



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Office fédéral des routes OFROU



Fussverkehr Schweiz
Mobilité piétonne Suisse
Mobilità pedonale Svizzera

Zones de rencontre

Tendances et défis après 20 ans



Impressum

Éditeur

Office fédéral des routes OFROU, 3003 Berne

www.mobilite-douce.ch

Mobilité piétonne Suisse, 8032 Zurich

www.mobilitepietonne.ch

Rédaction

Mobilité piétonne Suisse

Klosbachstrasse 48, 8032 Zurich

Conception et réalisation

Jenny Leuba, Mobilité piétonne Suisse

Pascal Regli, Mobilité piétonne Suisse

Matthias Kilchenmann, Mobilité piétonne Suisse

Marion Ronca, Mobilité piétonne Suisse

Conception graphique et mise en page

Mobilité piétonne Suisse

Photo de couverture

Hölderlinstrasse Zurich, 2022

© Camille Decrey

Crédit photos

© Camille Decrey: Pages 2 (Berne, Benteliweg), 4 (Renens, Place de la gare),

16 (Canobbio), 22 (Berne, Murifeld), 32 (Bâle, Tellplatz)

Autres pages : sauf mentions dans la légende, Mobilité piétonne Suisse

Note

Cette publication est également disponible en allemand et en italien

Traductions

Agnès Camacho-Hübner

Téléchargement

www.mobilite-douce.ch

www.mobilitepietonne.ch

© Juin 2022

Table des matières

Préambule	3
1 Introduction	5
1.1 Histoire	7
1.2 Situation en 2022	9
1.3 Un espace pour les usages les plus divers	10
2 Potentiel	17
2.1 Créer une plus-value	18
2.2 La zone de rencontre - un outil d'urbanisme	19
2.3 À un pas de la zone piétonne	20
2.4 L'opportunité de participer	21
3 Défi	23
3.1 Cohabitation avec les bus	24
3.2 Cohabitation avec un fort trafic	25
3.3 Axes forts vélo et zones de rencontre ?	26
3.4 Dans la rue comme chez soi	27
3.5 Utiliser l'espace sur un pied d'égalité	28
3.6 Besoins de recherche	29
3.7 Inspiration de l'étranger	31
Épilogue	33



Préambule

Des rues pour se rencontrer

De combien de personnes dans votre rue connaissez-vous le prénom ?

Si vous habitez dans une zone de rencontre, il y a des chances que vous connaissiez davantage de personnes près de chez vous qu'en habitant une autre rue. La contribution des zones de rencontre à l'intégration dans un quartier est établie. À une époque où le lien social constitue un élément clé face à divers enjeux de société, renforcer les contacts de voisinage et le sentiment d'appartenance à son environnement quotidien revêt une importance évidente.



Mais qu'est-ce qu'une zone de rencontre et surtout, à quoi ça sert ? En limitant la vitesse à 20 km/h pour les véhicules motorisés et en renversant le rapport habituel entre les modes de transport, c'est-à-dire en donnant la priorité aux personnes à pied, l'objectif premier est de permettre de se rencontrer dans la rue. Au côté d'autres mesures d'aménagement et de gestion urbaine, il s'agit d'un levier pour augmenter la qualité de vie et le bien-être dans les villes et les villages.

20 ans d'application des zones de rencontre ont donné lieu à de nombreuses réalisations. Si le principe est simple, la recette miracle n'existe pas et les villes et communes expérimentent continuellement de nouvelles interprétations de ce concept. Le vingtième anniversaire de la zone de rencontre est un bon prétexte pour faire le bilan du chemin parcouru et appeler à la créativité des cantons, des communes et de la population pour que les rues invitent toujours plus à marcher et à se rencontrer.

M. Schlatter

Marionna Schlatter, présidente de Mobilité piétonne Suisse

Berne, Benteliweg : le quartier met la main à la pâte pour transformer sa zone de rencontre le temps d'un été.



1 | Introduction

En 20 ans, la zone de rencontre est devenue un élément d'aménagement courant partout en Suisse et a été appliquée dans plusieurs contextes urbains.

- 1. 1 Histoire
- 1. 2 Situation en 2022
- 1. 3 Un espace pour les usages les plus divers





Tempo
20

Vortritt
für
Fussgänger

Fussgängerzone

Fachhochschule
Bühl, Baselhof

1.1 Histoire

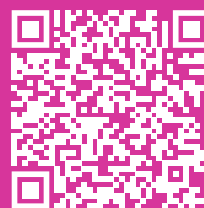
Être prêt à assumer un échec, c'est ça, la culture de l'innovation. Le courage des pionniers de la zone de rencontre mérite cet hommage, en préambule de cette publication consacrée aux tendances et défis futurs de cet outil de « reconquête des centres-villes » entré dans la législation il y a 20 ans.

« Pourquoi étudier Berthoud ? » demandait récemment un interlocuteur dans le cadre d'une recherche sur les zones de rencontre. La « Flanierzone » relevait en 1996 de l'audace. Elle est aujourd'hui manifestement entrée dans les mœurs. Idem à Pontevedra en Espagne, où la nouvelle génération est née avec la zone de rencontre et ne peut plus imaginer le centre-ville autrement.

Mais en 1996, les enjeux environnementaux et de durabilité commençaient juste à faire parler d'eux. Le projet pilote FuVeMo (Fussgänger- und Velomodellstadt) initié par l'Association Transport et Environnement (ATE) et l'Office fédéral de l'énergie, constitue pour cela l'une des étapes importantes dans la création de nouvelles possibilités de reconfigurer l'espace public et la mobilité en Suisse. Le « laboratoire » de Berthoud (Burgdorf) poursuivait des objectifs ambitieux de redistribution des parts modales, encore loin d'être évidents dans d'autres communes, de réduction du trafic interne et des accidents, ainsi qu'une amélioration du sentiment de sécurité et des conditions pour la marche et le vélo.

Inviter à la flânerie, c'est ce qui a motivé la création de ce nouveau régime, en particulier pour maintenir la clientèle des commerces du centre-ville alors que la croissance du trafic motorisé en péjorait progressivement le confort et l'attractivité. La zone de rencontre incarne une nouvelle culture de la mobilité, axée sur la cohabitation des différents modes, plutôt que leur séparation. « Il faut un certain chaos », affirmait alors Kurt Schürch, en charge du projet au canton de Berne. D'autres solutions également basées sur l'effet apaisant de la cohabitation des différents modes de transport ont été testées en parallèle sur des axes routiers principaux (« modèle bernois »¹). Le canton de Berne a plus d'une fois ouvert la porte à des expérimentations visant à repenser la mobilité pour davantage répondre aux besoins humains et écologiques.

Identifiée comme ayant un potentiel de transfert modal, la commune de Berthoud a relevé le défi. Un acte courageux face au scepticisme dû aux coûts et aux questions d'assurance et de responsabilité en cas d'accident, puisque le projet pilote octroyait la priorité aux personnes à pied. Grâce à une stratégie de communication soignée impliquant tous les acteurs locaux, Berthoud s'est fait connaître loin à la ronde. Une véritable réussite, y compris pour Mobilité piétonne Suisse qui s'est investie pour l'entrée du nouveau régime dans l'Ordonnance sur la signalisation routière (OSR) en 2002.



¹ Les concepts de gestion et d'exploitation inspirés du « modèle bernois » concrétisent le principe de cohabitation entre les modes de transport. L'application de ce principe sur des routes cantonales, comme à la Bernstrasse à Zollikofen, la Sefigenstrasse à Wabern et la Schwarzenburgstrasse à Köniz constituent encore aujourd'hui une référence pour de nombreux cantons et communes.

Berthoud : avant et après le réaménagement en zone de rencontre.





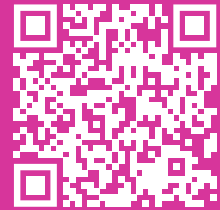
1.2 Situation en 2022

En 20 ans, près d'un millier de zones de rencontre ont été réalisées en Suisse. Les premières expériences ont convaincu et l'attention se porte aujourd'hui sur de nouveaux enjeux et défis. Les contextes de mise en œuvre sont toujours plus variés, car la ville de demain aspire plus que jamais à des rues qui invitent à la rencontre.

« On s'entend à nouveau discuter sur le trottoir. » L'effet parfois spectaculaire des zones de rencontre au niveau du bruit (ex. Bullingerplatz à Zurich), la réduction des accidents graves à un niveau proche de zéro et un air plus pur, autant d'effets positifs indubitables dus à ce régime de circulation.

