

38

Metron cahier thématique

# L'espace-rue contemporain – un projet collaboratif

est en c









### Enfin de la place !

En déambulant dans la rue, je me plonge dans mes souvenirs. J'ai grandi dans cette rue. J'y ai passé de longues heures. À l'époque, elle était souvent bouchée, bruyante, sale, suffocante. Voiture après voiture, en un mouvement lent, saccadé – presque un peu méditatif. Peu de klaxons et de jurons retentissaient, un calme résigné régnait. Quelques vélos intrépides aux guidons étroits cherchaient leur chemin à travers la file de voitures. Les trottoirs étaient trop étroits pour la foule. Les seules options : se ranger et patienter ou dépasser et bousculer. Quelques arbres maigres, isolés et quelques chaises négligemment posées entravaient le passage. Il semblait que jour après jour les mêmes personnes y étaient assises. La rue était un compromis insatisfaisant dans le chaos quotidien.

Aujourd'hui, c'est tout à fait différent. Il y a enfin de la place ! J'en aurais tellement eu besoin par le passé. Là il n'y a presque que moi, je choisis le chemin que je désire emprunter – sans klaxonner, sans bousculer, sans jurer. Je pourrais marcher plus vite, mais je ne veux pas. Quant aux arbres, ils sont malheureusement toujours aussi maigres. Il paraît qu'ils ne veulent pas grandir. Les chaises et les cafés démodés ont disparus. Bien qu'il fasse chaud, je suis à l'ombre. Je lève les yeux et à cause de tous ces objets volants le ciel n'apparaît plus que comme de minuscules points bleus. Tel un essaim d'abeilles, ils bruissent au-dessus de la ville – autonomes et incessants. Ce sont les nouveaux modes de transport. Ils transportent les marchandises, les personnes, tout ce qui est possible et imaginable. Toutefois, j'ai entendu dire qu'ils sont presque toujours vides. Le ciel nous avait été présenté comme la rue de l'avenir. Les objets volants comme une solution innovatrice et d'un autre niveau pour les problèmes de circulation croissants au sol.

Je pense à la rue de mon enfance. J'aimerais tellement qu'elle revienne. J'y avais l'impression de faire partie de la ville. Je m'y sentais en vie.

Éditorial

**2 Concevoir le futur**

Michael Wagner

**4 Concevoir des espaces-rues : une question de positionnement**

Collaborateurs·trices de Metron

**8 Partout à pied**

Stefan Manser, Stephanie Stotz

**11 Une approche inclusive pour une ville pour tou·te·s**

Sarah Droz

**13 Le paysage souterrain**

Dimitri Murbach, Alexandre Roulin

**15 Le parvis : le précieux médiateur de l'espace-rue**

Entretien avec Christine Bräm et Katrin Gügler

# hemin.

**19 Lever les freins dans le processus de planification**

Lukas Fischer, Ruedi Haefliger

**22 Public Space Spider**

Collaborateurs·trices de Metron

Couverture intérieure

**Enfin de la place !**

Matthias Oswald, Oliver Maier (graphique)

Le cahier thématique 38 est également disponible en format PDF :  
[www.metron.ch/fr/publikationen](http://www.metron.ch/fr/publikationen)

# Éditorial

Andreas Oldenburg, Luise Rabe

Des voitures toutes serrées se glissent entre les tours hautes et grises de Metropolis, les travailleurs avancent en colonne sur des ponts à part. Au-dessus d'un fictif Los Angeles du futur, les riches se déplacent en voitures volantes pour accéder à leurs appartements tandis que la foule se presse dans les rues sales, sombres, et que Blade Runner accomplit son devoir entre les publicités lumineuses et les voitures ressemblant à des chars. Et lorsque Marty McFly se retrouve accidentellement projeté « en avant vers le futur », il s'y aventure à l'aide d'une sorte de skateboard volant.

Trois films, trois visions du futur, trois représentations de l'espace-rue et de l'espace urbain. Leur point commun est le principe de base selon lequel la mobilité s'effectue (aussi) dans le ciel et repose principalement sur la technique. Pourtant, de ce principe résultent des espaces très différents. À Metropolis et à Los Angeles, ils reflètent notamment un ordre social dystopique. Ce n'est pas accueillant, qu'il s'agisse du vide ou du chaos menaçant.

