



Colloque d'automne de la Conférence des villes pour la mobilité

Berne, le 13 novembre 2023

## Espace public dans le contexte de la mobilité

**Pour relever les défis urbains liés au changement climatique et à la densification urbaine, de nouvelles approches sont nécessaires. Une transformation de l'espace urbain s'impose. Mais comment y parvenir et quels objectifs veut-on poursuivre afin de revaloriser les espaces publics et améliorer la qualité de vie et de séjour en ville ? Ce colloque d'automne a abordé ces questions. L'ATE est tout d'abord revenue sur ce qui s'est fait en Suisse ces 25 dernières années en matière de gestion et d'aménagement de l'espace public en lien avec la mobilité. Trois villes – Berne, Neuchâtel et Zurich - ont ensuite présenté les stratégies développées ces dernières années et les instruments actuellement testés. Enfin, Mobilité piétonne Suisse a fait part aux participants et participantes de ce colloque des enseignements de son projet de requalification temporaire de rues de quartier « Mouvement, Rencontre, Animation » et en guise de conclusion, l'HEIG-VD et la ZHAW ont présenté les premières conclusions d'une étude en cours de finalisation réalisée sur mandat de la Conférence des villes pour la mobilité (CVM).**

Le Syndic de la ville hôte, M. **Thierry Steiert** a fait l'honneur à la Conférence des villes pour la mobilité d'ouvrir ce colloque d'automne consacré à l'espace public dans le contexte de la mobilité. En la matière, la Ville de Fribourg a connu de rapides avancées ces derniers mois, avec entre autres un déploiement du 30 km/h visant avant tout à protéger la population contre un bruit routier excessif, et des efforts de promotion de la mobilité douce reconnus par les usagers et usagères de l'espace routier. Thierry Steiert a par ailleurs rappelé que Fribourg avait beaucoup à offrir dans les domaines les plus divers, soulignant en particulier l'importance de la gastronomie, Fribourg étant cette année la Ville suisse du Goût. Le Président de la CVM, **Adrian Borgula**, a ensuite pris la parole pour délivrer un message d'introduction dans lequel il a relevé l'importance de penser les espaces publics et la mobilité comme une seule et unique thématique. Par le passé, le trafic individuel motorisé (TIM) s'est vu octroyer une place bien trop importante dans la distribution d'un espace urbain limité. Si les villes ont engagé un processus de rééquilibrage ces dernières années, des efforts doivent encore être menés. Pour ce faire, le recours à de nouveaux instruments est inévitable, d'où l'importance de l'échange du jour.

**Anders Gautschi**, Directeur de l'ATE, a tout d'abord passé en revue ce qui s'est fait ces 25 dernières années en matière de réappropriation de l'espace public. Pendant plusieurs décennies, piétons, cyclistes et usagers des transports publics étaient relégués au second plan dans la planification de la mobilité urbaine. Vers la fin du siècle dernier, les choses ont commencé à évoluer. La route - ou rue - a progressivement cessé de n'être qu'un simple axe de liaison du TIM, pour devenir aussi un espace public dans lequel l'être humain aime passer du temps. Anders Gautschi a rappelé le rôle pionnier joué par la Suisse avec l'instauration d'une zone de flânerie à Berthoud en 1996 déjà, et l'inscription dans la loi en 2002 de la zone de rencontre, une première à l'échelle européenne. Depuis, des zones de rencontre ont fleuri dans les endroits les plus divers : rues commerçantes, rues de transit, gares, vieilles villes, places centrales, devant les écoles et, bien entendu, dans les quartiers. Un des autres instruments importants de pacification et de partage de l'espace public, le 30 km/h, a lui aussi connu une diffusion importante depuis le début des années 2000. On le retrouve tant dans des quartiers résidentiels que sur des axes principaux ou, chose plus rare, dans des carrefours. Si l'initiative populaire de l'ATE demandant une généralisation du 30 km/h en localité (avec des exceptions) n'avait obtenu que 20,3% de oui en 2001, force est de constater que le 30 km/h recueille aujourd'hui un soutien



