

RUE DE  
L'AVENIR

INFORMER | ÉCHANGER | INSPIRER

# LE BULLETIN



## CES EXEMPLES QUI NOUS INSPIRENT

### LES COUPS DE CŒUR DU COMITÉ

**P**our ce numéro, nous avons choisi de donner carte blanche aux membres du comité pour un éventail de contributions, sous la forme d'un forum libre en quelque sorte. Le comité? À Rue de l'Avenir, ce n'est pas un organe administratif, mais le groupe actif de personnes engagées qui fait vivre l'association.

Chacun-e a choisi, de manière spontanée, un thème ou un exemple qui l'inspire dans sa pratique professionnelle ou la vie de tous les jours. L'exercice était

intéressant. Le Bulletin que vous avez entre les mains reflète la diversité et la richesse des sensibilités des membres du comité. Et il balaye de fait une grande partie des questions qui nous tiennent à cœur, des outils, des démarches, des exemples de bonnes pratiques d'ici et d'ailleurs qui sont autant de déclinaisons de routes et de rues qui redeviennent des espaces publics à part entière, des lieux de vie aussi, même lorsqu'ils sont «circulés».

Exemples de rues de quartier, aujourd'hui souvent en zone 30 voire en zone de rencontre, mais aussi d'axes à fort trafic, dont on commence à reconnaître la fonction sociale dans les secteurs centraux de villes, de

quartiers, de villages. Exemples illustrant l'importance croissante de la nature en ville, dans la rue aussi. Exemples de villes pour beaucoup, mais transposables dans d'autres contextes. Exemples de processus, de démarches, suscitant la réflexion sur les outils légaux et normatifs, sur la formation des professionnels du territoire.

La rue espace public, espace de vie sociale, espace partagé, espace d'accessibilité pour tous, c'est la vision que soutient et poursuit Rue de l'Avenir depuis sa création en 1981. Le dépliant encarté dans ce numéro le rappelle, avec les trois mots-clés qui figurent désormais sous notre logo:

INFORMER | ÉCHANGER | INSPIRER



**SANDRA BONILLA  
DE CAZORLA**  
Architecte, Mobilité urbaine  
et aménagement



## Accessibilité universelle

# LA PRÉCIEUSE ACTION DU GAP DE LAUSANNE

La ville de Lausanne met l'utilisateur au centre de la réflexion sur l'espace public. Coup de cœur pour le Groupe Accessibilité Piétonne (GAP), relais privilégié entre les autorités communales et les associations représentant les piétons, notamment les personnes à mobilité réduite.

**L**a loi sur l'égalité pour les personnes handicapées (LHand) encourage les collectivités publiques à éliminer les obstacles pouvant rendre l'accès à une prestation ou à un lieu public impossible ou difficile aux personnes en situation de handicap.

La ville de Lausanne répond de manière efficace à cette problématique, grâce à l'action du Groupe Accessibilité Piétonne (GAP). Cet organe de consultation réunit régulièrement près d'une vingtaine d'organisations soucieuses de garantir des environnements favorables pour la marche.

### Valoriser l'expertise de l'utilisateur

Mis en place en 2013, le GAP incarne une démarche exemplaire de concertation. Il institutionnalise et intègre systématiquement l'expertise de l'utilisateur à la réflexion sur l'espace-rue. Son action ne remplace pas celle des équipes techniques de la ville, mais elle la complète grâce à la révélation des pratiques sociales dans l'espace public. Les thématiques abordées lors des séances du GAP sont diverses et concernent aussi bien l'optimisation des infrastructures

existantes (trottoirs, traversées,...), que de nouveaux projets, (zone 30, zone de rencontre,...) ou encore l'intégration de mobilier urbain accessible pour tous.

### Le rôle stimulant de la participation

Les échanges avec les représentants des usagers se déroulent aussi bien autour de la table, que sur le terrain. Plusieurs fois par an, le GAP se décroïssonne et part à la rencontre des quartiers lausannois pour mieux décèler les enjeux des projets.