Matthias Oswald, l'auteur de l'histoire que vous trouverez sur la face intérieure de la couverture, axe lui aussi sa vision de l'espace-rue du futur sur le progrès technique. Ce dernier permet d'accorder aux êtres humains une place plus importante dans l'espace public et de désamorcer les conflits actuels. Néanmoins, Oswald porte un regard nostalgique vers le passé et ses rues bouchées, ses piétonnes se bousculant, ses bruits et sa puanteur. Alors, à quoi l'espace-rue doit-il donc ressembler ?

Notre expérience de près de soixante ans en planification et conception d'espaces-rues n'aboutit pas à une seule idée toute faite. Les exigences, les contraintes et les valeurs changent au fil du temps. La question suivante se pose : à qui s'adressent nos projets ? Elle sera toujours au centre de notre travail et elle est au centre de ce dossier. « L'espace-rue du futur », tel devait être initialement son titre. Mais personne ne vit dans l'avenir et la vie se déroule toujours dans le moment présent. C'est donc lui qu'il s'agit de concevoir.

Toutefois, nous planifions et concevons pour un temps qui reste à venir. Sa réalité est aujourd'hui de l'ordre de l'imagination, une réalité que nous souhaitons toutefois façonner. Dans l'article qui fait office d'introduction, Michael Wagner aborde la relation conflictuelle entre la planification actuelle et les contraintes futures. Ce faisant, il met en relief l'incidence des valeurs d'aujourd'hui sur les projets destinés au futur : que ce soit dans le cadre de la promotion de la mobilité piétonne à Berne, de la planification inclusive à Lausanne, de la conception des lieux de transition entre l'espace public et privé ou encore de l'entretien de la végétation urbaine à Zurich.

Nos valeurs influent également sur notre perception de l'espace-rue. Metron a conçu le Public Space Spider, un outil permettant d'évaluer les qualités existantes d'un espace et d'identifier son potentiel en vue d'un projet de réaménagement. Nous le présentons dans ces pages à l'aide de deux exemples.

Qu'est-ce qui permet d'arriver à une conception et une planification de qualité, selon les normes actuelles ? L'essentiel se résume à dix principes. Dispersés dans le présent dossier, ceux-ci sont illustrés à l'aide de projets d'espaces-rues réalisés. Tentez l'expérience ! Que le futur soit lointain ou proche, sa conception nous concerne toutes et tous. Et elle se joue précisément aussi au niveau de l'espace-rue.

# Concevoir le futur

Michael Wagner

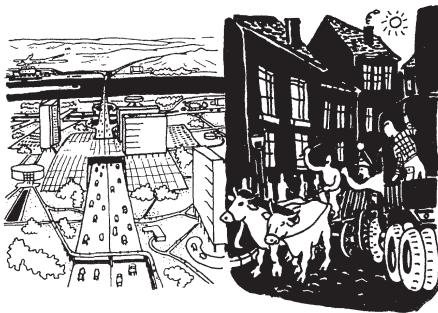
Résoudre des tâches de planification passe par la conception. Les processus de conception contribuent à ce que le monde conçu et organisé par l'humain se développe continuellement et s'adapte en fonction des exigences et des besoins actuels. Toutefois, ces tâches de planification portent sur un futur incertain. Généralement, elles s'avèrent complexes, souvent même « vicieuses », et les solutions ne reposent jamais uniquement sur les faits. Les valeurs jouent un rôle important dans les processus de planification et pour cette raison, ils sont souvent politiques. Comment nous, les concepteurs·trices, pouvons-nous faire face à cette situation ?

« ... on peut également comprendre le monde comme un projet. comme un projet, c'est-à-dire comme le produit d'une civilisation, comme un monde conçu et organisé par l'homme. »

Otl Aicher, le monde comme projet, Éditions B42, 2015, p. 191.

