



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra



Fussverkehr Schweiz  
Mobilité piétonne Suisse  
Mobilità pedonale Svizzera

Office fédéral des routes OFROU

# Espaces publics pour la marche

Comment réussir les transitions public-privé

## **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  
Monika Litscher, Mobilité piétonne Suisse  
Marion Ronca, Mobilité piétonne Suisse  
Sarah Widmer, Mobilité piétonne Suisse

### **Groupe de suivi**

Tamara Eiermann, IVO Innenentwicklung, Mobilité piétonne Lucerne  
Alice Hollenstein, CUREM Urban Management, Urban Psychology  
Heidi Meyer, OFROU Domaine Mobilité douce  
Markus Mettler, Halter AG & the branch do tank  
Barbara Meyer, Ville de Schlieren  
Michèle Tranda-Pittion, TOPOS urbanisme  
Martin Urwyler, OFROU Domaine Mobilité douce

### **Conception graphique**

Hahn+Zimmermann, Berne

### **Mise en page**

Mobilité piétonne Suisse

### **Photo de couverture**

Europaplatz à Berne durant la Fête KultuRel 2019  
© Hartmut Haas / Maison des religions – dialogues des cultures

### **Note**

Cette publication est également disponible en allemand et en italien

### **Traductions**

Agnès Camacho-Hübner  
Carmela Klainguti  
Anita Zala

### **Téléchargement**

www.mobilite-douce.ch  
www.mobilitepietonne.ch

# Table des matières

<b>Avant-propos</b>	<b>2</b>
<b>Introduction et structure</b>	<b>3</b>
<b>Principes</b>	<b>5</b>
Critères de qualité des espaces publics pour la marche	6
Principes d'aménagement pour les transitions public-privé	8
Accompagner les processus: infographie	10
<b>Comment ça marche? Récits de transitions réussies</b>	<b>13</b>
Fislisbach	15
Schlieren	21
Liestal	29
Carouge	35
Renens	41
Canobbio	47
Berne	53
<b>Catalyseurs d'espaces publics pour la marche</b>	<b>59</b>
<b>Annexes</b>	<b>62</b>
Bibliographie	62
Bases légales, normes et directives	62
<b>Crédit iconographique</b>	<b>63</b>

# Avant-propos

En 1972, Dieter Apel a étudié de nombreux espaces-rues en Europe et a constaté qu'un rapport de 3 : 4 : 3 entre la largeur des trottoirs et celle de la chaussée donnait lieu à des espaces agréables pour marcher, et ce indépendamment du volume de trafic. Cette proportion a été adoptée dans les directives allemandes pour l'aménagement des rues. Il arrive cependant bien trop souvent que des connaissances de base simples tombent dans l'oubli. Des rues sont construites, à trois ou quatre voies, ne laissant qu'une largeur de 2 à 2,50 m pour les trottoirs. Très vite on entend :



« Nous n'avons pas assez de place ». C'est peut-être effectivement le cas si l'on ne considère que le domaine public. Il reste toutefois de l'espoir, car, tant que des alignements n'ont pas été fixés, les bâtiments doivent respecter les distances légales à la route. Dans le canton de Lucerne, par exemple, la distance entre la route (c.-à-d. la bordure du trottoir) et la façade d'un bâtiment est de 6.00 m pour les routes cantonales et de 5.00 m pour les routes communales. Ce sont précisément de ces espaces privés (compris entre la bordure arrière du trottoir et la façade du bâtiment) dont on parle ici. Le maître d'ouvrage délimite-t-il son terrain du trottoir à l'aide d'un mur ou d'une haie, ou propose-t-il d'inclure sa propriété privée dans l'aménagement de l'espace-rue ? La présente publication montre la plus-value apportée par la prise en compte des terrains privés. Les différents exemples et récits présentés ici ont pour but d'encourager les maîtres d'ouvrage, les investisseurs et les autorités à s'impliquer dans ce processus de co-conception. Cela en vaut la peine ! Les résultats parlent d'eux-mêmes.



Martin Urwyler  
Responsable du domaine Mobilité douce et voies de communication  
historiques  
Office fédéral des routes OFROU

# Introduction et structure

À pied, on a besoin d'espaces publics permettant une progression libre et sûre et également un séjour agréable. La manière dont les rues, les chemins, les places et les parcs sont aménagés détermine en effet si la marche à pied se résume à un simple mode de déplacement ou est plutôt une expérience plaisante, un moment de détente voire un moment convivial. L'invitation à marcher commence directement sur le pas de la porte, au milieu de la zone urbanisée d'une ville ou d'un village.

Lorsque l'on marche, il importe peu que la place qu'on traverse ou la promenade sur laquelle on flâne soit construite sur un terrain public, privé, semi-public ou semi-privé. On veut avant tout être en sécurité et se sentir bienvenu-e. Pour les président-e-s de commune, les employé-e-s des travaux publics et les urbanistes, l'aménagement d'espaces publics attrayants requiert cependant d'excellentes capacités de négociation avec les propriétaires privés, de la patience ainsi qu'un instinct sûr. Il reste malgré tout difficile de généraliser sur la meilleure façon de procéder. Il existe toutefois des récits inspirants de personnes ayant réussi, pas à pas ou à grandes enjambées, à venir à bout des frontières entre parcelles privées et publiques. Il en résulte des espaces publics vivants et attrayants, même s'ils ne sont que rarement parfaits.

Ce sont ces histoires que nous allons vous raconter dans la présente publication. Les exemples présentés ici sont le fruit de négociations réussies entre propriétaires privés et publics, et ont ainsi pour objectif de servir d'inspiration et d'encouragement. Ils montrent que dans les villes comme dans les villages, en Suisse romande comme en Suisse alémanique et au Tessin, sur une route de transit très fréquentée comme au cœur d'une vieille ville, il est toujours possible de concevoir des espaces publics dans lesquels il est agréable de marcher, et que le processus menant à leur réalisation ne représente pas seulement un défi, mais aussi une opportunité.

La présente publication est structurée comme suit

Dans le chapitre « Principes », la première partie sur les **principaux critères de qualité des espaces publics pour la marche** met en lumière ce qui fait un bon espace public. Les quatre critères fondamentaux bien connus que sont l'accessibilité, le plaisir, le confort et la protection nous rappellent que séjourner dans les espaces publics est toujours et avant tout une expérience sensorielle.

Bien qu'il n'existe pas de recette miracle pour la **planification** des espaces publics, **plusieurs principes bien connus et ayant déjà fait leurs preuves**, tels que décrits dans la deuxième partie, contribuent à la réussite de la transition entre espaces publics et privés ainsi qu'à renforcer les critères de qualité des espaces publics. L'accent est mis sur l'aménagement de l'espace-rue, l'utilisation du rez-de-chaussée et le régime de circulation.

La planification et l'aménagement des espaces publics représentent généralement un **processus complexe** et de longue haleine, dont les **phases** seront examinées dans la troisième partie. Une infographie illustre le fait que les différents acteurs professionnels, gouvernementaux, privés et issus de la société civile devraient tous être impliqués, et montre également quelles questions se retrouvent à chaque fois au premier plan.

**Les récits de transitions public-privé réussies et des négociations correspondantes** composent le deuxième chapitre, qui représente la majeure partie de cette publication. Les sept exemples ont en commun une approche réussie de l'interface public-privé. Ils montrent en outre que la réalisation d'espaces publics de qualité pour la marche ne soulève pas seulement des questions fonctionnelles, conceptuelles et esthétiques, mais requiert également une volonté de dialogue et de recherche de compromis sur le long terme. Ces sept récits à plusieurs voix indiquent clairement que l'on peut accomplir beaucoup en avançant pas à pas, avec persévérance et de solides alliances.

Ces exemples réussis ne fournissent pas de solution miracle permettant à coup sûr de gérer avec succès les transitions public-privé. Ils donnent néanmoins un **bon aperçu des principaux catalyseurs** ayant aidé les divers protagonistes au cours de la planification, de la conception et de la réalisation de ces projets, tout en facilitant et accélérant le processus dans son ensemble. Dans la cinquième et dernière partie, ces catalyseurs sont mis en relation sous forme de graphique et servent également à catégoriser les processus présentés dans les récits.

# Princi- pes

# Les critères de qualité

Qu'est-ce qui définit un bon espace public ? Cela fait une bonne vingtaine d'années maintenant que cette question préoccupe les spécialistes de l'espace urbain et des sciences sociales ainsi que les politiques. Les réponses sont complexes : d'un côté, les espaces publics font l'objet de diverses interventions (construction et aménagement) et touchent à des questions de propriété foncière et de droit. D'un autre côté, les différents usages, les perceptions, préjugés et histoires des individus, des groupes et de la société façonnent ensemble les espaces publics et influencent leur évolution. Les espaces publics sont donc plus que la somme de leurs éléments construits et se conçoivent le mieux comme un processus continu, d'autant plus difficile à saisir que les interactions entre les facteurs sociaux, esthétiques, scientifiques et politiques sont complexes. La fonction et l'importance fondamentales que revêtent les espaces publics pour les individus et la société sont toutefois connues et reconnues : les espaces publics permettent aux gens de se rencontrer. Ils facilitent les échanges et renforcent la cohésion sociale grâce à l'utilisation collective qui en est faite. Les espaces publics ont donc également une signification symbolique.

Les espaces sont perçus comme publics lorsqu'ils sont accessibles. Une telle accessibilité publique doit le plus souvent être non seulement établie, mais aussi garantie. Au cours de ce processus, les rapports de propriété doivent être clarifiés, les bases juridiques relatives à la planification déterminées et la marge de manœuvre en matière de réglementation définie. Ce contexte et les négociations à l'interface entre le public et le privé doivent être gérés et déterminés de manière à obtenir les qualités fondamentales recherchées. Dans cette brochure, nous parlons d'espaces publics dans le sens général du terme, ce qui englobe également les espaces-rues. L'infographie suivante, basée sur plusieurs concepts importants, illustre les critères de qualité des espaces publics.<sup>1</sup> Des enjeux plus récents ayant acquis de nos jours une nouvelle urgence, à savoir le changement climatique, la perspective de genre et les besoins de tous les groupes d'utilisateurs, ont également été pris en considération. Ils donnent une dimension supérieure aux concepts classiques.

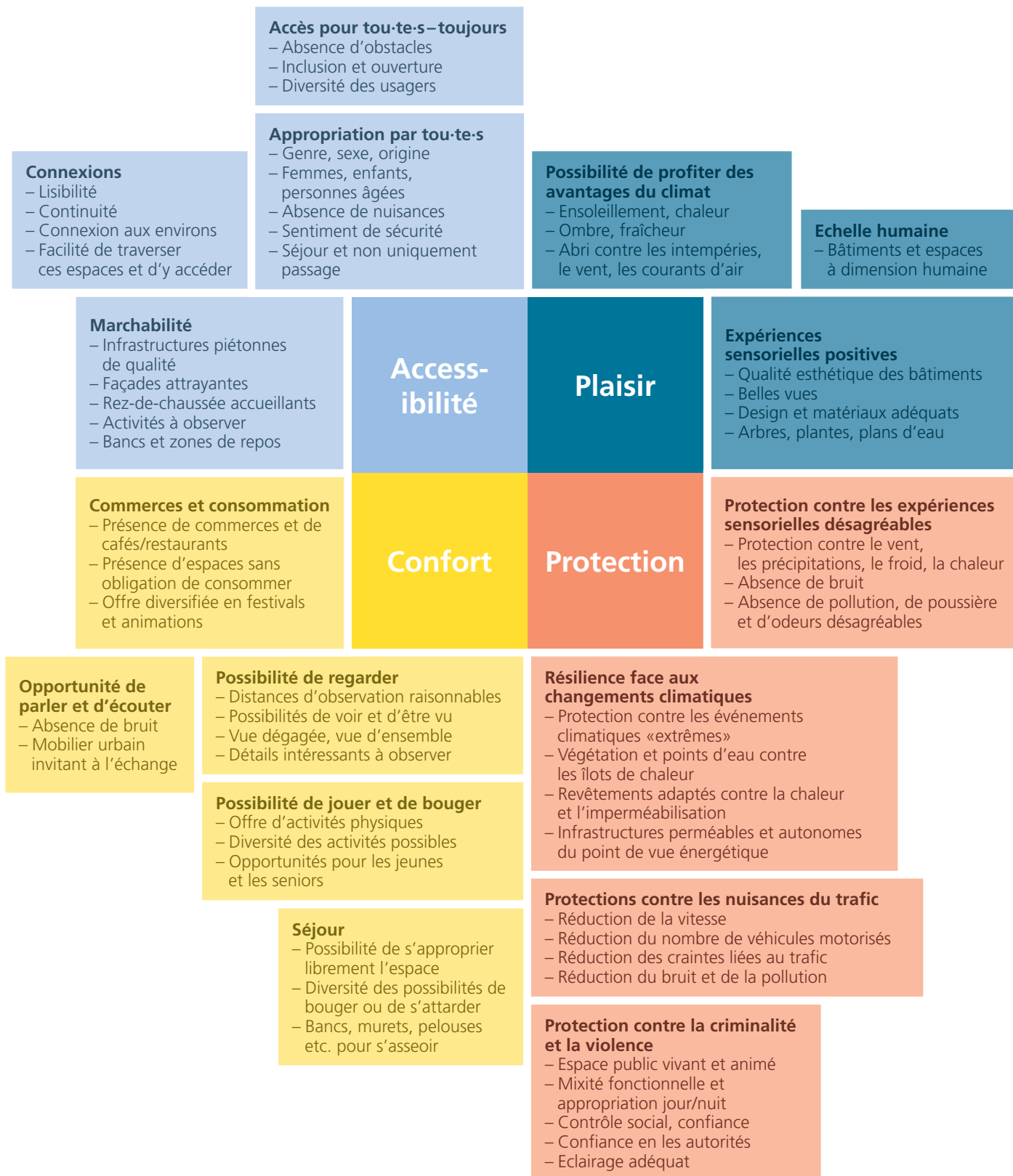
Cette infographie se veut une base de réflexion qui, à l'instar de la publication, s'adresse aux professions déjà familiarisées avec les questions aussi bien d'infrastructure que d'aménagement et de réglementation des espaces publics.

