



## Fachtagung *Journée d'étude*

////////////////////////////////////  
**Schönes Flanieren braucht gutes Sanieren**

**Wege zu attraktiven öffentlichen Räumen in Wachstumsgebieten**

***Flânerie en périphérie...***

***Qualité des espaces piétons - aussi dans les zones de développement***

////////////////////////////////////  
**Donnerstag, 28. Juni 2012, Schlieren ZH**

***Jeudi 28 juin 2012, Schlieren ZH***



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Bundesamt für Strassen ASTRA  
Office fédéral des routes OFROU



## Tagungsprogramm 28. Juni / Programme de la journée 28 juin Traduction simultanée : Sulpice Piller

---

|           |  |  |
|-----------|--|--|
| ab / dès  | <b>Empfang / Accueil</b>   |  |
| 08.30     | Registrierung; Abgabe Tagungsunterlagen / <i>Enregistrement; remise des documents de la journée</i>  |  |
|           | <b>Moderation:</b> Thomas Schweizer, Fussverkehr Schweiz / <i>Mobilité piétonne</i>  |  |
| 09.10     | <b>Begrüssung / Mot de bienvenue</b>   |  |
|           | Jean-Claude Perrin, Stadtrat Vorsteher Bau und Planung Schlieren   |  |
|           | Der öffentliche Raum als strategisches Aufgabenfeld des Bundes / <i>L'espace public en tant que tâche stratégique de la confédération</i>  | Erwin Wieland,<br>Vizedirektor ASTRA Abteilungsleiter Strassennetze /<br><i>Vice directeur OFROU Division Réseaux routiers</i> |
|           | Strategie der Stadt Schlieren zur Aufwertung der Stadträume – Projekte in Schlieren / <i>Stratégie de la ville de Schlieren pour la revalorisation des espaces publics urbains</i>   | Manuel Peer,<br>Stadttingenieur Schlieren  |
|           | Der Stadtplatz den Fussgängerinnen und Fussgängern – Betriebs- und Gestaltungskonzept Stadtplatz / <i>La Stadtplatz pour les piétons – conception des transports, de l'exploitation et de l'aménagement</i>  | Stephan Kuhn,<br>Landschaftsarchitekt HTL BSLA   |
|           | Die Bedeutung des öffentlichen Raumes aus Sicht der Immobilienentwicklung – Fussläufige Erschliessung und Gestaltung als Standortfaktor / <i>L'importance de l'espace public du point de vue de la promotion immobilière – l'aménagement et l'accessibilité piétonne en tant que facteurs de localisation</i>  | Gianfranco Basso,<br>Leiter Entwicklungen Halter-Entwicklungen   |
| 10.50     | <b>Kaffeepause / pause café</b>  |  |
| 11.20     | <b>Workshop / atelier</b> (3 deutsch, 1 français)  |  |
| WS 1      | Die Strasse von den Rändern her denken! Die Optik des Fussverkehrs höher priorisieren. Wettbewerbe und Studienaufträge als mögliche Ansatzpunkte für eine fussgängerfreundliche Planung.   |  |
| WS 2      | Plätze als Brennpunkte des öffentlichen Lebens. Gute Plätze sind belebt und stiften Identität. Mit welchen Prozessen können mehrheitsfähige Lösungen gefunden werden?  |  |
| WS 3      | Sicherheit im öffentlichen Raum: Öffentliche Räume müssten zu jeder Tageszeit von der gesamten Bevölkerung genutzt werden können. Sicherheit bedeutet Lebensqualität.  |  |
| atelier 4 | <i>Le piéton dans „l'entre-deux des villes“. Quel place pour le piéton dans le développement de ces territoires encore si peu favorables aux déplacements à pied?</i>  |  |
| 12.30     | <b>Mittagessen Stehlunch / Repas (buffet)</b>  |  |
| 13.45     | <b>Walkshop</b> Ortsbesichtigung / <i>Excursion</i><br>Sägestrasse / Stadtplatz / Aufwertungen im Bahnhofquartier / <i>Revalorisations dans le quartier de la gare</i>   | Manuel Peer / Barbara Meyer<br>Stadttingenieur / Projektleiterin Stadtentwicklung<br>Schlieren                                 |
| 14:50     | <i>Construire le vide dans l'agglomération: Le cas de Renens (VD), situé dans la périphérie lausannoise, lauréat en 2011 de plusieurs prix urbanistiques (Wakker, Flâneur d'Or, Flux) /</i><br>Öffentliche Räume schaffen in der Agglomeration: Renens liegt im Agglomerationsgürtels von Lausanne-West. Preisträger diverser Planungspreise (Wakkerpreis Flâneur d'Or, Flux). | Philippe de Almeida,<br><i>architecte de la ville de Renens</i>  |
|           | Öffentlicher Raum: Raum für soziales Leben (in der Agglomeration) / <i>Espace public: espace de vie sociale (dans l'agglomération)</i>   | Barbara Zibell,<br>Prof. Dr. sc. techn. Leibniz Universität Hannover   |
|           | In der Agglo liegt unsere Zukunft!<br>Tagungsfazit, Ausblick<br><i>Notre avenir sera dans l'agglomération!</i><br><i>Retour sur la journée et perspectives d'avenir</i>  | Köbi Gartenbein,<br>Chefredaktor Hochparterre  |
| 16.15     | <b>Apéro</b> , offeriert von der Stadt Schlieren / offert par la ville de Schlieren  |  |