À travers le GAP, la municipalité prête une oreille attentive à la narration du quotidien des piétons lausannois, ainsi qu'aux aspirations collectives en termes de partage désiré et conscient de la voirie. Coup de cœur pour le GAP, dont l'action confirme le rôle stimulant de la participation dans la construction de l'espace public, à la fois dans sa dimension physique et symbolique. ●

### SÉANCE EN EXTÉRIEUR

L'équipe du GAP teste le mobilier urbain accessible pour tous dans le quartier de Pierrefleur à Lausanne.  
*(photo: P. Corajoud, 2019)*

### 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.

### 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

ATE Association transport et environnement  
Mobilité piétonne Suisse  
PRO VELO Suisse

### PRODUCTION

Graphisme: Bontron&Co, Genève  
Impression: Pressor, Delémont  
Imprimé sur papier certifié FSC  
Parution: trimestrielle  
Responsable du numéro: Julien Lovey

### SECRÉTARIAT & ABONNEMENT

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

### COUVERTURE: LA RUE ODERBERGER À BERLIN

Située dans le district de Pankow, à Berlin-est, la rue Oderberger est une zone 30 avec une utilisation remarquable des trottoirs. Les habitants se sont battus, déjà à l'époque de la RDA, pour conserver le caractère de cette rue.  
*(photo: A. Rouiller, 2015)*

## QUI PARTICIPE AU GAP?

Le Groupe Accessibilité Piétonne de la ville de Lausanne réunit les représentants des organisations suivantes:

- Association vaudoise pour la construction adaptée aux personnes handicapées (AVACAH)
- Mobilité piétonne Suisse (association des piétons)
- Association Transports et Environnement (ATE)
- Association de défense et de loisirs pour retraités et futurs retraités (AVIVO)
- Corps de Police – Prévention routière de la Ville de Lausanne
- Promotion Santé Vaud (ProSV)
- Rue de l'Avenir
- Service d'architecture de la Ville de Lausanne
- Service de l'urbanisme de la Ville de Lausanne
- Service des parcs et domaines de la Ville de Lausanne
- et d'autres acteurs spécifiques selon les projets.



**FRANÇOISE LANCI MONTANT**  
Politologue, représentante  
de l'ATE au sein du comité

## Rues pour tous | Enfants

# À LA RECONQUÊTE DE LA RUE

La rue dévolue au trafic automobile n'est ni une fatalité, ni un état irréversible. C'est ce que nous apprennent deux exemples récents et réjouissants qui s'ajoutent à une liste de plus en plus longue de création de zones de rencontre et de piétonisation de rues.



**D**ans la commune de Chêne-Bougeries (GE), des modifications du régime de stationnement (mise en zone bleue) ont libéré des places, rendant ainsi possible une autre utilisation de la rue. Une démarche participative de quartier a abouti à la transformation d'une partie du chemin de la Colombe en zone piétonne, avec autorisation de circulation pour les vélos. Que cette rue soit située devant une école primaire et à proximité d'une école professionnelle n'est pas un hasard. On a ainsi créé un nouvel espace rassembleur au centre de ce quartier de villas, qui favorise la mobilité douce et permet d'éloigner la zone de dépose-minute de l'école.

### De multiples bénéfices

À l'autre bout du canton et dans un contexte bien plus urbain, c'est une partie de la rue des Boudines, en plein cœur de la ville de Meyrin, qui a été piétonnisée sur plus de 150 mètres, au-devant de l'école primaire, là aussi. Cette voie de trafic avait servi de zone de chantier pendant la rénovation de l'école. À l'issue des travaux et en pleine réalisation

d'une zone 30, la commune a décidé de piétonniser durablement cet axe, mais à moindre coût. Les trottoirs sont maintenus mais le revêtement a changé et des bancs et des jeux pour les enfants ont été installés, tout cela au bénéfice du parvis de l'école qui gagne ainsi une surface généreuse. Une piétonisation qui a aussi permis de réduire les vitesses de circulation et diminuer la charge de trafic sur cet axe.