Les effets qui peuvent être obtenus grâce aux critères de qualité sont surtout visibles sur le plan social. Ainsi, des bases juridiques solides garantissant l'accès pour toutes et tous préviennent l'exclusion de certains groupes ou personnes données. Les critères en lien avec la protection renforcent le sentiment d'appartenance et favorisent l'identification à un espace public, et donc à un village, à un quartier ou à une ville. Les critères relatifs au confort, quant à eux, invitent davantage de personnes à séjourner dans l'espace public et à le partager, renforçant ainsi la cohésion sociale.

---

1 Voir entre autres Jan Gehl (2010) et (2013) ainsi que Project for Public Spaces (PPS)





# Principes d'aménagement des espaces-rues pour la marche

Les espaces publics sont fortement influencés par le régime de circulation, l'aménagement de l'espace-rue et l'utilisation du rez-de-chaussée. Ceux-ci déterminent dans quelle mesure les critères de qualité des espaces publics pour les déplacements à pied, c'est-à-dire l'accessibilité, le confort, la protection et le plaisir, sont remplis. La mise en œuvre des principes d'aménagement respecte essentiellement les bases légales en matière de plans directeurs, plans d'affectation et plans d'aménagement. Elles garantissent la bonne qualité des réseaux de cheminements piétons et représentent une aide pour gérer les transitions entre public et privé.<sup>2</sup>

## Régime de circulation

Le régime de circulation est un facteur déterminant pour la qualité de séjour et des déplacements à pied dans les espaces publics, et notamment les rues. Les réseaux de cheminements piétons devraient en principe être aménagés de manière à permettre à toute personne de marcher librement, en toute sécurité et sans rencontrer d'obstacles, et également de profiter d'un séjour agréable.<sup>3</sup> L'objectif est de réduire au minimum le danger représenté par le trafic motorisé. La réduction de la vitesse, notamment, contribue de manière significative à diminuer le nombre de collisions et les risques, et devrait donc être considérée en priorité.<sup>4</sup>

Lorsque la rue doit être partagée avec le trafic motorisé, l'aménagement d'une zone de rencontre représente le moyen le plus efficace d'améliorer la qualité à la fois du séjour et du déplacement à pied. Celles-ci permettent en effet aux différents modes de cohabiter, mais donnent la priorité aux personnes à pied.

## Aménagement de l'espace-rue et dimensionnement

Lorsque la vitesse est limitée à 30 ou à 50 km/h en localité, des mesures physiques (rétrécissement de la chaussée, aménagement d'une bande polyvalente, etc.) peuvent contribuer à la modération du trafic et faciliter la traversée de la chaussée pour les personnes à pied. Il conviendra donc de veiller à la continuité du réseau piéton et à la présence de passages piétons (avec ou sans feu).<sup>5</sup>

En planifiant de façade à façade, c'est-à-dire en ayant une perspective globale de l'espace-rue, il devient possible de trouver des concepts d'aménagement innovants, qui viendraient moins à l'esprit dans une perspective partielle.

Un revêtement et un aménagement de haute qualité favorisent la reconnaissance des cheminements piétons et facilitent tout particulièrement la traversée des rues. Dans l'idéal, le réaménagement de la rue sera associé à un concept de circulation amélioré qui appuiera les mesures physiques, d'exploitation et d'aménagement en faveur d'un espace public où il fait bon marcher et séjourner.

Lors de l'aménagement de rues où circule le trafic motorisé, il conviendra de s'intéresser au rapport entre la largeur des trottoirs et celle de la chaussée. Une proportion de 3 : 4 :

---

2 Guides de recommandations de la mobilité douce n° 14 et n° 16

3 cf. Bases légales, normes et directives en annexe

4 La probabilité qu'une personne à pied décède suite à un accident de la route est six fois plus élevée à 50 km/h qu'à 30 km/h. bpa 2020

5 art. 2 LCP

3 (espace latéral : chaussée : espace latéral) est perçue comme agréable à pied.<sup>6</sup> Cette proportion est aussi bien recommandée dans le cas de centres de localité au trafic modéré que pour les routes à fort trafic. Si l'espace est restreint et que les personnes sont placées au cœur de la réflexion, le mieux est de planifier de l'extérieur vers l'intérieur et de garantir ainsi un espace suffisant pour marcher.

## **Façade, rez-de-chaussée et interrelation des bâtiments et de l'espace public adjacent**

L'espace-rue au sens d'espace public ne se limite habituellement pas à la chaussée et aux trottoirs, mais comprend également les parcelles privées accessibles au public ainsi que les façades et les rez-de-chaussée des bâtiments adjacents. Ces derniers jouent un rôle important dans la perception que l'on peut avoir de l'espace public. Les vitrines opaques et les façades monotones ont un effet rébarbatif et ennuyeux, alors que les commerces avec des présentoirs et des vitrines décorées augmentent l'attrait des cheminements piétons, car ils stimulent les sens et invitent à s'attarder. Il est par conséquent conseillé, lors de réaménagements de rues, de prendre en considération les espaces intérieurs semi-publics (restaurants, magasins, etc.) et les espaces extérieurs semi-privés, tels que les places assises dans les jardins avec vue dégagée. Ces espaces contribuent en effet à une interrelation mutuellement profitable des espaces privés et publics adjacents.

Cette interrelation peut et doit être concrétisée : le propriétaire privé ou public d'un bâtiment a ainsi la possibilité d'influer sur la location du rez-de-chaussée. À l'aide de certaines dispositions légales, comme les ordonnances sur la location des locaux commerciaux, il est possible de donner forme à l'interaction entre le public et le privé.<sup>7</sup>

---

6 Guide de recommandations de la mobilité douce n° 16, p. 31–33

7 Au sujet de l'interaction entre le régime de circulation, l'aménagement de l'espace-rue, les façades et l'expérience des usagers, voir Hillnhütter Helge (2021)

# Accompagner les processus de développement des espaces publics

Les processus de planification et de développement nécessitent non seulement une planification minutieuse, mais aussi un suivi constant incluant une approche itérative et basée sur le dialogue et garantissant un développement axé sur les objectifs. Grâce à un contrôle régulier du processus, à l'adaptation des objectifs aux changements des conditions-cadres et à un calendrier généreux, il est possible de réaliser des espaces publics attractifs à pied, et ce même en cas d'imprévus et de difficultés.<sup>8</sup> Il convient de souligner ici que la réalisation ou le réaménagement des espaces publics nécessite souvent la participation de la population, et parfois un vote politique, et ne peut que rarement, voire jamais, être totalement déléguée à des spécialistes.

## Le « bon dosage » au « bon moment »

Selon le contexte spatial, les responsabilités administratives et la complexité du projet, différents services des pouvoirs publics et différents acteurs et actrices privés ou issus de la société civile sont impliqués. Étant donné les attentes et les intérêts différents de chacun leur participation nécessite des compétences en matière de négociation. La désignation d'un responsable de projet ou « coach » comme interlocuteur permanent facilite la communication et l'échange d'informations et assure également une certaine continuité en cas de changements imprévus.

Le fait que l'aménagement des espaces publics entraîne souvent une modification des structures urbaines et une transformation de la mobilité est à la fois stimulant et un véritable défi. Au cours de projets s'étendant sur plusieurs années, des modifications des conditions-cadres écologiques, économiques et sociales ainsi que des objectifs politiques sont toujours possibles. Le changement climatique, en particulier, et l'urgence politique qui en découle peuvent entraîner une réévaluation en profondeur des projets en cours de réalisation ou déjà mis en œuvre.

Les futurs usagers et usagères qui pratiqueront l'espace à pied apparaissent dans le processus soit selon des spécifications formelles souvent en lien avec les crédits d'étude et d'aménagement et les concepts, soit en tant qu'opposants lors des mises à l'enquête ou encore en tant que collectif privé à la table des négociations. Un concept global de développement n'est généralement lancé qu'une fois les décisions stratégiques prises, p. ex. les échanges de parcelles. On considère généralement que plus le soutien de la population et de la politique à un projet est large, meilleure est sa mise en œuvre. Une implication complète et suffisamment tôt dans le processus vaut la peine. L'engagement volontaire est également une alternative, comme le suggère la Nouvelle Charte de Leipzig 2020, qui n'a toutefois pas encore trouvé sa place dans le paysage suisse de la planification.<sup>9</sup> Le « bon moment » et le « bon dosage » jouent un rôle essentiel dans toutes les étapes du processus : pour la personne en charge du projet, ou « coach », il est particulièrement important de développer une sensibilité pour les préoccupations du monde politique et de la population, ce qui peut aider à trouver le ton juste pour la communication du projet et à identifier le moment opportun dans les différentes étapes du projet pour les démarches participatives.

---

8 Willener/Friz 2019

9 Nouvelle Charte de Leipzig 2020

Plan d'affectation et plan d'aménagement	Calendriers Checklists	Lignes directrices Vision Objectifs
Bases Plans directeurs	Objectif du projet Mandat	Faire connaître les personnes responsables

Définition du projet/avant-projet:  
Conception  
Définition des objectifs avec  
les parties prenantes  
-> Stratégie de mise en œuvre

Développement du processus  
axé sur les objectifs et intégrant  
des éléments participatifs

### Why?

### How?

**Phase initiale**  
La communication  
couvre toutes les phases

### What?

Quel genre d'espace  
public voit le jour ?  
Comment est-il produit ?

Phase de mise en œuvre:  
Co-conception  
Activités  
Accompagnement  
Réglementation

**Phase finale**  
Évaluation par  
rapport au why:  
Nouveaux objectifs  
Autre projet

**Actions  
participatives**

Ponctuelles  
Temporaires  
Tables rondes  
Concertations  
Initiatives  
Riverains...



# **Comment ça marche ?**

**Quelques récits  
exemplaires**





# Fislisbach : le premier pas vers un espace public marchable

La commune argovienne de Fislisbach, qui compte environ 5'500 habitant-e-s, possède une traversée de localité typique des villages suisses. La route cantonale Badenerstrasse, avec son trafic journalier moyen (TJM) de 18'000 véhicules et sa limitation à 50 km/h, marque fortement le centre du village. Le volume de trafic, très élevé depuis de nombreuses années, et l'aggravation attendue des conditions de circulation en lien avec le contournement de la localité voisine de Mellingen prévu pour 2023 ont incité le canton d'Argovie en 2007 à profiter de la rénovation des conduites pour réaménager l'espace-rue. L'objectif n'était pas une réduction du nombre de véhicules, mais bien une modération du trafic. Les interventions avaient pour but de ralentir et de fluidifier le trafic et de transformer la rue en un lieu de séjour « sûr et attrayant » à pied.

Pour apaiser le trafic, le canton d'Argovie a proposé l'aménagement d'une bande polyvalente de 2,5 m de large et d'environ 400 m de long. Elle devait servir à la fois de fil rouge et de voie de présélection pour les véhicules à moteur tournant à gauche. La bande polyvalente devait en outre permettre, à pied, de traverser librement le centre de la Badenerstrasse. La commune a proposé pour sa part un réaménagement de l'espace-rue de façade à façade. Cette vision globale de la rue devait permettre de trouver des solutions pour modérer le trafic, égaliser les différences de niveau, uniformiser le revêtement de la chaussée et intégrer de nouvelles possibilités de s'asseoir, tout en tenant compte des différents usages du quotidien.

## Un groupe d'accompagnement pour une approche par étapes

Étant donné l'importance de la Badenerstrasse en tant que traversée de localité, d'une part, et les besoins et revendications parfois extrêmement divergents des usagers et usagères, d'autre part, la commune de Fislisbach a constitué tôt dans le processus un groupe d'accompagnement, au sein duquel les représentant-e-s des différents groupes d'intérêt pouvaient discuter du projet. La création de ce groupe d'accompagnement n'a toutefois pas empêché le corps électoral de rejeter, en novembre 2009, la demande de crédit de 2,1 millions de francs suisses (part communale) pour le réaménagement du tronçon routier.

« Nous sommes tous tombés sur un os. »

Selon le vice-syndic Andreas Mahler, la largeur de chaussée de la Badenerstrasse a donné matière à de nombreuses discussions. Alors que les autorités de Fislisbach penchaient en faveur d'un rétrécissement de la route pour ralentir le trafic et faciliter les traversées à pied, le monde agricole et les cyclistes souhaitaient une route aussi large que possible. Le représentant du secteur agricole, Toni Peterhans, se souvient qu'au début les discussions étaient assez intenses, parfois même violentes. « Nous sommes tous tombés sur un os », raconte Peterhans. Avec le temps, un terrain d'entente a toutefois pu être trouvé sur certains points, raison pour laquelle M. Peterhans a accepté de participer au groupe d'accompagnement pour la deuxième étape du réaménagement de la route.

Pour la représentante de l'école primaire et des jardins d'enfants de Fislisbach, la directrice d'école Maria Gschwend, en revanche, la priorité concernait clairement la sécurité pour traverser la route. « Les jeunes enfants sont justement ceux qui ont le plus besoin de signaux clairs, comme une roue immobile, pour se sentir suffisamment en sécurité pour traverser

la route. Dans ce sens, une bande polyvalente n'est pas idéale », explique Mme Gschwend. L'école de Fislisbach a par conséquent exigé le maintien d'un passage piéton sur la Badenerstrasse, ce que les autorités ont également approuvé.

Selon Andreas Mahler, les réunions du groupe d'accompagnement, qui ont eu lieu tous les deux ou trois mois, ont constitué dans l'ensemble un processus au cours duquel la municipalité et la population se sont progressivement rapprochées. Le projet original n'a cependant subi que peu de changements fondamentaux.

## Concessions mutuelles et solutions créatives

Lors des négociations avec les propriétaires fonciers privés de la Badenerstrasse, la municipalité a été confrontée à des réactions différentes : « Certains ont déclaré de manière catégorique : < Personne ne touchera à ma parcelle ! >. D'autres s'en fichaient et d'autres encore avaient des idées très précises de ce qu'il fallait faire », explique M. Mahler.

Dans le cas du réaménagement de la Badenerstrasse de Fislisbach, de petites concessions mutuelles ont permis d'arriver à des solutions satisfaisantes. Ainsi, selon M. Mahler, l'arrêt de bus a été autorisé à dépasser de quelques centimètres sur la parcelle d'un propriétaire foncier privé, tandis que la commune a accepté que les parterres de fleurs décoratifs soient placés exclusivement sur le domaine public.