bien plus important. Les chiffres sont particulièrement parlants lorsque l'on questionne la population quelques années après un abaissement de vitesse dans un quartier ou sur un axe routier. Ceci n'est pas un hasard, car le 30 km/h présente de nombreux avantages : plus de sécurité, réduction du bruit, utilisation plus efficace de l'espace, mobilité douce plus attrayante, etc. Il ne remet par ailleurs pas en question la hiérarchie des réseaux puisque même à 30 km/h les axes principaux conservent leur caractère prioritaire et qu'il existe des moyens d'atténuer les éventuelles répercussions sur le fonctionnement des transports publics (cf. [étude ATE](#) et [prise de position CVM](#)). Si ce bilan provisoire est dans l'ensemble positif, les efforts doivent être poursuivis.

Il est revenu à **Marieke Kruit**, conseillère municipale de la Ville de Berne, d'ouvrir le bloc consacré aux nouveaux instruments développés par les villes pour requalifier les espaces publics dans le contexte de la mobilité. Berne teste depuis quelques années des aménagements temporaires et flexibles de l'espace public. A cet effet, la ville a élaboré un catalogue de mesures classées en fonction de leur horizon temporel et de l'ampleur des travaux nécessaires. Les grands projets, dont la réalisation requiert plusieurs années, sont classés en mesures XL, L ou M. Ils sont complétés par de plus petits projets, des mesures S ou XS, réalisables rapidement, à moindre coût et avec un volume de construction minimale. Ce sont ces mesures S et XS auxquelles la Ville de Berne a recours afin de revaloriser rapidement et/ou temporairement les espaces publics : la nouvelle Tellplatz, la zone de rencontre de la Bümplitzstrasse, l'Optoingerstrasse, l'Ansermetplatz et la Mittelstrasse comptent parmi les exemples de succès mis en avant par Marieke Kruit. La création de ce catalogue de mesures rend une approche systématique de revalorisation des espaces publics possible, ce qui permet une réalisation de projets plus agile, plus flexible et donc plus rapide.

**Mauro Moruzzi**, Président de la Ville de Neuchâtel, a abordé un autre aspect tout aussi important dans les efforts de réappropriation des espaces publics : les grands projets. Après avoir rappelé que Neuchâtel connaît l'une des plus anciennes zones piétonnes du pays, Mauro Moruzzi s'est attardé sur deux ambitieux projets de réaménagement, celui de la Place Numa-Droz rejeté en 2013 par la population neuchâteloise, et celui de Clos-de-Serrières largement accepté en 2020. Cette dernière votation a servi de moteur pour le déploiement du 30 km/h et des zones de rencontre sur le territoire de la ville. Le grand projet de réaménagement qui occupe la ville actuellement est celui de la place de la gare, l'Espace de l'Europe. Ce projet revêt une certaine complexité, car il concerne tout le monde, habitants ou non de la commune, la gare étant un lieu de passage très fréquenté. Par ailleurs, le schéma de circulation est aussi revu aux alentours de la gare. La Ville mène une procédure participative, consultant les différents acteurs directement concernés, ainsi que les riverains et les associations de mobilité. Ce dialogue est indispensable à la réussite d'un projet de cette envergure. Des premiers résultats de revalorisation de l'espace public doivent être visibles rapidement afin de gagner le soutien de la population. En parallèle, les petites mesures de promotion de la mobilité douce doivent être systématiquement multipliées et les règlements en matière de stationnement différenciés.

Enfin, **Diana Celi**, responsable de projet Fondements + Stratégies à l'Office des ponts et chaussées de la Ville de Zurich, a présenté le projet phare de la ville en matière de réappropriation de l'espace public, « Brings uf d'Strass ». Cet ambitieux projet s'inscrit dans les intentions de la ville de repenser l'espace routier afin de répondre aux besoins de mobilité d'une manière efficiente et respectueuse de l'environnement. Ce nécessaire réaménagement de l'espace routier peut être réalisé par l'intermédiaire de revalorisations temporaires. « Brings uf d'Strass » prévoyait le réaménagement temporaire de rue de quartier, en coopération avec la population. Le succès de ce genre d'actions



passer par une communication précoce, transparente et régulière avec la population, et l'implication active des riverains et riveraines afin de tirer parti des connaissances locales. Si les mesures d'aménagement réalisées ont permis de réduire de 90% le trafic de transit, des opposants au projet se sont également manifestés, ce qui est normal, la résistance faisant partie du processus. La ville tire un bilan positif de ce projet d'envergure qui aura eu lieu à trois reprises de 2021 à 2023.

