**8ème réunion du Réseau RUES dans le Grand Zurich du 15 au 17 mai 2013**

## A. Participant-es

Denis Moreau, Rue de l'Avenir, France
Anne Faure, Rue de l'Avenir, France
Benoît Hiron, Certu
Lucie Bruyère, Certu
Catia Rennesson, CETE de Lyon
Françoise Teissier, CETE de Lyon
Yves Englebin, IBSR Institut belge de sécurité routière
Isabelle Janssens, Bruxelles Mobilité
Philippe Hanocq, Uni de Liège
Dominique von der Mühll, EPFL et Rue de l'Avenir CH
Alain Rouiller, Rue de l'Avenir CH
Isabelle Medinger, Sécurité routière, Luxembourg
Arnaud Houdmont, Centre belge de recherche routière,
Françoise Lanci-Montant, ATE et Rue de l'Avenir CH
Abel Guggenheim, Rue de l'Avenir France

Excusés : les correpondant-es québécois-es

## B. Invité-es

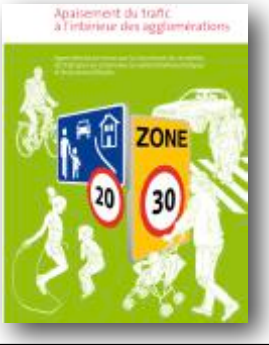
- Thomas Schweizer, directeur de Mobilité piétonne
- Caroline Beglinger Federova, co-directrice de l'ATE Suisse: jeudi après-midi
- Gabrielle Gsponer, responsable marche - randonnée à l'OFROU (office fédéral des routes), vendredi matin
- Daniel Leupi, membre de l'exécutif de la ville de Zurich, responsable de la police (et zones 30), vendredi
- Daniel Sauter, sociologue des transports : mercredi soir
- Christian Thomas, Mobilité piétonne, mercredi soir
- Mathilde Geiges, office de la circulation, canton de Zurich, ancienne du comité de RdA : jeudi après-midi
- Jenny Leuba, coordinatrice romande de Mobilité piétonne, jeudi matin

*Le réseau RUES en visite à Baden (AG) le 16 mai 2013, sur la nouvelle passerelle pour la mobilité douce qui enjambe la Limmat*
Lien vers la présentation du Réseau RUES

## C. Rapports des délégations

### Luxembourg

**Sécurité routière, Luxembourg** (Isabelle Mediger,)




Difficulté due aux flux transfrontaliers (180'000 frontaliers pour 500'000 habitants – 3 fois plus qu'à Genève, pour le même nombre d'habitants !
Projets itinéraires cyclistes, projet du tram toujours d'actualité
Les projets avancent...

<= Brochure du Ministère du développement durable et des infrastructures du Luxembourg
de février 2013

### France

**Rue de l'Avenir France** (Anne Faure, Denis Moreau, Abel Guggenheim)

- Soutien à l'initiative citoyenne européenne pour le 30 km/h
- Succès du colloque à Rennes *«espace public espace à vivre»* en mars 2013
- Volonté de travailler aussi sur le périurbain
- Dossiers marche et stationnement à développer
- Réduction de l'excès automobile : journées d'étude, visites, formation
- Approche *«Ville à vivre»* : document en préparation
- Nouvelle charte graphique pour les publications

Deux nouvelles fiches:
- Espace public et stationnement
- la marche et l'espace public

**CETE de Lyon** Centre d'étude technique du min. de l'écologie (Catia Rennesson et Françoise Teissier)

- Exemple de zone de rencontre dans un village de l'Isère: Bourg d'Oisans
- Voir présentation

**CERTU** Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques du ministère de l'écologie et du développement durable (Benoît Hiron, Lucie Bruyère)

- Nombreuses mesures et expérimentations lancées dans le cadre du *Code de la rue*.

