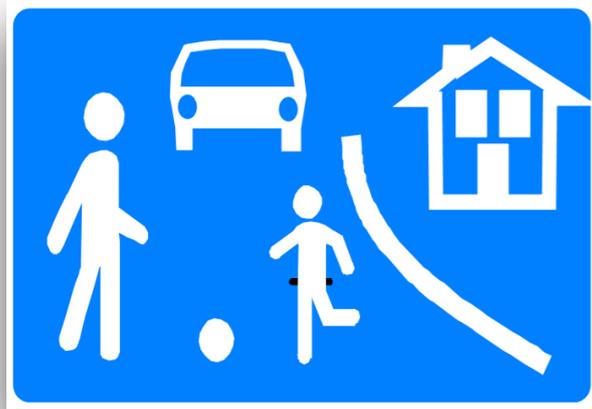


Au contraire, en Suisse, **il est autorisé de jouer sur la chaussée**, sur les rues à faibles circulation

Article 46 alinéa 2bis de l'OCR



# Zones ou rues résidentielles



Convention de Vienne 1971



Pays-Bas



Royaume Uni



Norvège



Danemark



Italie



Lettonie



Suède



Allemagne



République tchèque



Pologne

# Urbanisme tactique

L'urbanisme tactique propose des **aménagements temporaires** qui utilisent du mobilier facile à installer pour démontrer les changements possibles à l'aménagement d'une rue, d'une intersection ou d'un espace public.



On peut ainsi montrer comment l'aménagement peut influencer le comportement des usagers. En **consultant les résidents** et en utilisant les résultats de l'atelier de **co-création**, identifiez une zone d'intérêt et sélectionnez quelques actions

**Lien** temporaires à implanter.

# Rues pour le jeu

Zones de rencontre



Lien

Photo : Child in the City

Les enfants ont **le droit de jouer** sur la chaussée dans les **rues à faibles circulation**

Ordonnance sur la circulation routière OCR  
Article 46 alinéa 2bis



Il est permis d'utiliser les aires de circulation destinées aux piétons et, sur les **routes secondaires à faible circulation** (p. ex. dans les quartiers d'habitation), toute la surface de la chaussée pour **pratiquer des activités**, notamment des **jeux**, qui se déroulent dans un espace limité, ceci pour autant que les autres usagers de la route ne soient ni gênés, ni mis en danger

# Zones à vitesse limitée



- zone piétonne **10 km/h**  
– au pas...du cheval



- zone de rencontre **20 km/h**

**priorité piétonne !**

- zone 30 **30 km/h**



## Conditions - processus d'une zone de rencontre à la demande :

- désigné un-e **répondant-e**
  - minimum deux réunions publiques
  - le groupe **doit** obtenir la signature de la **majorité des riverains**
- Budget annuel : Fr 20'000.-  
– Fr 100'000.- pour 5 zones à la demande par année  
– durée démarche : 18 mois

## Lien

Photo : Mobilité piétonne



urbanisme  
tactique

# Berne : mobilier - marquage d'une zone de rencontre



Totem porte

# Berne : zone de rencontre à la demande



Les jeux doivent être mobiles

urbanisme  
tactique

Le quadrillage vert marque  
l'emplacement pour le jeux

Photo : Ville de Berne

# Berne : zone de rencontre à la demande

Les habitants peuvent ajouter des bacs à fleurs et doivent les entretenir (arrosage - taille des arbustes)

urbanisme  
tactique

Photo : Ville de Berne

Ils peuvent ajouter du mobilier urbain léger et mobile (banc - table)

# Berne : zone de rencontre pour le jeu



Photos Ville de Berne

## Conditions :

- 100 véhicules / heure (1000 par jour)
- pas de transit
- pas de transports publics
- zones 30 dans les rues avoisinantes
- quartier avec enfants

# Begegnungszonen

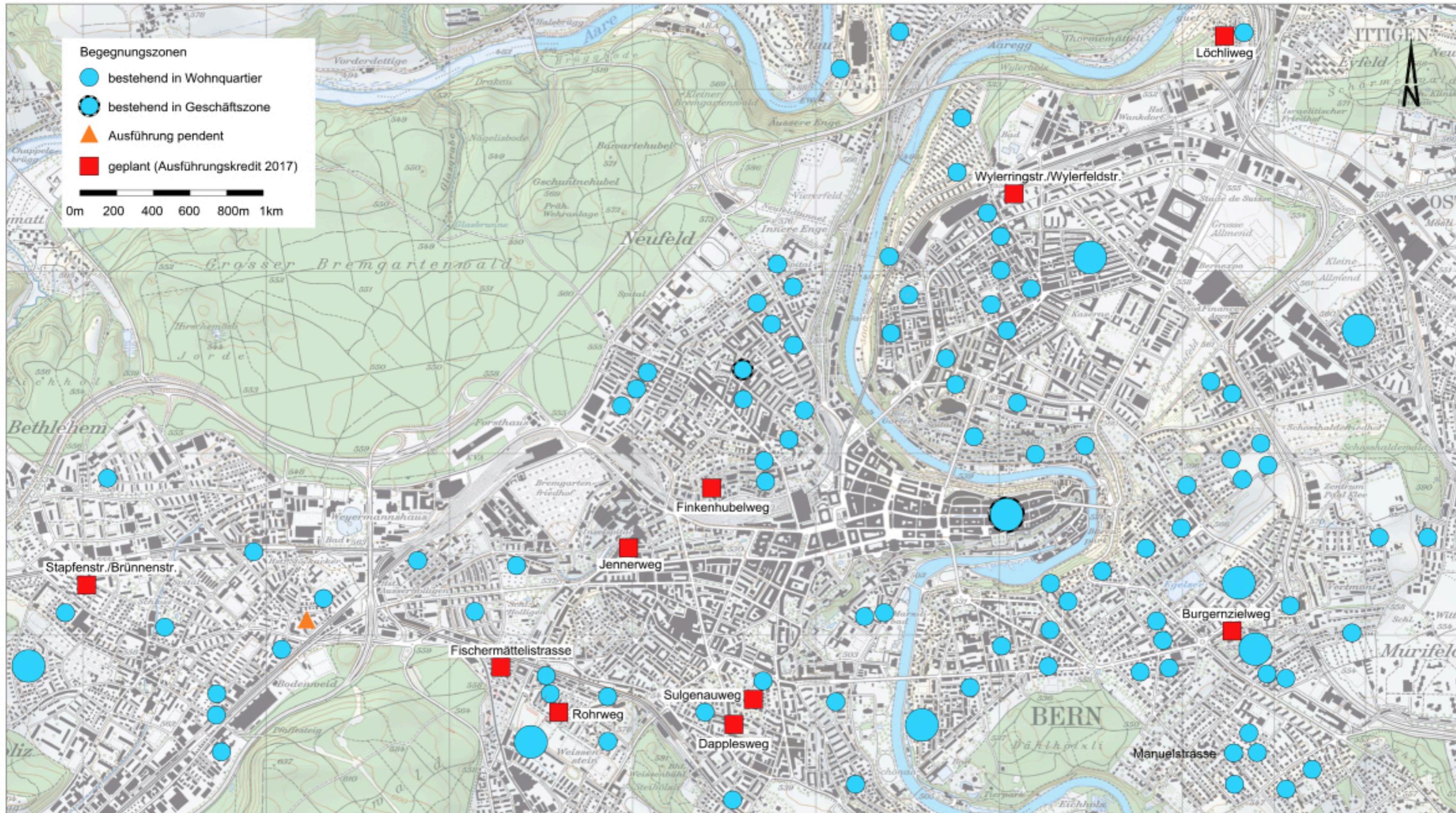
# Zones de rencontre



Übersichtsplan 2017

grands points bleus = quartiers en ZR

Verkehrsplanung



## Zone de rencontre du Burgfeld

Première zone de rencontre de Suisse à l'échelle d'un quartier (hors vieilles-villes)