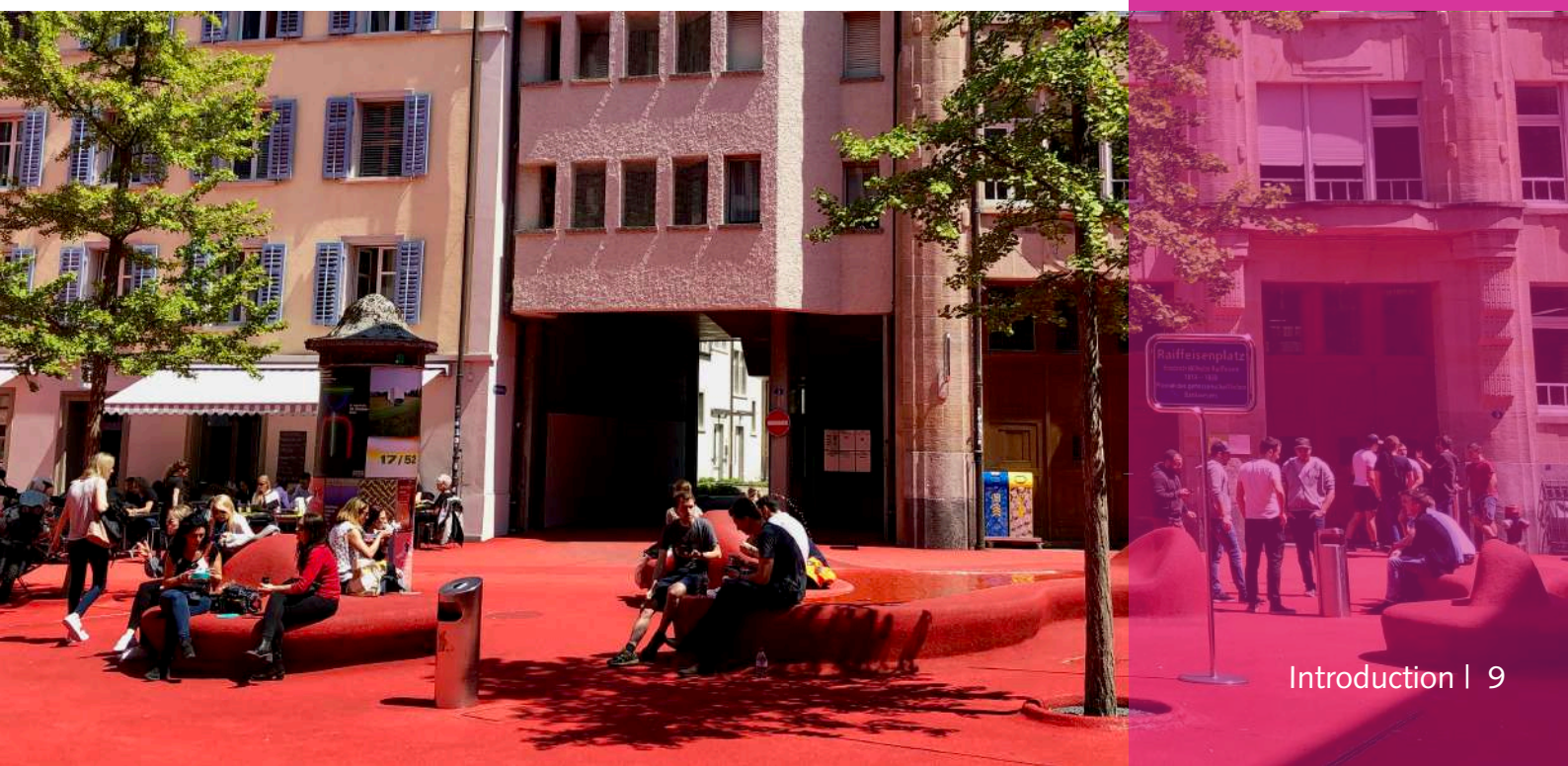
Suite à la phase pilote de Berthoud, la zone de rencontre fait sa place parmi les outils « classiques » de modération de la circulation. La Place centrale de Bienne inaugurée en 2002 à l'occasion d'Expo02 ou l'emblématique tapis rouge du Stadt Lounge de Saint-Gall (2005) constituent des exemples phares qui ont inspiré de nombreuses communes à augmenter la qualité de leur centre, leur gare ou leur quartier grâce à cet instrument. Le nombre de zones réalisées en Suisse approche aujourd'hui le millier. La zone de rencontre constitue donc à n'en pas douter un succès, avec toutefois une progression différente selon les régions linguistiques : avec plus d'une centaine de zones à Berne ou à Zurich, ce régime y est presque devenu une évidence, alors qu'il est encore souvent nécessaire de présenter son fonctionnement et les avantages qui en découlent aux autorités et à la population lors de premières réalisations dans les petites ou moyennes communes.

Pour soutenir encore mieux la création de zones de rencontre et appréhender les enjeux actuels, il y a besoin de données et de recherche sur les zones de rencontre.



Zurich, Bullingerplatz (à gauche. Lauréate du Flâneur d'Or 2014) : cette place de quartier combine terrasses, espaces de jeu et de plantation.

St. Gall (en bas) : avec son revêtement rouge, le «Stadt Lounge» fait penser à un salon urbain.



1.3 Un espace pour les usages les plus divers

De nombreuses personnes, et parfois même certains spécialistes, ne savent pas que les zones de rencontre peuvent être utilisées de façon polyvalente. Elles ne sont en effet pas uniquement des instruments de modération du trafic. Lorsqu'elle est bien conçue, la zone de rencontre devient également un lieu de rencontre et d'échange social, une zone de flânerie, une aire de jeux, un endroit où se restaurer et bien plus encore.

L'avantage des zones de rencontre réside dans le fait qu'elles peuvent être mises en œuvre aux emplacements les plus divers. Les besoins et les objectifs diffèrent toutefois en fonction du contexte local, ce dont il convient de tenir compte :

Emplacement	Situation de départ typique	Objectif
Quartier d'habitation École	<ul style="list-style-type: none"> – Faible fréquence du TIM, peu de trafic de transit – Desserte du quartier – Espace routier monofonctionnel destiné uniquement à la circulation des véhicules – Le stationnement domine 	<ul style="list-style-type: none"> – Offrir un espace de jeu et de séjour – Besoin de protection pour les enfants et les riverains – Mise en réseau avec l'espace extérieur privé – Garantir la sécurité routière – Intégration culturelle et sociale
Zone commerciale / centre-ville Vieille ville Place de la gare	<ul style="list-style-type: none"> – Situation centrale et densité de construction – Usages commerciaux ouverts au public – Usage par tous les modes de transport – Nombreuses personnes à pied et lignes de désirs diverses – Animation sur de longues périodes – Aménagement insuffisant dû à la domination du stationnement 	<ul style="list-style-type: none"> – Flâner et se rencontrer – Traversée libre – Perméabilité pour le TIM avec cohabitation entre tous les modes – Espace public axé sur la diversité urbaine, aménagé de façade à façade – Qualité de séjour élevée, possibilité de faire une longue pause – Commerces en relation avec l'espace extérieur (p. ex., terrasses) – Besoin de protection pour les personnes âgées ou en situation de handicap visuel, auditif ou moteur

Situation de départ et objectifs des zones de rencontre (Source : SVI 2006/002)

Lucerne : la zone de rencontre temporaire offre un espace flexible pour jouer, danser, se restaurer ou tout simplement attendre.

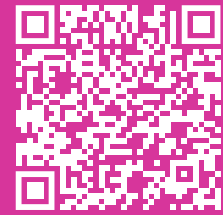


Zone commerciale / centre-ville

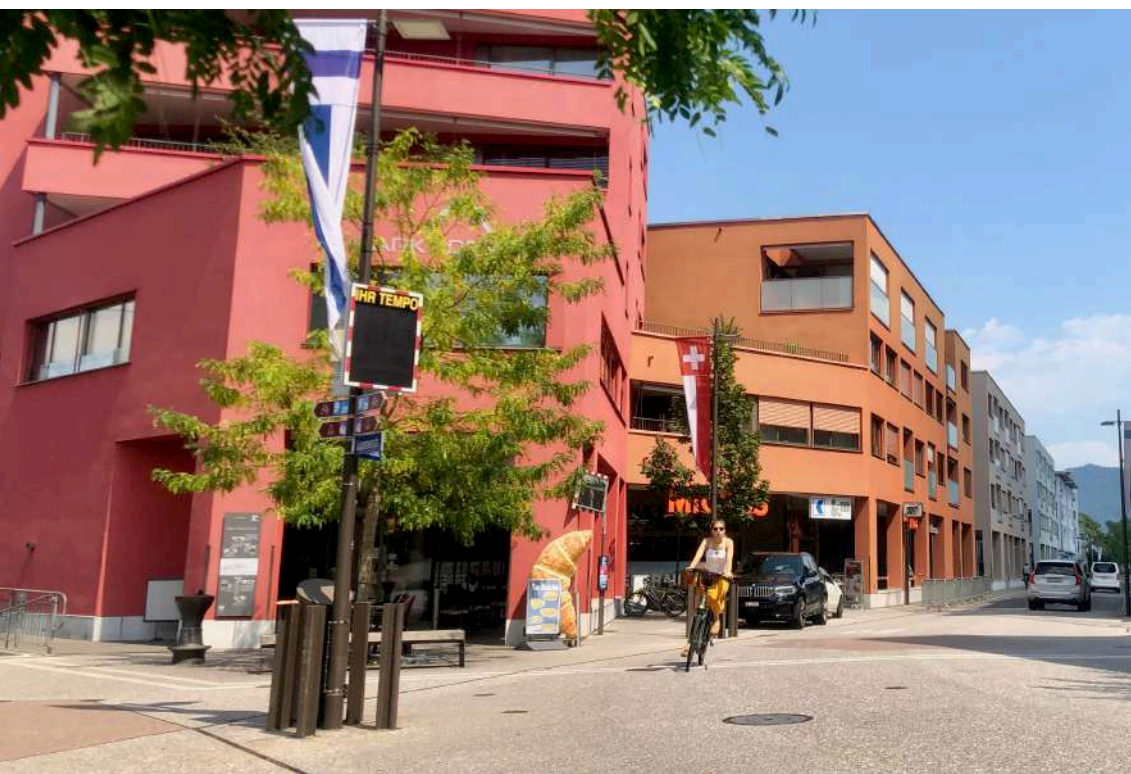
« *Les voitures n'achètent rien* ». Cette citation de Victor Gruen, célèbre « inventeur » des centres commerciaux et « père » de la première zone piétonne d'Autriche, résume bien la situation. Les magasins ont besoin d'une clientèle prête à dépenser de l'argent, et celle-ci sera d'autant plus disposée à faire des achats que l'offre globale et l'expérience sur place seront satisfaisantes. Or, dans de nombreux centres de localité, les zones commerciales sont unilatéralement axées sur la clientèle motorisée, malgré une fréquentation piétonne et cycliste élevée. C'est précisément dans ce genre de situations que les zones de rencontre apportent une véritable plus-value. En effet, les commerces sont généralement situés des deux côtés de la rue, ce qui entraîne un besoin de traversée qui ne peut pas être satisfait de manière adéquate par des passages piétons ponctuels. Pour des raisons de sécurité routière, la vitesse réduite, donc sûre, des véhicules représente également un avantage. Dans de nombreuses communes, l'introduction d'une zone piétonne n'est en outre pas envisageable, car les accès aux immeubles et aux places de parc ne peuvent pas être déplacés.

Les zones de rencontre peuvent permettre de mieux remplir plusieurs objectifs à la fois :

- maintien des possibilités d'accès
- modération du trafic et amélioration de la sécurité routière
- priorité piétonne et possibilité de traversée libre
- revalorisation de l'aménagement avec une meilleure qualité de séjour
- gain pour les commerces à l'extérieur (restauration, étals)



Risch Rotkreuz ZG, Kreuzplatz : en raison de l'offre commerciale et gastronomique, de nombreuses personnes se déplacent à pied et à vélo dans cette zone. Les caractéristiques de la zone de rencontre aménagée en 2014 sont le revêtement qui la distingue des autres surfaces, des bords de chaussée discrets, des aménagements au pied des arbres, des possibilités de s'asseoir et une fontaine.