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement, des transports,  
de l'énergie et de la communication DETEC

Office fédéral des routes OFROU



Fussverkehr Schweiz

Fachverband der Fussgängerinnen und Fussgänger

Mobilité piétonne

Association suisse des piétons

## ***Journée d'étude du 28 juin 2012 à Schlieren***

### **Fachtagung vom 28. Juni 2012 in Schlieren**

---

**Philippe de Almeida**

***Architecte de la ville de Renens***

***Construire le vide dans l'agglomération: Le cas de Renens (VD), situé dans la périphérie lausannoise, lauréat en 2011 de plusieurs prix urbanistiques (Prix Wakker, Flâneur d'Or, Flux)***

**Öffentliche Räume schaffen in der Agglomeration: Renens liegt im Agglomerationsgürtel von Lausanne-West. Preisträger diverser Planungspreise (Wakkerpreis, Flâneur d'Or, Flux)**

- Construire le vide dans l'agglomération:
- Le cas de Renens VD
- Martin Hofstetter, Chef du service d'Urbanisme Renens
- Philippe de Almeida, architecte de la Ville de Renens



Renens / stratégie piétonne / 28.06.2012



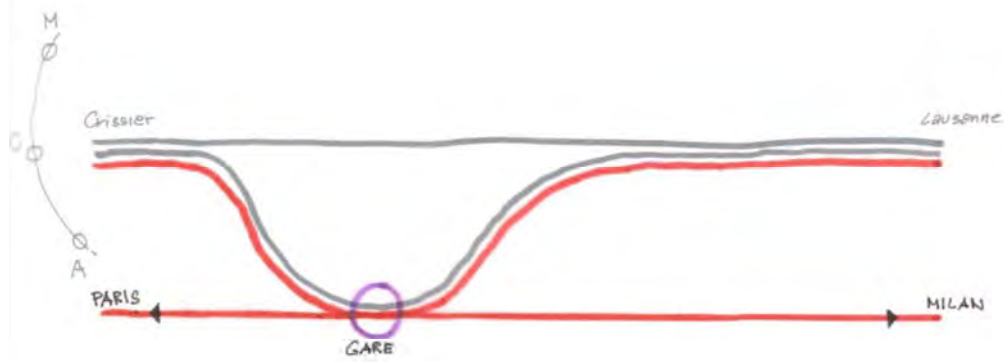
Ouest lausannois



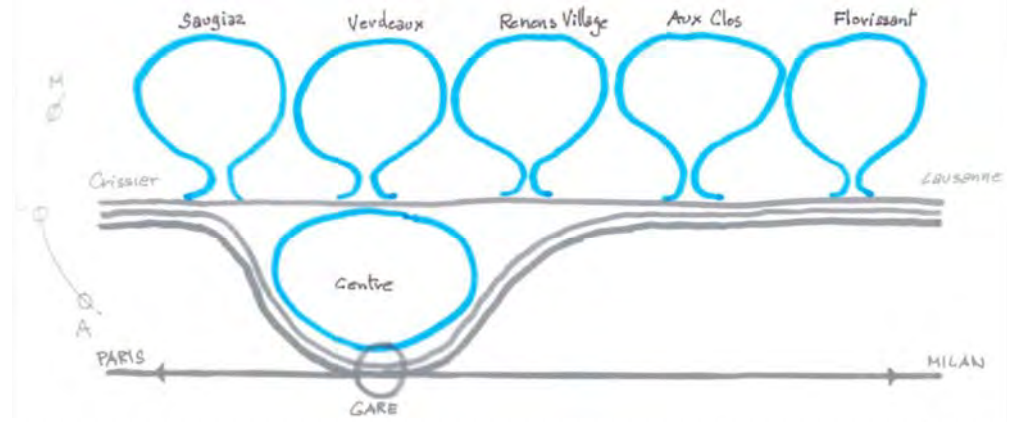
Limite territoriale de Renens



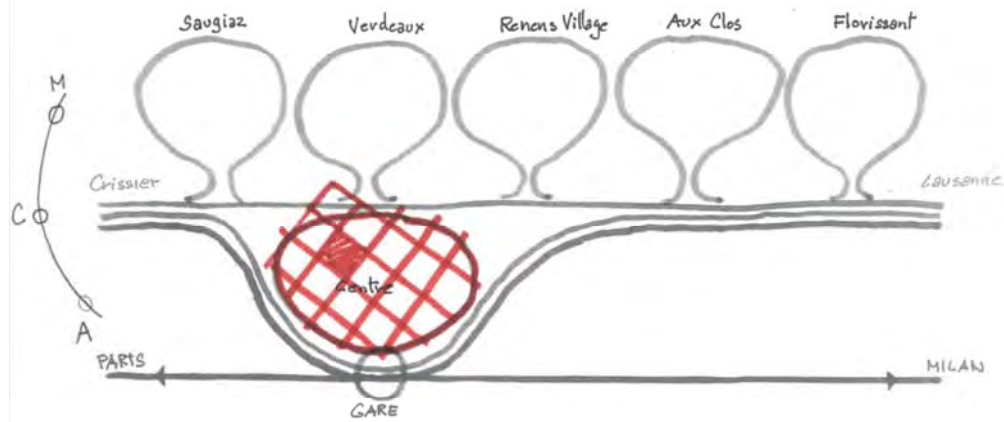
Renens / un axe routier / l'avenue du 14-Avril



Renens / une voie ferrée // une gare de triage de 12 hectares



Renens / un centre // des quartiers



Renens / un centre // un concours



Concours novembre 2006 / Vers des espaces partagés // Paysagession

VERS UNE CHARTRE DES ESPACES PARTAGÉS  
 Afin d'encadrer le développement de la gare, nous avons élaboré une chartre des espaces partagés. Cette chartre définit les principes de conception et de gestion de ces espaces, ainsi que les modalités de leur entretien et de leur utilisation.