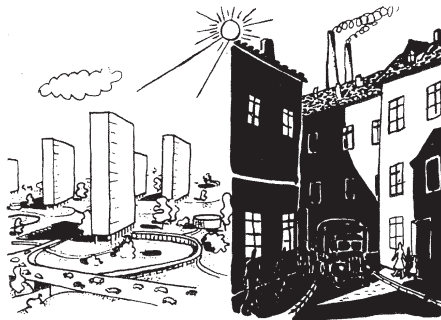
Au fil du temps, les valeurs en vigueur changent : tandis qu'au temps de la modernité l'ordre, la luminosité et la séparation entre la mobilité piétonne et le trafic automobile représentaient l'idéal à atteindre, aujourd'hui, il est fort probable qu'en raison du progrès technique et réglementaire des dernières décennies, la plupart des gens privilégieraient les exemples sur la droite de chaque image. (Esquisses programmatiques servant de promotion des principes de la Charte d'Athènes, conçues par Marcel Lods et la section du plan (1947) et dessinées par Gérard Hanning. Source : Heidede Becker, Johann Jessen, et al. : Ohne Leitbild? Städtebau in Deutschland und Europa. Stuttgart/Zurich : Krämer, 1998, p. 456.)

L'avenir est l'espace dans lequel nous les planificateurs·trices et concepteurs·trices évoluons au quotidien. Pour ce faire, nous développons et concevons des idées, des concepts et des principes directeurs en recourant à des pronostics et à des hypothèses plus ou moins fondées. Cependant, il reste à savoir si au final nos projets répondront réellement aux besoins et exigences du futur. Car l'avenir est incertain. Plus nous planifions à long terme, plus nos hypothèses reflètent nos espoirs et nos craintes.



Ordnung

Unordnung



Liebfläche und Finsterris



Trennung von Auto- und Fußgängerverkehr

Une maison solide repose sur des fondations solides. Une conception d'espace-rue convaincante repose sur une analyse convaincante. Pour ce faire, il faut une compréhension approfondie du lieu, de la tâche et des personnes. Qu'elle soit quantitative ou qualitative, qu'elle soit acquise par des moyens conventionnels ou non : toute information permet de se forger une vision d'ensemble.

# 1 Approfondissez vos connaissances



## Difficile de planifier pour des contraintes inconnues

Lors de la conception d'espaces publics, nous nous penchons sur des situations qui évoluent constamment au fil du temps. Ce faisant, il faut tenir compte du nombre croissant de règlements et de normes qui conditionnent la construction et la conception de l'espace. En outre, il faut prendre en compte les différentes échelles, lesquelles s'entrecroisent. Sans oublier que généralement plusieurs personnes sont concernées et impliquées ayant des points de vue différents sur une situation donnée et exerçant une influence plus ou moins grande sur son évolution. La conception est donc une tâche extrêmement complexe.

Au début des années 1970 déjà, le théoricien de la conception Horst W. J. Rittel et l'urbaniste Melvin M. Webber ont avancé une thèse considérant les tâches de planification comme des problèmes « vicieux » dans la plupart des cas (« wicked problems »)<sup>1</sup>. Il serait difficile voire impossible de les résoudre étant donné les exigences lacunaires ou même contradictoires, en constante mutation ou parfois difficilement identifiables. Souvent, on ne sait tout simplement pas où se situe réellement le problème. Pour Rittel et Webber, il s'agit toujours de problèmes sociaux ou, pour être plus précis, culturels, qui à leur tour s'accompagnent d'autres problèmes.

## La conception conjugue les faits et les valeurs

Selon Rittel et Webber, les solutions à des problèmes vicieux ne sont ni justes ni fausses. Au fond, elles sont soit meilleures soit pires. Et cette appréciation dépend avant tout du point de vue de la personne qui les examine. Cela signifie que la conception ne repose jamais uniquement sur des faits. Elle porte toujours la marque des personnes et donc de leurs valeurs, lesquelles ne peuvent être extrapolées des faits.