### Bonne nouvelle

On le voit, la rue est bien plus qu'une simple route et peut redevenir, moyennant peu d'investissement mais des volontés communale et cantonale affirmées, un espace public pacifié et à l'usage de tous qui, de plus, modère le trafic aux alentours. Et, bonne nouvelle, la piétonisation comme les zones de rencontre ne se limitent pas aux centres-villes et participent à la reconquête d'un espace public, vraiment pour tous. ●

#### PIÉTONISATION DU CHEMIN DE LA COLOMBE

Au droit de l'école de Conches, des aménagements provisoires qui donnent déjà une toute autre lecture de la rue. (photo: F. Lanci Montant)

## Espace public | Marche

# ENCHANTER L'ORDINAIRE



**JENNY LEUBA**  
Géographe, représentante  
de Mobilité piétonne Suisse au  
sein du comité

À pied, chaque mètre compte; le piéton a ainsi parfois besoin d'un peu d'encouragements pour résister à la tentation d'effectuer ses trajets avec un moteur. Dans les rues animées, les vitrines et la présence d'autres personnes nous incitent à mettre un pied devant l'autre. Mais la marche est aussi le mode de déplacement de proximité par excellence, dans l'environnement plus ordinaire des quartiers. Dû à la fréquente limitation des aménagements routiers à des critères fonctionnalistes, les espaces en attente d'être valorisés y sont multiples: mur aveugle, bord de chaussée non utilisé, friche, gazon ou pied d'arbre. Autant de recoins oubliés où ajouter des fonctions, de manière temporaire ou durable, par du mobilier ou des interventions végétales et artistiques, peut faire la différence: s'asseoir, troquer des objets, jouer ou encore simplement sourire à la vue d'une fleur, d'une fresque ou d'un poème.



En cherchant son chemin à la sortie Nord de la gare de Nyon, on est accueilli par un banc et une œuvre artistique qui partage le mur en béton avec des plantes grimpantes. Un bel exemple de valorisation d'espace résiduel au profit des piétons. (photo: RdA 2019)

D'un autre ordre que les places et parcs d'envergure, l'aménagement d'espaces résiduels ponctue les itinéraires piétons par de petites surprises et a un impact significatif sur l'attractivité des rues. Une façon peu spectaculaire, mais très humaine d'encourager à bouger au quotidien, de ménager l'environnement et de faire vivre les quartiers. Une brochure à paraître documente plusieurs actions en ce sens (Valoriser les surfaces résiduelles, Mobilité piétonne Suisse, 2019). ●

# LE VIERTEL ET L'ARBRE QUI CACHE LA VILLE DE DEMAIN



MATHIEU POCHON  
Ingénieur en environnement,  
indépendant



Changement climatique, biodiversité en péril et fin imminente de l'ère du pétrole : le XXI<sup>e</sup> siècle ne manque pas de défis. Pour s'y adapter, la ville devra renforcer sa résilience en composant avec la nature et ses services écosystémiques. Visite d'un quartier de Brême, qui invite à imaginer les contours verdoyants des rues de l'avenir.

**E**n 2017, dans sa journée «La rue passe au vert», Rue de l'Avenir mettait en lumière des exemples inspirants de végétalisation à l'échelle de la rue. C'est en préparant cette journée que j'ai visité le quartier du Viertel à Brême, ville hanséatique du nord de l'Allemagne. Une découverte qui a fait écho à la lecture de «Paysages résilients», mémoire de l'architecte-paysagiste Pierre Lacroix, dans lequel il questionne sous forme de bande dessinée le devenir des paysages urbains et ruraux dans un monde «post-effondrement». Rescapé de justesse du tout-voiture, le Viertel pourrait bien nous donner quelques pistes pour demain.

## Quand l'urbanisme d'hier inspire celui de demain

Construit entre la moitié du XIX<sup>e</sup> et le début du XX<sup>e</sup> siècle, ce morceau de ville en bordure du centre historique de Brême n'aurait pas la même atmosphère aujourd'hui si ses habitants ne s'étaient pas mobilisés contre un projet de ceinture routière dans les années 70. Une chance, puisque le quartier est aujourd'hui considéré comme l'un des plus agréables de la ville. Les maisons brémoises typiques y ont conservé leurs frontages avec jardins ou vérandas, alors qu'ailleurs, l'élargissement des chaussées les a fait disparaître.

L'omniprésence de la végétation, précieuse pour la biodiversité, y est frappante: quand

les arbres ne sont pas tout simplement plantés au milieu de la rue (voir la Köpkenstrasse ci-dessous), les façades et frontages végétalisés font vivre la rue. Comme l'écrit l'architecte Nicolas Soulier, les «rues se plaisent parmi les plantes».