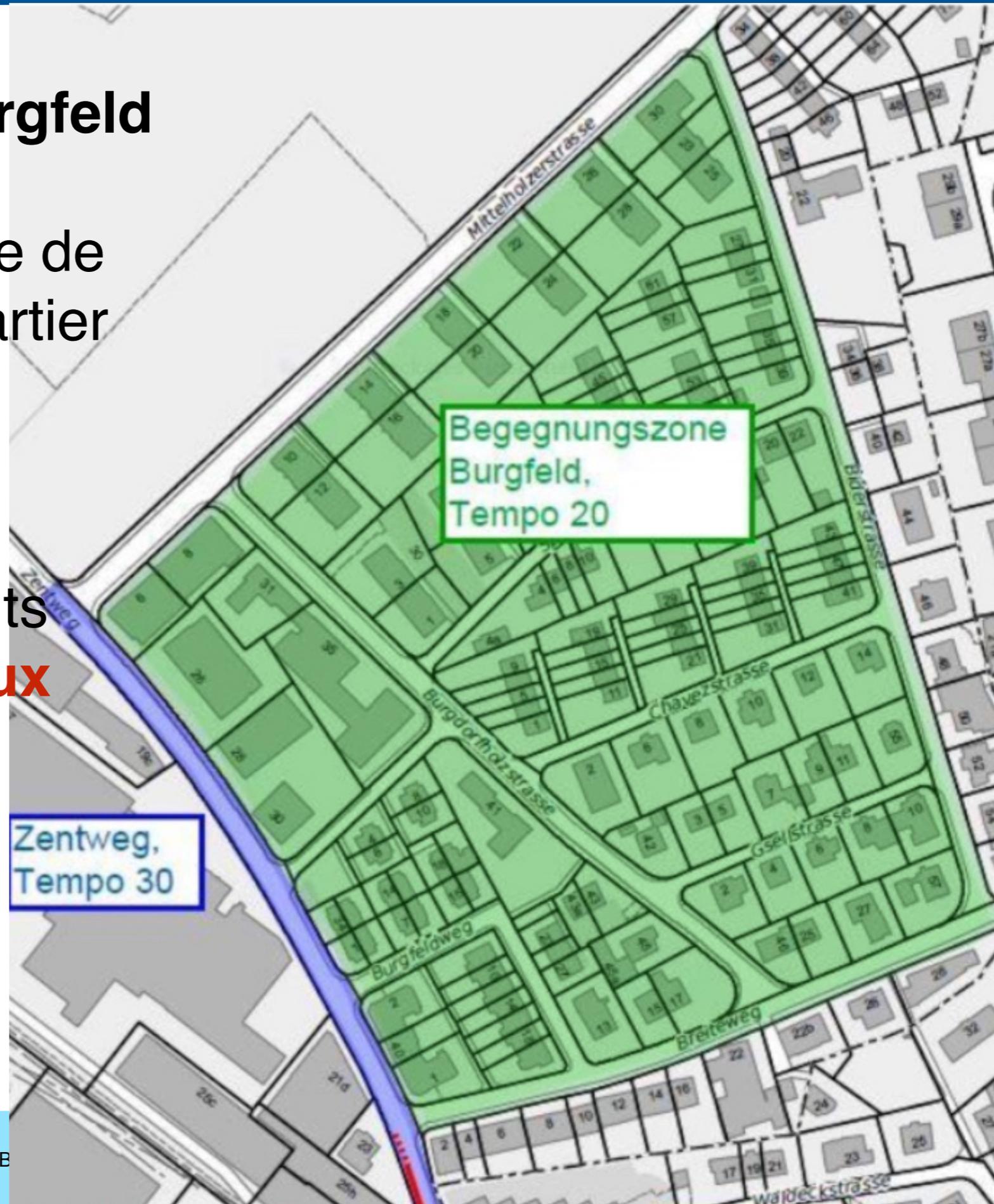
### Motivation :

- Sécurité des déplacements
- Manque de **places de jeux**

### Coûts :

Fr 95'000.- (€78'000.-)

Suppression de 120 places de stationnement

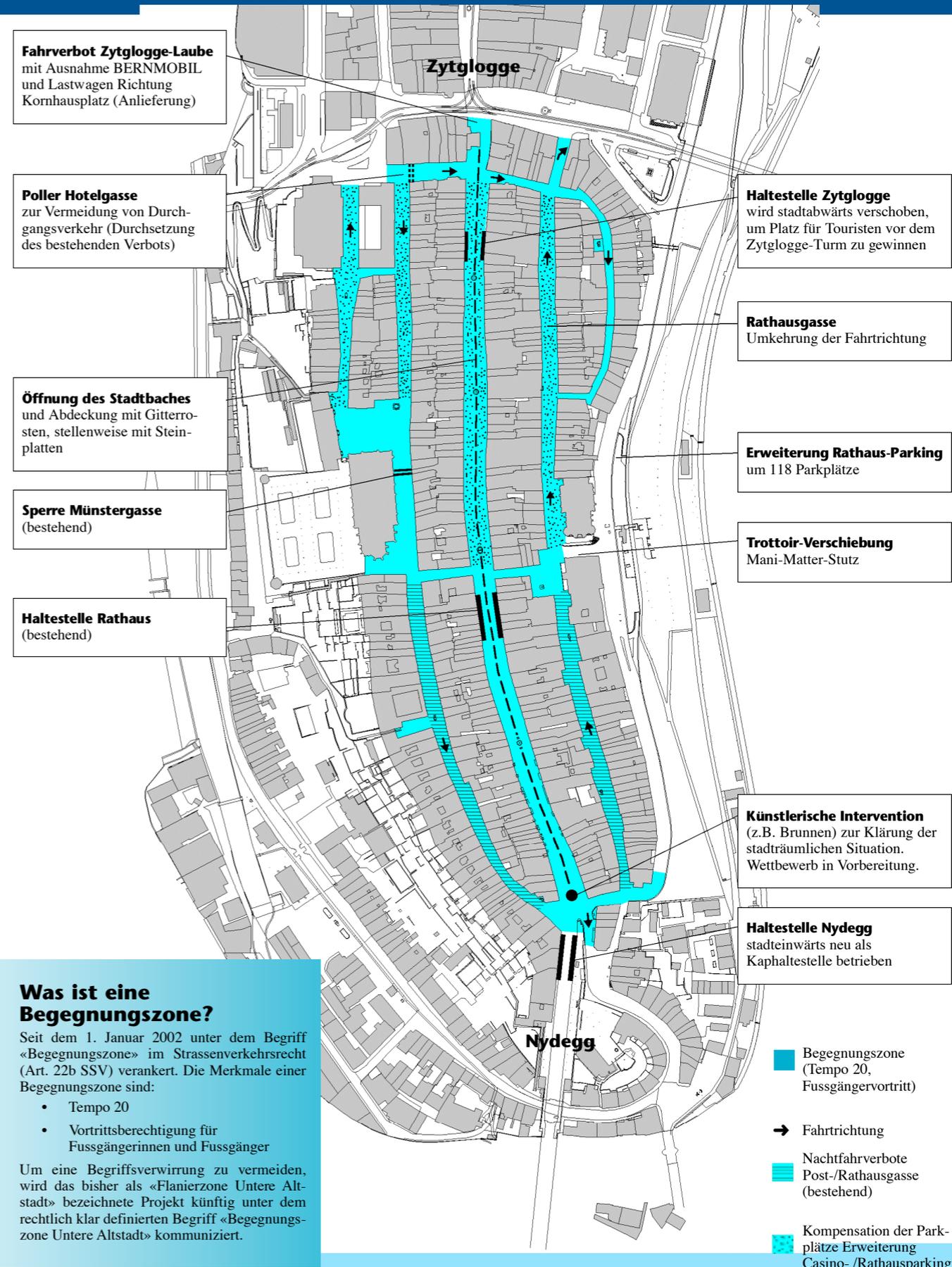


# Berne : zone de rencontre étendue du Burgfeld

Image 3D : Apple Plan



### Zone de rencontre à accès restreint à temps partiel



**Was ist eine Begegnungszone?**  
 Seit dem 1. Januar 2002 unter dem Begriff «Begegnungszone» im Strassenverkehrsrecht (Art. 22b SSV) verankert. Die Merkmale einer Begegnungszone sind:

- Tempo 20
- Vortrittsberechtigung für Fussgängerinnen und Fussgänger

Um eine Begriffsverwirrung zu vermeiden, wird das bisher als «Flanierzone Untere Altstadt» bezeichnete Projekt künftig unter dem rechtlich klar definierten Begriff «Begegnungszone Untere Altstadt» kommuniziert.