La conception de rues ou d'espaces publics exerce nécessairement un impact sur le développement territorial et contribue ainsi à la transformation sociale. Rittel avait déjà constaté que les processus de conception doivent être considérés comme des systèmes de négociation sociale entre les parties prenantes. Ils contribuent à une cohabitation sociale ordonnée et comportent ainsi toujours une dimension politique<sup>2</sup>. Rittel s'exprime aussi explicitement sur le rôle des concepteurs·trices, persuadé que leurs connaissances, leurs espoirs, leurs désirs et leurs craintes influent sur le travail. Concevoir signifie mobiliser des ressources et, par conséquent, influencer la vie des autres. Qu'elles en soient conscientes ou non, les concepteurs·trices exercent de manière active un pouvoir.<sup>3</sup> Ce faisant, elles assument une responsabilité importante.

## Concevoir implique un positionnement, de la transparence et un sens des responsabilités

Puisque dans la conception les valeurs et les faits sont imbriqués, il ne faut pas se contenter d'exposer et de véhiculer aux parties prenantes et aux personnes qui décident les faits jugés nécessaires du point de vue de nos connaissances professionnelles. Il est impératif de leur faire part de nos valeurs, qui entrent en jeu, et c'est notre devoir de conférer une logique, une structure ainsi qu'une forme aux solutions spatiales qui émergent d'un processus de conception. De cette manière, les effets et les interactions en rapport avec les ressources et les êtres humains peuvent être évalués et comparés. De plus, nous devons être en mesure de rendre nos connaissances accessibles et compréhensibles sur le plan de l'espace et de l'atmosphère. Ceci permet de prendre des décisions concertées et en connaissance de cause.

La conception ne repose jamais uniquement sur les faits. Nous évoluons, consciemment ou non, dans un ensemble de valeurs, et nous devrions toujours nous rappeler qu'une chose ne peut pas être extrapolée d'une autre. Cela nous oblige à séparer les deux, à remettre constamment en question notre positionnement et à le communiquer de manière transparente. Car la conception est toujours politique et engendre une responsabilité sociale.

<sup>1</sup> « Planning problems are inherently wicked. » In : Horst W. J. Rittel and Melvin M. Webber, Dilemmas in a General Theory of Planning. Policy Sciences 4 (1973), 155-169, p. 160.

<sup>2</sup> Horst W. J. Rittel, Thinking Design – Transdisziplinäre Konzepte für Planer und Entwerfer, réédité par Wolf D. Reuter et Wolfgang Jonas, Birkhäuser Basel, 2013, p. 6.

<sup>3</sup> Horst W. J. Rittel, Die Denkweise von Designern. Studienhefte Problemorientiertes Design, Heft 1, Adocs Hamburg, 2012/(1971), p. 40-41.

# Concevoir des espaces-rues : une question de positionnement

*Collaborateurs·trices de Metron*

Depuis près de soixante ans, Metron conçoit et planifie des espaces-rues. Au fil du temps le monde a changé, tout comme les personnes travaillant au sein du bureau ainsi que les lois et normes, qui ont été adaptées. Les espaces et processus conservent néanmoins la patte de Metron. Ils sont empreints des valeurs de chaque employé et employée qui, à leur tour, véhiculent notre positionnement commun.

Les rues, en tant que porteuses de la vie publique, assurent des fonctions multiples : elles ne sont pas seulement une infrastructure destinée au déplacement, mais elles servent avant tout d'espaces publics, de lieux de rencontre et d'espaces de séjour. Elles confèrent une identité aux villes et villages et sont des points de repère importants dans l'espace urbain. Elles constituent également l'adresse des propriétés attenantes. Les concepts d'aménagement des espaces-rues reflètent les défis sociaux actuels. Il s'agit de trouver une solution spécifique pour chaque lieu, qui réponde aux exigences multiples dans un espace restreint : gestion des besoins de transports axée sur la sécurité et la compatibilité, inclusion de tous les groupes de personnes, anticipation du développement urbain constant, prise en compte des questions écologiques et climatiques urgentes. De plus, il faut en assurer le financement.

Voitures klaxonnant, rues bouchées et surchargées : des personnes à pied et à vélo en mode survie s'y pressent. Beaucoup de mouvements, peu d'arrivées à bon port. Dès lors, comment créer des espaces publics vivants ? Nous avons besoin de plus de lieux de rencontre et d'interaction.