École

Les enfants doivent pouvoir se rendre à l'école à pied de manière autonome et sans danger. C'est pour cette raison que la sécurité routière est particulièrement importante aux abords des établissements scolaires. L'aménagement d'une zone de rencontre peut, dans certaines circonstances bien précises, se révéler judicieux pour obtenir des vitesses basses et une meilleure cohabitation des divers modes de déplacement :

- absence de trottoir
- les passages piétons ne représentent pas une protection suffisante
- besoin de traversée libre devant l'école
- une partie des bâtiments scolaires se trouve de l'autre côté de la route
- la cour de récréation inclut l'espace routier

Outre la signalisation de la zone de rencontre, des mesures de modération du trafic supplémentaires s'avèrent nécessaires, comme des décrochements verticaux ou horizontaux. Son aspect visuel devrait en outre se distinguer de celui en dehors de la zone, de manière à éveiller une « conscience de la zone » élevée.

Bremgarten BE, Kalchackerstrasse : La zone de rencontre longue de 200m sur la route cantonale permet de traverser entre l'école et les commerces situés de l'autre côté.

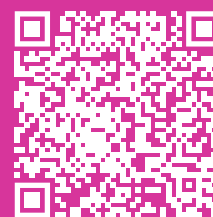
Berne, Turnweg : la zone de rencontre réalisée en 2009 relie les alentours de l'école à une place de jeux publique, et est aussi utilisée comme cour de récréation. La chaussée rétrécie à 3,50m et surélevée, le réseau de bandes colorées et les éléments pour s'asseoir font que cet environnement, aménagé de manière plus sûre, est aussi perçu comme un espace de détente indépendamment de la présence de l'école.



Environnement résidentiel

Dans les quartiers résidentiels, l'espace-rue a une fonction importante pour les enfants : il s'agit en effet pour eux d'un lieu où ils peuvent à la fois se rencontrer et jouer. Si les conditions le permettent, ils peuvent y séjourner sans être accompagnés d'un adulte et tisser des liens avec d'autres enfants. Et pour tout le reste du voisinage aussi, il existe un potentiel de mise en réseau des espaces extérieurs privés avec les espaces-rues publics, ainsi que d'interaction sociale dans le quartier.

Lors de l'aménagement des zones de rencontre, il faut particulièrement veiller à créer des secteurs exempts de voitures parkées.



Berne, Burgfeld : c'est ici que la première zone de rencontre d'envergure de Suisse a vu le jour en 2016. Dans ce quartier résidentiel, de nombreuses entrées d'habitations débouchent directement sur la rue, sans trottoir. Grâce à cette mesure, le besoin de plus d'espace libre et de sécurité routière a pu être satisfait (Photo : Ville de Berne)

Schlieren ZH, Sägestrasse : en 2008, parallèlement à la construction de quatre nouveaux immeubles, l'espace-rue existant, qui avait besoin d'une réfection, a été réaménagé en zone de rencontre. La « place du village », qui articule la rue, invite désormais au séjour.





Vieille ville

La structure homogène des centres historiques et fréquentés à pied et à vélo permet, dans certaines circonstances, d'aménager des surfaces continues plus importantes en zones de rencontre. L'espace restreint à l'intérieur de la vieille ville ne permet généralement pas de séparer les modes à l'aide de trottoirs et de bandes cyclables. Une matérialisation habile permet de réduire efficacement la vitesse, de signaler la zone et donc ses règles de fonctionnement et d'aider les personnes malvoyantes ou aveugles à s'orienter. Les zones de rencontre constituent en outre une solution adéquate pour favoriser les usages liés au séjour comme les restaurants, les cafés de rue et les petits commerces.

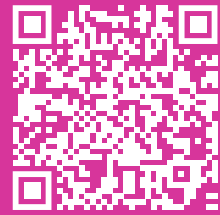
Büren an der Aare BE : la zone de rencontre de la vieille ville met en valeur les commerces et l'identité de la commune, malgré qu'un important trafic de transit demeure (8'000 véh./jour).

Brugg, vieille ville : pour soutenir le commerce qui faisait face à des problèmes structurels, une zone de rencontre a été aménagée et non une zone piétonne. Elle permet aux voitures de circuler jusque devant les magasins et d'y stationner pour une courte durée, tout en assurant une qualité de séjour et une liberté de mouvement suffisantes aux personnes à pied. Pendant la nuit, la circulation est interdite aux véhicules motorisés individuels.



Place de la gare

Les places de gare cumulent diverses exigences : changer de train, se rencontrer, prendre congé, faire des achats, amener et récupérer quelqu'un en voiture, etc. La marche y joue un rôle important, car les personnes qui voyagent en train, mais aussi qui arrivent ou repartent en bus ou à vélo, se déplacent à pied. Pendant longtemps, les places de gare étaient uniquement aménagées pour donner la priorité au trafic motorisé, et à pied on était relégué au sous-sol. Cette approche ne se justifie plus aujourd'hui. En effet, en raison de la grande mixité des usages, les places sont le théâtre d'un va-et-vient animé, avec de nombreuses rencontres entre des gens à pied et des véhicules. Les places de gare se prêtent ainsi bien à l'aménagement de zones de rencontre. Ce régime de circulation favorise le « chaos urbain » basé sur la cohabitation et, grâce à la vitesse réduite, assure l'attractivité et la sécurité nécessaires à pied.



Bellinzona TI : entre 2017 et 2019, les alentours de la gare ont été réaménagés en zone de rencontre. La place de la gare, largement dégagée et soigneusement structurée, devient le théâtre de la vie urbaine et reflète bien l'importance de ce lieu central. Les personnes qui arrivent ici sont désormais accueillies avec une certaine « grandezza » (Photo : © Camille Decrey).

Versoir GE : le nouveau centre de la commune près de la gare accorde une grande importance à l'aménagement des espaces publics qui devaient inviter au séjour et être conçus de manière à être perméable. Afin de tenir suffisamment compte des besoins à pied ou à vélo, les accès à la gare et la place de la gare ont été aménagés en 2016 en zone de rencontre.





2 | Potentiel

La zone de rencontre est un outil simple et efficace pour renforcer les rapports de voisinage dans les quartiers et offrir des espaces publics de proximité conviviaux.

- 2. 1 Créer une plus-value
- 2. 2 La zone de rencontre - un outil d'urbanisme
- 2. 3 À un pas de la zone piétonne
- 2. 4 L'opportunité de participer



2.1 Créer une plus-value

Les zones de rencontre situées à l'intérieur des secteurs commerciaux ont un grand potentiel pour offrir aux commerces un contexte économique favorable. Les nombreuses personnes qui passent contemplant les vitrines et entrent dans les magasins, parfois de façon spontanée. Tout en flânant, la clientèle découvre des offres inattendues et vit une expérience agréable. Les commerces craignent cependant souvent une baisse de leur chiffre d'affaires si la clientèle motorisée doit se garer plus loin. Quelles sont les données disponibles à ce sujet ?

Peu d'études se penchent systématiquement sur les effets économiques des mesures de modération du trafic en général et des zones de rencontre en particulier. Ci-dessous un résumé des effets économiques de ce genre de mesures dans les secteurs commerciaux :

- La plupart des cas font état d'impacts positifs mesurés en termes de fréquentation, de satisfaction de la clientèle et des entreprises, d'évolution du chiffre d'affaires, de conséquence sur l'emploi, etc. L'ordre de grandeur de ces effets positifs varie toutefois en fonction de la région, du contexte local ou encore de la période d'observation.
- En milieu urbain, la plus grande partie du chiffre d'affaires est générée par la clientèle se déplaçant à pied, à vélo ou en transports publics. Les automobilistes dépensent certes un montant plus important par trajet que les personnes à pied ou à vélo, mais sur une période plus longue, la clientèle à pied ou en transports publics dépense sensiblement plus d'argent en raison de sa fréquence d'achat plus élevée.
- Les commerces sous-estiment systématiquement la part de la clientèle qui se déplace à pied, à vélo ou en transports publics.
- Il n'est pas possible d'établir une corrélation entre la suppression des places de stationnement et la baisse du chiffre d'affaires des commerces et des restaurants.

Une étude¹ récente a par ailleurs examiné les conséquences des rues à trafic modéré sur l'emploi. Elle démontre que les zones de rencontre et, plus nettement, les zones piétonnes ont un impact clairement positif sur l'emploi, alors que la situation dans les zones 30 reste inchangée. Ce sont surtout les branches à forte fréquentation que sont le commerce de détail et l'artisanat qui en profitent, tandis que le nombre d'emplois dans l'industrie, qui était de toute façon déjà faible à ces endroits, a encore perdu de son importance.



¹Bruns, F., Buser, B., et al. (2019) : Beschäftigungseffekte der Verkehrsberuhigung von Zentren. SVI- Forschungsprojekt 2015/005

Wald ZH : la Bahnhofstrasse à Wald a été réaménagée en 2004 et transformée en zone de rencontre. Le trafic motorisé a diminué, tandis que les conditions de déplacement à pied et à vélo ont pu être améliorées. Grâce notamment à la zone de rencontre, il a été possible, dans un contexte structurellement difficile (mot-clé : « mort des petits commerces »), d'obtenir de meilleurs effets sur l'emploi que dans le reste de la commune.



2.2 La zone de rencontre - un outil d'urbanisme

« Comment améliorer la qualité de vie en ville ? » La zone de rencontre est un outil parmi d'autres pour répondre à cette question. Plusieurs villes se sont dotées d'une vision d'ensemble pour guider leur choix dans la riche palette de mesures envisageables. Car toutes n'ont pas le même coût ni les mêmes implications formelles.

La contribution des zones de rencontre au lien social est avérée. L'étude du Programme national de recherche 51 (Sauter/Hüttenmoser 2006) à Bâle a démontré qu'alors que le gain pour la qualité de vie est faible lors du passage d'une rue à 50 à une zone 30, le saut qualitatif est significatif lors du passage en zone de rencontre (ou piétonne) ; plus de contacts de voisinage notamment avec le côté opposé de la rue. De même on y séjourne et discute plus souvent, et le sentiment d'appartenance et de bien-être y est plus prononcé.