Après ce bloc consacré aux actions des villes, **Jenny Leuba**, cheffe de projet à Mobilité piétonne Suisse, a présenté les enseignements du projet « Mouvement, Rencontre, Animation », mené à Berne et à Zurich. La question centrale abordée dans le cadre de ce projet est la suivante : la rue est-elle un espace social ? La réponse est positive, car l'espace routier peut jouer un rôle important pour la vie de quartier, à la condition qu'on en fasse un lieu de rencontre pour ses habitants et habitantes. Urbanisme tactique, avec la pose de mobilier urbain et autres installations temporaires, et participation sont les clefs du succès de ce genre de projets. En multipliant ces petites actions, les quartiers de nos villes peuvent prendre un visage plus humain. Par ailleurs, Jenny Leuba a certes souligné l'importance de la création de zones de rencontre, mais regrette en revanche la faible appropriation de l'espace public qui les accompagne en règle générale. Les enseignements du projet « Mouvement, Rencontre, Animation » doivent donc permettre de mieux exploiter le potentiel de ces zones, en renforçant la vie de quartier. Cela passera par une simplification des procédures pour les aménagements temporaires, d'une minimisation du temps entre les étapes de ces projets, d'une simplification de l'emploi de peinture d'ambiance, d'une participation active des résidents et résidentes des quartiers concernés, d'une communication active et constante, ainsi que d'une évaluation des tests réalisés une fois le projet conclu.

Enfin, **Julie Barbey Horvath**, chargée de recherche à la HEIG-VD, et **Sven Eggimann**, scientifique à la ZHAW, ont présenté les premiers résultats de l'étude qu'ils mènent conjointement sur mandat de la CVM et qui porte sur l'utilisation de l'espace routier urbain en Suisse. Cette étude a pour objectif la création d'une vue d'ensemble des instruments innovants d'aménagement de l'espace urbain dans le domaine de la mobilité, d'évaluer leur faisabilité pour la Suisse et de formuler des recommandations. Font entre autres objet de cette étude les zones 30, les zones de rencontre, les zones piétonnes, les rues scolaires, et les zones à trafic limité. Une attention toute particulière est toutefois portée à l'instrument du superîlot. Son intérêt réside en cela qu'il modifie le plan de circulation et la hiérarchie des rues à l'échelle du quartier et qu'il prévoit une reconversion de l'espace routier. Si une définition précise de cet instrument n'existe pas, cette réflexion à l'échelle du quartier est menée dans plusieurs villes suisses actuellement. Les conclusions détaillées de cette étude seront rendues publiques dans les semaines à venir.

À la suite d'une riche discussion entre les intervenants et intervenantes des villes et le public, le Président de la CVM et conseiller municipal de Lucerne **Adrian Borgula** a effectué un résumé des messages centraux de ce colloque d'automne. Il a souligné que de grands progrès avaient été réalisés ces dernières décennies, la situation de départ dans laquelle se trouvaient les villes dans les années 80 et 90 étant marquées par l'omniprésence de l'automobile. Ce colloque aura montré que des instruments novateurs existent pour aider les villes à devenir plus humaines et plus agréables à vivre. Les villes poursuivent leurs actions dans cette direction. Il est également essentiel qu'elles continuent à partager leurs bonnes et moins bonnes expériences dans leurs travaux de revalorisation des espaces publics dans le cadre de la mobilité. Ce faisant, nous nous rapprocherons de l'objectif central de la CVM, à savoir rendre la mobilité urbaine plus durable.



**Informations complémentaires :**

Plus d'informations : [www.skm-cvm.ch](http://www.skm-cvm.ch)

Questions complémentaires : [info@skm-cvm.ch](mailto:info@skm-cvm.ch)