Zone de rencontre  
à accès restreint  
à temps partiel



accès autorisé sur l'axe central  
le matin jusqu'à 11h

# Ville de Berne - vieille-ville



axe central de la basse-ville



Panneau affichage mobile

## 3 types de zones de rencontre :

1. classique => ouverte à tous, comme à Genève
2. interdite à la circulation motorisée (accès restreint)  
=> spécialement pensée pour les cyclistes
3. pour le jeu



# Bâle : zone de rencontre à accès restreint



# Bâle : espace piéton au bord du Rhin



# Bâle : zones de rencontre à accès restreint



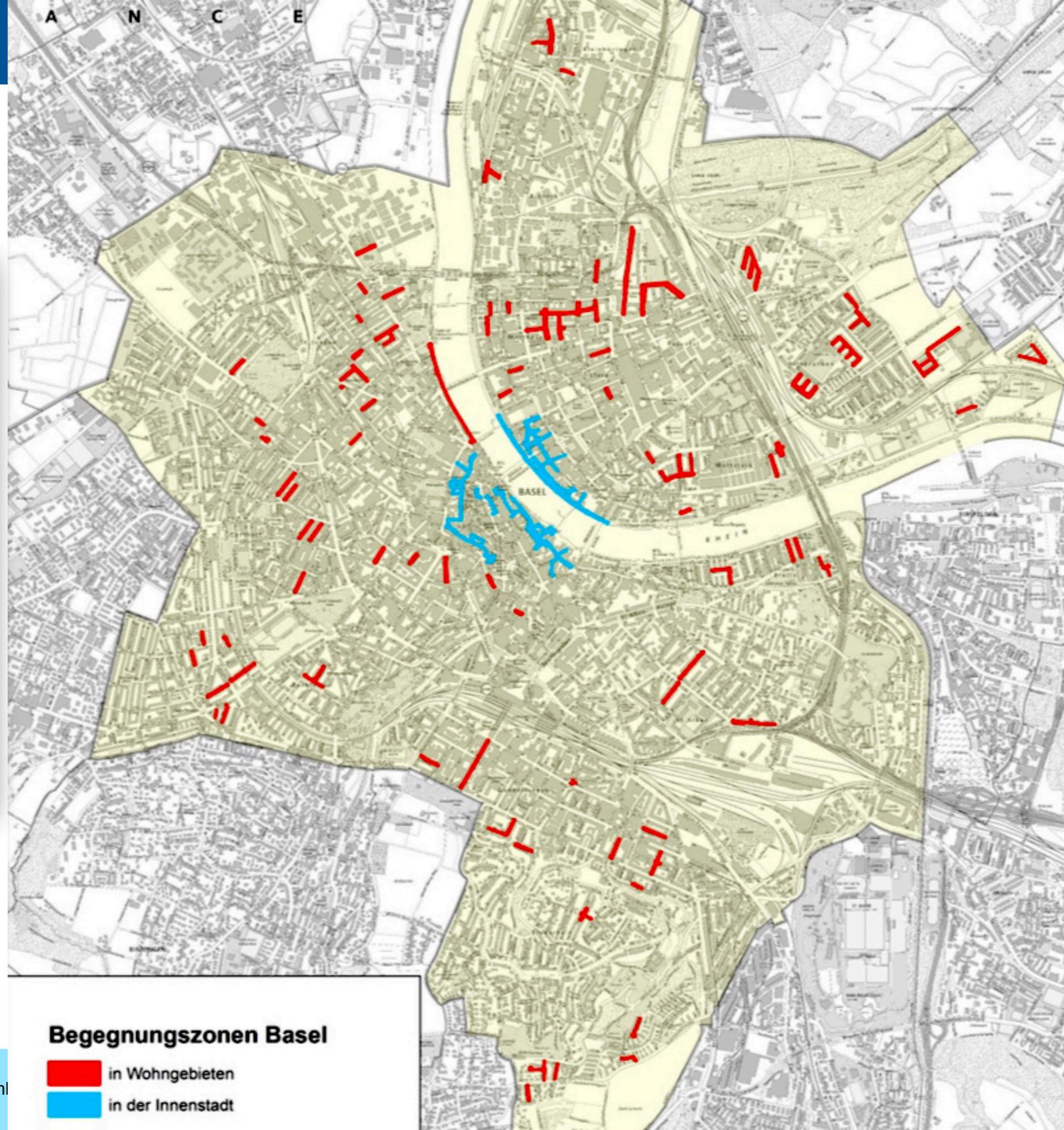
- Eisenbahn
- Rhein
- Grünfläche
- Strasse
- Behindertenparkplatz (aktuelle Standorte unter [www.stadtplan.bs.ch](http://www.stadtplan.bs.ch) > Verkehr > Behindertenparkplatz)
- Kernzone (Limit 30 km/h), allgemeines Fahrverbot
- Öffntl. Verkehr und teilweise Velos/Mofas gestattet
- Begegnungszone (20 km/h), tw. Velos/Mofas gestattet
- Fussgängerzone (Schrittempo), tw. Velos gestattet

# Bâle : zones de rencontre



En bleu les zones de rencontre à accès limité

En rouge les zones de rencontre classiques ou pour le jeu



# Bâle : rues pour le jeu - Spielstrasse



Le dessin indique qu'il s'agit d'une ZR pour le jeu

urbanisme  
tactique

# Bâle : rues pour le jeu - Spielstrasse



# Bâle : rues pour le jeu - Spielstrasse

## Aménagement spartiate !



Reprise du modèle bernois des zones de rencontre à la demande.

urbanisme  
tactique

Les deux tiers des riverains doivent donner leur accord

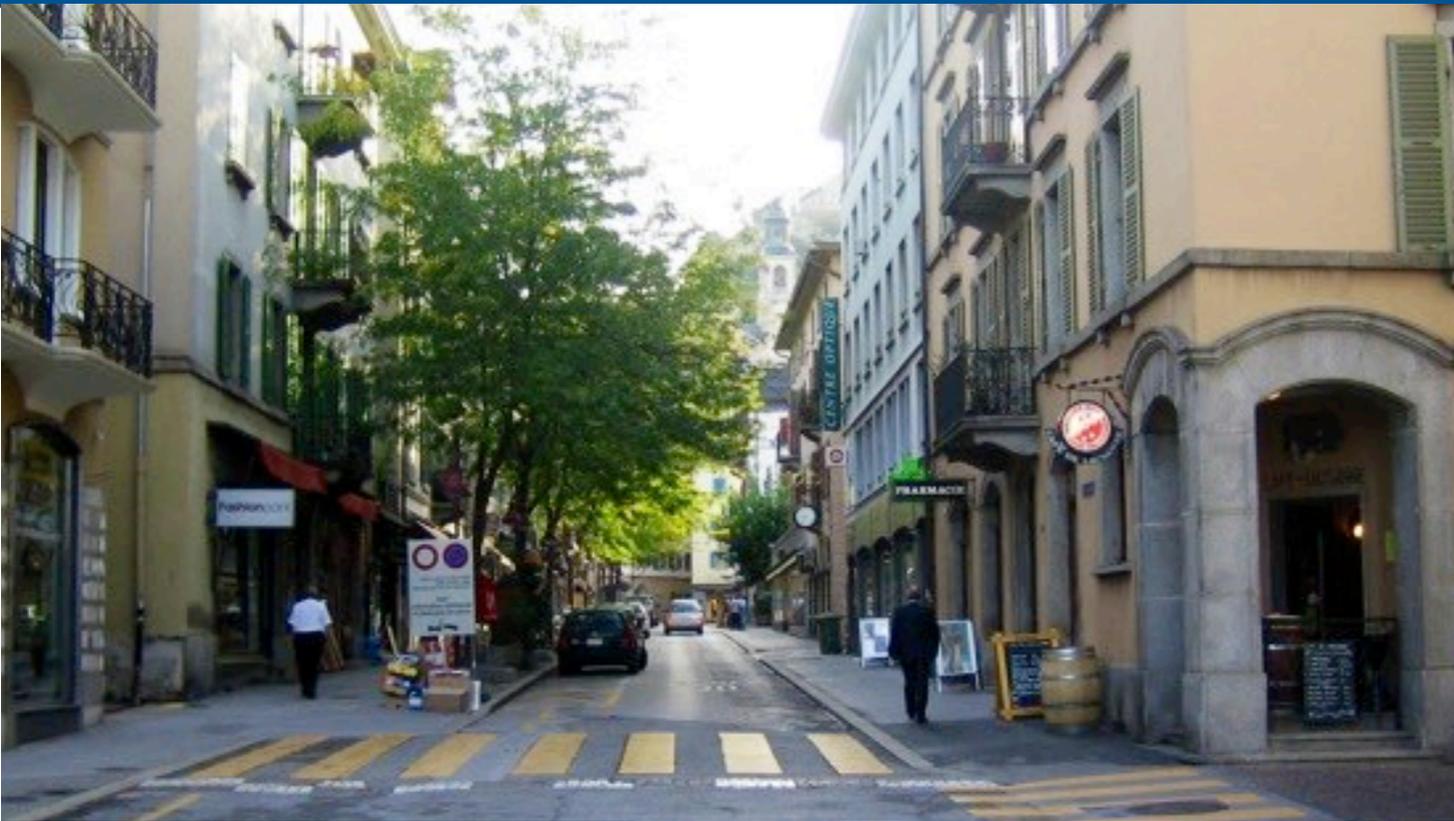
# Bâle : rues pour le jeu - Spielstrasse



Lien

Brochure de 70 pages

# Sion : Rue de Lausanne



Diversité commerciale:  
Variété de commerces et artisans:  
**= soutien financier de la Ville**



avant

0 place de  
stationnement

aujourd'hui



Choix d'implanter centre commercial au centre-ville

Retour des commerces

Granges a gagné le **prix piéton** de Mobilité piétonne **“A pied c’est sûr” (Flâneur d’or)**