Concours novembre 2006 / Place du Marché // Paysageion

Le projet concerne l'aménagement de l'ensemble du réseau des espaces publics du

### **cœur de Renens :**

La rénovation de la place du Marché, de la rue du Midi (espace de rencontre), de la

rue Neuve (rue piétonne), de la rue de la Savonnerie (espace de rencontre) et de la

rue de la Mèbre (espace de rencontre)

La création du square de la Savonnerie, de jardins de poche (rue piétonne) et de liaisons piétonnes nouvelles.

Un processus participatif a été mis en place tout au long de l'élaboration du projet.

Pour le concours (présentation et jugement devant le public), pour le projet (groupe des utilisateurs) pour l'exécution (commission des espaces publics).

Un projet / un programme



Périmètre du centre de Renens



Un projet / un chantier // un parking



Un projet / un chantier // une place



Situation actuelle



Situation actuelle / une place

Matthieu Gafsou



Situation actuelle / une place

Matthieu Gafsou



Situation actuelle / une place

Matthieu Gafsou



Situation actuelle / une place

Matthieu Gafsou



Situation actuelle / une place

Matthieu Gafsou



# Renens change de vitesse

Venez vous informer

Présentation publique • Etat des lieux + discussion • 27 avril 2009 - 19h30 • Salle de spectacles

Renens / zone trente





### Conception d'ensemble des zones 30

Un projet du Service d'urbanisme de Renens et de la Police de l'Ouest lausannoise

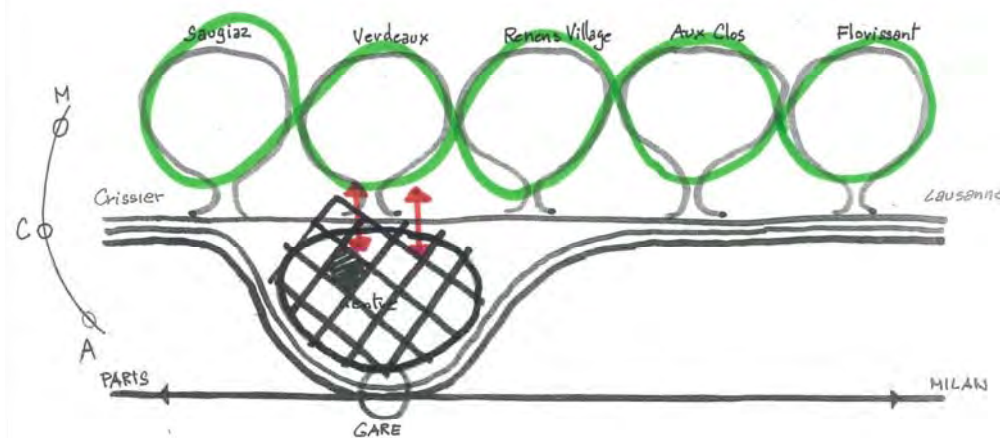
La Ville de Renens, comme de nombreuses autres localités, prévoit d'améliorer la sécurité et la convivialité de ses rues et ses places sur l'ensemble de son territoire, tout en préservant leur accessibilité.