*Strasbourg : entrée zone30*

*Strasbourg : entrée zone30*

*Paris : véhicules «traversent «*

*Paris : avant*

*Paris : «rues à nue» après*

*Paris entrée zone de rencontre*

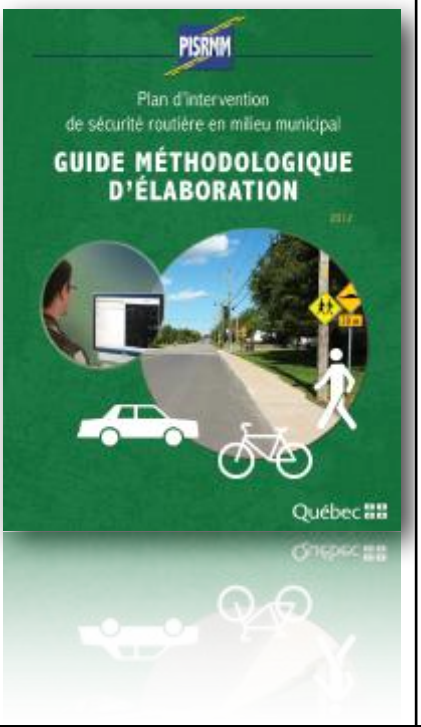
**Nantes** (ci-dessus)**:**
*Première **ZTL** (zone à trafic limité) de France ou zone 30 à accès restreint sur le cours des 50 Otages et rues voisines. Avec axe cycliste prioritaire.*
Diminution de la circulation dans la ZTL de 20'000 v/j à 8'000 v/j
Voir galeries de photos : 50 Otages avec ZTL / 50 Otages avant / dossier ZTL sur le site RdA CH

**Avancées des villes françaises et documentation:**
1) Rennes 2) Nantes 3) Strasbourg 4) Metz 5) Paris
Voir présentation / Fiches 2012 - 2013 du Certu / articles sur les pages sécurité et circ routières

- *Plan d'actions qualité de l'air* pour répondre aux exigences européennes (dossier de presse)
- Activités du Certu.

## Québec

**Ministère des transports, direction de la sécurité en transports** (Catherine Berthod)
Par courriel




Nouveau programme d'aide financière du Ministère des Transports, lancé fin 2012 : le plan d'intervention de sécurité routière en milieu municipal. Le programme s'adresse aux municipalités régionales et aux agglomérations, et permet de financer jusqu'à 100 % la réalisation d'un diagnostic et d'un plan d'action de sécurité routière sur le réseau routier municipal. L'objectif est de soutenir les organismes municipaux dans la planification des interventions à réaliser pour améliorer la sécurité routière sur le réseau routier dont elles ont la responsabilité.
À cet effet, un **Guide méthodologique d'élaboration** d'un plan d'intervention de sécurité routière en milieu municipal a été publié.
· Les travaux de la **Table québécoise de la sécurité routière** se poursuivent, notamment concernant l'élaboration d'un cadre de gestion des vitesses en milieu urbain, et plus particulièrement la définition d'un nouveau concept de « rue partagée », inspiré de la zone de rencontre européenne. La définition de ce nouveau concept s'appuiera sur l'évaluation d'aménagements déjà réalisés de « rue sans trottoir », que j'avais montrés lors de la réunion du Réseau en septembre dernier, et sur les résultats du projet de recherche concernant la démarche Code de la rue, mené par Jean-François Bruneau et Catherine Morency, de l'École Polytechnique de Montréal. Les besoins des personnes à mobilité réduite, dont les handicapés visuels, seront tout particulièrement pris en considération, en collaboration avec les organismes qui les représentent.

<= Plan de mobilité active de la ville de Laval
(troisième plus grande ville du Québec, 410 000 habitants), document de consultation

**Montréal** :

- Publication de la Ville de Montréal sur l'aménagement des quartiers verts :
- Guide d'aménagement durable des rues de Montréal. Fascicule 1. Quartiers verts.

<=

Consultation publique en cours à la Ville de Montréal sur le thème *La traversée de la rue : Comment accroître la sécurité et le confort des piétons* ? Information et documents de consultation (voir La traversée de la rue, datée du 10 avril)

- Colloque *De la zone scolaire à la ville active : mieux intervenir pour sécuriser les déplacements actifs*

15 mai 2013 à Montréal

## Vélo Québec

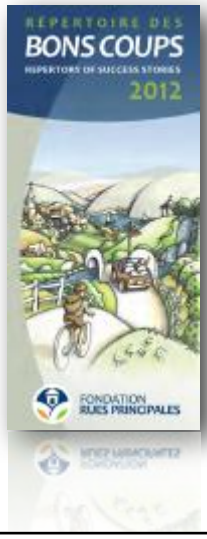
**Vélo Urbain**. Nouveau magazine gratuit diffusé à 40'000 ex. Et électroniquement

**Lien :**

- site de Vélo Québec pour télécharger le nouveau magazine (pdf)

Lien transports actifs

## Fondation Rues principales



La Fondation publie chaque année un répertoire des ***«bons coups»*** Pour télécharger le dernier recueil

Pour mémoire :
La Fondation Rues principales, organisme sans but lucratif, œuvre depuis plus de 25 ans à la revitalisation socio-économique et au développement durable des municipalités du Québec et d'autres provinces.