# Exemples européens :

## Allemagne



## Belgique





**Berlin**  
Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg



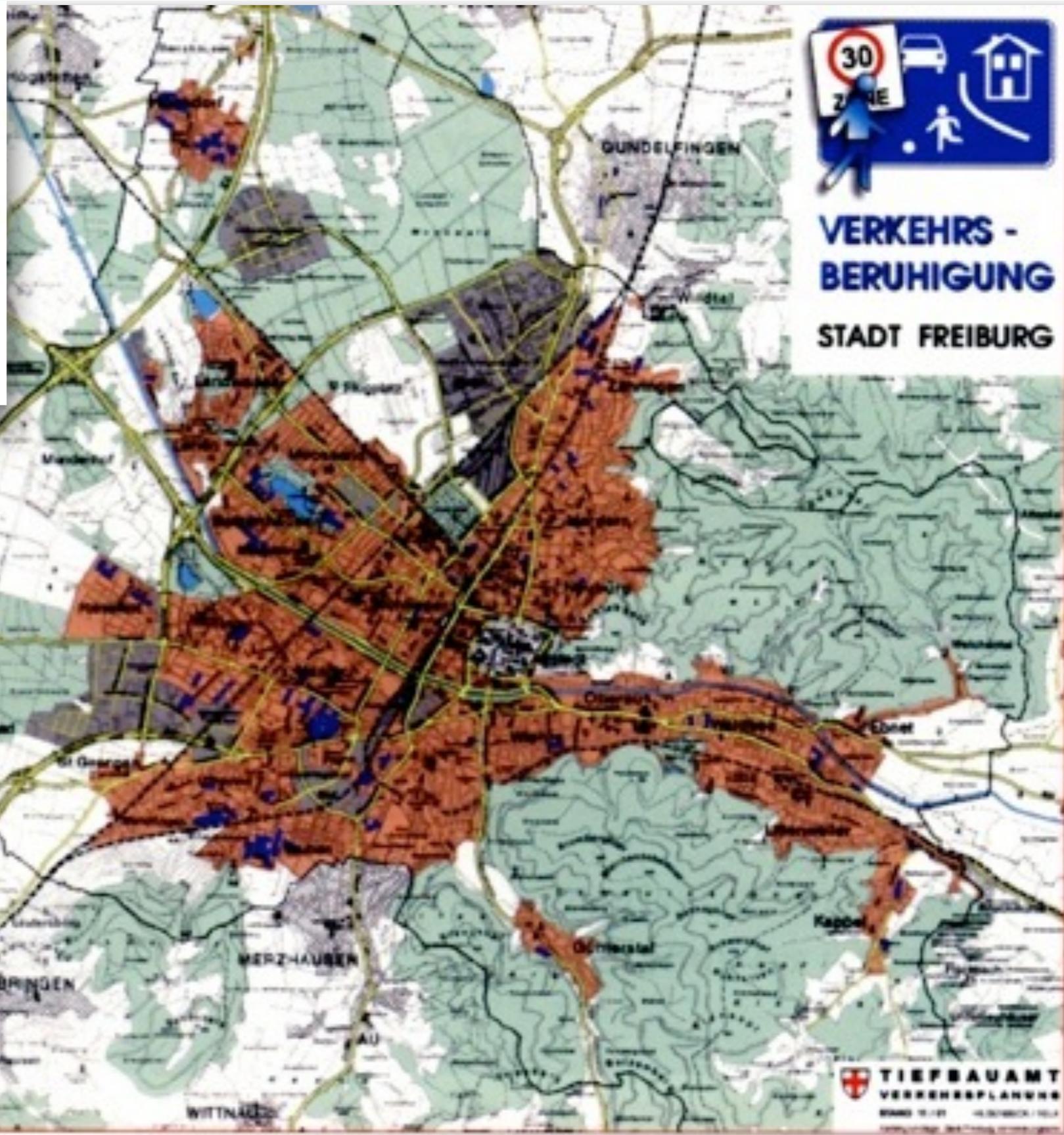
Blockhstrasse à Berlin, première rue pour le jeu à temps partiel.  
Les mercredis de 14 à 18h du 1er avril au 30 septembre



urbanisme  
tactique



# Fribourg-en-Brisgau - ville à 30



Lien

## Zone à circulation modérée (Verkehrsberuhigter Bereich) **pour le jeu**



**Modèle  
fribourgeois  
pour le jeu:**

10% des  
zones à  
circulation  
modérée

(2017) **urbanisme  
tactique**



Photo : ville de Fribourg-en-Brisgau

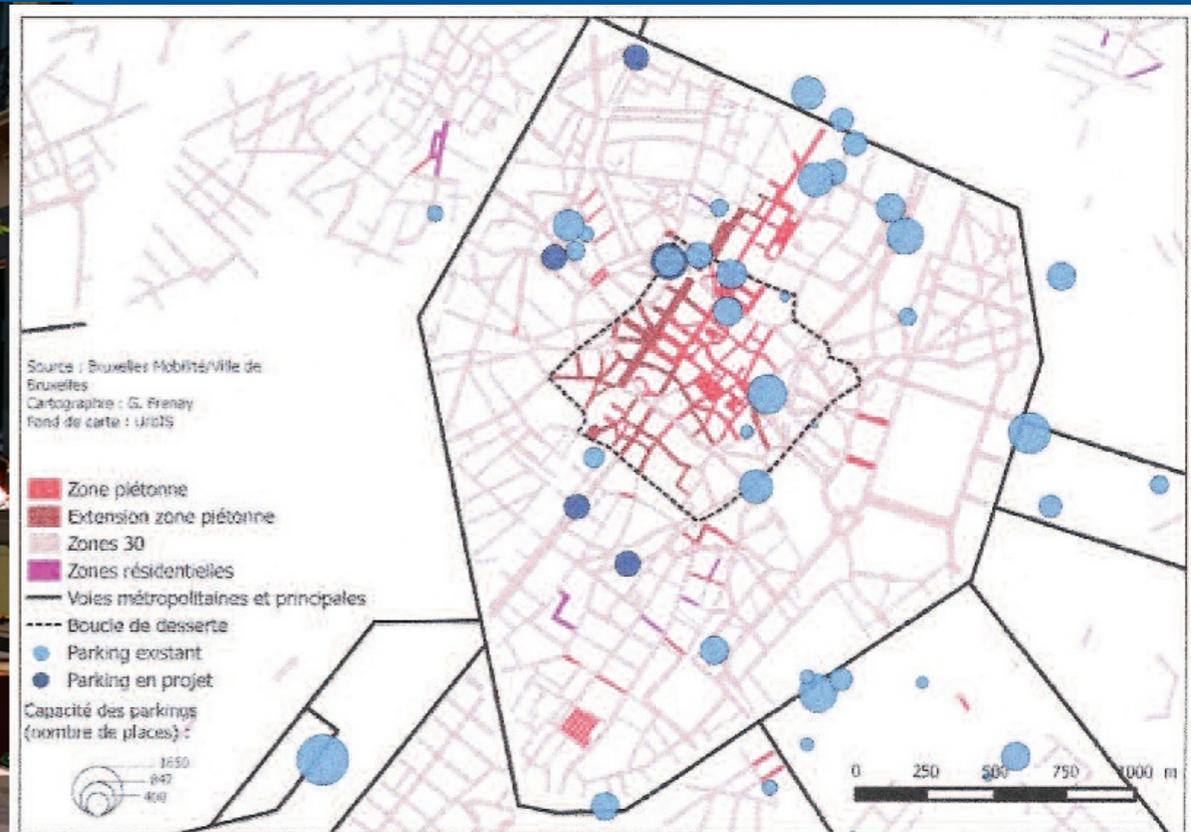
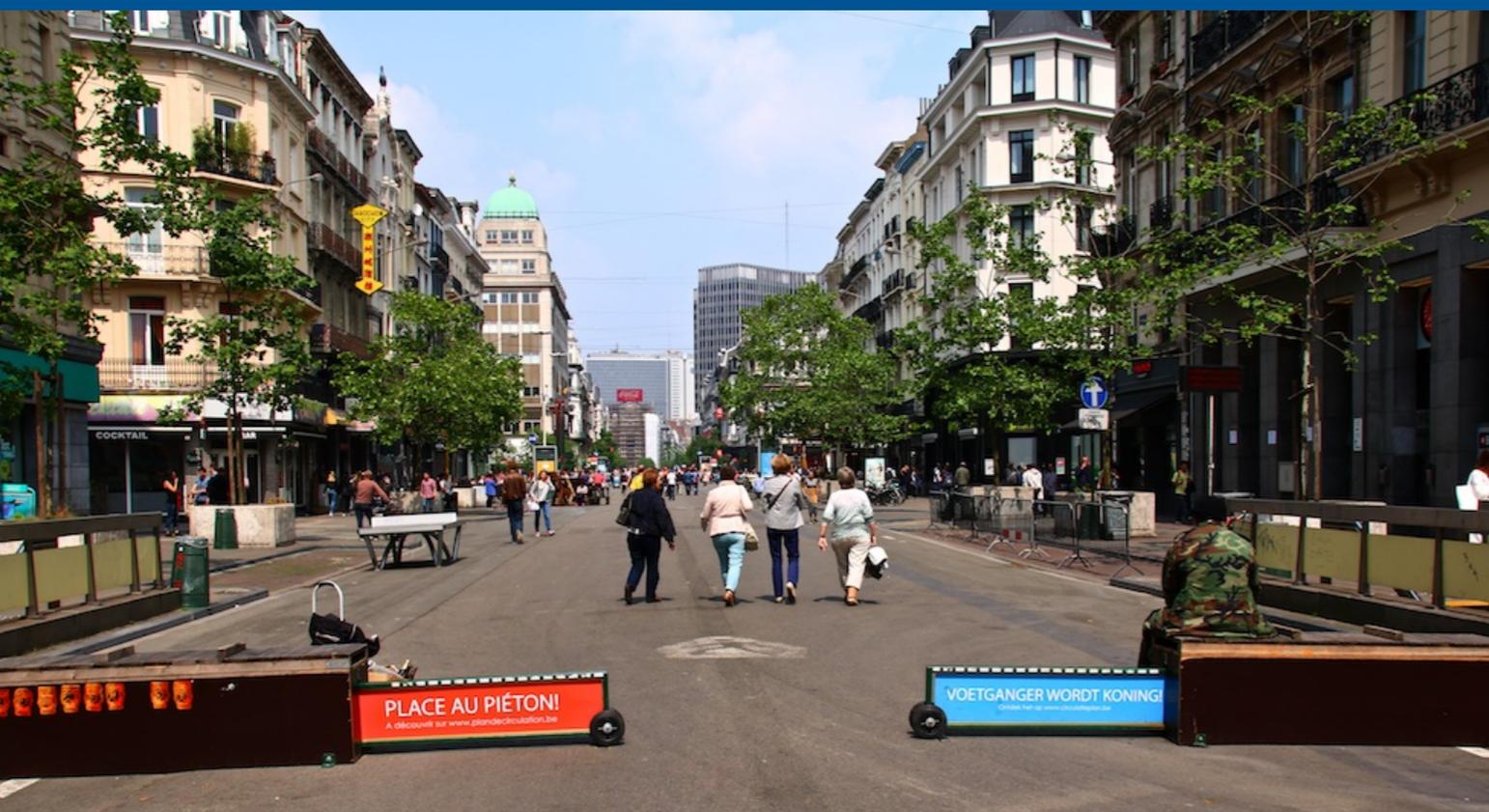
180 zones à circulation modérée (10 km/h)