Le bon fonctionnement des zones 30 repose sur certains aménagements ciblés aux endroits dangereux, mais aussi sur l'information et la sensibilisation qui permettent de rappeler le sens des mesures prises: la zone 30 n'est pas un but en soi, mais un outil pour plus de sécurité et de qualité de vie en ville pour tous les usagers, qu'ils soient automobilistes, cyclistes ou piétons.

A ce jour seul un quartier, celui de Renens-Village, a bénéficié d'un aménagement de modération de vitesse à 30 km/h. La réalisation zone par zone, telle que prévue initialement, s'est révélée lourde à mettre en oeuvre et laissant de larges parts de notre ville à l'écart de ces améliorations.

La Municipalité a donc étudié une extension simplifiée des zones 30 sur l'ensemble de la commune de Renens. Elle se réjouit de vous accueillir nombreux pour la présentation de ce projet, suivie d'une discussion, le lundi 27 avril à 19h30 à la Salle de spectacles.

La Municipalité



Renens / zone trente // un concept global

Renens / zone trente // les doubles sens



Rue de Lausanne / rue du Léman



Rue de Lausanne / la Croisée



Rue de Lausanne / Avenue du 14-Avril



Avenue du 14-Avril / liaison piétonne souterraine



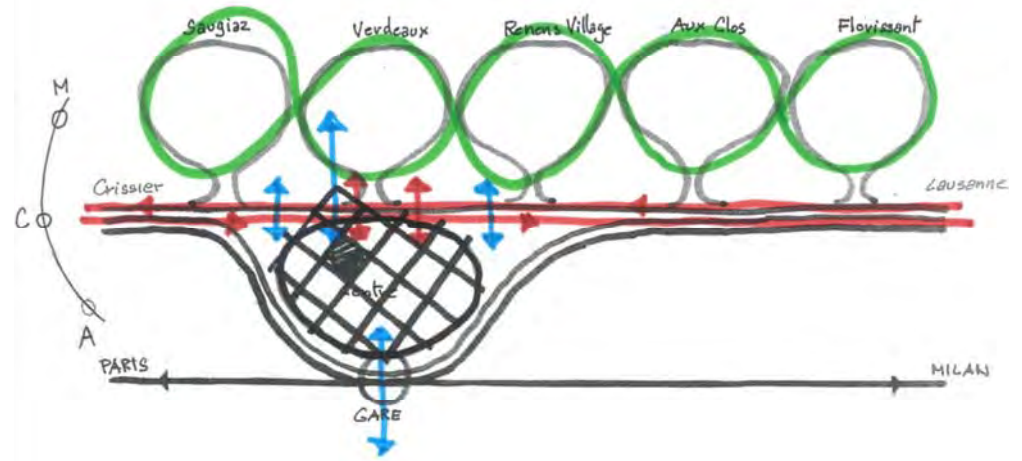
Avenue du 14-Avril / liaison piétonne «aérienne» 1



Avenue du 14-Avril / liaison piétonne «aérienne» 2 // liaison souterraine



Accès piétons à la place du marché par l'Avenue du 14-Avril



Avenue du 14-Avril / un double sens // des liaisons piétonne



Projet pour la mise en double sens de l'avenue du 14-Avril



Aménagement de l'avenue du 14-Avril



Déroulé du tracé de l'avenue du 14-Avril

### Requalification 14 avril

Tranquilliser l'avenue, l'aménager comme un véritable espace public qui englobe tout son entourage

Changer l'ambiance: passer d'une ambiance routière à une ambiance de cœur de ville

Réduire physiquement et optiquement la bande carrossable

Offrir plus de place et de confort aux piétons et aux vélos

Améliorer la qualité paysagère

Favoriser la perméabilité piétonne



Requalification de l'avenue du 14-Avril



Passerelle «Rayon vert»

Le «mail du Marché» consiste principalement en un espace carré, à cheval sur le 14 Avril, planté de 16 arbres formant un quadrillage régulier.

Il fait l'articulation entre la place du Marché, centre symbolique de Renens et la partie nord de la ville.

Un grand espace public à niveau, telle une dilatation de la rue, animé par diverses activités.

Les platanes sont «couronnés» à 6-7m de haut forment un «toit végétal» ou une «salle verte».

Pour exprimer cette dilatation de l'espace rue et rendre l'endroit lumineux, l'enrobé de couleur claire de la bande polyvalente envahit la place au travers des deux grands passages piétons tandis que la rue reste en enrobé macro-rugueux.