S'appuyant sur une approche globale et originale, la Fondation Rues principales a développé une expertise unique, qui lui a permis d'améliorer la qualité de vie des citoyens de plus de 250 municipalités.

**Nota Bene:**
Au Québec *mobilité douce* se dit *transport actif* ou *mobilité active*

## Belgique

### IBSR Institut belge de la sécurité routière (Yves Englebin)

- Rôle fédéral de l'IBSR change, déplacements vers les régions
- Dossier thématique Zone 30 et sécurité routière
- *Chaussées à voie centrale banalisée* : étude + fiche technique en Wallonie - législation pas encore adaptée
- *Tourne-à-droite* et Tout-droit cycliste légiférés: étude en RBC bientôt disponible en français
- *Rue cyclable* légiférée (30 km/h + priorité cycliste, les voitures ne doivent pas dépasser les cyclistes) : étude en cours pour RBC. En France : vélo-rue (bloqué). Voir page 7
- *Impasse débouchante* (rue sans issue, sauf pour piéton et cycliste) : bientôt dans le code
- Brochure *zone de rencontre* : va sortir
- Autres études en cours pour RBC : Traversées piétonnes - tram, traversées piétonnes gérées par feux, lentille cyclo-piétonne, accidents en SUL (contresens cycliste).
- *Vademecum vélo en RBC* : aménagements cyclables en carrefour (bientôt disponible) et aménagements séparés (en cours)

• *Plan Wallonie cyclable:*
10 communes pilotes pour sensibilisation et aménagements
Missions de l'IBSR : accompagnement des communes dans leurs projets (+ note stratégique pour de bons projets), évaluation d'itinéraires cyclables avec vélo-mesureur, évaluation de thématiques (avec fiche technique par type d'aménagement)
• *Vademecum vélo en Wallonie* :
1) sites partagés bus-vélo 2) Aménagements en giratoire (en cours) 3) Aménagements séparés (à venir)
Ouvrages de l'IBSR

**Centre de recherche routière** (Arnaud Houdmont)
Le projet bruxellois d'optimisation de l'espace public, pour lequel un appel à idée a été lancé au Réseau (merci aux correspondants du Réseau pour les retours) a retenu 3 mesures qui seront détaillées, il s'agit :
• Partage stationnement privé - public
• Quais viennois pour les TC
• Passages des modes actifs sur quais des ports (ex port Tolbiac)
Divers
*Projet Urbanzen* qui consiste en la mise au point d'un système de navigation « reroutant » les transporteurs. Ce système pourra, notamment être alimenté en temps réel par les municipalités – évitement d'un quartier tranquillisé, …

| **Bruxelles mobilité** (Isabelle Janssens) | **Rue cyclable** |
|---|---|

Activités et projets dans la Région Bruxelles Capitale (RBC):
*Rue cyclable* et Plan régional de politique du stationnement etc...

<= *Rue cyclable*.
*30 km/h, priorité au cycliste, l'automobiliste ne doit pas le dépasser.*

Photos : *Allemagne, essai pilote à Gand, inauguration 1ère rue cyclable à Bruxelles et nouveau panneau.*

*Ci-dessous photo AR à Delft (NL). Seule la rue cyclable est pavée en rouge dans la ville.*

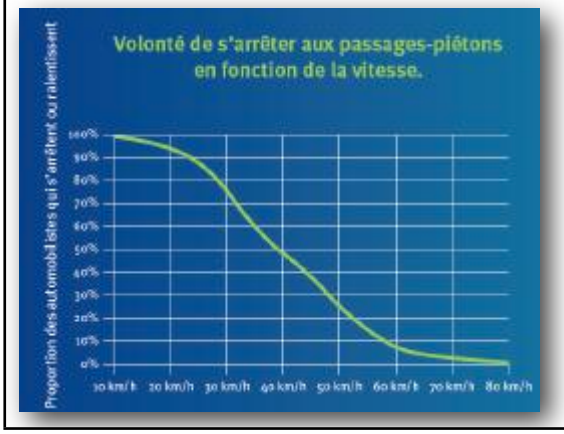
**Rue cyclable en Belgique**

**Changement dans la législation routière**
**nouvelle notion ajoutée à l'article 2**
2.61. « rue cyclable » : « une rue qui est aménagée comme une route cyclable, dans laquelle des règles de comportement spécifiques sont d'application à l'égard des cyclistes, mais dans laquelle les véhicules à moteur sont également autorisés. Une rue cyclable est signalée par un signal indiquant son début et un signal indiquant sa fin ».