Certaines villes ont développé des stratégies de déploiement des zones de rencontre. Si ailleurs « le 30 est le nouveau 50 », à Berne le 20 est le nouveau 30. Dans son concept de développement urbain (STEK 2016), la capitale remplace en effet le modèle 30/50 (quartiers à 30km/h, axes principaux à 50) par un modèle 20/30. La zone de rencontre devrait donc devenir la règle partout où la vie de quartier prime. Au lieu de tronçons isolés, Berne inaugure progressivement des zones de rencontre étendues sur plusieurs rues (Burgfeld, Breitfeld, Obstberg). Pour y parvenir dans un temps court, l'équipement des zones (marquage et mobilier) est standardisé et une zone tampon à 30km/h sur le pourtour est exigée. L'entretien et les coûts de ces aménagements sur le long terme doivent être pensés dès le début des projets.

Le cas de Pontevedra, star mondiale du concept, a déjà concrétisé cette vision. La ville du nord de l'Espagne a mis en œuvre d'un seul coup son concept urbain il y a 20 ans. Le centre-ville piéton est entouré d'une vaste zone de rencontre. Aujourd'hui témoigne le maire « *il y a des jeunes de 20 ans qui ne sont pas prêts à renoncer à la qualité de vie qu'ils ont toujours connue.* » Il est d'ailleurs prévu de passer toutes les voiries rurales en zone de rencontre ces prochaines années. Un modèle que rien n'empêche d'être transposé ailleurs, affirme le maire Miguel Anxo Fernández Lores.



Pontevedra : insouciance regagnée et place au jeu à Pontevedra (Photo : Ville de Pontevedra)



2.3 À un pas de la zone piétonne



Si la zone de rencontre a pris son essor depuis 20 ans, le compromis qu'elle permet a parallèlement freiné la création de zones piétonnes. Des villes comme Sion, Delémont, Bienne, Martigny ou encore Langenthal, qui ont fait des expériences positives avec leur zone de rencontre, considèrent aujourd'hui de les piétonniser.

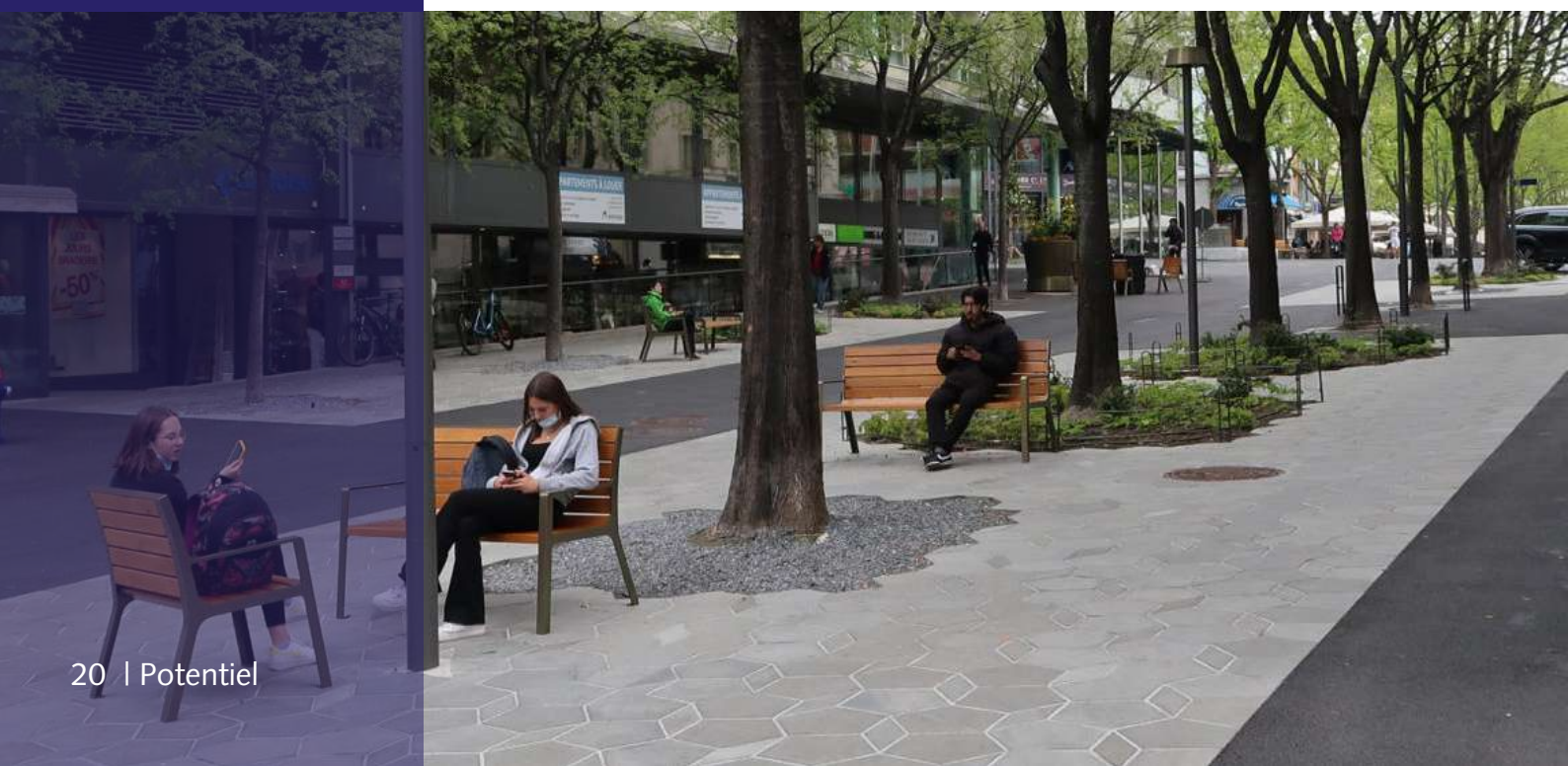
Tout le cœur de la Ville de Sion tend vers davantage d'opportunités de flâner. Les éléments de la stratégie de requalification des espaces publics s'apposent, comme des pièces de puzzle, les unes après les autres autour de la zone de rencontre de la Place du Midi. En faisant passer les bus ailleurs, elle a récemment pu être piétonnisée. Entre deux fronts bâtis avec des vitrines, des magasins au rez et de grands arbres, la place est bien reliée au réseau piéton et le séjour y est plus agréable. La rue des Remparts et celle du Grand-Pont initialement aussi aménagées en zones de rencontre sont désormais totalement ou partiellement piétonnes.

Autre exemple, la Place de la Gare de Delémont. Cette interface multimodale stratégique a d'abord été réaménagée en zone de rencontre à sens unique, puis le trafic motorisé a été supprimé en 2016 (hormis bus et taxis) lors de l'inauguration de la gare routière (mesure phare du projet d'agglomération). Cette évolution concrétise la vision exprimée dans les instruments d'aménagement mis en œuvre par étape et de manière participative. Les autorités communales ont ainsi progressivement gagné l'adhésion des commerçants et de la population au projet de piétonnisation.

D'autres villes tendent également vers davantage d'espace de séjour et piétonnier : Bienne retirera prochainement les bus de la Place centrale, à Martigny la zone de rencontre de la Place centrale a pendant quelques années connu un système flexible, passant notamment en zone piétonne durant l'été ou pour certaines occasions, et Langenthal réfléchit à piétonniser la Untere Marktgassee.

Si l'objectif est la mixité et la cohabitation de différents flux (voitures, bus, piétons, vélos), la zone de rencontre est une bonne option. Lorsqu'il n'est plus nécessaire de conserver l'accès routier, la piétonnisation, si elle fait aussi sens dans le contexte, peut être préférable. La zone piétonne permet en effet encore davantage de vie et attire une clientèle nombreuse dans les centres-villes.

Sion, Avenue du Midi :
anciennement zone de rencontre, la rue a été réaménagée en zone piétonne
(Photo : Ville de Sion).



2.4 L'opportunité de participer

Quoi de plus propice que la rue de quartier pour exercer la participation citoyenne ? Et qui dit participation, dit identification : on se sentira davantage chez soi quelque part, si on a la possibilité de s'exprimer sur cet endroit. De même, dans les centralités ou les interfaces où l'enjeu consiste à combiner une multitude de fonctions, l'échange avec toutes les parties prenantes paraît indispensable pour satisfaire un maximum de besoins.