# Bruxelles : place aux piétons - piétonnisation du centre



urbanisme  
tactique

# Bruxelles : piétonnisation des grands boulevards



urbanisme  
tactique

# Bruxelles : rue scolaire (rue d'école - Schoolstraat)



Lien

# Bruxelles : rue scolaire (Schoolstraat)



urbanisme  
tactique

[Lien vers la galerie de photos](#)

# Bruxelles : zone 30 devant chaque école du pays



Bruxelles



Bruxelles



Liège

# Gand (Genk) - Flandres : rue vivante - leefstraat



fermeture du 14 mai au 17 juillet

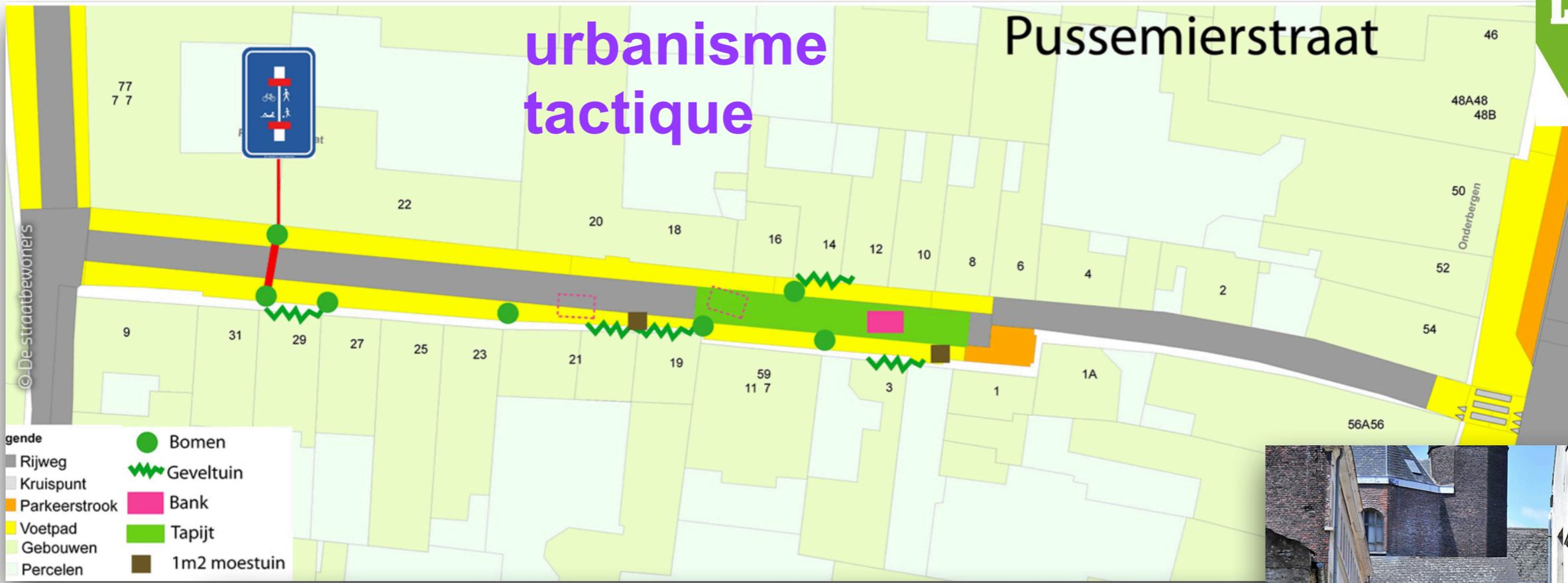


urbanisme  
tactique



# Gand (Genk) - Flandres : rue vivante - leefstraat

**Leefstraat**



# Gand (Genk) - Flandres : rue vivante - leefstraat

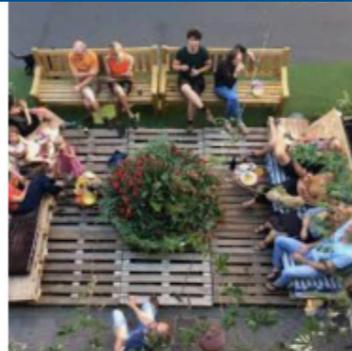
**Leefstraat**  
A



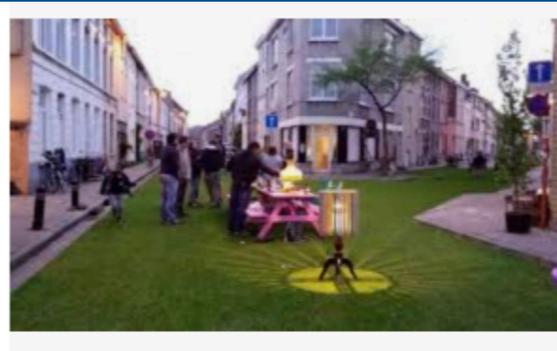
Leefstraten in Gent | Stad Gent stad.gent



Leefstraat Gent krijgt s... stedenbeleid.vlaanderen...



Kozijntjesstraat = Leefstraat - ... facebook.com



Leefstraten in Gent: de stad privatiseert de straten ... johandeckmyn.be



Leefstraat Gent - Presentatie 'De burger i... pt.slideshare.net



Na dertien leefstraten nu ook twee leefp... hln.be



Leefstraten | Street, Walkable city, Space architect... nl.pinterest.com



Leefstraat 1.0 te Gent - YouTube youtube.com



Leefstraat? Nee, wrevelstraat | Gent | In de buurt | HLN hln.be



Leefstraten in Gent opnieuw van start - Stad Gen... persruimte.stad.gent



Kozijntjesstraat = Leefstraat - Home... facebook.com

**urbanisme  
tactique**



Kozijntjesstraat = Leefstraat mobile.facebook.com



Iedereen wil Leefstraat (Gent) - Het Nieuws... nieuwsblad.be



Bezoek de leefstraten op ... leefstraat.be



Leefstraat: proefondervindelijk de ope... stedenbeleid.vlaanderen.be



leefstraat gent - Genoeg genoeg.nl



Leefstraat on Twitter: '@vadderiVR twitter.com



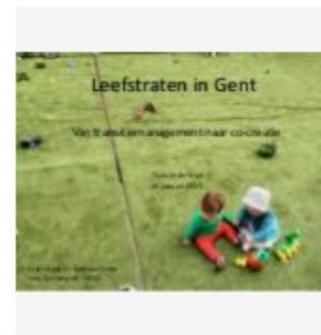
1 op 3 niet tevreden met leefstraten | G...