Un nouvel article 22novies est inséré: « Dans les rues cyclables, le cycliste peut utiliser toute la largeur de la voie publique lorsqu'elle n'est ouverte qu'à son sens de circulation et la moitié de la largeur située du côté droit lorsqu'elle est ouverte aux deux sens de circulation. Toute rue cyclable est accessible aux véhicules à moteur. Ils ne peuvent toutefois pas dépasser les cyclistes. La vitesse ne peut jamais y être supérieure à 30 km/h. »

## Suisse

### ATE Association transports et environnement (Françoise Lanci Montant)




- Plan de déplacement scolaire.

Voir sa présentation

- Campagne 10 km/h de trop, c'est beaucoup trop sur les «petits» dépassements de vitesse
- Sur le même thème des «petits» dépassements de vitesse, en anglais (doc fourni par Benoît Hiron)

- Activités et campagne ATE Suisse Voir présentation (Caroline Beglinger Federova)

### EPFL École polytechnique fédérale de Lausanne (Dominique von der Mühll)

L'ouvrage EPFL - OFROU
*Le piéton dans l'entre-deux des villes Vers les IFF (Installations à forte fréquentation) de demain, urbaines et multimodale*
sur l'accessibilité non motorisée des centres commerciaux est en ligne sur les sites de RdA CH et de l'OFROU

### Rue de l'Avenir CH

- Prochain bulletin RdA 2/2013 sur le 30 km/h
  - Opposants aux 30 / Zones 30 à l'étranger /30 sur route principale / Cas de Lausanne
- Journée 2013 : le 27 septembre à Neuchâtel «***Accompagner les projets, sensibiliser, convaincre***», avec visite d'aménagements en ville de Neuchâtel
  - Graz, ville à 30 depuis 20 ans
  - La communication autour du *Modèle bernois*,
  - Angers, concertation et communication
  - etc
- Clin d'oeil (feuillet d'une page)
  - Trottoirs et vélos: le bon exemple de Toronto,
  - Sas dans les zones 30 néerlandaises
  - Contrôle dans les ZTL italiennes
  - Bancs pour personnes âgées à Barcelone

- Nouvelle rubrique du site *«Villes d'avenir»* :
  - Ferrare,
  - Fribourg-en-Brisgau,
  - Barcelone.....

## D. Démarche ville à 30 et zones 30

- Démarche zone 30 en Europe (+ avancées à Nantes). Voir présentation (Alain Rouiller)
- Zone 30 de 3ème génération, aussi sur les axes principaux
- Prendre en compte bruit et pollution (exemples allemands et essai à Zurich).
- Bruxelles : 40% du réseau, Pentagone à 30 (4,6 km²), plan pour la ville en cours
- Wallonie et Flandres : Centre-ville d'une bonne dizaine de villes (Gand, Mons, Ath, Marche, Hasselt, Courtrai, Anvers, Louvain, Namur) + autres en cours à Auvelais, Tournai, Liège, ...
- Exemples du canton de Zurich : recensement et numérisation des zones 30, exemples de zones 30 en traversée de villages sur des routes cantonales. Voir la présentation de Mathilde Geiges Mayaud

## Zurich : 30 km/h

Nous n'avons pas pu présenter la situation zurichoise, par manque de temps.
La voici, résumée, sur la base de la présentation de Claudia Nielsen et Bruno Hohl (département zurichois de la santé) et de la fiche de l'étude pilote de la Kalbüchstrasse de 2 pages