## 2 Mettez l'être humain au centre du

Les exigences spécifiques augmentent dans tous les domaines. La conception d'espaces-rues demeure une tâche complexe qui paraît parfois insurmontable. C'est précisément ce qui nous stimule : trouver la meilleure solution à ce qui semble être une impasse et se rapprocher un peu plus de sa mise en œuvre. C'est un travail de longue haleine. Il n'existe pas de recette simple pour réussir. Mais il existe des pistes prometteuses.

## Redéfinir continuellement les limites

*Matthias Oswald, planificateur des transports*

La conception d'espaces-rues est une discipline ancestrale. Dans l'histoire, les exemples de réussite sont nombreux. Progressistes hier comme aujourd'hui, ils prouvent qu'il n'y a pas besoin de réinventer la roue (c'est-à-dire l'aménagement de l'espace-rue). Le point commun de ces exemples est qu'ils sont allés plus loin que la norme. Les expériences et les méthodes de travail du passé peuvent ainsi servir de base pour les projets d'aujourd'hui.

Au cours des dernières années, les exigences et contraintes sont devenues de plus en plus fortes. Aujourd'hui, il est d'autant plus nécessaire d'oser des approches peu conventionnelles. Plus que les tendances et les technologies, ce sont les processus de conception qui permettent de le faire. L'art de concevoir des espaces-rues consiste à se détacher suffisamment des contraintes et des normes existantes pour en tirer le maximum possible pour chaque lieu. Le résultat varie en fonction de l'espace, de la situation et de la culture qui prédomine en matière de transport. Les limites présumées doivent être réévaluées et redéfinies continuellement. Les projets pilotes constituent à cet effet un moyen important, car ils permettent d'expérimenter des approches qui dépassent quelque peu les normes. Cela implique que toutes les parties prenantes soient prêtes à participer à la discussion et à faire preuve d'un certain esprit de compromis afin de trouver des solutions convaincantes et réalisables.

En l'occurrence, progrès ne rime pas forcément avec nouveauté. Il s'agit plutôt de faire évoluer les méthodes de travail et de sonder les limites. Et il est parfois utile de se tourner vers un passé progressiste pour se projeter dans le futur.

## Mettre l'être humain au centre

*Nico Riwar, urbaniste et planificateur des transports*

Dans les cinquante dernières années, la planification a fortement négligé la dimension humaine des espaces publics. De nombreux espaces urbains et notamment les espaces-rues en témoignent encore aujourd'hui. La ville automobile a non seulement engendré une diminution du nombre de piéton·ne·s, mais elle a également modifié la fonction sociale et culturelle de l'espace urbain. La conception traditionnelle de l'espace public comme étant dédié aux rencontres et à l'échange entre les êtres humains s'est perdue dans la plupart des cas.

Si nous souhaitons créer des espaces urbains adaptés à l'humain, il est indispensable d'aborder la question de la planification urbaine et de l'espace public en particulier du point de vue de l'humain. En considérant la forte interaction entre les piéton·ne·s et leur environnement, la conception des espaces servant au déplacement joue un rôle décisif. Plus les êtres humains s'y sentent à l'aise, plus ils animent les espaces. L'interaction et les rencontres redeviennent des évidences. Il s'agit alors de concevoir des espaces considérant le déplacement à pied comme allant de soi.

En vue de leur planification, une participation sincère et sérieuse s'impose. La participation prend en considération les désirs et préoccupations des utilisateurs·trices et les responsabilise afin d'aboutir ensemble à une solution durable et respectant leurs besoins. Indépendamment des chiffres et des algorithmes, nous parvenons ainsi à rendre à la rue sa dimension humaine.

