



COMMUNIQUE DE PRESSE

Berne, le 28 février 2024

Réappropriation des espaces publics en lien avec la mobilité, où en sont les villes suisses et quelles sont les perspectives pour l'avenir ?

Les villes suisses et leurs habitants et habitantes veulent revaloriser leurs espaces publics. Cela passe par une redistribution des surfaces dédiées à la mobilité. Si jusque dans les années 1980 la rue était largement réservée au transport individuel motorisé (TIM) et à son stationnement, nous assistons depuis à un déploiement de zones piétonnes, de zones 30 ou encore de zones de rencontre. L'espace public en lien avec la mobilité est en constante évolution. Avec la publication de l'étude intitulée « Utilisation de l'espace public urbain en Suisse – étude exploratoire de différentes mesures de mobilité dont les superîlots », la Conférence des villes pour la mobilité (CVM) a voulu dresser un bilan des mesures prises ces 25 dernières années dans les efforts de réappropriation de l'espace public pour la population, et chercher des pistes pour l'avenir.

Après la Seconde Guerre mondiale et jusque dans les années 1980, les villes connurent le règne de l'automobile. Puis, les préoccupations de santé liées à la pollution des véhicules thermiques et à l'exposition au bruit ont déclenché un processus aujourd'hui encore en cours : la réappropriation des espaces publics par les habitantes, visiteurs quotidiens des villes et pendulaires, afin d'améliorer la qualité de séjour. Il n'est alors plus uniquement question de parcs et de places. Il en va désormais de tous les espaces publics, englobant également routes et surfaces de stationnement. Entre temps cette notion de « route », un axe qui serait principalement orienté vers les besoins du TIM, a disparu au profit de celle de « rue », un terme couvrant tous les besoins liés aux espaces publics : les besoins du TIM ne sont plus les seuls à être pris en considération, ceux de la marche, des transports publics, du vélo, de la verdure, de la biodiversité, de la sécurité du trafic, du séjour, etc., gagnent en importance.

Instruments employés

Les principaux instruments utilisés par les villes suisses ces dernières décennies pour une réappropriation des espaces publics pour la population et l'environnement sont au nombre de trois. Tout d'abord, les zones piétonnes, apparues dans les années 1980, sont réservées aux piétons et aux usagers d'« engins assimilés à des véhicules » (trottinettes conventionnelles, skateboards, etc.). Les cyclistes peuvent y rouler au pas. Ensuite, des zones 30, instrument apparu en 1989, ont été déployées : d'abord lentement et principalement dans les grandes villes, les procédures étant à l'origine très complexes, elles ont depuis le début des années 2000 gagné toutes les villes pour y devenir la norme incontestée dans les quartiers d'habitation. Enfin, troisième instrument de réappropriation de l'espace public, la première zone de rencontre a vu le jour en 2002 à Berthoud. Depuis, de telles zones ont fleuri aux quatre coins du pays et dans les endroits les plus divers : rues commerçantes, gares, vieilles villes, places centrales, devant les écoles et, bien entendu, dans les quartiers.

La suite : des superîlots « à la Suisse » en perspective ?

Aujourd'hui, les villes font face à deux grands défis. La crise climatique tout d'abord, tant concernant la réduction des émissions de gaz à effet de serre que l'adaptation à l'élévation des températures, rend indispensables le recours à des modes de transport peu gourmands en énergie et la création d'espaces verts. Le développement vers l'intérieur ensuite, voulue par la population suisse et les villes, accroît les flux de mobilité sur le territoire urbain, rendant nécessaire un report vers des modes de déplacement



peu gourmands en espace. Si les instruments actuellement utilisés pour la promotion des modes de déplacement collectifs ou doux et la végétalisation des espaces publics ont fait leurs preuves, les villes réfléchissent à de nouvelles approches élargies, certaines d'entre elles à plus grande échelle. Tel est le cas du superîlot (ou superbloc), concept inventé et déployé avec succès par la ville de Barcelone. Cette approche globale, qui intègre espaces publics, mobilité, espaces verts, surfaces d'eau et d'infiltration, ainsi qu'une hiérarchie des réseaux de mobilité appropriée, fait l'objet de réflexions dans plusieurs villes suisses.

L'étude réalisée conjointement par l'HEIG-VD (Haute Ecole d'Ingénierie et de Gestion du Canton de Vaud) et la ZHAW (Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften) et publiée ce jour revient de manière détaillée sur ce concept de planification intégrée. Elle relève les facteurs clés pour le succès de projets ambitieux : une communication régulière combinée à une participation publique, une mise en œuvre par étapes, une bonne coordination des différents projets, et une réglementation pouvant évoluer au fil du temps. Auparavant, l'auteure et les auteurs de l'étude apportent un aperçu des mesures de mobilité et des instruments de transformation de l'espace public urbain en Suisse et à l'étranger.

L'étude peut être téléchargée sur cette page internet : [lien](#).

Conférence des villes pour la mobilité

La Conférence des villes pour la mobilité (CVM) réunit 20 des villes qui ont signé la « Charte pour une mobilité urbaine durable ». Elle prend position sur les questions de politique des transports et accomplit un travail de diffusion du savoir via des études et des colloques.

<https://skm-cvm.ch/fr/Info/Actuel>

Pour plus d'informations :

Adrian Borgula, Präsident SKM, 041 208 83 22
Marieke Kruit, Vize-Präsidentin SKM, 031 321 64 67
Pierre-Olivier Nobs, vice-président CVM, 026 351 74 00