## Des bandes cyclables centenaires

Avec une structure mixte et diversifiée (logements, petits commerces, artisanat, lieux culturels, etc.), le quartier du Viertel favorise les circuits courts, idéal pour la marche et le vélo. Brême a d'ailleurs un passé cyclophile intéressant, puisque les premières bandes cyclables d'Allemagne y ont été construites peu avant 1900. Alors que le cyclisme était totalement interdit ailleurs en Allemagne, Brême autorisait explicitement ses citoyens à faire du vélo sur les trottoirs avant la construction de leurs propres pistes cyclables. Sur plusieurs rues du Viertel, dont

la Linienstrasse, (voir ci-dessus), on observe encore ces aménagements par le pavage différent en milieu de chaussée.

Depuis, la voiture est passée par là et garde toujours sa place, mais les déplacements à pied et à vélo y sont aisés. Dans les zones 30, la modération du trafic est facilitée par l'atmosphère induite par le végétal et les frontages vivants. La chaussée étroite de certaines rues offre plus de place à la mobilité douce, et le quartier offre même quelques liaisons réservées aux cyclistes et aux piétons.

Préservant son héritage urbanistique, le Viertel a survécu à la voiture. Dans un contexte de gentrification, les défis ne s'arrêtent pas là pour ce quartier cher à ses habitant-e-s. Une chose est sûre, son histoire riche d'enseignements et son atmosphère particulière insufflent un enthousiasme bienvenu pour imaginer les rues de demain. ●

### PHOTO DU HAUT

Malgré le stationnement, la Linienstrasse, avec sa bande cyclable centenaire, garde une atmosphère agréable et invite à la fânerie. (photo: Hajo König)

### PHOTO DU CENTRE

La Köpkenstrasse gagne en convivialité grâce à un frontage arborisé et des pieds de façade végétalisés. Le bout de la rue est piétonnisé de facto par les arbres et les bancs qui trônent en son milieu. (photo: M. Pochon)



**VALÉRIE SAUTER**  
Géographe, représentante  
de PRO VELO au sein du  
comité

## Mobilités actives | Vélo

# DES RUES CYCLABLES ET « SOCIALES »

Pour moi, la rue idéale est une rue dans laquelle les habitants ont envie de sortir leur chaise pour s'installer devant chez eux et où le passant a plaisir à flâner. Mais il s'agit aussi d'une rue où chaque usager se sent légitime. En effet, une rue sert aussi à se déplacer, que l'on soit à pied, à vélo ou en voiture. Et pour pouvoir le faire de manière agréable, il faut s'y sentir le bienvenu. C'est aussi ce que montre Patrick Rérat dans son ouvrage « Au travail à vélo... La pratique utilitaire de la bicyclette en Suisse » (2019) : un des freins à la pratique du vélo est le manque de légitimité ressenti par les cyclistes, qui souffrent d'un manque de considération de la part des automobilistes.



Rue cyclable à Berne, avec panneau spécifique et pictogramme. Les 5 villes suisses participantes au projet-pilote de l'OFROU se disent favorables à ce nouveau type de rue. (photo : PRO VELO Suisse, 2019)

Les rues cyclables, avec leurs gros pictogrammes de vélo sur la chaussée et le grand panneau à l'entrée de la rue, permettent au cycliste de se sentir à sa place et contribuent à légitimer sa pratique. Les automobilistes empruntent aussi ces rues, mais voient clairement qu'il s'agit d'un espace à partager. Ce qui me séduit dans les rues cyclables à l'étranger, c'est la possibilité pour les cyclistes de rouler côte à côte, tout en discutant. Cet aspect social est valorisé au Pays-Bas, où la sécurité et la rapidité du déplacement ne sont pas les seules variables. À mon sens, quand cette variable « sociale » aura été intégrée aux critères d'aménagement des réseaux cyclables suisses, nous aurons de bien meilleures rues. ●

**JULIEN LOVEY**  
Géographe et conseiller  
en mobilité,  
Citec Ingénieurs Conseils



## Axes principaux apaisés | Modération

# LE « MODÈLE BERNOIS » N'A PAS PRIS UNE RIDE

Pour une personne travaillant dans la planification et la gestion des systèmes de transports, le recueil des normes de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports (la VSS) constitue un peu une bible, que l'on manipule quasi quotidiennement et à laquelle les maîtres d'ouvrage se réfèrent systématiquement. Il n'en faut donc pas beaucoup pour que ces normes deviennent de véritables carcans.