# u processus de développement.

## Collaborer en dehors des disciplines

*Denise Belloli, géographe*

Plus la planification et la conception des espaces-rues sont variées et complexes, plus il faut de l'expertise spécifique. L'implication de professionnels de domaines différents est alors obligatoire. Ce faisant, il ne suffit pas de réunir les besoins et exigences et de les assembler. La planification devient qualitative lorsque les personnes impliquées créent quelque chose de nouveau en conjuguant leurs connaissances, leurs visions et points de vue différents et complémentaires. Ceci paraît évident, mais souvent nos structures, nos processus décisionnels et parfois aussi notre égocentrisme empêchent la vraie « co-création ». La collaboration au-delà des disciplines ou, pour être plus précis, la création de quelque chose de nouveau en dehors des disciplines est très exigeante, tant pour le système global que pour les individus. Outre la confiance en ses propres capacités et en celles des autres, il faut faire preuve d'ouverture d'esprit quant à la finalité et de curiosité quant aux solutions qui sortent du cadre de ses propres convictions : être davantage à l'écoute, questionner et essayer de comprendre, moins faire cavalier seul et « imposer » ses propres exigences. Nos processus et structures devraient laisser la place à ce type de collaboration, ce qui demande beaucoup de flexibilité.

Le bénéfique ? De meilleures solutions et un processus qui permet aux personnes impliquées d'approfondir leurs connaissances et de s'améliorer. Est-ce toujours une réussite ? Bien sûr que non. L'échec peut être dû aux contraintes, à la composition de l'équipe, à la tâche ou à tous ces éléments réunis. Est-ce que cela vaut la peine de ressayer ? À notre avis, absolument !

## Travailler au cœur des conflits d'intérêts

*Eleonore Jacobi Wolter, économiste*

De plus en plus d'exigences et, en même temps, des contraintes de plus en plus fortes : la recherche de solutions de qualité pour les espaces-rues est loin d'être confortable. La question de la durabilité permet de rendre tangible les conflits d'intérêts qui en résultent. La durabilité, c'est-à-dire le développement durable, ne constitue à ce sujet pas un vain mot. Dans l'esprit de la Commission Brundtland, nous la concevons comme une approche équilibrée englobant le présent et le futur ainsi que les exigences environnementales, sociales et économiques. En ce sens, la durabilité adopte un point de vue holistique sur l'espace-rue, dans lequel aucune perspective ne domine. Avec la durabilité comme fil rouge s'illustre l'effet déclencheur qu'exerce l'urgence à agir aujourd'hui sur la recherche de nouvelles solutions. Elle permet d'évaluer les pistes de solution sur la base de la multitude d'effets que celles-ci provoquent.

Parmi ces effets, la vérité amère selon laquelle toute solution comporte des avantages et des inconvénients, et ce même si elle se situe dans la continuité de ce qui existe déjà. Car sans la nécessité d'agir aujourd'hui à un niveau spécifique, la quête du nouveau ne s'impose pas. Comment éviter alors que les multiples effets nous paralysent et que plus aucune solution ne semble pertinente pour l'avenir ? Pour y parvenir, il est utile de définir des priorités. Ce faisant, le développement durable sert une fois de plus de fil rouge, cette fois au niveau du processus : les différentes parties prenantes doivent être impliquées lors de la recherche de solutions, que ce soit par la représentation de leurs intérêts ou leur participation publique. Dans ce contexte, les idéaux et les peurs se manifestent, pouvant entraver le processus s'ils ne sont pas pris en compte. Une évaluation professionnelle et objective permet de les cerner et de prioriser les différentes solutions de manière compréhensible – et ceci toujours dans le respect de l'équilibre entre la société, l'environnement et l'économie. C'est uniquement en passant par cette étape que les personnes impliquées seront disposées à faire passer l'utilité pour la collectivité avant les intérêts individuels et à assumer l'ensemble des conséquences.

# 3 Tenez compte des ressources existantes

## Planifier de manière créative

*Lukas Fischer, planificateur des transports et urbaniste*

Ne désirez-vous pas, vous aussi, quitter les rues aménagées et emprunter des chemins de traverse, émettre des visions porteuses d'avenir afin d'orienter activement la transformation de nos espaces de vie publics vers « du vert et du bleu plutôt que du noir et du gris » ? Oui, je réponds, optimiste, et je plaide pour la planification créative. La créativité est la base de toute force créatrice, de toute idée et une condition importante de l'innovation. Il existe quantité de compétences favorisant l'acte créatif. Notamment : comprendre les liens, agir de manière intuitive, penser en image et par analogies, changer de perspective, combiner les connaissances acquises, éliminer les contradictions, faire spontanément des associations ou encore accepter les comportements contradictoires.