« Dans la cadre du réaménagement, certains souhaitaient la création de nouvelles places de stationnement. Cela n'a toutefois pas été possible par manque de place. »

Il n'a cependant pas toujours été possible de trouver une solution à l'aide de la négociation entre la commune et la population. « Dans le cadre du réaménagement, certains souhaitaient la création de nouvelles places de stationnement. Cela n'a toutefois pas été possible par manque de place », se souvient Andreas Mahler. Les parties concernées, une boucherie et un restaurant, avaient alors décidé de faire cause commune et de se partager les places déjà disponibles. « Cette pratique existait déjà avant le réaménagement de la Badenerstrasse. Mais grâce au groupe d'accompagnement, le restaurateur et le boucher ont engagé le dialogue et ont décidé de signaler les places de stationnement en conséquence », explique M. Mahler.

## Un bilan satisfaisant et pourtant mitigé

Andreas Mahler estime que le réaménagement de la Badenerstrasse a porté ses fruits. Le centre de la localité, avec ses petits commerces, est devenu plus attractif et plus sûr grâce aux mesures mises en œuvre. Le vice-syndic est entièrement convaincu par le principe d'aménagement « de façade à façade ». « Cette façon d'envisager l'espace-rue nous a permis de trouver des solutions auxquelles nous n'aurions pas pensé autrement », explique M. Mahler. Grâce à cette approche, on a trouvé un moyen de franchir sans obstacle la différence de niveau existante entre la rue et les magasins, et aussi d'équiper l'arrêt de bus d'un banc.

Les parterres de fleurs sont également très appréciés par la population et les touristes. « On entend souvent dire que nous avons la plus belle traversée de localité du canton, avec

toute cette végétation », se réjouit M. Mahler. Cela comporte toutefois un inconvénient : le coût d'entretien des fleurs est élevé. « Nous avons donc envisagé une option moins onéreuse avec des fleurs qui nécessitent moins d'entretien », explique M. Mahler.

« Beaucoup ne comprennent pas la fonction de la bande polyvalente. »

La bande polyvalente fait parfois grincer les dents : « De nombreuses personnes ne comprennent pas sa fonction. Nous avons pourtant essayé d'expliquer son rôle à l'aide de flyers et d'une signalisation temporaire. Mais les personnes qui l'utilisent comme îlot central se font toujours klaxonner », explique M. Mahler.

« Le point de vue de la planification n'est qu'une facette de la vérité. S'il n'y a pas assez d'espace pour dépasser les vélos, cela devient vite inconfortable. »

Le rétrécissement de la Badenerstrasse, censé ralentir le trafic motorisé, est encore aujourd'hui critiqué par différents groupes d'intérêts. Pour Toni Peterhans, le représentant du secteur agricole, les rétrécissements et les îlots ne contribuent pas à modérer le trafic, mais augmentent plutôt le stress : « Le point de vue de la planification n'est qu'une facette de la vérité. S'il n'y a pas assez d'espace pour dépasser les vélos, cela devient vite inconfortable. »

Pour Andreas Mahler, le plus gros problème qui subsiste à la Badenerstrasse est la limitation de vitesse à 50 km/h. Fislisbach aimerait introduire une limitation à 30 km/h à l'intérieur de la localité. Grâce à cette limitation, les discussions sur des rétrécissements supplémentaires deviendraient inutiles. Mais le canton d'Argovie s'oppose toujours à la modification du régime de circulation. M. Mahler espère cependant que la vitesse maximale de 30 km/h finira par être introduite et que les problèmes restants pourront ainsi être résolus.



**Fislisbach  
Badenerstrasse**

**Leadership**  
Individus  
Collectivités  
«Coachs»



● public ● négociations, transition ● privé





**Aménagement de l'espace-rue**  
Dimensionnement  
Matériaux  
Végétation



Comment la Badenerstrasse est-elle devenue un endroit sûr et attrayant pour les piétons, malgré la vitesse limitée à 50 km/h?

**Avancer pas à pas même petits**



# Schlieren: des qualités urbaines dans l'agglomération zurichoise

Schlieren est une ville de tout juste 20'000 habitants, située dans la vallée de la Limmat au nord-ouest de Zurich. Profondément marquée par son passé industriel, la commune a pris son destin en main au début du nouveau millénaire: elle s'est fixé comme objectif de devenir une localité dotée d'une identité propre et d'excellentes qualités urbaines, notamment pour le séjour. À cette fin, Schlieren a développé au cours des quinze dernières années, en concertation avec les propriétaires fonciers privés, les investisseurs et le monde politique, une culture exemplaire en matière de planification et de négociation. Son but: créer de nouveaux espaces publics plus conviviaux, accessibles facilement et de manière sûre, notamment à pied.

## D'un site défavorisé à un quartier résidentiel d'excellente qualité

Dans son concept de développement urbain de 2005, Schlieren s'est fixé pour objectif d'accomplir sa transformation d'une ville industrielle en une ville de services à l'aide d'un développement ciblé vers l'intérieur. Pour ce faire, le centre urbain devait être renforcé par des lieux de séjour attrayants et polyvalents, et les déplacements dans et à travers la ville entièrement réorganisés. Les défis étaient considérables: un axe de circulation à quatre voies coupait le centre en deux, d'anciens sites industriels étaient à l'abandon ou utilisés temporairement pour la vente de voitures d'occasion et des appartements en mal de rénovation faisaient fuir aussi bien les investisseurs que les nouveaux locataires. Il a donc fallu revaloriser l'espace urbain au moyen d'interventions ciblées dans le tissu bâti et les infrastructures de transport, et transformer ainsi Schlieren, jadis espace défavorisé, en un quartier résidentiel de qualité.

« Nous avons les mêmes exigences urbanistiques que Zurich. Schlieren devrait avoir les mêmes qualités urbaines attrayantes qu'une grande ville. »

Étant donné que la mise en œuvre du concept de développement urbain reposait sur des négociations fructueuses avec les propriétaires fonciers privés, le secrétariat des constructions de Schlieren a misé dès le début sur une stratégie de négociation et de communication solide. L'urbaniste Barbara Meyer, responsable du développement vers l'intérieur de la ville depuis 2007, a joué un rôle central dans l'élaboration et la mise en œuvre de cette stratégie. Mme Meyer et son ancien supérieur hiérarchique, l'architecte paysagiste Manuel Peer, ont fait la déclaration suivante: « Nous avons les mêmes exigences urbanistiques que Zurich. Schlieren devrait avoir les mêmes qualités urbaines attrayantes qu'une grande ville. » Grâce à cette attitude pleine d'assurance, ils ont donné une image positive du potentiel urbanistique de Schlieren - et ont fait un premier pas important dans la revalorisation de la ville.

## « L'espace ouvert » et la « cohabitation » comme principes de planification

Au cours de ces 15 années, un certain nombre de principes relatifs à la négociation des espaces publics ont pris corps. Mme Meyer se laissait généralement, et se laisse toujours, guider par deux principes : les concepts de « cohabitation » et d'« espace ouvert ». La cohabitation incarne l'idée que le développement vers l'intérieur est toujours lié à la compréhension et le respect mutuels. « Même si je supprime volontiers les places de stationnement, je suis consciente que la voiture est un moyen de transport extrêmement important pour certaines personnes », reconnaît Mme Meyer. L'espace ouvert en tant que principe de planification renvoie quant à lui à la compréhension de l'espace urbain comme un continuum. « L'espace-rue s'inscrit dans un contexte urbain. C'est pourquoi il ne faut pas uniquement prendre en considération les aspects liés à la planification des transports, mais s'intéresser aussi à la qualité de séjour dans l'espace en question. Il faut toujours considérer les opportunités individuelles, le potentiel d'un lieu. Il n'y a pas de solution miracle », affirme Mme Meyer.

Pour l'urbaniste, le « feeling » est essentiel lors des négociations. Tout projet est d'abord une rencontre, dont l'objectif est de découvrir les besoins de l'autre partie. C'est pour cette raison que Mme Meyer met en garde contre une attitude « de supériorité ». Il s'agit plutôt de se reconnaître mutuellement comme des partenaires égaux, et ce dès le départ. Les investisseurs saisissent souvent très bien l'importance des espaces publics attrayants, conviviaux et fortement fréquentés. Inversement, il est tout aussi important de connaître les besoins, les problèmes et les priorités des gestionnaires immobiliers et des investisseurs, comme la rentabilité des investissements à long terme. Mme Meyer a donc appris le jargon du secteur immobilier et a suivi une formation ciblée sur le thème du marché immobilier.

« Les mesures urbanistiques prennent du temps. Il faut prendre son temps, laisser du temps aux autres et être capable d'attendre le bon moment. »

Lors de la réalisation de projets urbanistiques impliquant des propriétaires fonciers privés, le facteur temps est, selon Mme Meyer, d'une importance capitale : « Les mesures urbanistiques prennent du temps. Il faut prendre son temps, laisser du temps aux autres et être capable d'attendre le bon moment ». Comme l'explique Mme Meyer, les accords ne sauraient être imposés. Il est important « de maintenir le dialogue ou, en cas d'impasse, de toujours laisser une porte ouverte. »

## Rechercher des synergies et se montrer généreux

L'une des premières interventions de la ville de Schlieren en matière d'urbanisme et de planification des transports dans le cadre du concept de développement urbain de 2005 concernait la Sägestrasse. Cette rue de quartier en mauvais état, qui nécessitait une réfection aussi bien du revêtement que des canalisations, devait également être améliorée pour la marche et le vélo à l'aide de mesures ciblées de modération du trafic et d'aménagement. Le hasard a voulu que la Gemeinnützige Baugenossenschaft Limmattal (GBL), une coopérative de construction d'utilité publique située dans cette rue, planifie au même moment la reconstruction de deux bâtiments qui avaient été victimes d'un incendie. La ville de Schlieren a donc décidé d'attendre le résultat du mandat d'études parallèles de la coopérative et de proposer une collaboration. Manuel Peer, qui a dirigé le processus de réaménagement



et les négociations avec GBL, ne se souvient plus exactement laquelle des deux parties avait finalement proposé d'aménager ensemble l'espace-rue de façade à façade. Mais il garde en revanche un souvenir vivace de la teneur positive des négociations : « Nous sommes rapidement tombés d'accord sur le fait qu'une zone de rencontre serait préférable à la zone 30 initialement prévue. » Au cours de la phase de planification, la police cantonale a apporté une contribution importante : elle a en effet proposé de planter plus d'arbres que prévu au milieu de la route, comme ralentisseur pour la circulation, afin d'éviter que la Sägestrasse ne soit parfois utilisée par le trafic motorisé comme raccourci. Selon l'architecte paysagiste, cette mesure a fortement contribué à transformer la rue en une place à la qualité de séjour élevée.

« 1000 francs de plus pour un petit banc permettant aux personnes âgées de se reposer un peu sur le chemin de la Coop, ce n'est pas grand-chose dans un budget total de plus d'un million de francs. »

Pour Manuel Peer, la réussite du projet commun est en grande partie due à la volonté des deux parties d'obtenir un bon résultat : « Nous n'avons jamais eu de différend à propos d'argent, et il n'a joué aucun rôle dans tout le processus. » Au final, les coûts ont été répartis équitablement. La ville a payé tout ce qu'elle a construit sur son propre terrain. La coopérative, quant à elle, a pris en charge les coûts engagés sur sa propriété. Dans le cas de la « place du village », qui empiète aujourd'hui légèrement sur la parcelle de GBL, la ville a exceptionnellement assumé tous les coûts et a installé en plus un petit banc. « 1'000 francs de plus pour que les personnes âgées puissent faire une petite pause sur le chemin de la Coop, ce n'est pas grand-chose dans un budget total de plus d'un million de francs », déclare l'ancien ingénieur de ville de Schlieren, Manuel Peer, au sujet de la dépense supplémentaire de la ville. Pour M. Peer, cette générosité jusque dans les détails a été importante pour créer un climat de confiance. « Un geste de cette nature a permis à nos partenaires de réaliser que nous n'avions pas l'intention de les duper. Cela les a en outre motivés à se montrer généreux à leur tour », indique-t-il.

D'après Manuel Peer, le succès des négociations entre les propriétaires fonciers publics et privés dépend également grandement de la présence d'un « coach », qui fait avancer le projet de manière ciblée et constructive. M. Peer a joué ce rôle au cours du réaménagement de la Sägestrasse. Il était essentiel qu'il puisse compter sur le soutien total du Conseil de ville (exécutif) de Schlieren, qui était « à 100 % derrière le projet ». Dans le cas de la Sägestrasse, cela lui a permis d'aborder le projet avec assurance et de représenter avec conviction les principes de la ville en matière d'urbanisme.

## **La « Schindler-Areal » – la revalorisation de l'espace public porte ses fruits**

Le projet de réaménagement de la « Schindler-Areal » à Schlieren montre comment des négociations réussies peuvent conduire à une revalorisation simultanée de terrains privés et de l'espace public. Sur ce terrain d'environ 16'000 m<sup>2</sup> appartenant à la caisse de pension du fabricant d'ascenseurs Schindler, se trouvent actuellement deux tours d'habitation construites dans les années 1960 et plusieurs immeubles. La reconstruction à neuf comptera à l'avenir 230 appartements au lieu des env. 140 actuellement disponibles. En contrepartie de la densification prévue et de la plus-value qui en résulte, la caisse de pension Schindler

s'est engagée à construire un jardin d'enfants et à réaliser 34 appartements adaptés aux personnes âgées ainsi qu'un parc de 3'000 m<sup>2</sup> accessible au public, qui comprendra deux places et des possibilités de traversée attrayantes. La ville de Schlieren a ainsi tiré avantage de la plus-value créée par l'augmentation de l'indice d'utilisation du sol.