Vrij woord: Gent pioniert met haar straten | G...



Leefstraat 1.0, Gent • Databank Publieke Rui...



Leefstraat Gent - Presentati...



Leefstraat Gent - Presentatie 'De bur...



Leefstraten in Gent | Stad Gent

# Barcelone : superîlot (superilla) de Poblenou

## Lien

-  Sentits de la circulació
-  Estació Bicing
-  Perímetre de la superilla
-  Nova parada de bus
-  Parada de bus anul·lada



# Barcelone : superîlot (superilla) de Poblenou



urbanisme  
tactique

La ZTL c'est à la fois :

1) Zone piétonne avec ayants droits...

2) Zone de rencontre...

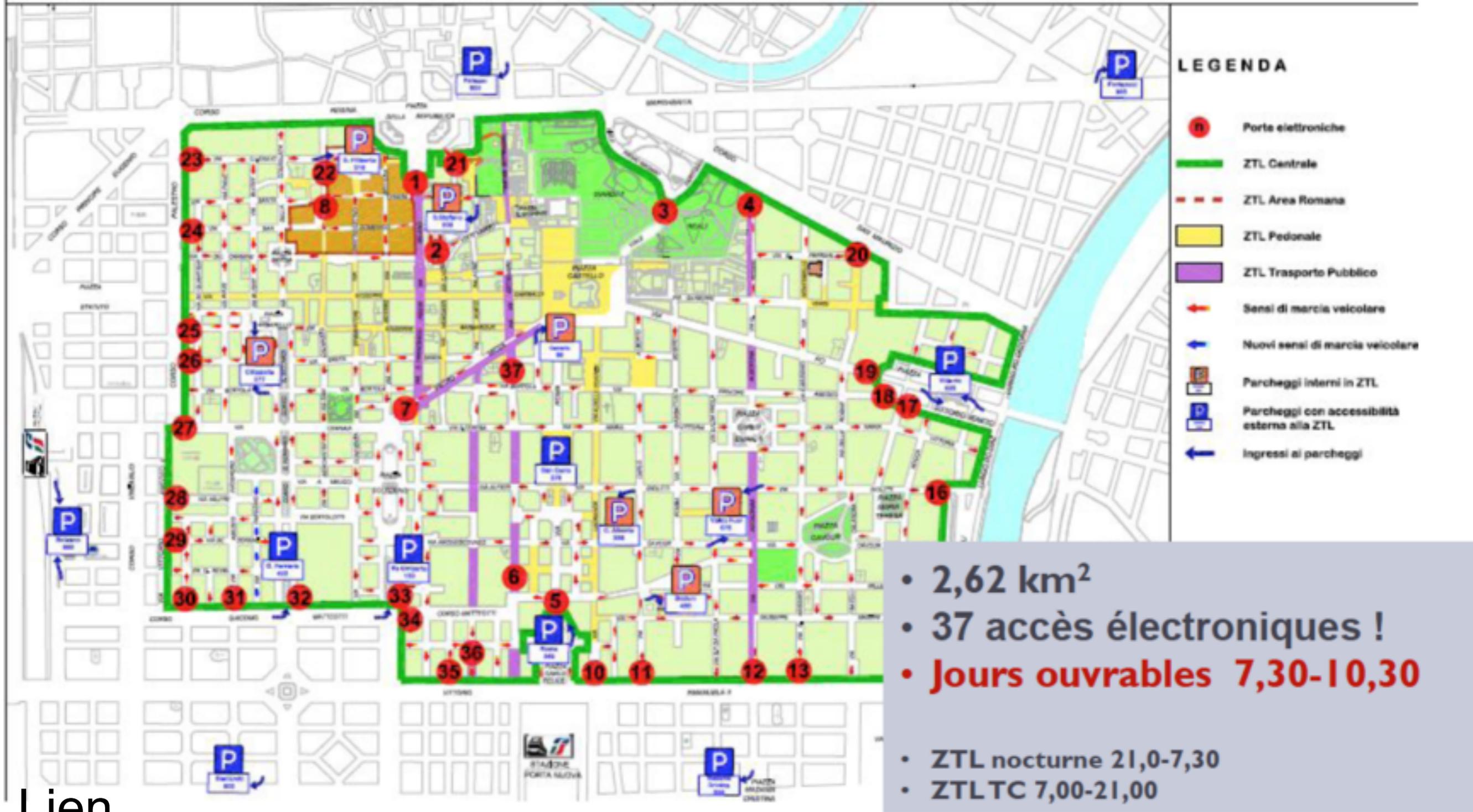
3) Zone 30 à accès restreint...



# TORINO ZTL "Centrale" - 2010

31'000 habitants  
20'000 places de stationnement

## PLANIMETRIA ZTL AREA CENTRALE



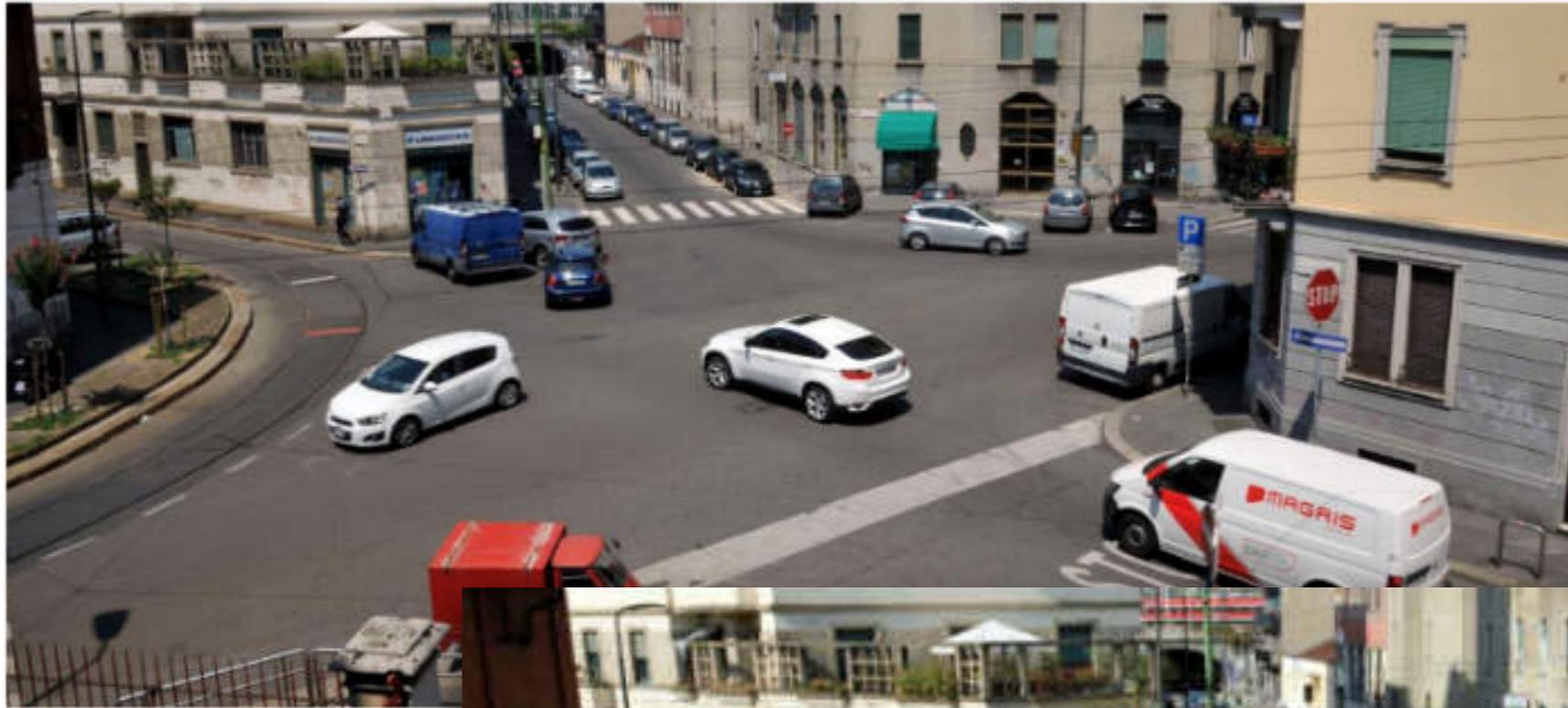
[Lien](#)