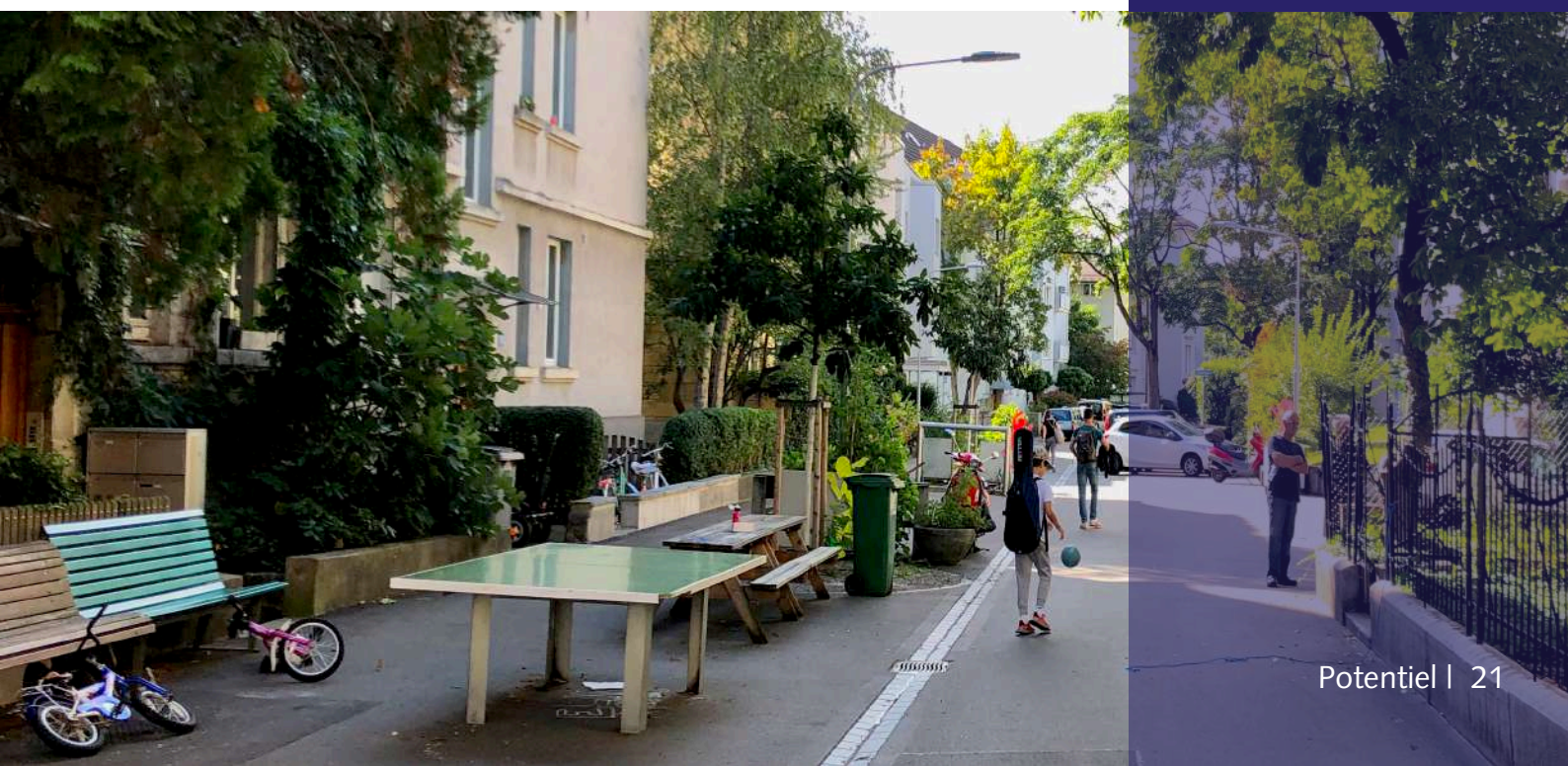
Espace du quotidien par excellence, la rue de quartier est un espace de transition entre la ville et la maison. La création d'une zone de rencontre de quartier constitue un événement, prétexte à discuter des usages et des besoins liés à la rue pour lesquelles les démarches participatives apportent de précieux outils, de manière ponctuelle, mais aussi plus formalisée.

Bâle, Berne, Winterthur et Zurich proposent de longue date à leur population de s'auto-organiser pour solliciter une zone de rencontre dans leur quartier. Quelques étapes simples sont définies pour mettre en place le nouveau régime, à condition notamment d'avoir l'approbation d'une majorité du quartier. Cette stratégie mise sur les fenêtres d'opportunités, avancer là où le climat est déjà favorable. Souvent, quelques personnes engagées sont à l'origine de ces démarches et leur rôle s'estompe avec le temps, interrogeant la pérennité du modèle en matière d'animation.

Contribuer à la création d'une zone de rencontre représente par ailleurs aussi un outil pédagogique efficace pour en expliquer les possibilités, mais aussi les règles et les limites aux enfants. L'absence de passages piétons dans les zones de rencontre demeure un défi pour les enfants qui apprennent à effectuer leur trajet seul. Le cas d'Obstberg à Berne est un exemple de prise en compte des besoins des enfants. La cour de l'école y était étroite et des études ont montré que les enfants investissaient la rue adjacente à 30km/h pour jouer durant la pause. Endossant le rôle de « détectives urbains » le temps de l'analyse, les élèves ont contribué à définir le nouveau visage de cette rue. Ils bénéficient dorénavant de la priorité dans la zone de rencontre et donc de plus de sécurité. Les zones de rencontre se prêtent a priori bien à des démarches associant les enfants aux réaménagements des abords d'écoles, mais les cas restent encore peu nombreux.



Zurich, Hedgwigstrasse : une rue récemment réaménagée de façade à façade suite à un processus participatif informel.





3 | Défi

De nombreuses pistes sont encore à explorer pour tirer parti de tout le potentiel des zones de rencontre dans de nouveaux contextes.

- 3. 1 Cohabitation avec les bus
- 3. 2 Cohabitation avec un fort trafic
- 3. 3 Axes forts vélo et zones de rencontre ?
- 3. 4 Dans la rue comme chez soi
- 3. 5 Utiliser l'espace sur un pied d'égalité
- 3. 6 Besoins de recherche
- 3. 7 Inspiration de l'étranger





3.1 Cohabitation avec les bus

La présence d'un arrêt ou d'une ligne de bus est compatible avec la zone de rencontre, moyennant certaines précautions au niveau des horaires, des aménagements et de la planification globale du réseau TP. Plus que les règles de circulation, ce sont les comportements qui contribuent à une cohabitation sans heurts.

La zone de rencontre permet de traverser partout à pied en étant prioritaire. Or, sur leurs itinéraires, les transports publics doivent progresser rapidement et de façon régulière. Beaucoup d'aménagements sont d'ailleurs réalisés dans ce but. La crainte d'une dégradation de la vitesse commerciale et de la stabilité de l'horaire aux heures les plus animées s'oppose souvent à l'instauration d'une zone de rencontre là où passent des bus.

À pied, la présence de bus dans une zone où l'on peut déambuler librement peut surprendre et implique de rester concentré. L'éventuelle inattention des personnes à pied est source d'inquiétude pour le personnel roulant. De plus, un arrêt de bus peut constituer un obstacle dans un espace aménagé à niveau, notamment si le quai est haut conformément aux exigences de l'accessibilité sans obstacles.

Une recherche en cours portant notamment sur les exemples d'Yverdon-les-Bains (Avenue de la gare) et Biemme (Place centrale) montre que cette cohabitation est toutefois possible en suivant certaines recommandations, explique Julie Barbey de la HEIG-VD : planifier les horaires des bus en tenant compte de la forte fréquentation de la zone (temps de réserve ou mesures d'accélération de la vitesse commerciale sur l'ensemble de la ligne), aménager le stationnement loin des traversées piétonnes, concilier l'emplacement des arrêts de bus avec les trajectoires piétonnes et assurer la bonne progression des bus sur tout leur itinéraire. L'aménagement devrait aussi permettre de sentir la limite entre l'espace de séjour et l'espace circulé.

De plus, l'étude de ces zones de rencontre dans les rues commerçantes montre que les passants adaptent souvent leur comportement spontanément à l'arrivée d'un bus, indépendamment des règles de circulation. Ils observent, laissent passer le bus, changent d'allure ou de chemin en fonction de la trajectoire du véhicule. Même si ça n'est l'attitude que de certains individus, ceux qui renoncent ainsi à leur priorité limitent l'effet ralentissant de la zone de rencontre pour les bus et rendent la cohabitation possible.

Yverdon, Place de la gare : la cohabitation est possible dans cette zone de rencontre traversée par plus de 80 bus et plus de 1'000 personnes à pied à l'heure de pointe du soir (17-18h). Condition : anticiper la gestion du réseau de bus et les comportements.



3.2 Cohabitation avec un fort trafic

La présence d'un axe de circulation très chargé dans une zone de rencontre en réduit la qualité pour le séjour et implique davantage de vigilance à pied, cependant les déplacements y demeurent sûrs. Le régime apporte un maximum de bénéfices si l'on veille à soigner les traversées, à soutenir l'activité commerciale et les possibilités de séjour et à limiter le stationnement.

La configuration des lieux a une influence, lorsqu'un important flux motorisé traverse une zone de rencontre (> 5'000 véh./jour). Une planification attentive permet d'améliorer les centres de localité, dont les fonctions vont au de-là de la circulation. Des exemples à Rotkreuz (Kreuzplatz) ou à Bienne (Place centrale) montrent que les personnes à pied s'adaptent selon les situations. Elles sont plus vigilantes pour traverser dans une zone de rencontre très fréquentée que lorsqu'il y a moins de trafic. Elles ont tendance à longer la chaussée et à traverser là où la visibilité est bonne, ou à certains emplacements sur les principales lignes de désir. Le trafic motorisé a certes un impact sur le bruit et les possibilités de séjour, mais en règle générale, même avec un volume de trafic motorisé élevé, les zones de rencontre ne posent pas de problèmes de sécurité au vu de la faible vitesse qui y est autorisée. On y recense peu d'accidents.

L'aménagement doit toutefois assurer une bonne perméabilité afin que les piétons puissent traverser en de nombreux endroits et avec un dégagement visuel suffisant, indique Lucile Develey, du bureau d'Ingénieurs-Conseils en mobilité Christe et Gy-gax, en conclusion d'une recherche en cours. La présence de lieux de destination (commerces, services, terrasses, etc.) de part et d'autre de la rue et des espaces de séjour généreux sont également importants pour concrétiser la fonction d'espace public du lieu. Finalement, limiter le stationnement motorisé dans la zone de rencontre libère de l'espace pour d'autres usages et réduit le trafic lié à la recherche de places.

Ainsi, malgré un trafic motorisé élevé, la zone de rencontre peut aider à dynamiser les rues et places commerçantes en requalifiant l'espace public pour favoriser le séjour et les déplacements à pied et à vélo, sans toutefois exclure l'accès en voiture.



La Neuveville BE : L'attrait touristique de la vieille ville est mis en valeur par le revêtement en pavé. L'aménagement à niveau créé un sentiment de place malgré le statut de route cantonale et le trafic relativement élevé (env. 5'000 véh./jour).





3.3 Axes forts vélo et zone de rencontre ?

En Suisse, de nombreuses villes et communes sont actuellement en train de planifier et de réaliser des axes forts vélo ou d'autres projets similaires. La question se pose donc de savoir s'il est acceptable de faire passer de tels itinéraires dans les zones de rencontre ou s'il existe un risque de conflit.