Pour Roger Zanoli, de HIG Asset Management AG, qui représentait la caisse de pension Schindler lors des négociations avec l'urbaniste Barbara Meyer, les contreparties requises, comme l'augmentation de l'indice d'utilisation du sol, ont effectivement le potentiel de créer une plus-value. M. Zanoli est convaincu que les investissements dans l'espace public et l'infrastructure urbaine assurent la valeur d'un lieu sur le long terme, ce qui est très attractif, notamment pour les caisses de pension: « Nous croyons en Schlieren en tant que localisation et sommes convaincus que l'investissement dans l'espace public ne profitera pas seulement à la collectivité, mais également aux assurés de Schindler, dont les avoirs de prévoyance sont investis. »

Selon M. Zanoli, l'objectif des négociations entre propriétaires fonciers privés et publics est de trouver un équilibre optimal. Le consultant immobilier considère donc les négociations comme un « processus d'apprentissage mutuel » au cours duquel une solution tournée vers l'avenir émerge pour les deux parties. « Il est vrai que dans le cas de la « Schindler-Areal », la ville avait une vision ambitieuse. Mais nous avons également bénéficié d'un soutien important, qui se reflète dans la solution adoptée », déclare M. Zanoli.

« Il était clair pour nous dès le début que l'aménagement des chemins déterminerait la manière dont les espaces ouverts au sein de la zone urbanisée seraient perçus et traversés. »

M. Zanoli est satisfait, notamment en ce qui concerne les chemins prévus pour traverser le parc public. « Il était clair pour nous dès le début que l'aménagement des chemins déterminerait la manière dont les espaces ouverts au sein de la zone urbanisée seraient perçus et traversés. » Le jury du concours avait déjà veillé à ce qu'aucune « piste de 4 m pour les courses de scooters électriques » ne soit créée, mais plutôt des liaisons piétonnes accueillantes, qui seraient perçues comme agréables et adaptées pour toutes les tranches d'âge.

## **La Bahnhofplatz de Schlieren – une zone de rencontre approuvée par le peuple**

Il arrive parfois que ce ne soient pas les négociations entre les propriétaires fonciers publics et privés qui constituent le principal défi des réaménagements de l'espace-rue, mais bien les processus politiques. La ville de Schlieren et les CFF, qui possèdent la plupart des bâtiments et des terrains adjacents à la Bahnhofplatz, sont parvenus à un accord pour la réalisation d'une zone de rencontre, associée à diverses autres mesures de revalorisation des espaces publics et privés. Les commerces voisins – plusieurs restaurants, un artisan et la Migros – ont largement approuvé les plans de la ville et des CFF lors d'un processus de consultation organisé très tôt. En raison de l'attitude généralement positive du grand public à l'égard des projets de revalorisation dans le quartier de la gare, le Conseil de ville a supposé que le projet pourrait être réalisé après l'approbation du crédit de construction par le Parlement communal. Le Parlement a certes approuvé le crédit, mais avec une réduction considérable

de la zone de rencontre. Cette décision a donné lieu à une initiative populaire réclamant une zone de rencontre au périmètre plus étendu. Cette initiative a ensuite été suivie d'une deuxième demandant l'aménagement d'une zone 30 à la place d'une zone de rencontre. Afin de pouvoir soumettre aux électrices et électeurs deux projets de mise en œuvre équivalents, l'initiative « zone 30 » a été rédigée sous forme de contre-projet, en concertation avec les initiants. C'était la condition sine qua non pour qu'ils retirent leur initiative. Le corps électoral s'est finalement prononcé en faveur de la zone de rencontre en mars 2021, soit trois bonnes années et demie après la première décision parlementaire.

« Nous aurions dû faire monter la population à bord beaucoup plus tôt, et peut-être même l'impliquer dès la conception. »

Pour Nadine Gubser, responsable de projet au Service des travaux publics, il est clair qu'une communication insuffisante est à l'origine de ce long et complexe détour politique. Avec le recul, elle en est convaincue : « Nous aurions dû faire monter la population à bord beaucoup plus tôt, et peut-être même l'impliquer dès la conception. Il était naïf d'imaginer qu'un changement aussi important au centre-ville pouvait être réalisé sans un véritable processus participatif ».

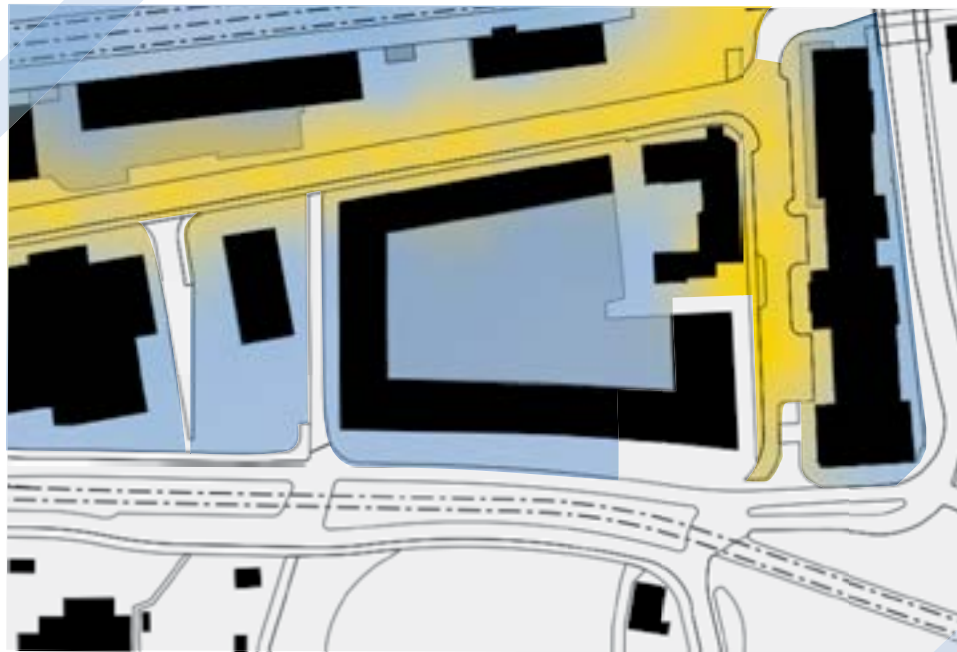
Lors de l'élaboration des avant-projets, Mme Gubser a eu l'occasion de constater la grande flexibilité dont faisaient preuve les propriétaires fonciers privés dont les parcelles étaient concernées par les différents plans. Il a par exemple fallu clarifier si la ville pouvait planter des arbres sur les terrains privés, car elle ne pouvait pas le faire sur le domaine public en raison de la présence des canalisations.

La suppression de quatre places de stationnement n'a pas été un enjeu lors des négociations. « Les commerces étaient déjà conscients que leur clientèle ne venait pas en voiture. À Schlieren, l'idée qu'il existe d'autres formes de mobilité attrayantes que la voiture pour se rendre au centre-ville semble s'imposer peu à peu », explique Mme Gubser.



**Schlieren**  
Zone de rencontre  
de la gare

**Communication**  
Étapes du processus  
Objectifs



● public ● négociations, transition ● privé

Comment convaincre les  
politiques des avantages  
d'une zone de rencontre à  
la gare de Schlieren?



Gestion active  
basée sur la  
négociation



«le bon moment»  
pour  
développer





# La Rathausstrasse à Liestal: du patchwork à la promenade

Cela fait quelques années que la ville de Liestal, dans le canton de Bâle-Campagne, connaît un développement dynamique. Depuis 2015, plus de 1'000 personnes y ont emménagé et environ 400 nouveaux appartements ont été construits autour de la vieille ville. Quatre cents appartements supplémentaires sont actuellement en phases de planification et de construction. Dans le même temps, la vieille ville de Liestal, ou « Stedtli » pour faire court, a connu une baisse de fréquentation au milieu des années 2010, qui s'est traduite par une baisse du chiffre d'affaires des commerces et une augmentation du nombre de surfaces commerciales vacantes. Le Conseil de ville de Liestal (exécutif) a donc décidé de revaloriser le « Stedtli » à l'aide de mesures ciblées.

Le réaménagement de la Rathausstrasse historique figurait parmi les mesures envisagées par les autorités de Liestal pour renforcer la qualité de séjour du Stedtli. Avec ses boutiques et ses cafés, l'hôtel de ville rouge et le « Törli » vieux de 600 ans, cette rue représente en effet la colonne vertébrale du centre-ville. Dans les années 1980 déjà, les politiques et les autorités ont proposé à plusieurs reprises une rénovation et un réaménagement de la rue, mais les coûts avaient à chaque fois dissuadé la population. En 2016, alors que Liestal discutait une fois de plus de la rénovation de la rue, celle-ci ressemblait déjà à un patchwork. Pendant des décennies, elle a toujours été réparée de manière provisoire et partielle, ce qui explique pourquoi la chaussée a, en plus des nids de poule, une surface asphaltée hétérogène. La ville avait en outre transformé la Rathausstrasse en une zone de rencontre accueillante très agréable à pied. Mais au lieu de s'approprier tout l'espace-rue comme prévu, les piétones et les piétons sont restés sur les trottoirs à cause de l'habitude acquise à l'époque où la Rathausstrasse était encore une traversée de localité.

« Un tel projet a besoin de soutien politique et de beaucoup de persuasion. »

En raison de l'échec des précédentes tentatives de réaménagement, le Conseil de ville de Liestal a décidé de bien préparer sa nouvelle intervention. Afin d'assurer une bonne communication et d'impliquer les principaux groupes d'intérêts au bon moment, il a constitué un groupe d'accompagnement composé d'un-e représentant-e des habitants, de KMU Liestal et du Conseil de ville. « L'objectif était d'introduire notre vision de la rue dans la tête des gens. Un tel projet ne peut être mené à bien avec une courte majorité. Il faut un véritable soutien politique et beaucoup de persuasion », se souvient Franz Kaufmann, ancien Conseiller municipal et responsable du projet. Lors des propositions de réaménagement antérieures, ce sont notamment les commerces qui ont organisé l'opposition qui a fait échouer les projets.

## Une scène pour tous

L'acceptation ou l'opposition politique à un projet de réaménagement dépend non seulement de ses coûts, mais aussi de sa conception. À cet égard, l'expérience de Liestal a été tout à fait positive. Le projet de Staufenegger + Partner a immédiatement et entièrement convaincu le Conseil communal. Le chef du département municipal des constructions et de la planification, Thomas Noack, est convaincu que la simplicité de la proposition a joué un rôle décisif: « Les gens voulaient une scène qu'ils pourraient eux-mêmes faire vivre »,

explique-t-il. Le projet de Staufenegger + Partner prévoyait que la rue ne serait pas pavée, mais simplement goudronnée de façade à façade. Les limites du terrain devaient être prolongées au moyen de bandes de pierre naturelle traversant la rue. Parallèlement à cela, la suppression des trottoirs a permis aux cafés, aux boutiques et aux restaurants de bénéficier d'un espace extérieur clairement délimité, mais ouvert. Le seul mobilier proposé était des bancs ronds rappelant des sombreros mexicains.

## Une oreille attentive pour le commerce

Étant donné que le réaménagement de la Rathausstrasse s'accompagnait de la réfection des canalisations, le projet constituait une intervention majeure au sein de l'infrastructure, que les commerces, notamment, envisageaient avec inquiétude. Les entreprises ont cependant préféré que les travaux de construction ne soient pas réalisés par étapes, mais plutôt dans le cadre d'un projet global, avec un chantier plus court, qui toucherait tout l'espace-rue en même temps. Compte tenu de cette volonté, le Conseil de ville de Liestal a donné sa parole que les travaux commenceraient après le traditionnel « Chienbäse », cortège nocturne à la fin du carnaval, et s'achèveraient avant l'ouverture du marché de Noël le 8 décembre 2017. D'après M. Noack, le caractère contraignant de cet accord a joué un rôle important dans l'acceptation de ce chantier.

« Nous avons plus écouté que nous n'avons agi. Il était important pour les gens d'avoir un véritable interlocuteur. »

Le Conseil de ville a également mis en place une heure de consultation fixe à l'hôtel de ville pour les commerces et la population. Chaque mardi à 13 heures, ils pouvaient adresser leurs questions et leurs préoccupations directement à la ville. « Nous avons plus écouté que nous n'avons agi. Il était important pour les gens d'avoir un véritable interlocuteur », résume Franz Kaufmann au sujet de cette expérience.

Afin que la rue reste animée pendant toute la durée des travaux, KMU Liestal, le lobby du commerce et le Conseil de ville ont décidé de transformer le chantier en « événement ». « Nous avons par exemple organisé un concert de jazz et une soirée grillades. Et, le 1er avril, la ville a fermé une tranchée et y a envoyé l'archéologue municipal pour inspecter une « découverte archéologique de valeur », se souvient Franz Kaufmann à propos de cette période mouvementée, mais non dénuée d'humour.

## Un épilogue heureux pour le réaménagement

Thomas Noack en est convaincu, le réaménagement conséquent de la Rathausstrasse a été bénéfique non seulement pour la rue elle-même et les commerces locaux, mais aussi pour le développement urbain dans son ensemble. « Aujourd'hui, les gens se demandent si le Fischmarkt, parallèle à la Rathausstrasse, ne devrait pas être réaménagé de manière similaire. Le



seul désaccord porte sur la question de la suppression totale ou partielle des places de stationnement», explique Thomas Noack.

Le changement de perception de l'espace-rue en tant qu'espace de séjour public est particulièrement évident dans l'usage qui est fait de la Rathausstrasse. Les commerces s'approprient désormais la rue comme extension de leur vitrine, les restaurateurs pour accueillir leur clientèle. En prévision de cette nouvelle forme d'usage, la ville de Liestal a élaboré, en même temps que le réaménagement de la rue, une « Ordonnance sur les biens communaux », qui lui permet, si nécessaire, de prescrire aux commerces un règlement sur le mobilier, afin de faire du séjour dans la rue une expérience aussi sûre qu'esthétique.