Le «mail du Marché»



Les articulations / avenue du 14-Avril // rue du Jura



Analyse / concept d'aménagement // type végétal



Analyse / concept d'aménagement // type végétal



Analyse / concept d'aménagement // type végétal et minéral



Analyse / concept d'aménagement du «mail» // type végétal et minéral

«Il faut donc trouver dans chaque ville un lieu libéré du marché, libéré de l'école, un lieu qui soit, en un sens, le centre nerveux de ce qui est important; de ce qui peut réellement faire qu'une ville ait de la grandeur, parce qu'on mesure la ville non pas à l'excellence de la circulation, mais au *pourquoi* de son système de circulation, et cela parce qu'il y a quelque chose d'important à servir. Alors cette architecture de connexion, à travers toute la ville, a sens. La connexion doit être à la fois mentale et physique. »

Louis I. Kahn, «silence et lumière »  
Conférence donnée à l'EPFZ le 12 février 1969



merci de votre attention



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement, des transports,  
de l'énergie et de la communication DETEC

Office fédéral des routes OFROU



## **Journée d'étude du 28 juin 2012 à Schlieren**

### **Fachtagung vom 28. Juni 2012 in Schlieren**

---

#### **Intervention:**

**Dominique von der Mühl, Collaboratrice scientifique, EPFL-ENAC-Chôros**

#### **Présentation:**

**Mathieu Pochon, Associaton suisse des piétons**

#### **Atelier 4**

##### **Le piéton dans l'entre deux des villes**

Les périphéries des villes sont en pleine mutation. Leur développement anarchique de la deuxième moitié du XXe siècle est en train de faire place à une ville en devenir, qui abritera une grande partie des logements et emplois prévus dans les projets d'agglomération.

Marche et piéton, de quoi parle-t-on? Peut-on "injecter de la proximité" dans ces territoires à priori peu favorables aux déplacements à pied, et comment? Quel rôle le piéton peut-il jouer dans cette ville en construction? Qui peut agir, à quelle(s) échelle(s)? Et... pourquoi est-ce important?

##### **Résultat de la discussion**

*Le thème du « piéton dans l'entre-deux des villes » a été abordé par une introduction de Dominique von der Mühl sur la question de l'accessibilité piétonne des installations à forte fréquentation (IFF). Selon son analyse, et contrairement aux idées reçues, un potentiel réel existe pour redonner à certaines IFF une meilleure accessibilité piétonne et pour mieux les intégrer dans l'espace urbain. Dans de nombreux cas en effet, ces installations construites à l'origine au vert ont été « rattrapées » par la ville avec le temps. Pour que ce potentiel soit exploité de manière optimale, Dominique von der Mühl souligne la nécessité d'une coordination entre acteurs dans la durée. Ce rôle revient avant tout aux communes, qui doivent ainsi s'assurer que le piéton soit pris en compte à tous les stades de planification. En écho à cette introduction, la discussion a porté sur la volonté des grandes chaînes commerciales à collaborer, notamment pour la mise à disposition des statistiques sur la clientèle. Si en général ces données existent, il est rare que les commerces les mettent à disposition spontanément. En amont, il faut parvenir à les convaincre de leur intérêt à garantir une meilleure accessibilité à pied, à vélo et en transports publics. Si les paniers d'achats sont généralement plus petits pour les clients « écomobiles », ils sont en revanche plus fréquents et fidélisent plus facilement la clientèle.*

*La discussion a ensuite mis en évidence que le plan du réseau de chemins piétonniers, mentionné dans la Loi fédérale sur les chemins pour piétons et de randonnée pédestre (LCPR), constitue un outil de qualité sous-estimée et trop rarement utilisé pour parvenir à garantir des accès piétons directs et de qualité au sein des agglomérations. En Suisse romande, le canton de Genève fait de ce point de vue figure d'exemple, puisque plus de la moitié des communes y ont adopté un plan piéton, permettant ainsi d'assurer des liaisons piétonnes vers différentes destinations incluant les achats, le travail et les loisirs.*



Le piéton dans l'entre-deux des villes

## **Des IFF accessibles aussi sans voiture : utopie réaliste, et indispensable**

La problématique de l'accessibilité non motorisée des installations à forte fréquentation (IFF) s'inscrit dans un questionnement plus large qui est celui de la place du piéton dans les territoires de périphérie.

Les couronnes des villes sont aujourd'hui en pleine mutation. Abritant près du quart de la population et une part importante des emplois elles vont aussi accueillir une grande partie du développement prévu dans le cadre des projets d'agglomération. **L'étude postule que la métrique pédestre a un rôle essentiel à jouer dans ce développement, et que le piéton pourrait être un vecteur fort de l'urbanité de ces portions de ville en devenir.** Le vieillissement de la population, l'épuisement annoncé des ressources et les problèmes environnementaux suscitent aujourd'hui déjà des réflexions sur les problèmes futurs de mobilité et d'accessibilité aux équipements et services.

La forte multiplication des IFF au cours des dernières décennies s'est inscrite dans un phénomène d'écartement continu des villes marqué par la fabrique d'un tissu bâti organisé en fonction d'un accès motorisé, ni assez dense ni assez mixte pour soutenir une véritable mobilité durable. Les IFF représentent dans ce contexte des cas particulièrement emblématiques et symptomatiques du manque d'intégration, dans la réflexion sur le développement des aires urbanisées, de deux problématiques essentielles à la constitution des structures et réseaux urbains : l'accessibilité et la proximité.