Kathrin Hager, coordinatrice modes doux au service des travaux publics de la ville de Zurich, adopte une position nuancée quant aux risques éventuels de conflit posés par l'aménagement d'axes forts vélo dans les zones de rencontre. Elle fait remarquer que la marche n'est pas une forme de mobilité linéaire. Les modèles de déplacement sont variés et le comportement à pied diffère ainsi fondamentalement de celui des cyclistes. La combinaison d'un axe fort vélo et d'une zone de rencontre n'est ainsi pas optimale, en grande partie parce que les attentes liées aux différents usages de la rue sont différentes. D'un côté, la zone de rencontre met à la disposition du quartier un espace public pour jouer et faire du sport, faire des achats et flâner ou encore avoir des échanges sociaux. De l'autre, on promet aux cyclistes, avec l'axe fort vélo, un déplacement continu avec peu de conflits et la priorité. *« C'est notamment dans les rues de quartier que ces conflits d'objectifs apparaissent. C'est pourquoi je suis d'avis que la combinaison d'un axe fort vélo et d'une zone de rencontre est uniquement acceptable sur des parties de places bien délimitées et dans certains cas exceptionnels, sur de courts tronçons »*, estime Kathrin Hager.

Réunir marche et vélo sur un même espace n'est généralement pas une bonne idée en ville. Il est particulièrement désagréable pour les personnes à pied de ne pas savoir clairement où et comment les cyclistes vont passer. Les tronçons en pente ne sont souvent pas adaptés, car le différentiel de vitesse y est trop important. Il arrive cependant que de courts tronçons, en particulier des parties de places, puissent tout à fait fonctionner. Il faut alors tenir compte de la fréquentation et des conditions spatiales. Les tronçons plus longs sont plus épineux. Si la largeur est suffisante, une séparation de ces deux modes est recommandée, notamment à l'aide de mesures d'aménagement. Les nouveaux projets, y compris ceux de la ville de Zurich, nous montreront à l'avenir s'il existe des exemples positifs.

Lucerne : la Bahnhofstrasse est à la fois une zone de rencontre et un itinéraire cyclable très fréquenté. Résultat : à pied on s'y déplace aujourd'hui exclusivement sur les bords. Un projet de réaménagement approuvé, qui devrait bientôt être mis en œuvre, accordera plus d'espace pour marcher et une meilleure qualité de séjour.



3.4 Dans la rue comme chez soi

Pour qu'une zone de rencontre fonctionne, il ne suffit pas que les voitures roulent à 20. La rue doit être un espace de possibilités. On doit pouvoir s'y sentir comme dans son jardin, un lieu où on a envie d'être. Pour cela, il faut se familiariser avec la « culture de la rue ».

Dans les quartiers d'habitation, la zone de rencontre devrait être pensée comme un jardin, une extension des immeubles voisins. Les gens devraient y mener des activités qu'ils pourraient aussi faire chez eux, en sécurité, comme sur leur balcon, tout en ayant la possibilité d'interagir avec les passants. « *Quand tu as l'impression qu'un espace t'appartient, tu l'utilises* » décrit Amir Malcus du Büro für Sozialraum & Stadtleben à la ville de Zurich.

L'habile imbrication entre espace privé et public crée des possibilités et génère ce sentiment. La frontière entre les deux demeure, mais est perméable. Et l'aménagement doit être invitant, par exemple, par l'utilisation de la bande verte entre la façade et le trottoir. Ça donne une « double scène » de choses à voir ; devant chez soi, si on y habite, comme pour les gens qui passent. Car la vie de quartier et les rues animées dépendent des activités qui s'y déroulent. En Suisse cette culture de la rue, typique des pays méditerranéens, est assez inexistante. Or, les riverains sont les pionniers de la vie de quartier. Les gens de plus loin ne feront pas le premier pas.

Tant qu'un usage accru de la rue ne sera pas ancré dans les habitudes, s'en remettre uniquement à l'esprit d'initiative citoyenne a peu de chance de succès. Les communes qui entendent améliorer l'environnement quotidien et la qualité de vie ont un rôle incitateur à jouer pour concrétiser l'esprit de la zone de rencontre. Cela implique un engagement politique, avec un message univoque « *Ici, vous pouvez* ». Plus que des aménagements, du mobilier fixe et des jeux préconçus, il s'agit de donner des latitudes, de libérer de la place avec par exemple des chaises mobiles ou d'autres éléments de mobilier.

« *Souvent, on souhaite créer un sentiment d'identification pour renforcer l'appropriation en proposant aux enfants de peindre du mobilier urbain. Or, le processus fonctionne dans l'autre sens ; c'est par l'usage régulier des lieux qu'émerge le sentiment d'identification* » poursuit l'animateur socioculturel. Un accompagnement professionnel de 1 à 3 ans jusqu'à ce que le quartier vole de ses propres ailes est souvent nécessaire. La culture de la rue ne naît pas toute seule, elle doit être permise, apprise et appropriée.



Berne, Murifeld : la zone de rencontre de ce quartier résidentiel illustre un fort degré d'appropriation, notamment grâce à la transition entre public et privé.



3.5 Utiliser l'espace sur un pied d'égalité

Le régime de priorité et la vitesse réduite dans les zones de rencontre sont en principe avantageuses pour les personnes à mobilité réduite. À condition que certains principes de planification, tels que la structuration de l'espace et les cheminements, soient respectés.

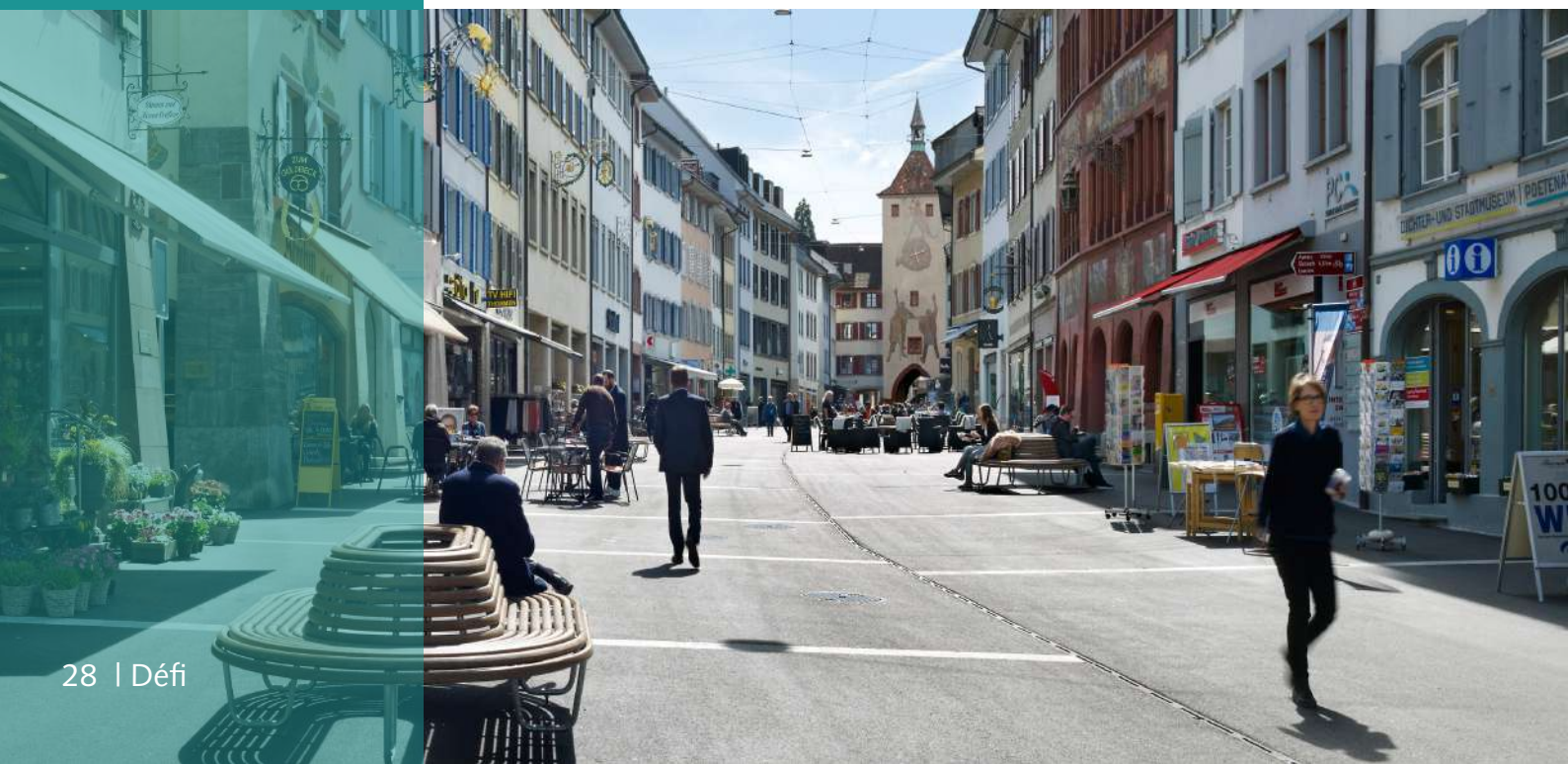
Dans les zones de rencontre, la disparition des règles habituelles et la présence de surfaces partagées avec les véhicules exigent des compétences d'interaction et de communication que toutes les personnes ne possèdent pas. Si, en raison d'une déficience visuelle, la vue d'ensemble de la circulation et la possibilité de communiquer par contact visuel ou par un signe de la main font défaut ou si, en raison d'un handicap auditif, la perception se limite au champ de vision, il devient alors impossible d'éviter soi-même activement les conflits. Une personne dont la perception, la mobilité et la capacité de réaction sont réduites, peut être surprise et déstabilisée par une circulation désordonnée. Ces désavantages touchent également de nombreuses personnes âgées légèrement malentendantes ou malvoyantes.

Eva Schmidt, responsable du Centre spécialisé Architecture sans obstacles¹, précise donc qu'il existe de bonnes raisons de créer, dans les zones de rencontre, des espaces où il est possible de marcher et de s'arrêter pour faire une pause, discuter ou jouer sans risque de conflit avec les véhicules. L'aménagement uniforme de façade à façade contredit ce concept. Les personnes sensibles, et en premier lieu les enfants, les personnes à mobilité réduite ou souffrant de limitations liées à l'âge, psychiques ou sensorielles ont besoin d'espaces pour marcher qui soient exempts de véhicules. Les zones de rencontre peuvent être très différentes entre elles. En fonction des affectations riveraines, du volume de trafic, des types de véhicules présents, de la diversité des mouvements piétons et de la qualité du séjour, il peut être nécessaire de diriger le trafic automobile à travers la zone sur une voie de circulation. Si le trafic est important ou en présence de nombreuses lignes de bus avec une fréquence élevée, cette voie devrait être délimitée par des éléments séparateurs ; si la fréquence est faible, des éléments de guidage tactiles suffisent. Une évaluation de la sécurité devra déterminer s'il est possible de traverser sans se soucier des véhicules ou s'ils doivent se protéger de manière active en observant le trafic ou en levant leur canne blanche.