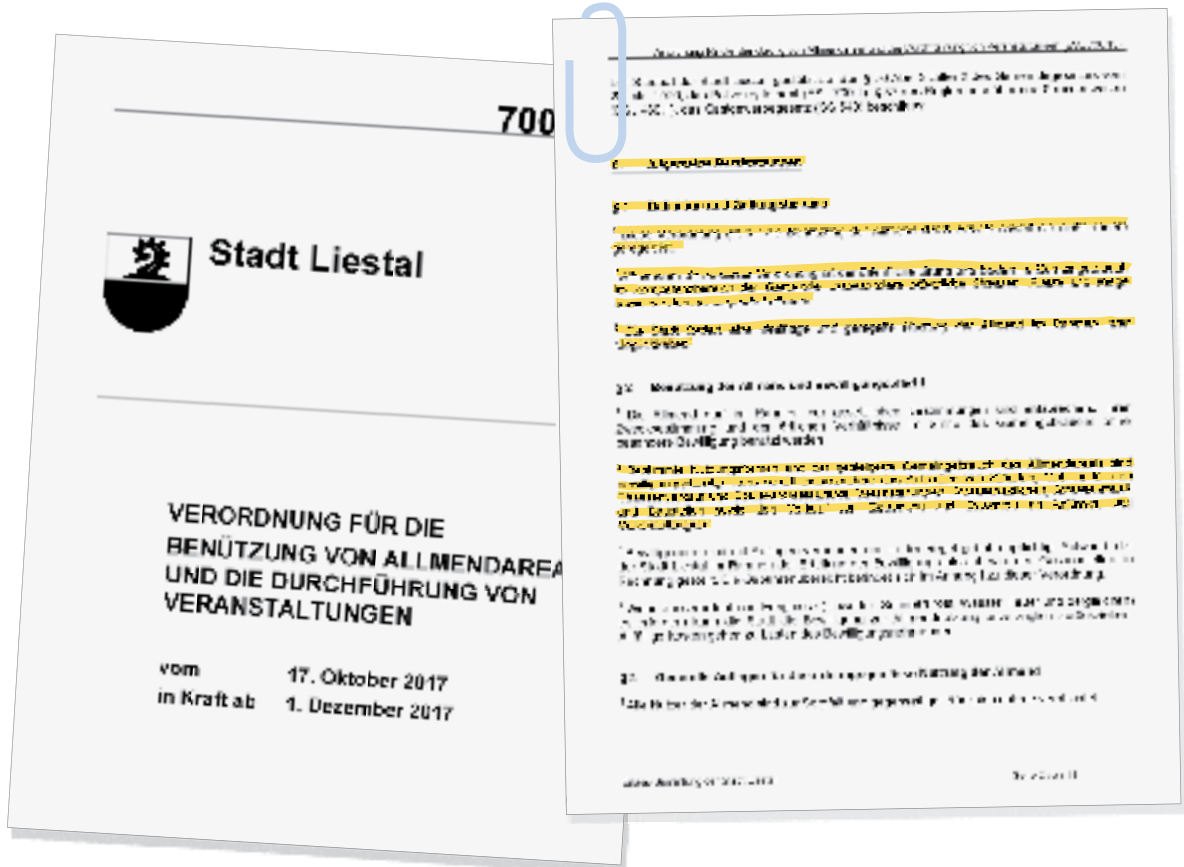
**« Les commerces ont constaté que toute activité dans la rue qui attire le public a un effet positif sur leur chiffre d'affaires. »**

Les commerces semblent avoir accepté l'idée que la revalorisation de la Rathausstrasse ne représente pas seulement un gain en termes d'espace supplémentaire, mais que l'utilisation collective de la rue comme zone de rencontre augmente également les ventes. « Les commerces locaux considéraient auparavant le Marché gourmand hebdomadaire comme de la concurrence. Aujourd'hui, la majorité d'entre eux souhaite qu'il ait lieu jusqu'à 16 heures le samedi au lieu 13 heures. Ils ont constaté que toute activité dans la rue qui attire le public a un effet positif sur leur chiffre d'affaires », explique M. Noack.

## **Nouvelles opportunités – nouvelles interrogations**

La ville de Liestal tire un bilan positif du réaménagement de la Rathausstrasse. D'après Thomas Noack, la revalorisation de la rue a cependant soulevé de nouvelles interrogations. Depuis ce réaménagement, une question se pose en effet de plus en plus : comment répondre de manière adaptée aux besoins différents des personnes qui se déplacent à pied ou à vélo dans la rue ? Afin d'améliorer encore la qualité de séjour à pied, la signalisation de la rue en zone de rencontre avec autorisation pour les vélos de circuler au pas est, entre autres, en cours de discussion.

Un autre sujet de débat concerne l'idée d'utiliser le modèle des coopératives pour le loyer des magasins. La hausse des loyers pourrait en effet compromettre la revalorisation de l'espace public, car elle risque d'entraîner le départ des commerces les plus appréciés du public, qui sont justement ceux qui génèrent la plus forte fréquentation piétonne : les boulangeries, les cafés et les boutiques. Pour M. Noack, le développement urbain ne se limite donc pas à revaloriser le « Stedtli », mais aussi à faire en sorte que la plus-value ainsi générée profite au grand public et soit maintenue sur le long terme.



**Liestal  
Rathausstrasse**

Mettre à  
dispositions  
des ressources  
Crédits  
Financiers



**Gouvernance**  
Propriétaires  
Promoteurs



Comment rénover la Rathausstrasse tout en maintenant l'accessibilité ?



● public ● négociations, transition ● privé

**Leadership**  
Individus  
Collectivités  
«Coachs»





# Carouge : l'importance des rez-de-chaussée pour la vitalité des espaces publics

Situés dans l'axe de notre champ de vision, les rez-de-chaussée sont la partie des bâtiments avec laquelle nous interagissons le plus lorsque nous sommes dans la rue. Quand ils offrent des ouvertures, des jeux de transparence et des activités, ils rendent notre expérience de l'espace public plus vivante et nos déplacements à pied plus stimulants. Les commerces qui exposent leurs vitrines ou leurs étalages aux regards des passants sont, à ce titre, déterminants.

À Carouge, dans le canton de Genève, l'occupation des espaces commerciaux en rez-de-chaussée est devenue un enjeu d'urbanisme. Depuis septembre 2019, le type d'activité pouvant occuper une arcade commerciale dans le centre historique est régi par le service d'urbanisme au moyen d'un « Plan d'utilisation des sols » (PUS). L'adoption de cet instrument a été inspirée par les travaux pionniers de la ville de Genève dont le PUS est entré en vigueur en 1988 déjà. Le PUS est un règlement qui définit que les rez-de-chaussée des rues passantes dans le centre historique de Carouge doivent être destinés à des locaux d'activité « ouverts au public » et qu'ils ne peuvent pas être loués à des activités accueillant la clientèle dans des conditions de confidentialité (par ex : bureaux, cabinets médicaux, études d'avocats, agents immobiliers, architectes, etc.). Avec cet outil, la municipalité de Carouge a trouvé un moyen de lutter contre les vitrines « froides » sans plus-value pour l'espace public.

## Le Vieux Carouge, un centre à préserver

Carouge est une ville d'environ 23 000 habitants, attenante à la ville de Genève. Son centre ancien – le Vieux Carouge – est caractérisé par de petites maisons à un ou deux niveaux de logements, offrant des arcades commerciales à leur rez-de-chaussée. D'après l'urbaniste en charge du PUS, Pierre Chappuis, la « boutique carougeoise » a presque une valeur patrimoniale. L'alignement des boutiques sous ces arcades anciennes détient une forte valeur symbolique qui rappelle à l'urbaniste l'imaginaire du film « Amélie Poulain » : « cette ville merveilleuse, pleine de lien social où tout le monde se croise avec plaisir dans la rue, se reconnaît, se salue, et où on va pousser la porte de la boutique, à moitié des amis, à moitié des clients... ». Pour l'urbaniste, l'installation de bureaux dans les rez-de-chaussée sonne le glas de cette ville fantasmée : « il y a comme un rideau qui tombe... ce sont des vitrines blanches, soit avec des rideaux, soit avec des films mats et voilà : fin de l'histoire, fin d'Amélie Poulain ! ».

« Il y a comme un rideau qui tombe... ce sont des vitrines blanches, soit avec des rideaux, soit avec des films mats et voilà : fin de l'histoire, fin d'Amélie Poulain ! »

Le basculement des « arcades chaudes » en « arcades froides » est, à Carouge, notamment lié au coût élevé des loyers, difficile à assumer pour un commerce. Pour Béatrice Berthet, présidente de l'association des commerçants « les intérêts de Carouge », l'introduction du PUS a eu un impact positif sur le prix des loyers puisque les propriétaires ne peuvent plus louer les arcades à des études d'avocats ou à d'autres occupants qui pourraient assumer un loyer plus élevé. Dans les procès-verbaux du Conseil Municipal, on trouve la même justifica-

tion à l'introduction du PUS : « Les PUS sont [...] un outil très important pour la sauvegarde d'activités rentables mais qui ne peuvent peut-être pas régater dans toutes les concurrences foncières [...] ».

« Ça ne sert à rien de piétonniser si c'est pour avoir une zone piétonne morte, avec des bureaux d'avocats dans les rez-de-chaussée. »

Dans les procès-verbaux des séances du Conseil municipal où le PUS a été discuté entre 2016 et 2019, cet argument du soutien au commerce est davantage mis en avant que celui – peut-être plus indirect – de vitalité de l'espace public... Le rôle des rez-de-chaussée commerçants pour l'urbanité apparaît plus clairement dans le discours de Béatrice Berthet. Pour elle, les commerces sont d'abord une importante source de lien social : « pendant le COVID, on nous a taxés de « non-essentiels », mais nous sommes essentiels pour ce rôle social, notamment pour les personnes seules qui entrent dans un commerce et discutent avec le commerçant ». C'est aussi grâce au commerce qu'il y a du passage dans la rue : « le PUS est lié au projet de création de zones piétonnes... ça ne sert à rien de piétonniser si c'est pour avoir une zone piétonne morte, avec des bureaux d'avocats dans les rez-de-chaussée ».

## Genèse du PUS carougeois

L'association des commerçants serait à l'origine de la requête d'introduction du PUS. D'après Béatrice Berthet, c'est lors d'une table ronde organisée au début de la législature 2011–2015 que l'association a formulé la demande d'une mesure permettant de gérer l'affectation des rez-de-chaussée. Le conseiller administratif Nicolas Walder aurait, alors, proposé de s'inspirer du PUS de Genève. Ce n'est toutefois qu'en novembre 2016 que la proposition formelle d'un PUS par le Conseil administratif apparaît dans les procès-verbaux des séances du Conseil municipal (exécutif). La proposition sera ensuite discutée au sein d'une commission, mise à l'enquête publique en 2017 (sans opposition de la population) et finalement acceptée, avec divers amendements, par le conseil municipal en 2019. D'après Pierre Chappuis et Béatrice Berthet, les résistances à l'instauration du PUS seraient surtout venues de la droite, qui voyait en cet instrument une atteinte au droit de la propriété et une ingérence des pouvoirs publics dans les mécanismes d'un marché privé. Toutefois, l'argument du soutien aux commerces et la volonté de préserver la dimension patrimoniale de la boutique carougeoise ont permis de définir un compromis politique accepté par tout le monde.

## Mise en application du PUS : un processus perfectible

Selon Pierre Chappuis, l'application du PUS peut se révéler délicate. Par exemple, la location d'une arcade ne fait pas toujours l'objet d'une requête formelle auprès du service de l'urbanisme. De plus, à l'inverse de la plupart des villes suisses, les requêtes sont adressées à l'office cantonal des autorisations de construire et non au service d'urbanisme de la ville. C'est cet office cantonal qui sollicite – ou non – le service communal d'urbanisme sur des dossiers concernés par le PUS, ce qui complique quelque peu la procédure d'application de cet instrument.

« Si on met deux ans à intervenir, ça finit par être trop tard, on est face à un fait accompli : les activités se sont installées et vous n'avez rien dit ».

D'après l'urbaniste, il peut arriver que des locaux commerciaux soient transformés sans autorisation et qu'une situation non conforme au règlement soit constatée, entraînant alors des procédures coûteuses en temps et en ressources pour rétablir une situation conforme au droit. Heureusement, la petite taille de la zone soumise au PUS fait que ces situations sont assez facilement réparables et qu'il est possible d'intervenir rapidement : « Carouge, par rapport à Genève, en termes de surface, c'est vraiment petit et, de ce fait, l'observation n'est pas la même [...] Si on met deux ans à intervenir, ça finit par être trop tard, on est face à un fait accompli : les activités se sont installées et vous n'avez rien dit ».

Mais l'urbaniste évoque aussi des cas plus positifs, où un processus vertueux s'établit : « On a communiqué en disant aux gens : < Appelez-nous ! Discutez avec nous ! >. Et on a eu différentes personnes qui nous ont téléphoné en disant : < J'aimerais prendre cette arcade, mais la régie m'a dit de vous appeler. > Il m'est arrivé de répondre directement : < Vu la nature de ce que vous décrivez, on n'aura pas de problème. > Il faut prendre en compte aussi le fait que ce sont des petites boutiques, des entreprises parfois fragiles, des gens qui ne sont pas spécialistes des procédures du droit de l'immobilier qui est très compliqué... On essaie d'être facilitants pour des projets qui sont montés correctement ».