Turin : ZTL centrale



Contrôle électronique  
par caméra

# Milan : « places ouvertes » - « Piazze aperte »



Piazza Nolo

[Lien](#)

urbanisme  
tactique



Favorire l'uso dello spazio pubblico all'aperto per eventi culturali e sportivi

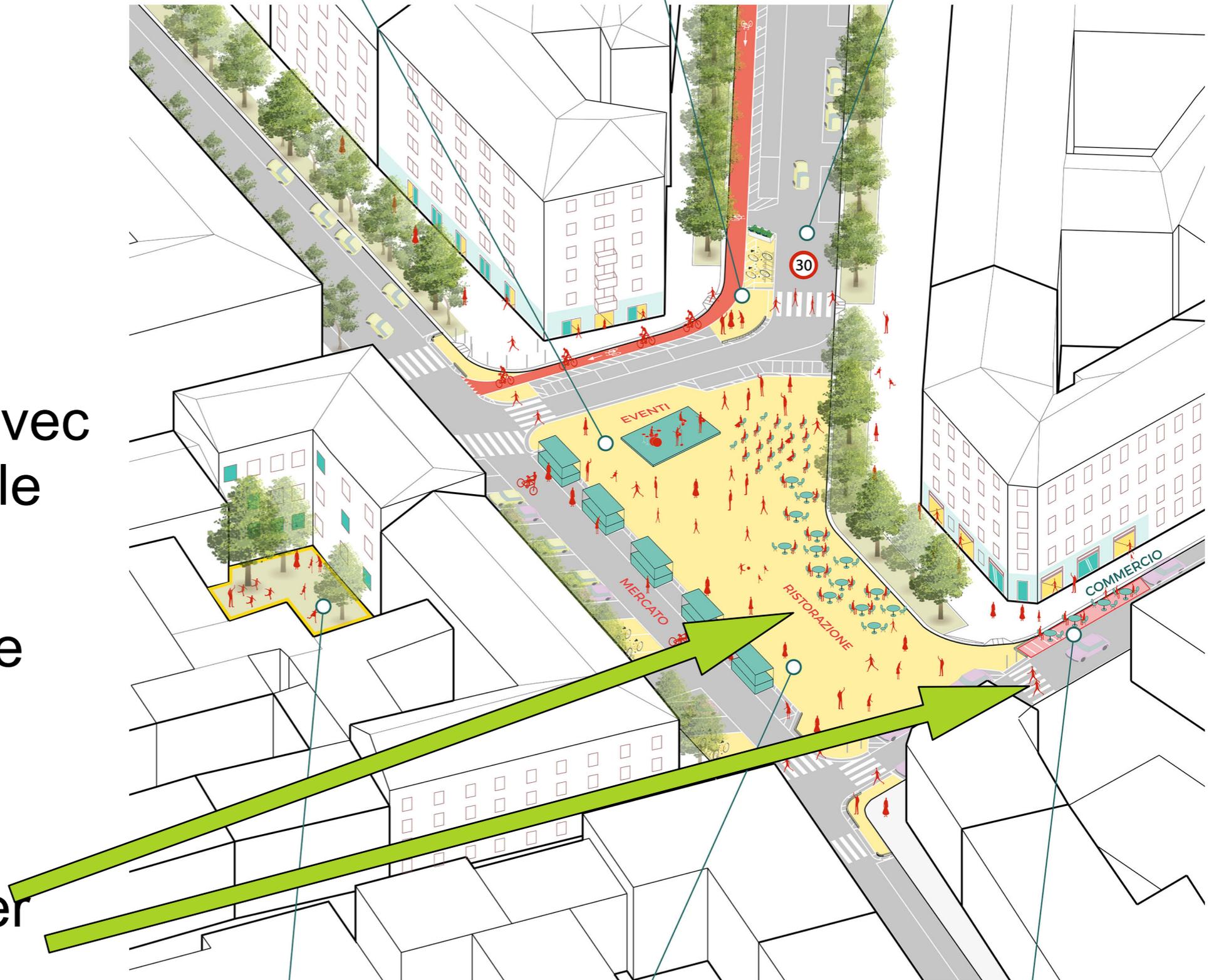
Facilitare l'allargamento del marciapiede ricavando spazio dalla sosta

Aumentare le zone dove può essere garantita in sicurezza la promiscuità dei veicoli con biciclette e pedoni, come zone 30 e strade residenziali

## application de l'urbanisme tactique

- peu coûteux
- réversible
- co-construit avec la société civile

Distanciation de sécurité :  
élargissement des terrasses pour compenser



Incentivare i condomini a consentire il gioco negli spazi comuni

Creare nuovi spazi pedonali in maniera sperimentale e/o temporanea, sviluppando interventi leggeri di urbanistica tattica

Facilitare la posa di tavolini per bar e ristoranti sulle aree di sosta per recuperare parte della capienza

Ampliare la dotazione di spazio pubblico a integrazione dei parchi, con pedonalizzazioni temporanee per il gioco e l'attività fisica dei bambini

Incoraggiare l'utilizzo della bicicletta e dei monopattini, estendendo la rete ciclabile e incentivando i sistemi di mobilità in sharing

Favorire l'uso dello spazio pubblico per eventi culturali



Favorire l'uso dello spazio pubblico per attività fisica

Gestire e monitorare il flusso di accesso ai parchi

Organizzare un'edizione inedita di campi estivi, dal carattere ludico e didattico, con nuove forme di incontro tra bambini e ragazzi

Incentivare i condomini a consentire il gioco negli spazi comuni

urbanisme  
tattique

# Milan : « places ouvertes » - « Piazze aperte »

## Piazza Sicilia

Gain :