Représentant une part importante de tout processus de planification itératif, l'acte créatif ne naît généralement pas de rien et requiert de la patience et de l'implication. La planification créative s'effectue en phases distinctes, pouvant au besoin être approfondies en étapes itératives.

### Phase de préparation – fournir un terreau propice

S'immerger dans l'espace, observer, identifier les défauts et les qualités – comprendre.

### Phase d'incubation et de révélation – laisser émerger un éventail de solutions

Laisser libre cours aux pensées, être favorable à l'inspiration, trier et associer les idées, laisser émerger différentes approches, expérimenter puis en écarter certaines – repérer.

### Phase de vérification – créer une plus-value

Compléter les propositions, les combiner et les condenser, remettre en question les solutions, y réfléchir, les évaluer et les sélectionner, exprimer des idées fortes – trancher.

Les qualités du présent et du passé constituent des sources d'inspiration pour la conception d'espaces-rues. Elles permettent de trouver ou de renforcer une identité ou, au contraire, d'en créer une autre.

# istantes, du passé et du contexte.

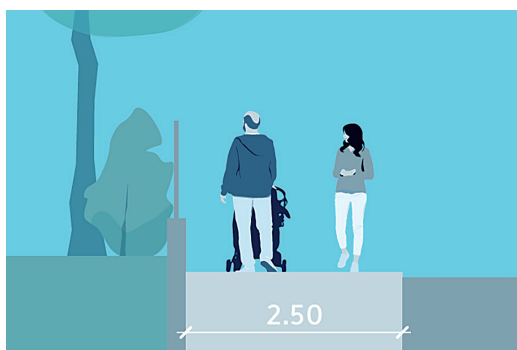
# Partout à pied

Stefan Manser, Stephanie Stotz

En Suisse, trottoirs, passages piétons et refuges permettant de traverser les routes sont une évidence. Pourtant, la mobilité piétonne gagnant en importance, il faut bien plus que ce standard minimum si nous souhaitons être à la hauteur et même la promouvoir. Il s'agit de se détacher des chiffres et de laisser la place à l'émotion. Les expérimentations pionnières peuvent servir de modèle pour d'autres villes et communes.



Les trottoirs servent de multiples causes. (Trottoir berlinois avec surface de séjour en petits pavés, places de stationnement pour vélos et trottinettes ainsi que bande piétonne avec revêtement en dalles. Photo : Aimo Raasch, Berlin)



Les croisements ou les déplacements côte à côte nécessitent un certain espace. (Coupe issue du Plan piéton de la Ville de Berne)



Un environnement attrayant favorise un espace animé. Grâce à une vitesse réduite, il n'y a pas de surface piétonne séparée. (Zone 20 km/h sur « Schwarzwaldallee », Bâle)

La mobilité piétonne constitue la mobilité primaire. Toute personne utilisant la voiture ou encore le bus parcourt des étapes à pied. Le déplacement en fauteuil roulant est lui aussi considéré comme faisant partie de la mobilité piétonne. Celle-ci est moins gourmande en superficie et en énergie que les autres modes de transport. En même temps, elle constitue bien plus qu'un déplacement : elle permet de jouer, de bouger et de se ressourcer. Pour ces raisons, elle est la condition sine qua non pour des villes, villages et quartiers attractifs. Sa promotion devrait ainsi relever de l'évidence, où que ce soit. Les principes suivants permettent de se rapprocher de cet objectif. Le plan directeur sur la mobilité piétonne (Masterplan Fussverkehr) de la ville de Berne montre comment mettre l'accent sur la question non seulement stratégique mais aussi pratique lors de planifications.

## Principes pour une meilleure qualité de la mobilité piétonne

### La mobilité piétonne est bien plus qu'une simple mobilité

La mobilité piétonne comprend le déplacement longitudinal et transversal, les temps d'attente (aux feux et aux arrêts) ainsi que le séjour dans l'espace public. Le dimensionnement de l'infrastructure doit tenir compte de toutes ces fonctions.