| Réduction du bruit routier à Zurich et zones 30 de 3ème génération | |
|---|---|
| | **Mur antibruit:**<br>• Nécessite beaucoup de place<br>• Problématique pour le paysage<br>• Ne protège que le 1er niveau<br>• Coûteux<br>**Nota Bene :**<br>• Délai pour assainir les rues et routes de Suisse : 2018<br>• La Confédération participe financièrement<br>• Les Autorités cantonales et communales ont l'obligation d'agir d'abord à la source du bruit (avant de poser des fenêtres isolantes) |
| <br>120'000 habitants de Zurich vivent dans une rue dont les normes de bruit sont dépassées (en orange)<br>11'000 habitent dans une rue dont les normes d'alarme sont dépassées, et devraient être assainies d'urgence (violet) | **Coûts d'assainissement** (130'000 habitants concernés)<br>• Isolation fenêtres : 100 millions / 20'000 habitants / 30km de rues<br>• Mur antibruit : 30 millions pour 5'000 habitants / 12 km de rues<br>• 30 km/h sur rues communales : 4.5 Mo / 8400 hab/ 19km de rues<br>Les 4.5 Mo comprennent le marquage, les mesures de modération provisoires et l'étude<br>• Solde non traité : 96000 hab. / 169 km de rues<br><br>Estimation grossière d'après les chiffres ci-dessus:<br>**Coût par habitant** (130'000 sont concernés)<br>Fenêtres : Fr 5000.-<br>Mur antibruit : Fr 6'000.-<br>30 km/h : Fr 536.-<br><br>**Coût par kilomètre de rue** (230 km de rues à assainir)<br>Fenêtres : Fr 3,3 millions / km<br>Mur : Fr 2,5 millions / km<br>30 km/h : Fr 237'000.- / km |

## Réduction du bruit routier à Zurich et zones 30 de 3ème génération

### Expérience de zone 30 km/h sur une collectrice de quartier, la Kalbüchstrasse, en banlieue zurichoise, en 2009

*Image Google StreetView*

**Résultat en bref:**

- Diminution du bruit de 3 décibels (de -2.4 à -4.5 décibels)
- Diminution du bruit de nuit de -4.3 à -4.5
- Diminution du bruit de jour de -2,4 à -3,3 décibels
- Le bus perd 2 sec par 100m
- Forte acceptation de la population (78% pour ou plutôt pour). 68% des commerçants
- 30km/h toute la journée et pas seulement la nuit comme en Allemagne

Rappel : une baisse de 3 décibels représente une diminution de moitié du niveau de bruit

Selon la fiche, bien que l'essai, soit considéré comme concluant, il n'a cependant pas été concrétisé dû à des résistances internes...

**Mesures**:

- Totem zone 30 (ci-dessus à gauche)
- Inforadar (ci-contre), il ne paraît pas déterminant
- Sinuosités / Marquage / Communication

Vitesse durant l'expérience 50 => 30 : 37 - 39 km/h

La fiche allemande, ci-dessous, indique qu'avec la mise en place de ralentisseurs, la diminution du bruit va jusqu'à 5 décibels

*Image : Ville de Zurich*

### Documentation sur l'assainissement du bruit routier et le 30 km/h

*Image tirée du document berlinois «30 km/h la nuit - concept pour les axes principaux» à destination du public*

**Documents pdf en allemand:**

- Assainissement du bruit par la réduction des vitesses - concept de 30 km/h sur les rues communales (Zurich)
- Présentation «assainissement du bruit routier par le 30 km/h» ZH
- Essai pilote à la Kalbrüchstrasse (2 pages)
- 30 km/h la nuit. Dossier de presse partiellement en français
- Document de communication à Berlin
- Fiche allemande 30 km la nuit une page

**En français**

- Directive européenne 49 de 2002
- Vademecum (belge) réduction du bruit routier
- *Vers plus de calme* Office fédéral environnement
- IBSR Dossier thématique No1 Zones 30 (2013)
- RdA 2/2013 Démarches 30, une culture qui fait son chemin en Suisse et en Europe

**Site Rue de l'Avenir CH** : zones 30 en Europe

- Rue de l'Avenir Suisse se propose d'étoffer les pages de son site sur la démarche 30 en Europe et le 30 km la nuit (assainissement du bruit routier)
- Actuellement : Belgique, Danemark, France (incomplet), Italie - ZTL et Pays-Bas. A venir Allemagne, Suède, Autriche...
- Les infos des correspondant-es seront utiles
- Denis et Abel prépare une grille

## E. Fonctionnement du Réseau

### Contacts Réseau

- Site participatif : le Réseau renonce au site Alfresco. Merci au Certu et à Lucie
- Pièces jointes : essai site de «dépôt». Catia donne les coordonnées à AR. Et essai de liens directs dans ce document
- Alain continuera l'envoi réguliers d'informations qu'il reçoit des correspondants. Si possible avec des liens, pour éviter les pièces jointes