Les IFF ont ainsi servi de « prétexte » et de support à une réflexion qui traite de **mobilité** – comment améliorer l'accessibilité tous modes à ces types de structures – mais aussi de **qualité du développement urbain** – comment « réinjecter » de la proximité dans des secteurs planifiés à l'origine en fonction de la voiture.

Réalisée sur mandat de l'ARE et de l'OFROU/domaine mobilité douce, l'étude visait un triple objectif : évaluer le **potentiel d'accessibilité à pied** des IFF, mettre en évidence les **conditions nécessaires à une prise en compte du piéton** dans la planification de ces équipements et identifier des **bonnes pratiques**. Défrichant une problématique émergente, elle a un caractère exploratoire. Elle est basée sur une revue de la littérature spécialisée récente, des entretiens et une vingtaine d'études de cas.

Les exemples de WestSide et de SihlCity sont souvent relevés comme des cas emblématiques. Leur localisation en frange de grands centres urbains joue un rôle important, mais aussi les politiques d'urbanisation et de transport des villes et cantons de Berne et de Zurich. Les autres cas étudiés illustrent des bonnes pratiques mises en œuvre dans des contextes qui ne sont pas toujours aussi favorables. Ils démontrent que des améliorations sont presque toujours possibles – même si, en amont, la localisation reste évidemment déterminante.

Si la grande majorité des IFF n'ont pas été conçues au départ en fonction d'un accès autre qu'en voiture, l'étude montre que le potentiel d'amélioration est réel : sur le plan de l'accessibilité, de l'intégration urbaine ou de la qualité urbanistique, voire des trois. C'est le cas tout particulièrement des « *intégrées qui s'ignorent* », des « *IFF de nouvelles centralités* », mais aussi des « *IFF d'entrée de ville* » et des « *périphériques de petites villes* ».

Le document s'adresse particulièrement aux acteurs économiques, politiques et professionnels, aux responsables d'administrations publiques aux niveaux communal et cantonal, aux personnes en charge de projets d'agglomération. Il a pour ambition de montrer les champs d'action possibles, de susciter un intérêt pour la problématique et inciter les acteurs concernés à l'intégrer le plus en amont possible dans la conception des projets.

*Le piéton dans l'entre-deux des villes – Des IFF accessibles aussi sans voiture : utopie réaliste, et indispensable*

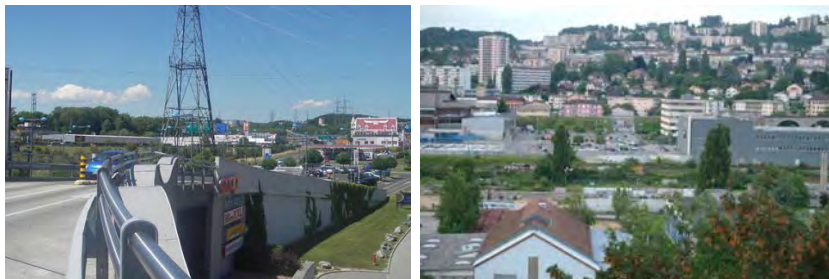
Dominique von der Mühl, Monique Ruzicka-Rossier, EPFL-INTER-Chôros

A paraître automne 2012

Flânerie en périphérie, Schlieren 28 juin 2012  
Introduction atelier francophone

## Le piéton dans l'entre-deux des villes Accessibilité des IFF, comme exemple emblématique

D. von der Mühl (Chôros-EPFL)



Laboratoire Chôros – Institut de la ville et des territoires INTER  
Faculté de l'environnement naturel, architectural et construit ENAC

*moins...*



Ouest lausannois (Ecublens, Crissier, Prilly)

quand on pense piétons...



étude IFF – « Installations à forte fréquentation »...

- mandat Office fédéral du développement territorial /ARE (projets d'agglomération) et Office fédéral des routes /OFROU – domaine mobilité douce
- piéton // entre-deux des villes
- accessibilité centres commerciaux >> accessibilité IFF (centres commerciaux, grands équipements de loisirs, hôpitaux, interfaces multimodales)
- étude exploratoire communication comme élément essentiel
- document final acteurs / centres commerciaux et équipements de loisirs (à paraître 2012 – début automne)

## territoire complexe, grand potentiel

- grandes villes suisses: 13.2% de la population
- « en ville » (dense, favorable, etc.): total max. 30%
- **le potentiel d'amélioration est ailleurs**
- communes suburbaines: env. ¼ de la population, une part importante d'emplois
- contexte de développement hétérogène, complexe  
« entre-deux des villes »
- c'est là que la ville se construit aujourd'hui  
(projets d'agglomération) – ex. l'Ouest lausannois
- un territoire qui s'est développé en fonction de la voiture  
>> *accessibilité tous modes*

## accessibilité non motorisée des IFF

- est-ce possible??
- quels types de mesures?
- bons exemples?
- quel potentiel – et quelles limites?
- où sont les obstacles? quels sont les leviers?
- quels acteurs peuvent jouer un rôle?
- *littérature*
- *entretiens*
- *études de cas*

## marche et piéton, de quoi parle-t-on?



l'échelle de la parcelle:  
le *piéton multiple*



l'échelle du premier kilomètre:  
le *piéton autonome*



l'échelle du réseau de TP:  
le *piéton transporté*



l'échelle cyclable:  
le *piéton vélocé*

## marche et piéton, de quoi parle-t-on?

qualité de « séjour »  
dans l'espace public  
– quand le piéton *s'arrête*...