Même en l'absence de voie de circulation, la présence d'éléments physiques (rigole, revêtement différent, rangées d'arbres, etc.) structure l'espace de circulation et peut, si ces éléments sont judicieusement disposés, aussi guider les personnes avec une canne blanche. Les marquages tactilo-visuels, qui, d'une part, nécessitent beaucoup d'entretien et, d'autre part, imposent une certaine trajectoire aux personnes malvoyantes ou aveugles, deviennent ainsi inutiles. Les places de stationnement se révèlent en revanche peu adaptées pour structurer l'espace, car elles réduisent la visibilité des personnes de petite taille ou en fauteuil roulant.

¹ Dans ses principes de planification, le Centre spécialisé Architecture sans obstacles indique que l'espace public doit être utilisable par toutes et tous sur un pied d'égalité, et donc également par les personnes en situation de handicap physique, visuel ou auditif.

Rathausstrasse, Liestal BL : la surface homogène facilite le déplacement des personnes en situation de handicap. La rigole centrale sert de guidage pour les personnes malvoyantes ou aveugles.



3.6 Besoins de recherche

Quel bilan après 20 ans d'existence et des centaines de zones de rencontre réalisées ? Les expertises techniques obligatoires vérifient le respect des vitesses, mais vont rarement au-delà. Peu d'études, généralement axées sur l'infrastructure, sont disponibles. Plusieurs questions mériteraient d'être approfondies.

Sécurité, diminution du bruit et de la pollution de l'air, mais aussi espace public de proximité propice aux relations de voisinage et au jeu, les attentes face à la zone de rencontre sont nombreuses. Dans quelle mesure les réalisations effectuées jusqu'ici sont-elles à la hauteur des ambitions ? Comment se sent-on dans les zones de rencontre ?

Un certain écart est fréquent entre la réussite formelle (vitesses, sécurité), certes non négligeable, et l'expérience vécue. Rolf Steiner, coauteur d'une recherche SVI (2013), mentionne pour l'illustrer la Kalchackerstrasse à Bremgarten bei Bern : « *Des parents souhaitent remettre le passage piéton. Or, avant l'instauration de la zone de rencontre, 80% des voitures ne s'arrêtaient pas pour laisser traverser les enfants, alors qu'après, elles s'arrêtaient beaucoup plus !* » Comment cela se fait-il ? On peut formuler quelques hypothèses, mais les données manquent pour comprendre ce type de situations.

Bâle est une des villes à s'être penchée sur la question. Elle a analysé en 2017 plus de 80 zones de rencontre différentes dans des quartiers et ne conclut à aucun effet négatif significatif. Deux tiers des personnes interrogées y sont favorables, en particulier les familles. Et parmi les points positifs : une rue plus agréable et plus sûre pour le séjour, davantage d'interactions, pas, ou peu, d'accidents, une plus faible rotation des locataires, le report du transit sur le réseau de hiérarchie supérieure. Et puis les enfants y apprennent à se comporter correctement face aux véhicules.

Une étude du Kuratorium für Verkehrsicherheit en Autriche (2018) a analysé 12 zones de rencontre au niveau de la circulation, du comportement et de la sécurité. Elle indique que les places seraient plus propices à la cohabitation et à un écoulement homogène du trafic. À l'inverse, il semble nettement plus difficile de maintenir la vitesse de circulation souhaitée et le type d'interactions propres aux zones de rencontre sur de longs tronçons, comme des rues avec des espaces de circulation larges. Des études à long terme sur la fréquentation, l'accidentologie ou l'impact sur la santé permettraient d'en apprendre davantage sur la zone de rencontre pour utiliser cet outil de la manière la plus efficiente possible.



Bâle, Neuensteinerstrasse : les possibilités de séjour et de jeu invitent à utiliser les zones de rencontre dans les quartiers d'habitation (Photo : © Camille Decrey).





3.7 Inspiration de l'étranger

Les zones de rencontre en Autriche : « Un exemple de réussite d'après les modèles suisse et belge – de nombreuses bonnes solutions ont vu le jour depuis 2013 », estiment les uns. Les autres pensent : « Toujours aussi peu connu par la population. Qui connaît déjà ce panneau ? »

Dieter Schwab, président de walk-space, l'association piétonne autrichienne, souligne les différences qui existent entre nos deux pays en matière de réglementation des zones de rencontre : « *L'un des sujets brûlants a été la priorité piétonne, qui est ancrée dans la loi suisse, ce qui n'est pas le cas chez nous. En Autriche, on est considéré comme étant sur un pied d'égalité que l'on soit à pied, à vélo ou en voiture* ».¹

Selon plusieurs études, les zones de rencontre jouissent cependant d'une grande acceptation :²

- La vitesse observée y est effectivement inférieure à celle dans les zones 30 et souvent plus faible au cœur de la zone qu'à sa périphérie.
- Les vitesses sont plus élevées aux heures creuses qu'aux heures de pointe. Le trafic motorisé adapte sa vitesse aux flux cyclistes et à ceux des transports publics.
- L'aménagement et la largeur de l'espace-rue ont une influence importante sur l'ambiance comme sur les vitesses.
- Deux tiers des traversées à pied se font sans interaction avec les véhicules. Si une interaction a lieu, la priorité est accordée à la personne à pied dans 73 % des cas en moyenne. L'accord ou non de la priorité pour traverser à pied dépend moins de la charge de trafic à différentes heures de la journée ou de l'année que de l'aménagement de l'espace-rue.

La conclusion concernant les zones de rencontre en Autriche est similaire à celle de la Suisse. Ce régime accorde beaucoup de place à la créativité et aux concepts d'aménagement urbain, mais le chemin jusqu'à la mise en œuvre reste ardu. Un réaménagement de qualité et des mesures d'animation favorisent le bon fonctionnement et l'acceptation des zones de rencontre. « *L'exemple du Lendviertel à Graz montre de manière exemplaire qu'il est possible d'obtenir des résultats positifs à l'aide d'une approche créative (plantations et couleurs) et de dépenses raisonnables* », estime Schwab. « *Il serait tout aussi avantageux pour la Suisse que pour l'Autriche de réussir à éloigner le stationnement des zones centrales. Les fonctions piétonnes seraient ainsi renforcées et les personnes à pied auraient davantage l'occasion de flâner* ».



¹ walk-space documente les bonnes pratiques des zones de rencontre autrichiennes sur le site www.begegnungszonen.or.at

² Kuratorium für Verkehrssicherheit, Band 13: Gegenüberstellung von Begegnungszonen bezüglich Verkehrssicherheitsparametern. Wien, 2018.

Graz (à gauche) : d'une part, l'aménagement du Lendviertel est caractérisé par de vastes cercles jaunes qui cassent la verticalité et entraînent une réduction de la vitesse ; d'autre part, le mobilier urbain bien mis en évidence, avec ses bacs à plantes et ses possibilités de s'asseoir, souligne la fonction de séjour. (Photo : Dieter Schwab)

Stainz (en bas) : la place principale, nouvellement pacifiée à l'aide d'une zone de rencontre, a été conçue pour répondre aux usages les plus divers : elle peut être utilisée pour les terrasses, le marché et les grandes manifestations occupant toute la place. (Photo : Dieter Schwab)





Épilogue

Garder l'objectif en vue – offrir un espace de possibilités

Des rues plus calmes, un air plus propre et surtout plus de sécurité. Ces acquis de la zone de rencontre sont indubitables et justifient à eux seuls de recourir davantage à cet outil dans les villes et les communes de Suisse. Toutefois, a-t-on tiré parti de tout son potentiel ? Plusieurs expérimentations en cours montrent qu'il existe encore de nombreuses pistes à explorer : quid d'un quartier entier en zone de rencontre, comme à Berne ? Et qu'advient-il lorsque la population elle-même contribue aux réflexions et met la main à la pâte dans l'aménagement ?

20 ans, c'est peu en aménagement. La Mittelstrasse à Berne par exemple a certainement eu besoin d'une décennie et de divers ajustements avant de connaître son succès actuel. Des réflexions et des ajustements créatifs de l'outil « zone de rencontre » sont à n'en pas douter encore nécessaires pour en retirer le meilleur. Comment concilier par exemple la diversité des contextes possibles dans lesquels recourir à la zone de rencontre ? La Realpstrasse à Bâle, la traversée de localité à Rotkreuz ou encore la gare Cornavin à Genève sont des espaces aux configurations totalement différentes, même s'ils partagent le même régime de vitesse. Au final, de même qu'une salle communale ou un terrain de foot peuvent accueillir marchés, spectacles, réunions, enseignements ou cours de méditation, une zone de rencontre est un « cadre » où peuvent se dérouler une foule de choses. Il s'agit d'espaces de possibilités, à disposition de toutes et tous. La zone de rencontre doit permettre de se rencontrer et se sentir bien dans son quartier ou sa commune. Ce qui en est fait demeure dans les mains des communes et de leur population. Parfois, la zone de rencontre a constitué une étape dans la transition vers une zone piétonne. C'est le cas à Delémont, Sion ou Langenthal où les réflexions urbanistiques et de développement urbain visent à rendre le centre-ville plus accessible à pied et à se doter d'espaces publics qui invitent davantage au séjour.

Peu importe la manière et les outils pour y parvenir, l'objectif des acteurs de l'urbain doit être de contribuer à un cadre de vie de qualité, au bien-être de toutes les personnes qui fréquentent les villes et les villages. La zone de rencontre est un instrument qui peut contribuer à atteindre cet objectif. Comme un instrument de musique, il faut la manier habilement et avec soin et éviter autant que possible les fausses notes. Il faut pour cela acquérir toujours plus de virtuosité pour créer de nouvelles mélodies innovantes.

Bâle Tellplatz : la zone de rencontre comme carrefour entre modes, personnes et usages de différents types.