Or, on oublie que si les normes sont effectivement importantes dans le métier d'ingénieur transport, il s'agit avant tout de recommandations basées sur la pratique et non pas d'obligations formelles (sauf évidemment lorsqu'elles sont reprises dans des règlements communaux ou cantonaux). Il faut ainsi avoir l'audace et le courage de s'en distancer parfois, pour amener de nouvelles idées et de l'innovation. Ces qualités se retrouvent dans le désormais fameux « modèle bernois », qui a vu le jour dans les années 1980, sous la houlette notamment de Fritz Kobi, lauréat du prix Rue de l'Avenir en 2013.

### Concilier forte circulation et cohabitation des usagers

Sur un espace routier alors essentiellement conçu pour la voiture, les réalisations du modèle bernois (les traversées de Wabern, Köniz, Zollikofen ou encore, plus récemment, celle de St-Imier), élaborées de manière participative, ont démontré que cohabitation des usagers et qualité des espaces publics

étaient possibles même sur des axes à fort trafic. Au lieu de donner la priorité absolue à la voiture et aux transports publics, l'espace routier est considéré comme un espace urbain au sens large, qui doit être adapté à tous les groupes d'utilisateurs.

### Un modèle susceptible de faire encore des émules

Si aujourd'hui certains aménagements emblématiques commencent à être un peu datés, il n'en demeure pas moins qu'ils restent très régulièrement cités en exemple et que la philosophie qui a conduit à leur élaboration continue de faire des émules. J'en fais partie... ●

#### ST-IMIER, GRAND-RUE ET PLACE DU MARCHÉ

Inauguré en 2014, le réaménagement de la traversée de Saint-Imier, baptisé « Convivialité », a été pensé pour redonner tout son lustre à la Grand-Rue, après quatre ans de travaux et un coût de dix millions. Une parfaite application du modèle bernois sur un tronçon de route cantonale de 1,3 km circulé par plus de 8000 véhicules/jour. (photo : RWB 2016)

ÉTIENNE DOYEN  
Sociologue et urbaniste,  
team+



## Villes d'ici et d'ailleurs

# LOUVAIN-LA-NEUVE, LA VILLE PIÉTONNE

C'est une histoire belge. Louvain-la-Neuve est une ville nouvelle, à 30 km de Bruxelles. Elle fêtera bientôt ses 50 ans. Bienvenue dans la ville piétonne.



**H**istoriquement, la ville de Leuven (Louvain, en Flandre) accueille les étudiants des deux parties du pays. Les tensions deviennent trop vives dans les années 1960, à tel point que les francophones se voient obligés de quitter les lieux avec étudiants, facultés et livres. Ils fondent Louvain-La-Neuve (LLN), en Wallonie. La première rentrée académique a lieu en 1972.

### Des rues courtes et étroites

J'ai habité et étudié la sociologie et l'urbanisme à Louvain-La-Neuve durant 3 ans. À travers ce billet, je voudrais transmettre mon témoignage en tant que piéton. Le projet de LLN est celui d'une ville, plutôt qu'un simple campus universitaire. La ville a été pensée piétonne. Selon son plan directeur, la ville est structurée autour d'un axe est-ouest de places et de rues piétonnes (voir illustration). Les rues ont été pensées étroites et courtes, comme dans les villes médiévales. De la sorte, le piéton chemine dans un

environnement urbain toujours changeant, ce qui serait plus encourageant que des grandes perspectives hausmaniennes; le coin de la rue n'est jamais loin.

### La marche s'impose naturellement

Parce que la ville est structurée autour de ces collectrices piétonnes, parce que celles-ci sont non rectilignes, il est courant à LLN de marcher 20 minutes pour aller d'un endroit à un autre. Le temps acceptable pour la marche est dilaté par rapport à d'autres environnements urbains.

Réfléchir à une forme urbaine adéquate pour les piétons, intégrer les aspects de perception et d'environnement traversé afin de rendre la marche plus attractive, voilà qui m'inspire! ●

#### LA RUE DES WALLONS

Axe initial est-ouest du plan directeur de Louvain-la-Neuve. (photo: G. Falisse, 2019)

## Documentaire | Vélo WHY WE CYCLE



MARTIN WALTHER  
Architecte urbaniste,  
urbaplan

Le récent film de Gertjan Hulster « Pourquoi nous faisons du vélo » propose un tour d'horizon de toutes les catégories de la population hollandaise qui se déplacent quotidiennement à vélo. Dès leur plus jeune âge, les Néerlandais sont sur une selle. Ils font du vélo presque comme ils respirent, c'est une seconde nature ! Tout au long du film, nous suivons des cyclistes ordinaires, ponctués par des interviews d'habitants et de spécialistes de diverses disciplines, qui nous parlent de leur expérience du vélo, son impact sur eux-mêmes et sur la société.