*une question  
de mobilité  
et d'urbanité*



## types de mesures

- transport public – de l'offre de base à l'attractivité d'accès  
bonne connexion, valoriser accès, info en temps réel
- des IFF plus urbaines, intégrées à leur environnement  
architecture de qualité, gestion stationnement / espace public, liens vers  
environnement et liaisons rayon pédestre, espaces publics attractifs, axes à  
requalifier, faciliter accès à vélo
- transport des achats  
services, accessoires vélo
- communication  
rendre visible l'accès TP, signalétique et plans, plans mobilité
- statistiques comme outil de projet
- *en amont: aménagement du territoire*
- *image, représentations*

## transport public – attractivité d'accès

bonne connexion de l'IFF au  
réseau de TP  
Berne, Zurich



WestSide (Berne)



Malley Lumières (Prilly)

## transport public – attractivité d'accès

valoriser l'accès pour les  
clients qui viennent en TP  
services aux arrêts  
information en temps réel



Shopyland (Schönbühl)



Glattzentrum (Wallisellen)



Gare d'Étoy



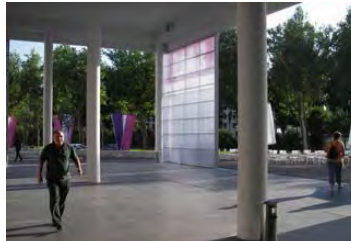
Glattzentrum (Wallisellen)

## IFF plus urbaines, connectées / environnement

architecture de qualité,  
tournée vers le piéton



Dietlikon Industrie (ZH)



Stücki Shopping Center, Bâle

## IFF plus urbaines, connectées / environnement

gestion du stationnement,  
condition pour créer de  
l'espace public  
grouper l'offre



Dietlikon Industrie (ZH)



Stücki Shopping Center (Bâle)

## IFF plus urbaines, connectées / environnement

tisser liens de l'IFF vers  
l'environnement proche...  
... et favoriser liaisons vers l'IFF  
dans un rayon pédestre (600-  
800m > 1km)



WestSide (Berne)



Shoppyländ Schönbühl)



Stücki Shopping Center (Bâle)

## IFF plus urbaines, connectées / environnement

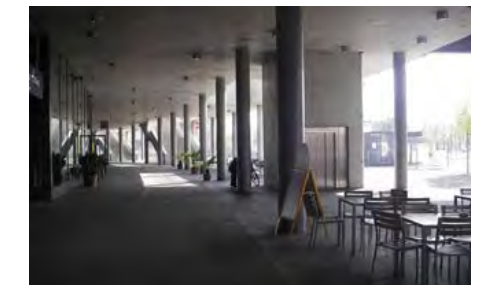
des espaces publics attractifs  
pour le piéton  
– aussi la nuit



Centre de la Maladière (Neuchâtel)



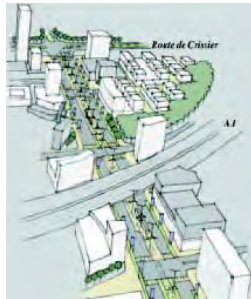
SihlCity Zurich (photo S. Lavadinho)



Shopping Arena (St-Gall)

*IFF plus urbaines, connectées / environnement*

des axes à requalifier: de la route à l'avenue...



Léman Centre Crissier / avenue de l'Arc-en-Ciel (dessin SDOL)

*IFF plus urbaines, connectées / environnement*

faciliter l'accès à vélo, pour une proximité élargie



SihlCity (Zurich)



Stücki Shopping Center (Bâle)



Emmen (LU)

*transport des achats facilité*

services  
livraisons, achats en ligne, mise à disposition véhicules  
accessoires vélo



IKEA Aubonne (VD)



Périmètre livraison Caddie Service Genève

*communication, sensibilisation*

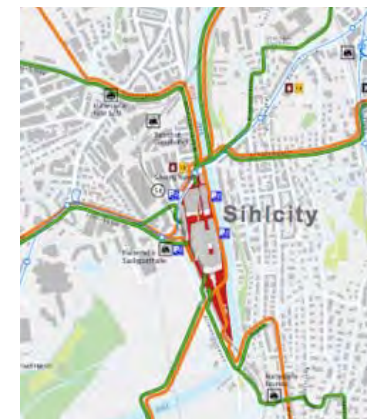
communiquer l'offre  
signalétique, plans > une autre carte mentale  
plans de mobilité  
actions