- Piétons
- Cyclistes



Fonction séjour

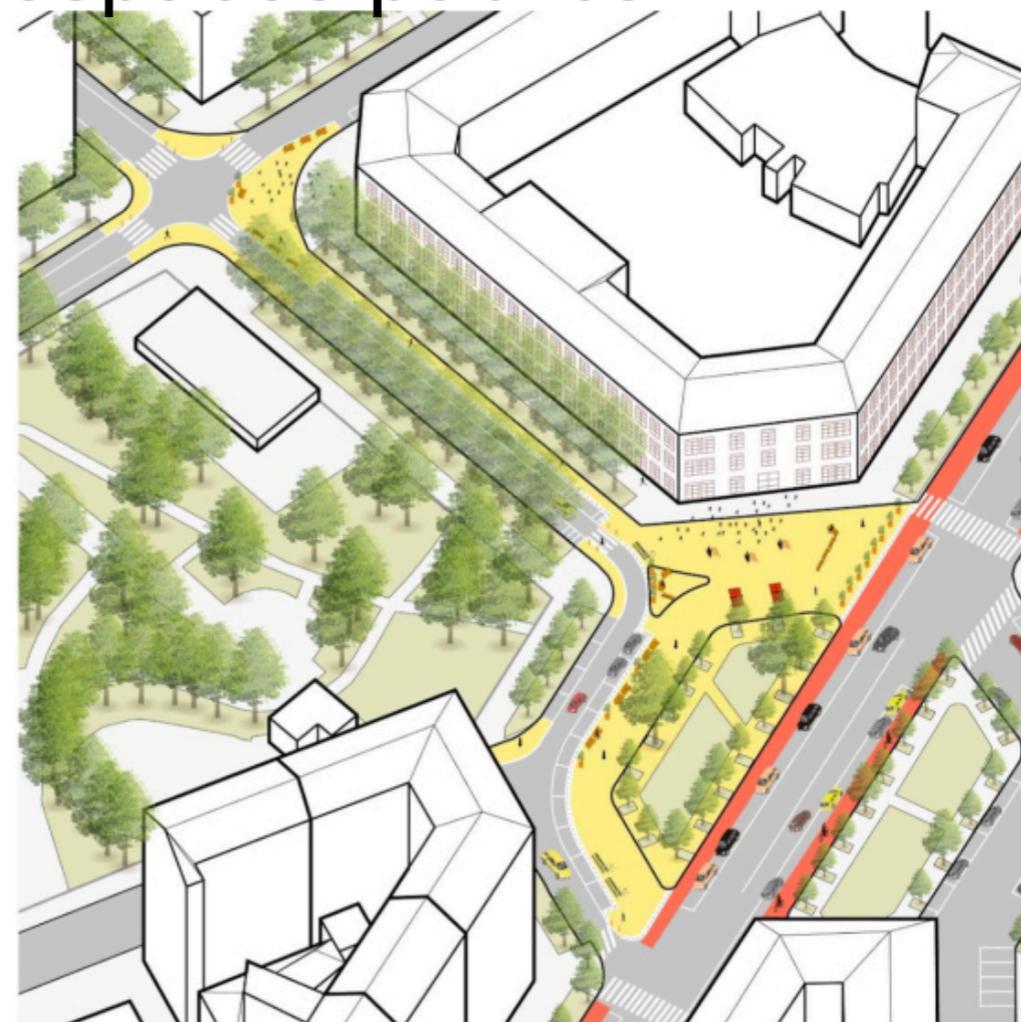
- jeu
- détente
- socialisation

Récupération d'espaces publics

urbanisme  
tactique



Piazza Sicilia - stato di fatto

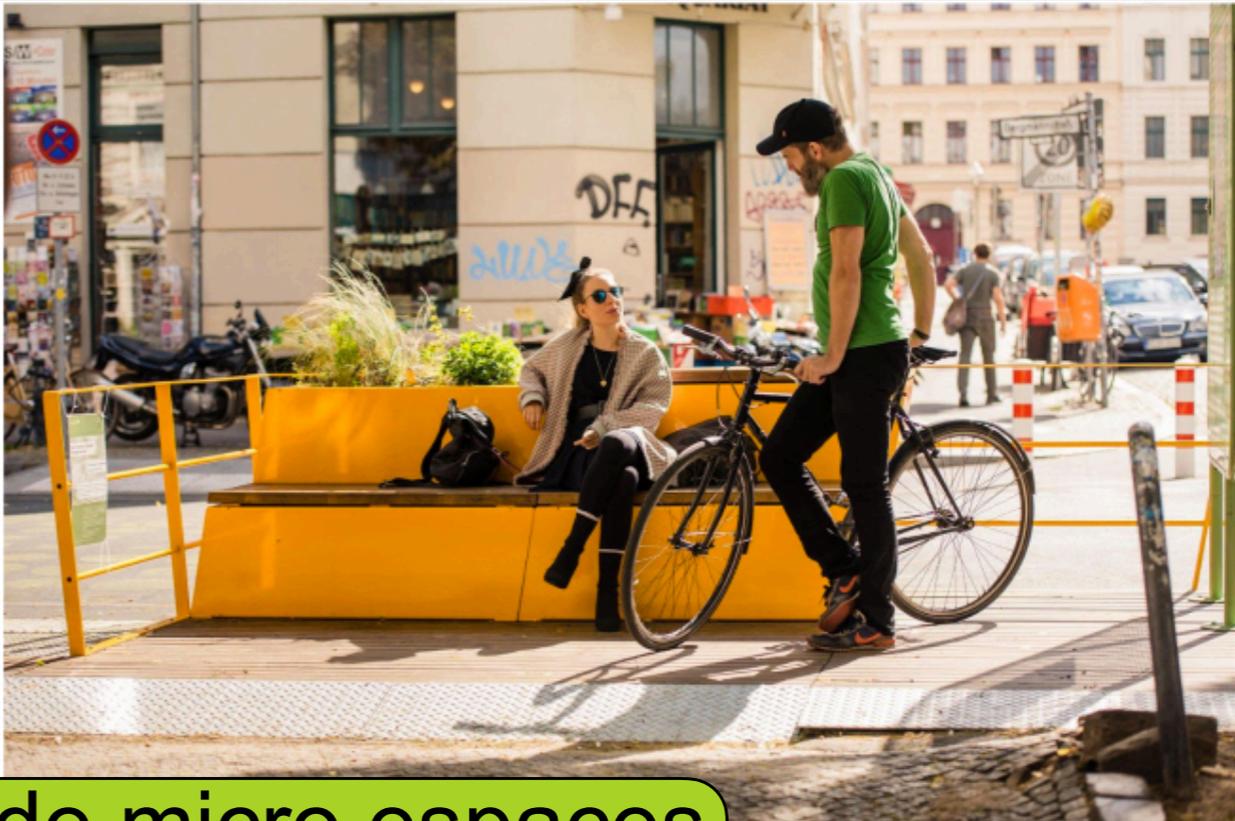


Piazza Sicilia - progetto

# Milan : « places ouvertes » - « Piazze aperte »



urbanisme  
tactique



Récupération de micro espaces



## “salon urbain” Quartier Bleicheli



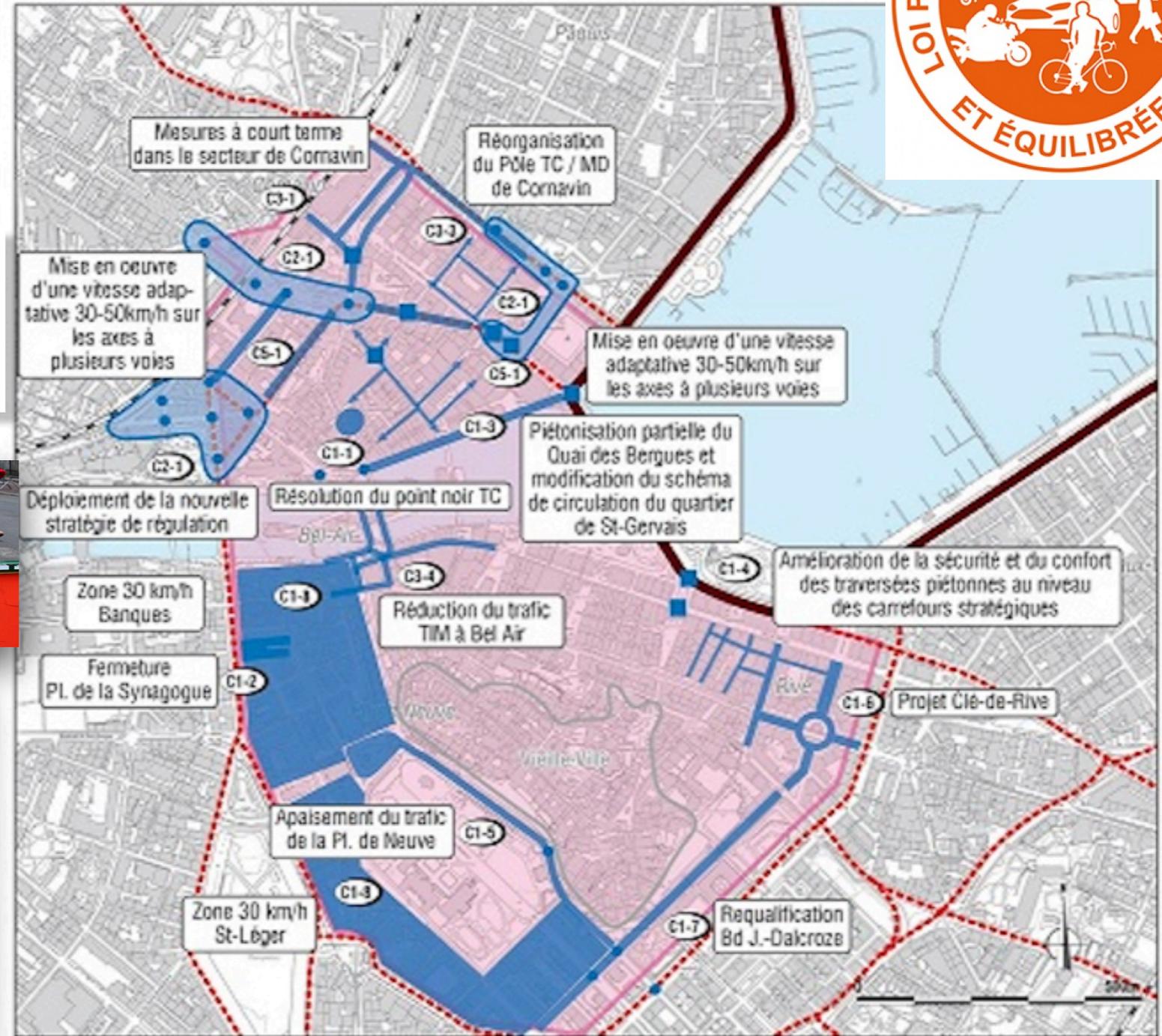
oeuvre de Pipiloti Rist

Photos Mobilité piétonne

# Conclusion



## LOCALISATION DES MESURES



**LÉGENDE**

Hiérarchie routière	----- Réseau ferroviaire (train)	Carrefours	Zones
----- Réseau routier d'accessibilité	----- Limites administratives	●●● Carrefour appartenant à un secteur de régulation de la stratégie	■ Type I
----- Moyenne ceinture	----- Limite communale	●●● Carrefours régulés isolés	
		■ Carrefours stratégiques	



## urbanisme tactique



INFORMER | ÉCHANGER | INSPIRER

Citations ou reprises des documents de la présentation souhaitées, selon les termes des CC Creative commons

Pour aller plus loin : [www.rue-avenir.ch](http://www.rue-avenir.ch)

Abonnez-vous à l'infolettre (4 à 5 fois par année)