### Thème à prendre à une autre occasion

- Pouvoir de police - contrôle - amendes

### 7ème Journées 2012 à Besançon

| **9ème Journées 2014** | **Plan A : Liège - Maastricht NL (Philippe Hanocq)** |
|---|---|
| | |
| *Axe cycliste à Maastricht NL* | *Entrée de zone 30 à Maastricht NL* |
| | Nous fixerons la date en janvier 2014, vraisemblablement pour mai 2014,<br>**Plan B :** Belgique du nord<br>Organisation Bruxelles mobilité<br><br>**10ème Journées 2015**<br>France : organisation Certu<br>Variante possible : Lille (F) - Mons (B). Cette dernière sera capitale européenne en 2015 avec nombreux chantiers urbanistiques en cours<br><br>*Ci-contre zone 30 scolaire à Liège sur une collectrice de quartier* |

## F. Projet commun Réseau RUES :

*projets abordables*

Les correspondants du Réseau RUES regroupe les informations dans leur pays.
Une synthèse sera présentée lors de la *Journée Rue de l'Avenir 2014*, le **26 septembre 2014**.
RdA CH va relancer le Réseau, cet automne

## G. Zones de rencontre

*Essai pilote à Linz*

**Zone de rencontre**
L'Autriche a introduit le 31 mars 2013 la «zone de rencontre» (Begegnungszone) et repris le panneau français.
La priorité des piétons n'est pas explicite
Lien (en allemand).

Les **Pays-Bas** ont repris partiellement le panneau suisse, mais avec 15 km/h, et gardent le ballon.
*Photo AR 2010 dans l'agglo de La Haye.*
*Le nouveau panneau cohabite avec l'ancien (sans le 15)*

*Voir galeries de photos*
*La Haye* *Delft* *Scheveningen*

**Belgique : zone résidentielle ET zone de rencontre**

les deux noms sont repris au code de la route depuis le code de la rue. Dans le code du gestionnaire, il y avait des obligations d'aménagements liées à la zone résidentielle.
La zone de rencontre a été introduite en 2004 dans le code de la route mais ne l'a pas été dans le code du gestionnaire.
C'est seulement récemment que la Région Wallonne a décidé d'introduire la zone de rencontre dans les recommandations d'aménagement par une circulaire régionale, l'infrastructure étant interprétée comme une compétence régionale. La Région de Bruxelles capitale va également intégrer la zone rencontre par une circulaire régionale.
Les 2 zones continueront donc d'exister tant qu'elles seront prévues au code de la route, qui est de compétence fédérale…
Donc 2 zones, avec (l'ancien) panneau et comportement identiques… Pour l'usager, il n'y a pas de différence.