Site internet Labyrinthe Aventure Evionnaz



Car postal, plan de mobilité Jumbo Baden



Site internet SihlCity Zurich

## enquêtes, comme outil de projet

pratiques (achats, déplacements)  
d'où viennent les usagers  
potentiel  
>> améliorations possibles

5 bis 11 % der Besucher sind potenzielle Umsteiger auf den öffentlichen Verkehr

| Zone                   | OY-Anteil heute | OY-Potenzial untere Grenze | OY-Potenzial obere Grenze |
|------------------------|-----------------|----------------------------|---------------------------|
| Walterswil Glatt       | 11 %            | + 8 %                      | + 12 %                    |
| Dietikon Industrie     | 7 %             | + 4 %                      | + 10 %                    |
| Dübendorf Hochbord     | 5 %             | + 6 %                      | + 9 %                     |
| Volleswil Industrie    | 2 %             | + 6 %                      | + 10 %                    |
| alle 4 Einkaufsgebiete | 6 %             | + 5 %                      | + 11 %                    |

■ OY-Anteil heute   
 ■ OY-Potenzial untere Grenze   
 ■ OY-Potenzial obere Grenze

Etude Region Zurich und Umgebung RZU, 2001



## potentiel – des situations différenciées

### les périphériques isolées



Chavannes-de-Bogis (VD)

Potentiel faible à court-moyen terme

### les périphériques connectés



Shoppyland Schönbühl (BE)

Potentiel densification et diversification  
Amélioration connexions piétons-vélos / localités voisines  
Possible évolution vers nouvelle centralité

## potentiel – des situations différenciées

### les intégrées qui s'ignorent



Centre du Croset, Ecublens (VD)

Fort potentiel intégration urbanistique. Amélioration liaisons piétons-vélos dans rayon de proximité et périmètre élargi. Requalification voiries et espaces publics. Valorisation arrêts TP. Gestion du stationnement.

### les IFF de nouvelles centralités



Malley Lumières Prilly (VD)

Fort potentiel densification, diversification et intégration. Amélioration liaisons piétonnes et cyclables avec quartiers voisins. Valorisation espaces publics. Densification dans un périmètre de proximité.

## potentiel – des situations différenciées

### les IFF des entrées de ville



Meierhöfli Emmen (LU)

Potentiel requalification de l'axe, cheminements cyclables. Valorisation des aménagements en coordination avec l'axe, adaptation du bâtiment. Diversification de l'offre.

### les périphériques de petites villes



Hôpital de Baden (AG)

Potentiel amélioration et valorisation réseaux piétons et vélos. Promotion de la mobilité douce. Amélioration desserte TP au niveau régional. Plans de mobilité. Intégration urbaine.

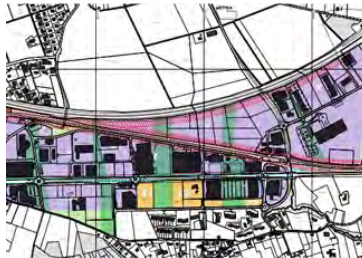
## potentiel – des situations différenciées

de l'objet au groupe d'objets:

### le potentiel des zones



Littoral Parc Etoy (VD)



Dietlikon Industrie (ZH)

*Potentiel densification, diversification + mixité.  
Amélioration desserte TP.  
Gestion commune offre stationnement, parkings souterrains.  
Requalification voiries et espaces publics (projet d'ensemble),  
projet paysager, modération de la circulation.*

## bilan et perspectives

- potentiels différenciés, réels > à prendre au sérieux
- prendre en compte le piéton à *toutes* les échelles, et à *l'articulation* entre les échelles
- approche spécifique + approche globale: les *deux*
- intégrer la problématique piéton dès le départ, dans les cahiers des charges
- chaque cas est particulier
- les projets d'agglomération sont un levier...
- ... ils nécessitent un relais de la part des communes / échelle marche et piéton
- la collaboration entre les acteurs est essentielle

## de nombreux acteurs concernés

- acteurs économiques / producteurs et gestionnaires
- communes / premières concernées à l'échelon local
- agglomérations / planification coordonnée
- cantons / cadre légal et stratégique
- régions – échelon intermédiaire
- Confédération / rôle stratégique
- mandataires professionnels / expertise, conseil
- entreprises de transport et de mobilité / offre
- associations et centres de compétence spécialisés / ressources
- milieux de la formation / relais
- spécialistes de la communication, médias / communication, image

## bilan et perspectives

- les collectivités locales ont un rôle moteur à jouer
- quelqu'un qui porte la problématique tout au long du processus
- les moments de changement sont des moments charnières à exploiter
- une question d'image et de représentation