Le documentaire « Why we cycle », un film inspirant à plus d'un titre.

Ce film documentaire nous montre combien le vélo est bénéfique dans la vie de tous les jours. Sa pratique influence les comportements et la relation aux autres dans l'espace public. L'attitude positive et réjouie de tous les intervenants donne aussi envie d'enfourcher sa monture. Il en ressort un caractère universel et évident du vélo.

Mais c'est également un traité sur la ville, à la fois sociologique et « d'expertise » par l'apport des spécialistes interrogés. Indirectement, on y parle de l'organisation urbaine et de l'importance d'un « urbanisme cyclable ». Finalement, ce film est la démonstration que le vélo est beaucoup plus qu'un moyen de transports : son usage permet une véritable pratique de la ville avec son côté humain, durable et apaisé. On ressort du visionnage de ce magnifique documentaire avec beaucoup d'enthousiasme, même pour un cycliste déjà convaincu! ●



## Observer, questionner, imaginer, expérimenter

# QUAND L'ENSEIGNEMENT INVESTIT LA RUE



Une route – une rue – qui devient une zone de rencontre temporaire, des propositions d'aménagements imaginées sur le terrain à partir des échanges avec les habitants, des transformations conçues et réalisées sur place en l'espace d'une semaine...

**P**our la quatrième année consécutive, après Lausanne, Renens et Prilly, un groupe d'étudiant-e-s de l'EPFL a investi début mai le quartier des Croisettes à Epalinges, dans le cadre d'un enseignement interdisciplinaire qui leur fait découvrir sur le terrain et en grandeur réelle la vie d'un quartier et de ses habitants. Et l'importance de la rue comme espace social.

Je trouve cette expérience très inspirante pour trois raisons au moins: le type d'enseignement, la démarche, les moyens.

### Projeter ensemble

Les « semaines ENAC » – dont Remix Public Space est l'une des options à choix – permettent d'initier très tôt les étudiant-e-s architectes et ingénieurs à la collaboration entre disciplines et de l'expérimenter sur le terrain. C'est particulièrement important de le faire dans le domaine de la rue, dont la planification, sauf lors de projets particuliers, est encore largement dominée par une approche technique et normative, qui n'intègre pas toute la complexité de sa dimension urbanistique.

### Faire émerger des usages

La démarche permet d'associer directement les usagers, les habitants de tous âges, ceux qui vivent l'espace au quotidien, non seulement au volant de leur voiture, mais aussi à pied, à vélo, de prendre en compte la rue dans toutes ses fonctions, espace de déplacement mais aussi espace social et de

**« L'EXPÉRIENCE MONTRE QUE DANS UN TEMPS COURT, AVEC DE L'IMAGINATION ET DES MOYENS TRÈS SIMPLES, ON ARRIVE À FAIRE ÉVOLUER UN ESPACE ET SES USAGES »**

rencontre. En intégrant aussi d'emblée, et de manière très concrète, la question de l'accessibilité pour tous, par une collaboration avec un bureau spécialisé qui accompagne le diagnostic et le projet.

Enfin l'expérience montre que dans un temps court, avec de l'imagination et des moyens très simples, on arrive à faire

évoluer un espace et ses usages, à créer des nouvelles possibilités d'appropriation. Parfois de manière spectaculaire, comme à la place de la Gare à Renens, où en dépit d'un trafic relativement important, les changements de comportement dans la zone de rencontre à l'essai (voir RdA 1/2017), des piétons comme des conducteurs, s'observaient le premier soir déjà.