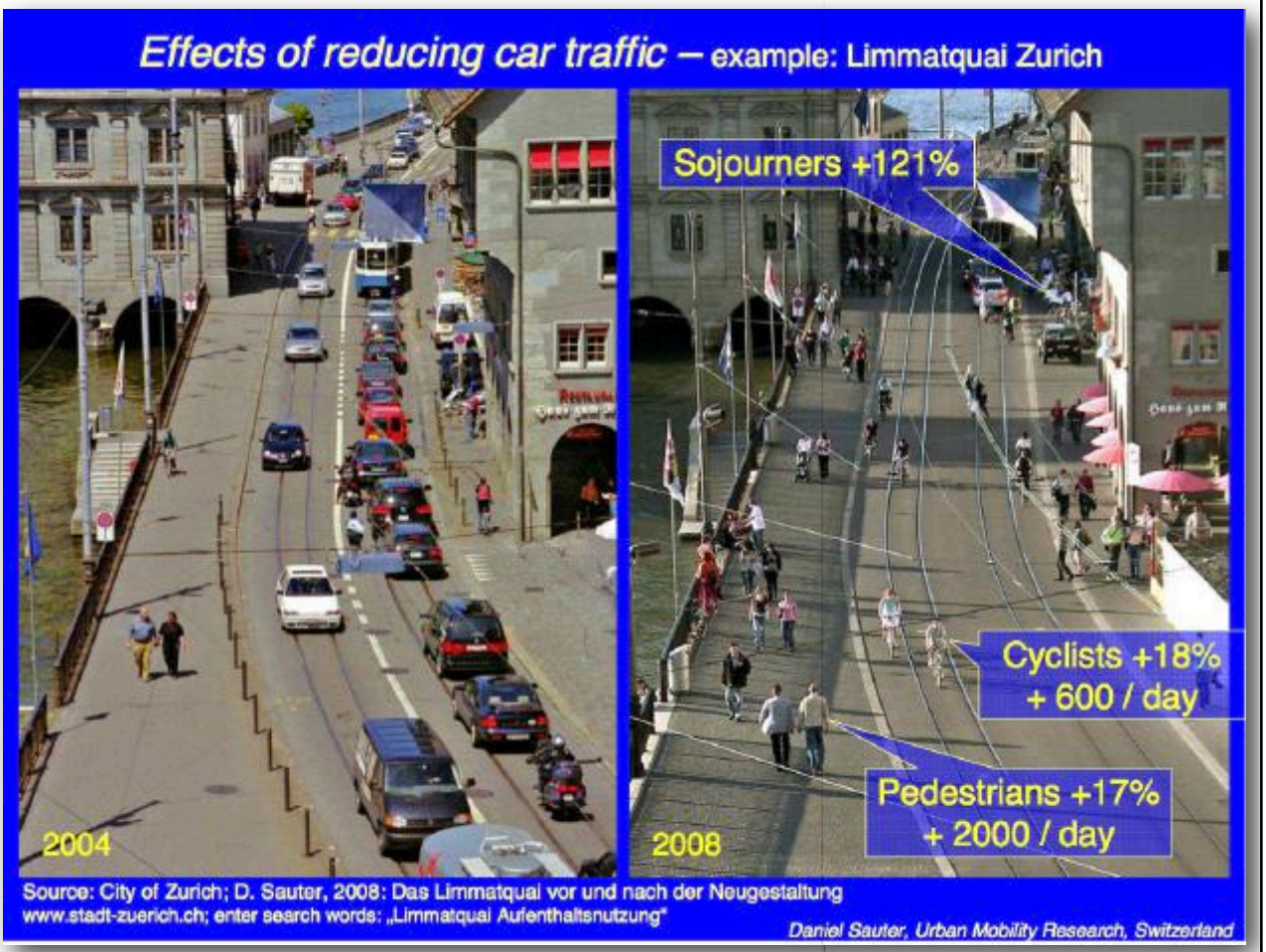
**En Wallonie**
Dans les recommandations, donc pour les gestionnaires, il y a quelques différences : importance de limiter le transit pour la résidentielle, passage des TC. Liens : Circulaire wallonne et *«Des outils pour favoriser la convivialité...»* sur le site de l'UVCW (Union des villes et communes de Wallonie).

**En RBC**, le texte que propose Bruxelles mobilité fait très peu de différence entre les 2 zones, et resterait valable après fusion éventuelle des 2 statuts.
**En Flandres**, RAS.

Au **Luxembourg**, les 2 zones co-existent avec des panneaux subtilement différents.
Voir brochure du Ministère du développement durable et des infrastructures du Luxembourg

**H: Visites**
**Mercredi soir** :

**quai de la Limmat vieille-ville de Zurich**



Discussion avec Daniel Sauter, sociologue de la mobilité
Daniel commente sa présentation «papier». Extrait ci-contre

Quai de la Limmat
situation avant-après (pdf)

Guides Daniel Sauter et Christian Thomas

Restaurant :
Restaurant Pot au Vert

## Jeudi matin :

| Baden (Argovie) | |
|---|---|
| | **ville des courtes distances:**<br>**Baden** est une commune de 18'500 habitants du canton d'Argovie. Elle est située sur la rive gauche de la Limmat à 25 kilomètres au nord-ouest de Zurich. (...) Bien qu'appartenant au canton d'Argovie, Baden est aujourd'hui englobée dans la région métropolitaine de Zurich. La ville est visitée principalement pour ses sources d'eau chaude soufrée. (extrait de Wikipedia)<br>• concept piéton (en allemand)<br>• interface multimodale à la gare (prix Flux 2008)<br>• Réaménagement de la Schlossbergplatz, avec sous voie et commerces<br>• passerelle et ascenseur piétons (prix Flâneur d'Or 2008)<br>• zones piétonne et de rencontre<br><br>Guide :<br>Maria Benito service d'urbanisme, ville de Baden<br><br>Repas : Restaurant Roter Turm |