Les publications de la mobilité douce

Source et téléchargement: www.mobilite-douce.ch

Guides de recommandations de la mobilité douce

N°	Titre	Année	Langue			
			d	f	i	e
1	Directives concernant le balisage des chemins de randonnée pédestre (éd. OFEFP) → Remplacé par N° 6	1992	x	x	x	
2	Construire en bois sur les chemins pédestre (éd. OFEFP)	1992	x	x	x	
3	Revêtement des routes forestières et rurales: goudronnées ou gravelées? (éd. OFEFP) → Remplacé par N° 11	1995	x	x		
4	Signalisation de direction pour les vélos en Suisse → Remplacé par N° 10	2003		d / f / i		
5	Conception d'itinéraires cyclables	2008		d / f / i		
6	Signalisation des chemins de randonnée pédestre	2008	x	x	x	
7	Stationnement des vélos	2008	x	x	x	
8	La conservation des voies de communication historiques – Guide de recommandations techniques	2008	x	x	x	
9	Construction et entretien des chemins de randonnée pédestre	2009	x	x	x	
10	Signalisation de direction pour vélos, VTT et engins assimilés à des véhicules	2010		d / f / i		
11	Obligation de remplacement des chemins de randonnée pédestre – Guide de recommandations à l'égard de l'art. 7 de la loi fédérale sur les chemins de randonnée pédestre (LCPR)	2012	x	x	x	
12	Recommandation pour la prise en considération des inventaires fédéraux au sens de l'article 5 LPN dans les plans directeurs et les plans d'affectation	2012	x	x	x	
13	Planification du réseau de chemins de randonnée pédestre	2014	x	x	x	
14	Planification des réseaux de cheminements piétons	2015	x	x	x	
15	Prévention des risques et responsabilité sur les chemins de randonnée pédestre	2017	x	x	x	
16	Diagnostic et aménagements piétons	2019	x	x	x	
17	Gestion des Cycles aux carrefours – Manuel d'infrastructure	2021	x	x		

Documentation sur la mobilité douce

N°	Titre	Année	Langue			
			d	f	i	e
101	Responsabilité en cas d'accidents sur les chemins de randonnée pédestre (éd. OFEFP) → Remplacé par N° 15	1996	x	x	x	
102	Evaluation einer neuen Form für gemeinsame Verkehrsbereiche von Fuss- und Fahrverkehr im Innerortsbereich	2000	x	r		
103	Nouvelles formes de mobilité sur le domaine public	2001		x		
104	Projet Plan directeur de la locomotion douce	2002	x	x	x	
105	Efficience des investissements publics dans la locomotion douce	2003	x	r		s
106	PROMPT Schlussbericht Schweiz (inkl. Zusammenfassung des PROMPT Projektes und der Resultate)	2005	x			
107	Concept de statistique du trafic lent	2005	x	r		s
108	Problemstellenkataster Langsamverkehr Erfahrungsbericht am Beispiel Langenthal	2005	x			
109	CO2-Potenzial des Langsamverkehrs – Verlagerung von kurzen MIV-Fahrten	2005	x	r		s
110	Mobilität von Kindern und Jugendlichen – Vergleichende Auswertung der Mikrozinsen zum Verkehrsverhalten 1994 und 2000	2005	x	r		s
111	Verfassungsgrundlagen des Langsamverkehrs	2006	x			
112	La mobilité douce dans les projets d'agglomération – Aide de travail	2007	x	x	x	

Documentation sur la mobilité douce

N°	Titre	Année	Langue			
			d	f	i	e
113	Objectifs de qualité des chemins de randonnée pédestre de Suisse	2007	x	x		
114	Expériences faites avec des chaussées à voie centrale banalisée à l'intérieur de localités (CD-ROM)	2006	x	x		
115	Mobilité des enfants et des adolescents – Constats et tendances tirés des microrecensements de 1994, 2000 et 2005 sur le comportement de la population en matière de transports	2008	x	r		s
116	Forschungsauftrag Velomarkierungen – Schlussbericht	2009	x	r	r	
117	Wandern in der Schweiz 2008 – Bericht zur Sekundäranalyse von «Sport Schweiz 2008» und zur Befragung von Wandernden in verschiedenen Wandergebieten	2009	x	r	r	
118	Aides financières destinées à la conservation des voies de communication historiques en vertu de l'article 13 de la LPN – Relèvement exceptionnel des taux de subvention: mise en oeuvre de l'art. 5, al. 4, de l'OPN par l'OFROU	2009	x	x	x	
119	Velofahren in der Schweiz 2008 – Sekundäranalyse von «Sport Schweiz 2008»	2009	x	r		
120	Coûts occasionnés par la construction des infrastructures de mobilité douce les plus courantes – Vérification destinée à l'évaluation des projets d'agglomération transports et urbanisation	2010	x	x	x	
121	Parkings à vélos publics – Recommandations pour le recensement (2 ^e édition révisée)	2011	x	x	x	
122	Ordonnance concernant l'inventaire fédéral des voies de communication historiques de la Suisse – Ordonnance; Rapport explicatif	2010	x	x	x	
123	Tour d'horizon de la formation suisse en matière de mobilité douce - Analyse et recommandations pour les étapes à venir	2010	x	x	x	
124	Fondements économiques des chemins de randonnée pédestre en Suisse	2011	x	r	r	s
125	Le piéton dans l'entre-deux des villes – Vers les IFF* de demain, urbaines et multimodales (*Installations à forte fréquentation)	2012	x	x		
126	Zur Bedeutung des Bundesgerichtsentscheides Rüti (BGE 135 II 209) für das ISOS und das IVS	2012	x			
127	Vélostations – Recommandations pour leur planification et mise en service	2013	x	x	x	
128	Aide à la traduction de la terminologie de l'inventaire fédéral des voies de communication historiques de la Suisse	2013		d / f / i		
129	Concept Offre de formation Mobilité douce	2013	x	x		
130	Geschichte des Langsamverkehrs in der Schweiz des 19. und 20. Jahrhunderts Eine Übersicht über das Wissen und die Forschungslücken	2014	x			
131	Wandern in der Schweiz 2014 –Sekundäranalyse von «Sport Schweiz 2014» und Befragung von Wandernden in verschiedenen Wandergebieten	2015	x	r	r	s
132	Velofahren in der Schweiz 2014 –Sekundäranalyse von «Sport Schweiz 2014» und Erhebungen auf den Routen von Veloland Schweiz	2015	x	r	r	s
133	Mountainbiken in der Schweiz 2014 –Sekundäranalyse von «Sport Schweiz 2014» und Erhebungen auf den Routen von Mountainbikeland Schweiz	2015	x	r	r	s
134	Service cantonal des réseaux piétons – Taches et organisation	2015	x	x	x	
135	Mobilité des enfants et des adolescents - Evolution de 1994 à 2010, Analyse basée sur les micro-recensements «Mobilité et transports»	2015	x	r		s
136	Voies express vélo – document de base	2015	x	x		
137	Délimitation des catégories des chemins de randonnée pédestre – Outil décisionnel destiné aux responsables des chemins de randonnée pédestre	2017	x	x	x	
138	Systèmes de vélos en libre-service – Evolution et modèles d'exploitation – Etat des lieux	2018	x	x		
139	La mobilité douce au fil de l'eau – Recommandations et exemples en matière de coordination de la mobilité douce avec des projets de renaturation et de protection contre les crues	2019	x	x		
140	Systèmes d'orientation piétons – Recommandations	2019	x	x		
141	Mobilité des enfants et des adolescents – Evolution entre 1994 et 2015	2019	x	r	r	s
142	Randonnée et VTT: Coexistence ou séparation ? Aide-mémoire pour la planification	2020	x	x		

Documentation sur la mobilité douce

N°	Titre	Année	Langue			
			d	f	i	e
143	Chemins de randonnée hivernale et itinéraires de raquettes à neige Guide pour la planification, la signalisation, la gestion et l'information	2020	x	x	x	
144	Les comptages de vélos dans les agglomérations suisses - 2018	2019		x		
145	Mobilité douce et loisirs de proximité	2020	x	x	x	
146	Les comptages de vélos dans les agglomérations suisses - 2019	2020		x		
147	« Pas à pas » Flâneur d'Or – Prix des aménagements piétons. 10 flâneurs d'Or plus tard »	2021	x	x	x	
148	Randonnée en Suisse 2020 – Analyse secondaire de l'enquête « Sport Suisse 2020 » et enquête menée auprès des randonneurs dans différentes régions de randonnée	2021	x	x	r	s
149	La pratique du vélo en Suisse 2020 – Analyse de l'enquête La Suisse à vélo 2019 et analyse secondaire de Sport Suisse 2020	2021	x	x	r	s
150	La pratique du VTT en Suisse 2020 – Analyse de l'enquête La Suisse à VTT 2019 et analyse secondaire de Sport Suisse 2020	2021	x	x	r	s
151	Le vélo chez les jeunes: pratiques, images et trajectoires cyclistes - une étude des cas à Yverdon-les-Bains	2021	r	x		
152	Passages à travers les clôtures pour randonneurs et vététistes - Aide pratique	2021	x	x	x	
153	Fermeture et déviation des chemins de randonnée pédestre et des itinéraires de VTT – Aide-mémoire pour la pratique	2021	x	x	x	
154	Mobilité piétonne et espace public	2021	x	x	x	
155	Les comptages de vélos dans les agglomérations suisses - 2020	2021		x		
156	Historische Verkehrswege – Ein Beitrag zur Erhaltung eines schweizerischen Kulturgutes	2022	x	x	x	
157	Entflechtung der Veloführung in Kreuzungen – Studie	2022	x			
158	Die Verkehrsinstruktion in der Schweiz – Fokus Velo	2022	x	r	r	
159	Risques naturels sur les chemins de randonnée pédestre – Aide-mémoire pour la pratique	2022	x	x	x	

x = texte intégral r = résumé / Kurzfassung / Riassunto s = summary

Documentation sur les voies de communication historiques (IVS) : monographies cantonales

Source et téléchargement: www.ivs.admin.ch

Les monographies cantonales retracent l'histoire des transports et présentent divers témoins du passé particulièrement intéressants de par leur construction, leur aspect dans le paysage ou d'autres caractéristiques. Des informations sur la genèse, la structure, l'objectif et l'utilité de l'IVS complètent ces publications, qui s'adressent à un large public.