**Carouge  
Rue St-Joseph**

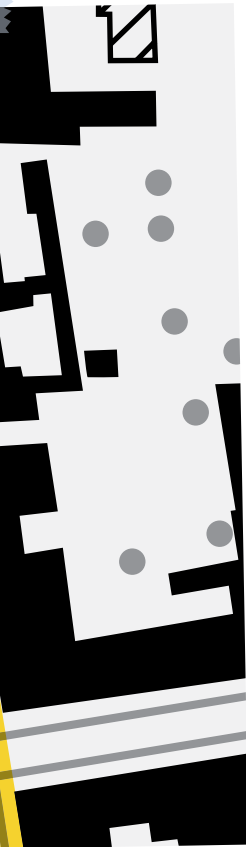


● public ● négociations, transition ● privé



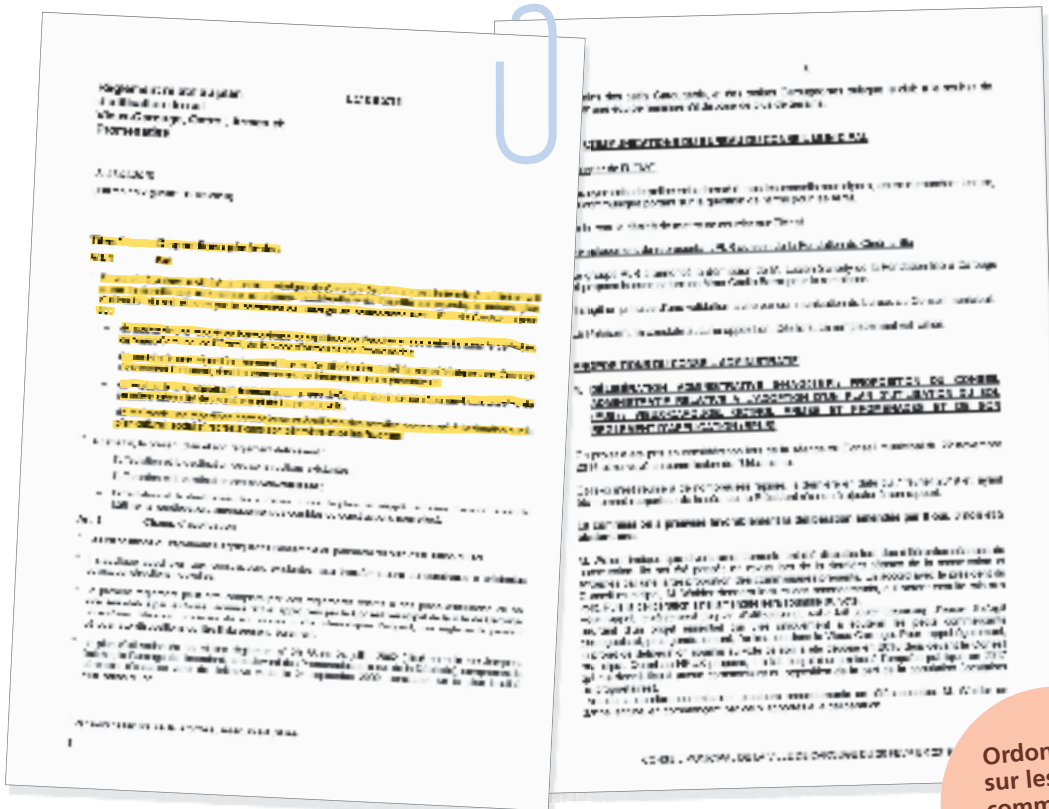
**Politique**  
Assumer la  
responsabilité





**Win-Win**  
Mettre en avant  
les bénéficiaires pour  
tous·tes

Comment le vieux  
Carouge est-il resté un  
lieu vivant et n'est-il pas  
devenu un centre hors  
de prix et mort?



**Ordonnance**  
sur les biens  
communaux  
Règlement d'utilisa-  
tion du sol



# Renens: un développement vers l'intérieur réalisé avec le cœur

La ville de Renens, dans le canton de Vaud, bénéficie aujourd'hui d'un centre-ville animé doté d'une qualité de séjour élevée. Sur la Place du Marché et dans les zones de rencontre adjacentes, les manifestations les plus diverses ont lieu tout au long de l'année: une soupe populaire conviviale en décembre, un vide-grenier au printemps, une exposition photo de l'école d'art de Lausanne, des concerts de blues et de flamenco en été, des représentations de l'école de cirque locale et, bien sûr, le marché hebdomadaire. La vie palpitante autour de la place du marché est le résultat d'un remarquable développement vers l'intérieur, grâce auquel la ville a peu à peu corrigé l'image maussade d'une banlieue que l'industrie avait délaissée.

## Un processus participatif et un vote

Au début du nouveau millénaire, les problèmes urbanistiques de la ville incluaient de nombreuses parcelles à l'abandon et un centre-ville peu identifiable en tant que tel. La rue Neuve était certes déjà une zone piétonne avant le réaménagement du centre-ville, mais elle ne réussissait pas à elle seule à former un centre attractif. Les autres rues autour de la Place du Marché offraient quant à elles un triste spectacle en raison des nombreuses voitures stationnées, d'une part, et des sacs-poubelle déposés devant les portes des maisons plusieurs fois par semaine, d'autre part. Pour Tinetta Maystre, Municipale en charge de l'urbanisme depuis 2006, cette situation était moins problématique pour l'image de Renens à l'extérieur que pour le bien-être de ses habitantes et de ses habitants. Dans le même temps, les autorités rennaises étaient conscientes que ce développement vers l'intérieur requérait beaucoup de tact et ne pourrait être mis en œuvre sans le consentement de la population, et ce d'autant plus qu'il concernait le « cœur » de la ville. C'est pour cette raison que la commune a décidé, en 2006, d'aborder le réaménagement du centre-ville sous la forme d'un processus participatif.

« Le développement vers l'intérieur requiert beaucoup de tact, surtout lorsqu'il touche le < cœur > de la ville. »

Il est apparu que la ville avait correctement évalué l'importance de la Place du Marché pour la population. D'un côté, un grand nombre d'habitants et d'habitantes ont pris part à la procédure de consultation. D'un autre côté, une résistance au projet s'est formée. 750 personnes ont signé une pétition contre le réaménagement du centre-ville. « Certains étaient dérangés par l'idée que Renens soit une ville avec un centre et souhaitaient que la commune reste un village. D'autres avaient mal compris notre projet et croyaient qu'on allait construire sur la Place du Marché », se souvient la Municipale. Lorsque le projet a été soumis au vote en 2008, 76 % des votants se sont prononcés en faveur du réaménagement.

## La Coop et la Migros participent

Le développement du centre-ville prévoyait, d'une part, l'agrandissement et le réaménagement de la Place du Marché et, d'autre part, la transformation des rues adjacentes en zones de rencontre avec de la végétation. Étant donné que deux des parcelles bordant la place du marché appartenaient à la Coop, la ville a dû rallier le grand distributeur à son projet. La Coop a accepté de construire un immeuble avec des appartements et des magasins sur la parcelle adjacente et de libérer la parcelle utilisée jusqu'ici comme parking pour permettre l'extension de la place du Marché. Le nouveau magasin Coop a donné à la place un point d'ancrage supplémentaire. La Migros, qui possédait déjà un magasin à un autre coin de la place, a ouvert sa façade de ce côté. La Place du Marché de Renens a ainsi obtenu deux façades perméables. En tant qu'espaces semi-publics, les magasins des deux grands distributeurs assurent en outre une transition fluide entre l'espace public et les logements privés du nouveau bâtiment.

Un parking souterrain a été construit sous la Place du Marché. Juridiquement parlant, il s'agit d'un montage complexe : il appartient à la fois à la Coop et à la ville, est situé sous le domaine public et est géré par la Coop. Comme l'explique Tinetta Maystre, la construction du parking souterrain a permis à la ville de supprimer des places de stationnement dans les rues environnantes et de planter des arbres. Cette mesure a grandement contribué à la revalorisation de l'image du centre-ville, puisque désormais ce sont les arbres et non plus les voitures qui le caractérisent.

## Parler, écouter, attendre

Selon Tinetta Maystre, le projet participatif « Cœur de Ville » a été un incontestable succès, notamment en ce qui concerne la culture du dialogue qui en a résulté : « Grâce à ce projet, nous avons eu l'occasion de transmettre à la population ce qu'est une ville et comment on la crée, et où se situe le potentiel de Renens ». Le processus participatif a permis à la ville non seulement d'en apprendre un peu plus sur les différentes perceptions de la Place du Marché, mais aussi d'accroître l'importance de la place en tant que lieu à forte identité : « Au fil des conversations qui ont eu lieu en amont du réaménagement, mais aussi à l'occasion du chantier, une histoire a émergé, que nous nous racontions et qui a encore renforcé nos liens avec ce lieu. »

Tinetta Maystre admet que ce processus de conciliation n'a pas toujours été facile et que certaines décisions ont parfois été remises en question : « Certains trouvent que les dalles en béton de la Place du Marché sont une horreur, notamment en raison du débat sur le climat. Nous discutons donc de la possibilité de faire des plantations sur la place. Et afin de mieux nous représenter une Place du Marché avec de la végétation, nous y avons temporairement placé des pots. »

**« Nous parlons aux gens, nous les écoutons et nous attendons. C'est un peu comme la pêche, il faut beaucoup de patience. »**

Depuis le réaménagement réussi de la Place du Marché, la ville de Renens mise systématiquement sur le dialogue dans les négociations avec les propriétaires fonciers privés et renonce en général aux mesures coercitives. « Nous parlons aux gens, nous les écoutons

et nous attendons. C'est un peu comme la pêche, il faut beaucoup de patience », explique Philippe de Almeida, architecte à la ville de Renens. Selon M. de Almeida, le plus grand défi consiste à convaincre les gens qu'un espace public bien conçu est un avantage pour tout le monde. « Les propriétaires fonciers ont souvent peur de perdre quelques mètres carrés de terrain constructible. Ils ne voient pas que le statu quo ne leur rapporte généralement rien, si ce n'est les frais d'entretien de la parcelle. »

## Atteindre l'objectif un petit pas après l'autre

D'un côté, la ville de Renens poursuit, dans le cadre de son développement urbain, des projets d'envergure et conçus sur le long terme, comme la ligne de tram Renens-Lausanne, dont la planification a débuté en 2014 et qui devrait être achevée en 2026, ou encore la passerelle végétalisée Rayon Vert au-dessus des quais de la gare, inaugurée ce printemps après huit ans de planification et de construction. D'un autre côté, la ville effectue également un développement vers l'intérieur à l'aide de petits projets tels que la création de cheminements piétons courts et attrayants. Comme ces derniers traversent souvent des parcelles privées, leur réalisation implique des négociations avec les propriétaires fonciers privés. Philippe de Almeida, qui a négocié plusieurs de ces liaisons piétonnes entre la rue Neuve et la rue de la Savonnerie, a constaté que ces derniers partent souvent du principe que passage signifie plus de vandalisme. « J'essaie de les convaincre que c'est exactement le contraire. Plus de passage signifie plus de sécurité », déclare M. de Almeida.

Dans le cas des liaisons transversales entre la rue Neuve et la rue de la Savonnerie, le hasard a voulu que deux propriétaires soient en train de rénover leurs maisons et, selon M. de Almeida, soient ouverts à l'idée de liaisons piétonnes courtes. D'autres ont ensuite suivi leur exemple. En ce qui concerne les cas particulièrement coriaces, l'architecte a imaginé une série d'arguments ciblant principalement les questions de sécurité : « Je leur ai fait remarquer que l'accès serait également facilité pour la police, que la ville s'occuperait de l'éclairage et qu'à l'avenir aussi, ce seraient surtout les riverains qui utiliseraient ces chemins. »

« On ne change pas la manière de penser des gens avec de grands projets, mais un petit pas après l'autre et sur la durée. »

Même si les négociations avec les propriétaires fonciers prennent beaucoup de temps et ne donnent parfois aucun résultat, Philippe de Almeida reste convaincu de la pertinence des petits projets tels que les liaisons transversales mentionnées : « Ces petits chemins sont essentiels pour le développement vers l'intérieur de Renens. On ne change pas la manière de penser des gens avec de grands projets, mais un petit pas après l'autre et sur la durée. »



**Renens**  
**Place du Marché**  
**et Rue Neuve**



**Co-Conception**  
Politique,  
administration,  
économie et  
société civile



**Développement vers l'intérieur**  
Développement du centre de localité

**Gestion active**  
basée sur la négociation



● public ● négociations, transition ● privé



Comment la Place du Marché est-elle devenue un lieu vivant aux multiples usages?





# Canobbio : redonner le centre du village à la communauté

Attenante à la ville de Lugano, Canobbio est une petite commune d'environ 2300 habitants. Face à l'emprise qu'y exerçait la voiture, elle a récemment revalorisé son centre ancien en le transformant en zone de rencontre. Les travaux ont été dirigés par le bureau de Lorenzo Custer, architecte particulièrement attentif à la problématique de l'espace public. Fondateur, en 1986, du « Groupe pour la modération du trafic de la Suisse italienne » – une association active pour la sécurité des piétons et la promotion de l'espace public comme espace de vie – Lorenzo Custer disposait d'une expertise et d'une sensibilité indispensables à la réussite de ce projet.

« L'automobile a privatisé l'espace public. »

Pour Lorenzo Custer : « l'automobile a privatisé l'espace public ». Il fallait donc redonner une valeur publique à ce qu'avait accaparé l'usage privé de la voiture. Suite aux interventions de son bureau, la hiérarchie entre voiture et piéton a été inversée dans le centre historique de Canobbio: bon nombre de places de parc ont été supprimées afin de restituer ces espaces à la population ; l'asphalte des rues a été remplacée par un revêtement apposé de façade à façade ; les pavés ont été mis à l'honneur dans ces nouveaux revêtements, revalorisant ainsi la qualité architecturale du centre, tout en rappelant la priorité accordée aux piétons. En plus de ces éléments de base, des « tapis » d'un revêtement de couleur ont été insérés dans les sols de différentes places centrales, soulignant, ainsi, la convivialité de ces « salons » urbains (le projet s'intitule « le salon de Canobbio »).

« Il ne faut pas travailler contre les voitures, mais pour les piétons. »

Lorenzo Custer ajoute pourtant : « il ne faut pas travailler contre les voitures, mais pour les piétons ». Dans le projet développé à Canobbio, la circulation des véhicules dans le vieux centre est toujours possible, mais à vitesse limitée et de façon non prioritaire. De même, le stationnement automobile n'a pas été complètement éradiqué du centre, mais organisé de manière plus raisonnée, en des emplacements précis.

## Le rôle central du maire de Canobbio et de sa « vision »

Avec le réaménagement de Canobbio, Lorenzo Custer n'en était pas à son coup d'essai. L'architecte a travaillé sur des projets relativement similaires dans d'autres villages tessinois. Pourtant, face à ses autres expériences, il reconnaît qu'à Canobbio, le projet a été réalisé particulièrement vite. D'après lui, le succès du projet doit beaucoup à l'investissement et à l'habileté politique de son maire, Roberto Lurati, qui a su porter le projet et convaincre la population d'y adhérer : « Lui aussi est architecte de formation. La vision venait de lui. »

Maire de Canobbio depuis 30 ans, Roberto Lurati a porté en lui la vision qu'il fallait rendre le centre ancien à la communauté : « C'est un projet que j'avais déjà depuis de nombreuses années. Je crois que l'un des piliers importants pour la communauté, c'est de créer

des espaces afin que les gens puissent se retrouver... Parce que si nous laissons ces espaces aux voitures alors les gens ont du mal à se retrouver et vous n'avez pas de communauté.»