## jeudi soir

| Visite de la requalification d'un ancien noeud routier (tangente ouest) en centralité de quartier avec zones 30 et zones de rencontre : Sihlfeldstrasse / Bullingerplatz / Weststrasse | |
|---|---|
| <br>5 \| An der Bullingerstrasse war zur Überquerung der stark belasteten Strasse eine Passerelle nötig.<br>5 \| Une passerelle était nécessaire pour traverser la forte circulation à la Bullingerstrasse. | La transformation de la tangente ouest de Zurich en rue de quartier<br><br>Naguère conçue en tant que liaison entre deux extrémités d'autoroute, l'ancienne tangente ouest de Zurich était presque devenue un «provisoire définitif». Pendant 40 ans, 20 000 véhicules rugissaient dans la Weststrasse en passant de la vallée de la Limmat vers la rive gauche du lac de Zurich et d'autres rues de quartier en ville étaient soumises à ce trafic dans l'autre sens également. Grâce à l'ouverture du contournement ouest de Zurich, ces rues ont pu être tranquillisées et réaménagées en conséquence. (photos avant- après et texte extraits du document de la ville de Zurich)<br><br>Diminution du volume de circulation : **90%** |

| Visite de la requalification d'un ancien noeud routier (tangente ouest) en centralité de quartier avec zones 30 et zones de rencontre : Sihlfeldstrasse / Bullingerplatz / Weststrasse | |
|---|---|
| <br>6 I So sieht die Bullingerstrasse heute aus.<br>6 I La Bullingerstrasse aujourd'hui. | **Documentation**:<br>• Document pdf en allemand avec un résumé français et 2 photos avant - après<br>• Mesures d'accompagnement à l'évitement ouest de Zurich ( en allemand avec de nombreuses illustrations)<br>• Vidéo des habitants : tangente ouest<br><br>Guide : Thomas Schweizer<br>Repas : Restaurant Café Boy<br><br>**Galerie de photos:**<br>• Büllingerplatz (zone de rencontre)<br>• Sihlfeldstrasse (zone 30)<br><= *Büllingerstrasse APRÈS* |

## vendredi matin

| **Glattalbahn** | |
|---|---|
| | Visite en tram rapide de la vallée de la Glatt (située entre Zurich et l'aéroport, étendue sur 5 communes, 100'000 habitants et 100'000 emplois). L'une des régions les plus dynamiques de Suisse, avec l'Arc lémanique.<br>Exposé de Hannes Schneebeli, responsable de l'infrastructure. Voir sa présentation<br><br>**Documentation**<br>• Publications en allemand, anglais et français<br>• SATW News 1/12<br>• Le Temps 22.01.2011<br>• Eurotransports (en anglais) |

## vendredi midi

| **Rencontre avec Daniel Leupi, Maire-adjoint, chargé de la police (et de la circulation)** | |
|---|---|
| | A Zurich, ce dicastère comprend notamment les thèmes<br><br>• «zones30»,<br>• zones de rencontre<br>• assainissement du bruit routier.... |

**vendredi après-midi**

| Visite de zones 30.... | et de zone de rencontre |
|---|---|
| photos 17 mai 2013 AR | |
| *Carrefour dans la zone 30*<br>A noter dans la galerie de photos (Josefstrasse), le carrefour avec 6 voies de circulation en cul-de-sac | *zone de rencontre «ancien style», très «bâtie»...*<br><br>Galerie de photos : Luisenstrasse, 8005 Zurich |

## I. **Documentation**

**1. Rue de l'Avenir 3/2012** *«Flânerie en périphérie. Reflets de la journée d'étude de Mobilité piétonne»* de juin 2012 à Zurich, pdf de 8 pages,vous donnera un aperçu du dynamisme du Grand Zurich. A noter que nous avons vu d'autres lieux que ceux décrits ici.

2. Documentation zurichoise (en allemand) Guides des aménagements espaces publics, avec de nombreux croquis
3. Plan directeur cycliste de la ville de Zurich 1) site 2) document pdf
4. Norme VSS (Union des professionnels de la route) *Trafic des piétons; Espace de circulation sans obstacle*
5. Publications de Mobilité piétonne

- Les piétons et la nuit
- S'asseoir dans l'espace public
- Guidage des piétons aux abords des chantiers
- Brochure «Utilisation temporaire du domaine public»
- «Flâneur d'Or 2011» – Portrait des projets primés
- Recommandations «Marcher sans limite d'âge»
- Brochure d'information «Marcher sans limite d'âge»
- Brochure d'information «L'ABC de la sécurité sur le chemin de l'école»
- Brochure d'information «Accessibilité des commerces à pied et à vélo

AR juin 2013