### Et si...

Au-delà des conditions particulières offertes par l'exercice académique, le bilan de cet enseignement donne à réfléchir sur les processus d'élaboration des projets, les moyens de faire évoluer les usages et les comportements, et sur un cadre normatif qui ne laisse encore que peu de place à l'expérimentation, à la légèreté des aménagements, à la modulation des temporalités. ●

### PRILLY 2018

Deux des aménagements éphémères de Prilly et leurs auteurs. Comme à Renens, l'intervention a permis de tester la zone de rencontre projetée. (photos: J. Rudler)



ALAIN ROUILLER  
Vice-président de Rue  
de l'Avenir, arpenteur  
des villes d'ici et  
d'ailleurs



Villes d'ici et d'ailleurs

## GAND, VILLE DE LA MOBILITÉ DOUCE

Au-delà de son attrait touristique, cette ville de 250 000 habitants, centre culturel et universitaire, se distingue par des aménagements cyclistes impressionnants, très utilisés notamment par les pendulaires venant de l'extérieur de la ville: cheminements en site propre, passages sous les ponts, rues cyclables, passerelles partagées avec les piétons. Une grande partie de la ville est à 30, avec un système de poches qui empêche les automobilistes de passer de l'une à l'autre, comme dans la zone à trafic limité ZTL de Ferrare (I) ou dans le centre de Strasbourg. Les zones de rencontre sont nombreuses, ainsi que les « zones scolaires », les aménagements temporaires de « leefstraat » /rues vivantes se multiplient (voir RdA 2/2014).



Dans le centre, les piétons sont rois, avec une très grande zone hors circulation motorisée, sauf accès aux nombreux trams et bus. (photo: A.Rouiller 2016)

Intéressant à signaler en lien avec le thème de la journée Rue de l'Avenir 2019: la ville a développé en 2014 une vision et un plan d'action en faveur des enfants et des jeunes. Titulaire du label « ville amie des enfants », elle ambitionne de devenir la ville de Flandres la plus en avance dans ce domaine. ●

**36<sup>e</sup> JOURNÉE  
RUE DE L'AVENIR**  
27 SEPT 2019 | SION

Vers un espace public  
conçu pour et avec les  
enfants

Avec Thierry Paquot, philosophe  
de l'urbain.

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

Rues apaisées | Zone de rencontre

## QUARTIER MODÉRÉ, QUARTIER VIVANT

En se déplaçant à pied ou à vélo dans les Kreis 3 et 4 à Zurich, il est tentant de faire une halte sur une terrasse ou de flâner au hasard des rues de ces quartiers à la fois paisibles et vivants. Difficile d'imaginer qu'il y a une dizaine d'année, ils étaient traversés par un axe de transit important et saturés par le trafic routier et ses désagréments en termes de qualité de vie.

Un nouveau tronçon de contournement autoroutier de la ville a été ouvert en 2009. Afin de profiter de sa réalisation pour assurer une réduction pérenne du trafic automobile dans les quartiers ouest, des mesures d'accompagnement consécutives ont été arrêtées par le Tribunal Fédéral. Certaines de ces mesures ont d'ailleurs été mises en place dès le jour de l'ouverture du contournement.

### Changement de paradigme

Les quartiers ouest ont ainsi connu une requalification importante: modération du trafic, redimensionnement des gabarits routiers, amélioration des réseaux cyclables et piétons, priorisation des transports publics, arborisation, etc. En plus d'une conception globale, des objectifs locaux ont été définis pour chaque rue ou place en fonction de son contexte, parfois dans le cadre d'une démarche participative. Les effets de ces mesures sont aujourd'hui

LUCILE DEVELEY  
Géographe et  
conseillère en mobilité,  
Christe & Gygax



bien visibles: augmentation des déplacements à pied et à vélo, diminution du trafic routier, reconquête des espaces publics par les habitants ou encore mise en valeur des places et espaces verts existants.

### Une référence inspirante

Cette réalisation, récompensée par le prix Flâneur d'Or 2014 et par une mention de la SIA en 2013, est un exemple marquant du gain en qualité de vie et en animation de l'espace public qui peut être obtenu en diminuant la pression du trafic automobile et en redonnant de la place aux modes actifs. Mais elle montre également la plus-value des processus de planification transversaux et concertés, centrés sur les usagers du lieu. ●

#### ZURICH, BULLINGERPLATZ

Un restaurant s'est ouvert sur la Bullingerplatz suite à sa mise en zone de rencontre. En été, les habitants du quartier s'installent également volontiers autour de la fontaine. (photo: Mobilité Piétonne, 2014)