« Il faut commencer par arriver quelque part, plutôt que de ne pas y arriver du tout »

Pour faire passer cette vision, sa stratégie a été de procéder par étapes en commençant par l'instauration du 30 km à l'heure sur la rue principale puis : « en déplaçant les voitures, peut-être pas très loin mais... organisées en parking précis... de sorte que les services soient toujours fournis mais qu'ils n'occupent plus les espaces publics. » Cette stratégie en douceur est aussi faite de compromis. Pour le maire, si l'on arrive avec un projet trop ambitieux, on prend le risque de braquer certaines personnes et de tout bloquer. « Il faut commencer par arriver quelque part, plutôt que de ne pas y arriver du tout » confie-t-il.

Pour Lurati, ce n'est que récemment que le « bon moment » pour faire passer sa vision s'est présenté et qu'il a soumis le projet de Lorenzo Custer à la population. Lurati précise que, pour lui, il était indispensable de créer le consensus. Pour ce faire, il a eu pour stratégie de rallier l'un après l'autre, trois cercles d'acteurs : ses collègues de la municipalité d'abord, les membres du conseil communal ensuite, et enfin les associations et la population de Canobbio. Pour lui, si les politiques connaissent leurs dossiers et sont capables d'en expliquer le bien-fondé et la pertinence, alors les projets soulèvent rarement des oppositions. Dans le cas du « salotto di Canobbio », Roberto Lurati mentionne un seul cas d'opposition par un habitant mécontent de la suppression des places de parc devant sa propriété. Pour convaincre cette personne, Lurati a simplement discuté avec elle, il lui a expliqué le projet – qu'elle connaissait mal – et l'a rassurée sur le fait que des places de parc seraient encore fournies à proximité.

« Les compromis sont les meilleures solutions pour un moment et un contexte donné. »

L'enchaînement des différents mandats de maire de Roberto Lurati sur un temps relativement long a certainement aidé à la mise en place d'un projet requérant une telle « maturation ». Pour Lurati, le « salotto » n'est pas le point d'arrivée mais seulement une étape dans un processus qui pourrait encore évoluer à l'avenir. C'est finalement le propre des compromis de ne pas être des situations définitives et idéales « mais les meilleures solutions pour un moment et un contexte donné », comme le conclut lui-même Roberto Lurati.

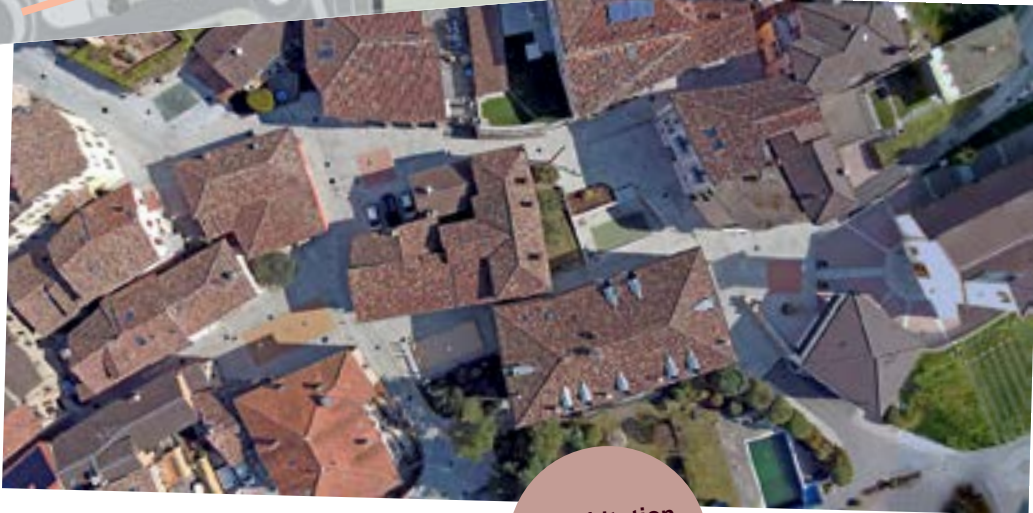
## L'importance des cafés et restaurants pour le village

A Canobbio, la gestion des interfaces entre espaces publics et privés s'est également manifestée dans la collaboration avec les cafés-restaurants du village. Ainsi, la réfection de la piazza Colombaro et la pose de l'un des fameux « tapis » de revêtement coloré a coïncidé avec la création d'une nouvelle entrée pour le restaurant de la place, qui a également pu disposer sa terrasse sur le « tapis » nouvellement créé. L'établissement a donc profité du réaménagement de la place. A l'inverse, la présence de cet établissement est aussi un atout pour la qualité et l'animation de cet espace public.

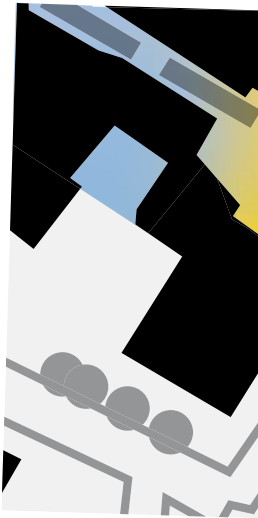
Si l'exemple de ce café-restaurant montre comment intérêts privés et valeur publique peuvent coexister dans un rapport gagnant/gagnant, il reste difficile – selon Lurati – de faire comprendre à un acteur privé qu'un terrain en sa possession pourrait avoir une valeur intéressante à exploiter pour la communauté. Le maire regrette de n'avoir pas réussi à convaincre certains restaurateurs de créer une piste de Bocce – le jeu de boules typiquement tessinois, dont les terrains étaient souvent mis à disposition par les restaurants – sur leurs terrains privés, exploités pour du stationnement ou d'autres intérêts privés. Surmonter cette barrière entre privé et public est peut-être la prochaine étape à franchir pour le maire de cette commune...



**Canobbio**  
Centre du village



**Cohabitation**  
Espace de vie  
pour tou-te-s

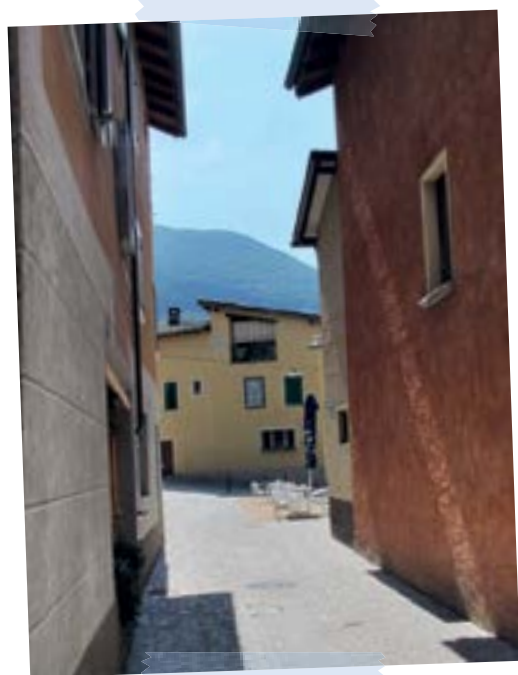


**Signalisation**  
Régime de  
circulation



Comment libérer le centre de Canobbio de la voiture tout en gagnant le soutien de la population?

**Leadership**  
 Individus  
 Collectivités  
 «Coachs»





# L'Europaplatz à Berne : du quartier délaissé à une interface de transport urbain

L'Europaplatz se trouve à Berne Ouest, dans le quartier d'Ausserholligen, qui a longtemps eu la réputation d'être peu attrayant. Dès la fin des années 1980, la ville a pris conscience de la nécessité d'agir dans ce quartier délaissé, et a fait part de son intention de transformer Ausserholligen en pôle de développement. L'intervention ciblait en priorité l'utilisation commerciale et industrielle unilatérale et l'absence d'offre culturelle attrayante. Au début des années 2000, deux décisions ont contribué à la revalorisation du quartier : la ville de Berne a décidé d'établir la Maison des religions, prévue de longue date, à Ausserholligen et de remplacer les liaisons de bus existantes en direction du centre par une nouvelle ligne de tram. La Maison des religions devait ainsi constituer un contrepoint culturel dans le quartier, tandis que le Tram Bern West reliait spatialement et symboliquement Ausserholligen au centre-ville de Berne, donnant ainsi une touche urbaine à ce quartier périphérique. Grâce à cette nouvelle ligne de tram, dont l'arrêt a été installé à Ausserholligen sur l'actuelle Europaplatz, la deuxième interface de transports publics la plus importante de la ville de Berne était née, avec une importance stratégique toujours croissante.

« Nous avons vu un fort potentiel identitaire dans la Maison des religions. Parce que difficile, l'emplacement promettait de donner au projet un caractère distinctif. »

La rencontre du nouveau centre culturel et de l'interface de transport a suggéré la création d'une place publique qui contrebalancerait le caractère de transit du lieu. La parcelle concernée représentait cependant un véritable défi urbanistique, car l'infrastructure qui l'encadrait était conçue pour le trafic motorisé et ne tenait guère compte des besoins des personnes à pied : environ deux tiers de la surface prévue pour la place est couverte par le pont de l'autoroute et la place est bordée sur sa longueur par la Freiburgstrasse, qui comporte quatre voies par endroits. Pour résumer, le trafic motorisé et ses infrastructures dominant le quartier. La difficulté de l'emplacement s'est également confirmée lors de la recherche d'investisseurs pour le bâtiment dans lequel la Maison des religions devait être installée. La société immobilière Halter, qui avait rejoint le projet en 2008 en tant qu'investisseur intermédiaire et promoteur, a non seulement vu les défis, mais aussi les opportunités : « Nous avons vu un fort potentiel identitaire dans la Maison des religions. L'emplacement difficile de l'Europaplatz à lui seul promettait déjà de donner au projet un caractère distinctif », explique Markus Mettler, PDG de Halter.

## Moins, c'est plus

Afin que l'Europaplatz déploie toute sa puissance urbanistique, il fallait, selon M. Mettler, lui donner la priorité. Halter a donc défendu l'idée de n'aménager qu'une seule place sur la parcelle et non, comme initialement prévu, une seconde sur la Freiburgstrasse. « De cette manière, nous nous sommes assurés que le gros de l'énergie serait concentré sur l'Europaplatz », explique M. Mettler.

L'installation de la Coop dans le bâtiment dont l'entrée principale donne directement sur l'Europaplatz va dans le sens de l'objectif fixé, car les clientes et les clients du grand distributeur contribuent à l'animation de la place avec les passagers des CFF et du BLS. Le magasin fait office de zone semi-publique qui relie le bâtiment à usage essentiellement privé à l'Europaplatz. Par exemple, les gens mangent le pique-nique, qu'ils viennent d'acheter, sur la place.

« Une place est seulement aussi forte que ses abords. »

Pour l'architecte paysagiste Simon Schöni, qui a conçu la place avec son bureau Extra Landschaftsarchitekten, les abords de la place (les façades latérales, avec la Coop, le passage sous-voies des CFF et le bâtiment de la DDC – Direction du développement et de la coopération – avec l'arrêt du BLS de l'autre côté de la place) jouent un rôle central. M. Schöni en est convaincu : « Une place est seulement aussi forte que ses abords ». Sur la base de cette réflexion, M. Schöni a proposé d'abaisser la place en une pente homogène afin que le passage sous-voies des CFF soit visible depuis la Freiburgstrasse. Pour assurer de bonnes conditions de visibilité entre les bords de la place, Schöni et son équipe ont planifié cette dernière de façade à façade. « Quelqu'un qui est sur la place le soir voit par exemple que l'on travaille toujours à la DDC et ne se sent donc pas seul », explique M. Schöni. La journée, en revanche, le bâtiment de la DDC, avec sa façade homogène et non perméable au rez-de-chaussée, contribue peu aux références visuelles, à l'interaction et donc à l'animation du lieu.

## Une place – de nombreux propriétaires fonciers

La propriété foncière autour de l'Europaplatz est complexe. Le terrain situé sous le pont de l'autoroute appartient à l'Office fédéral des routes OFROU. En ce qui concerne les surfaces restantes, l'Office des ponts et chaussées de la ville de Berne est propriétaire d'une partie, et la ville de Berne détient les droits de superficie des autres parties. Le bien immobilier, qui abrite entre autres la Maison des religions et la Coop, est en propriété par étages (PPE), tandis que le terrain appartient au Fonds pour la politique foncière et du logement de la ville de Berne. La Freiburgstrasse, quant à elle, appartient au canton de Berne jusqu'à la façade de la Maison des religions. Et pour finir, la parcelle qui borde l'arrêt du BLS appartient à la compagnie ferroviaire privée.

Les négociations concernant l'utilisation du terrain et l'aménagement de la place ont été tout aussi diverses que les propriétés de l'Europaplatz. L'OFROU a spécifié que les piliers de l'autoroute ne devaient pas être excavés et ne devaient subir aucune modification (pose de vis, etc.). Lorsque la place a été abaissée, cette condition a impliqué que les piliers en béton soient entourés de « krépis » en forme de marches, qui constituent aujourd'hui des sièges très appréciés. Dans le cas de la parcelle du BLS, la ville de Berne et la compagnie ferroviaire ont convenu de ce que l'on appelle un prêt à usage, par lequel le BLS met gratuitement sa parcelle à disposition de la ville pour son usage et la ville s'engage à l'entretenir. La parcelle est restée propriété du BLS.

Étant donné que les conditions imposées par les propriétaires fonciers que sont l'OFROU et le BLS ne concernaient pas seulement le réaménagement de la place, mais aussi son utilisation, la ville de Berne a conclu avec eux une convention d'utilisation. Cette dernière définit à quelles fins la place peut être utilisée et respecte les conditions imposées par l'OFROU et le BLS. Elle stipule par exemple qu'aucun ballon ou drapeau rempli d'hélium ou de gaz ne peut être placé au-dessus du bord inférieur du viaduc de la route nationale.



## Un lieu de transit polyvalent

L'Europaplatz a été achevé au début de l'année 2014. Depuis, le passage sûr et calme des personnes à pied et à vélo, qui s'arrêtent de temps en temps pour acheter quelque chose, a contribué à l'animation et à la revalorisation du quartier. Des événements sont régulièrement organisés à la Maison des religions et sur l'Europaplatz. C'est ainsi qu'à l'occasion de la 6e Fête KultuRel en juin 2019, la Maison des religions a transformé l'Europaplatz en une zone de festivités colorée, avec un programme pour les enfants, des concerts et des stands de nourriture. La ville de Berne a également réalisé des marquages au sol sur la place qui invitent les passants à jouer ou simplement à s'attarder.

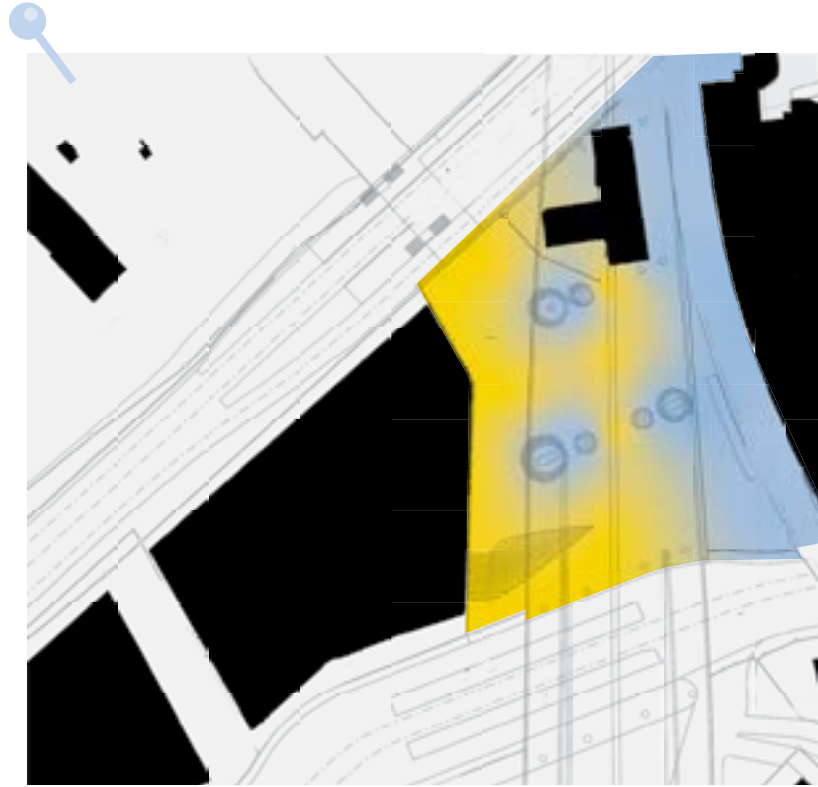
Pour Adrian Guggisberg, ancien chef de projet de l'Office des ponts et chaussées de la ville de Berne, seul l'asphaltage de la place est dépassé: «Aujourd'hui, on ne ferait plus ça, asphalté toute une place sans aucune végétation.» Mais étant donné que la place est utilisée par les skateurs, comme c'était déjà le cas avant son réaménagement, et que, grâce à la présence d'une ligne de guidage, elle est également adaptée aux besoins des personnes aveugles ou malvoyantes, M. Guggisberg voit également des aspects positifs à ce revêtement.

«Très visitée, la place est maintenant presque trop fréquentée et bien entretenue pour faire l'objet de vandalisme.»

Grâce à la simplicité de l'aménagement et au fait que l'on ait presque entièrement renoncé au mobilier urbain, les coûts d'entretien sont également maintenus dans des limites raisonnables. «Avec le nombre élevé de visiteurs et l'entretien régulier, les tags ont également diminué. La place est maintenant presque trop fréquentée et bien entretenue pour faire l'objet de vandalisme», se réjouit M. Guggisberg.

Markus Mettler, de Halter, tire également un bilan positif: «L'Europaplatz et la Maison des religions se sont développées exactement comme nous l'attendions.» Seules les places de stationnement ne sont pas toutes louées, d'après Markus Mettler. «Dès le départ, nous avons trouvé que trois étages de parking souterrain c'était trop. Compte tenu de la bonne desserte par les transports publics, la faible demande de places de stationnement n'est pas une grande surprise», explique M. Mettler. En quelques années, l'Europaplatz s'est imposée comme un lieu de passage et un pôle de transport urbains et polyvalents. Au vu des projets de développement de la ville de Berne à Ausserholligen, il est probable qu'elle gagne encore en importance à l'avenir.

**Bern  
Europaplatz**



● public ● négociations, transition ● privé



**Plans directeur,  
d'affectation et  
d'aménagement  
détaillé**



**Nœuds de transport**  
Chaînes de mobilité

Comment transformer un lieu de transit inhospitalier en une place et une liaison piétonne attractive?



**Win-Win**  
Mettre en avant les bénéfices pour tou-te-s

**Nutzungsmanagementkonzept**

**1.2 Ziel und Zweck**

Das Nutzungsmanagement zielt auf die Optimierung der Nutzung des öffentlichen Raums ab. Es soll sicherstellen, dass der Platz in der Umgebung der Stadt Halle bestmöglich genutzt wird und die Bedürfnisse der Nutzerinnen und Nutzer erfüllt werden. Ziel ist es, den öffentlichen Raum attraktiv zu gestalten und die Nutzung zu fördern.

**1.3 Nutzungsbereich**

Das Nutzungsmanagementkonzept gilt für den gesamten öffentlichen Raumbereich und umfasst alle nutzungsfähigen Flächen im Stadtgebiet.

**1.4 Zuständigkeiten für Bewilligungen**

Bewilligungen für temporäre Nutzungen werden durch den Fachbereich gestellt. Dieser übernimmt die Koordination und stellt die Bewilligung.

**Legende**

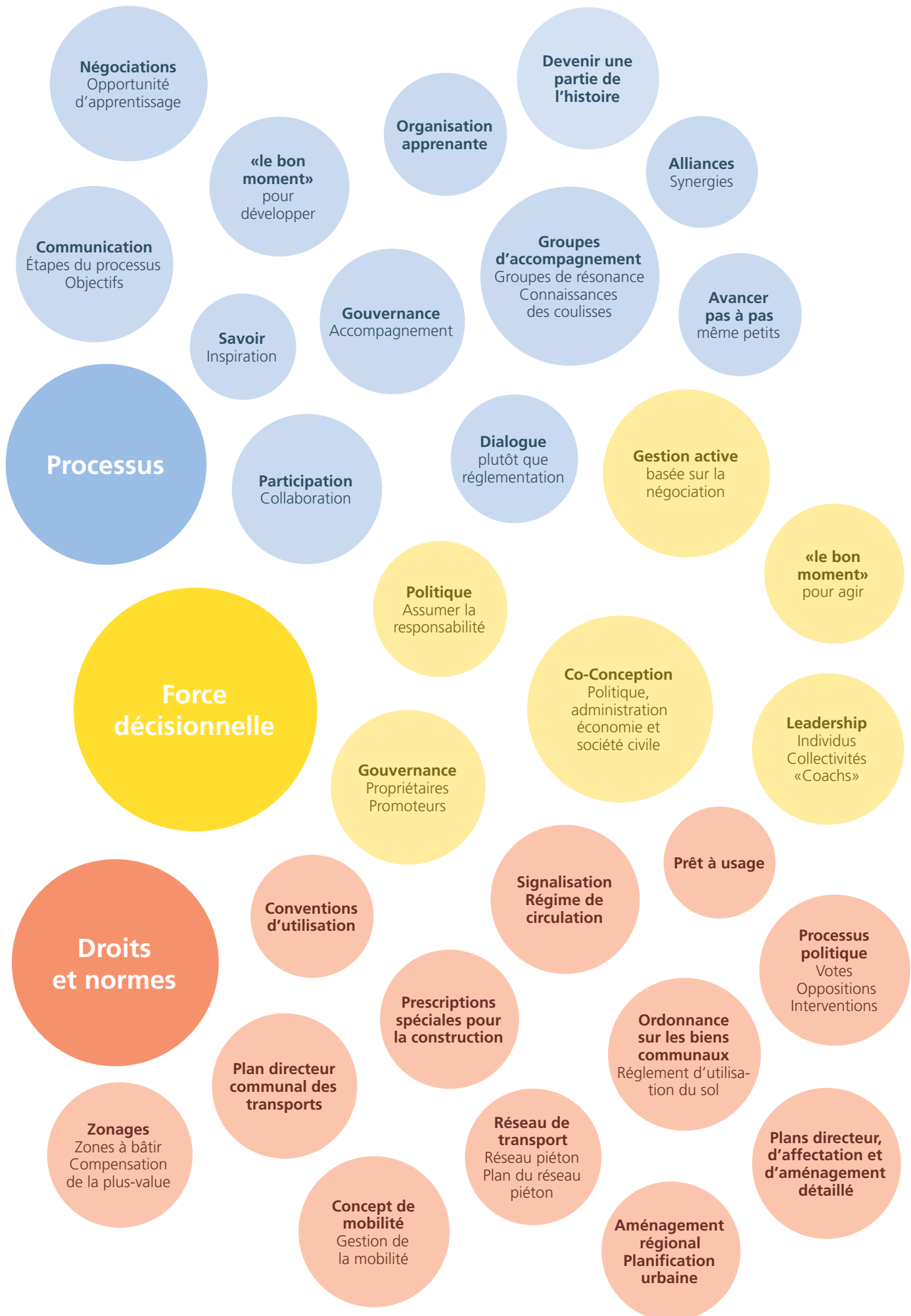
- Grüner Bereich: Nutzung 01 bis 04
- Blauer Bereich: Nutzung 05 bis 08
- Roter Bereich: Nutzung 09 bis 12
- Gelber Bereich: Nutzung 13 bis 16



# Cataly- seurs

Tous ces récits mettent en avant les différents moments, approches et facteurs qui contribuent au succès. Ils agissent comme des catalyseurs, en déclenchant les processus de création des espaces publics pour la marche. Ce sont également eux qui jouent un rôle dans la gestion des transitions entre le privé et le public. Dans la vue d'ensemble ci-dessous, ces catalyseurs sont regroupés en cinq grandes catégories : Processus, Concepts et stratégies, Droit et normes, Force décisionnelle, À pied. Trois catalyseurs déterminants sont attribués à chaque récit en guise de mots-clés.





# Annexes

## Bibliographie

Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu): Mit Tempo 30 die Verkehrssicherheit erhöhen. Fakten und Argumente, Bern 2020.

Bundesamt für Strassen ASTRA / Fussverkehr Schweiz: Fusswegnetzplanung, Vollzugshilfen Langsamverkehr Nr. 14, 2015.

Bundesamt für Strassen ASTRA / Fussverkehr Schweiz: Schwachstellenanalyse und Massnahmenplanung Fussverkehr, Vollzugshilfen Langsamverkehr Nr. 16, 2019.

Gehl, Jan: Cities for people, Washington 2010.

Gehl, Jan: How to study public life, Washington 2013.

Hillnhütter Helge. Stimulating urban walking environments – Can we measure the effect? In: Environment and Planning B: Urban Analytics and City Science. March 2021.

Neue Leipzig Charta 2020, [https://www.nationale-stadtentwicklungspolitik.de/NSPWeb/DE/Initiative/Leipzig-Charta/Neue-Leipzig-Charta-2020/neue-leipzig-charta-2020\\_node.html](https://www.nationale-stadtentwicklungspolitik.de/NSPWeb/DE/Initiative/Leipzig-Charta/Neue-Leipzig-Charta-2020/neue-leipzig-charta-2020_node.html)

Project for Public Spaces, <https://www.pps.org>

Willener, Alex/ Friz, Anina (Hrsg.): Integrale Projektmethodik für Innovation und Entwicklung in Quartier, Gemeinde und Stadt, Luzern 2019.

## Bases légales, normes et directives

RS 101 Constitution fédérale de la Confédération suisse (art. 88 Cst): article sur les chemins et sentiers pédestres

RS 151.3 Loi sur l'égalité pour les handicapés LHand

RS 700 Loi fédérale sur l'aménagement du territoire (Loi sur l'aménagement du territoire, LAT)

RS 704 Loi fédérale sur les chemins piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR)

RS 741.01 Loi fédérale sur la circulation routière (LCR)

SN 640 070 Trafic piétonnier, norme de base

SN 640 075 Espace de circulation sans obstacles



# Crédit iconographique

Couverture	© Hartmut Haas / Haus der Religionen – Dialog der Kulturen
P. 18	En haut © Gemeinde Fislisbach, en bas © Mobilité piétonne Suisse
P.19	Toutes les images © Mobilité piétonne Suisse, sauf à gauche au milieu © Gemeinde Fislisbach
P. 26–27	Visualisations © Stadt Schlieren / Metron Affiche © gabrielkessler.ch et begegnungszone-schlieren.ch
P. 32–33	© Stauffenegger + Partner AG
P. 38–39	© Mobilité piétonne Suisse
P. 44–45	Toutes les images © Matthieu Gafsou, sauf en haut à droite © Mobilité piétonne Suisse et en bas à droite © Paysagegestion
P. 50–51	© Mobilité piétonne Suisse
P. 56	En haut © Mobilité piétonne Suisse, en bas © Hartmut Haas / Haus der Religionen – Dialog der Kulturen
P. 57	En haut © Hartmut Haas / Haus der Religionen – Dialog der Kulturen, en bas © Fussverkehr Schweiz

## Les publications de la mobilité douce

Source et téléchargement: [www.mobilite-douce.ch](http://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° 6	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	Langues			
			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 Mikrozensen 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	

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 micro-recensements 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 (2e 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)					
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		
143	Chemins de randonnée hivernale et itinéraires de raquettes à neige. Guide pour la planification, la signalisation, la gestion et l'information 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	La randonnée en Suisse 2020 – Analyse secondaire de « Sport Suisse 2020 » et enquête auprès des randonneurs dans différentes régions de randonnée	2021	x	x	r s
149	Le vélo un Suisse 2020 – Évaluation de l'enquête « La Suisse à vélo 2019 » et analyse secondaire de « Sport Suisse 2020 »	2021	x	x	r s
150	Le VTT en Suisse 2020 – Évaluation 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	

x = texte intégral

r = résumé / Kurzfassung / Riassunto

s = Summary

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

Source et téléchargement: [www.ivs.admin.ch](http://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.