### Un dimensionnement adéquat requiert de la générosité

Une partie des piétons a recours à des aides à la marche, porte des bagages ou encore des parapluies. De plus, leur vitesse de marche varie, et leur direction ainsi que leur vitesse change souvent de manière spontanée. À partir d'une largeur utile de 2.5 m, rencontrer, dépasser et contourner une personne ne pose pas de problème. Les personnes à pied se déplacent souvent en petits et grands groupes ou en formation libre et marchent de préférence côte à côte. Ainsi, elles profitent de chaque centimètre accordé.

### La qualité de l'espace environnant importe

En plus de la largeur suffisante des chemins piétons, l'animation, la structure bâtie, la végétalisation des espaces ou encore le bruit sont des facteurs décisifs. Les chemins piétons doivent être sûrs, confortables, attrayants et intéressants. Les espaces animés sont plus sûrs et attractifs que les espaces inanimés. Tout

le monde apprécie l'ombre des arbres, leurs odeurs, le chant des oiseaux y nichant et le bruissement des feuilles. Les possibilités de s'asseoir permettent de se déplacer à pied même en cas d'endurance réduite, elles favorisent le séjour et par conséquent l'animation des lieux. Les façades étroites et variées présentant un rez-de-chaussée orienté vers le public contribuent à l'attractivité. Des espaces environnants attrayants.

### La réduction de la vitesse est un moyen efficace

Lorsque la vitesse de circulation est réduite, l'espace piéton peut être agrandi grâce aux chaussées de faible largeur et aux distances de visibilité réduites. Les nuisances sonores diminuent, la sécurité routière et le bien-être augmentent sensiblement. Dans le cas de rues présentant un profil coupe étroit et une charge de trafic faible, réduire la vitesse permet de réaliser un espace de qualité sans avoir recours à des trottoirs.

### Accorder la même importance à tous les modes de transport

La planification des espaces-rues est encore et toujours régie par une hiérarchie, où le dimensionnement de la chaussée est au premier plan. Ensuite sont intégrés, dans les surfaces restantes, la mobilité piétonne, les places de parking, la signalisation routière, l'éclairage public, les cafés, les conteneurs à ordures, les zones de livraison et bien d'autres choses – souvent tant bien que mal. Pourtant, le déplacement d'un camion dans telle ou telle rue est-il vraiment plus important qu'un chemin piéton menant à l'épicerie du quartier ? Pour que les modes de transport soient sur un pied d'égalité, une démarche itérative s'impose : dans un premier temps, il faut procéder à un dimensionnement équitable de toutes les surfaces dédiées au trafic routier et à la mobilité piétonne ainsi qu'aux autres fonctions et éléments souhaités ou indispensables dans l'espace-rue. Dans un deuxième temps, les personnes impliquées cherchent des solutions permettant de réduire les besoins en espace de manière à ce que l'on arrive à les intégrer dans la surface de l'espace-rue disponible. Les solutions passent par la renonciation, la délocalisation, la coexistence ou encore, dans de rare cas, par l'agrandissement de l'espace-rue.

## Masterplan Fussverkehr : Berne prend de l'avance

En 2015, la population de Berne effectuait 53% de ses déplacements à pied, ce qui représente 30 minutes de marche par jour et par personne. La promotion de la mobilité piétonne bénéficie d'un bon ancrage stratégique. Toutefois, dans la pratique, les besoins en espace de la mobilité piétonne sont souvent relégués

L'inspiration, nous la rencontrons sous la douche ou lors d'une promenade. Les structures de travail demandent de l'ouverture d'esprit et de la place. Il faut du courage pour faire part de ses idées et pour y réfléchir ensemble.

# ez-la et développez-la.

au second plan. Pour cette raison, la ville de Berne a décidé de mettre en lumière tous les aspects liés à la marche à pied dans le cadre d'un plan directeur, en y définissant des standards concrets pour la mise en œuvre d'infrastructures piétonnes de qualité.

### Concentrer les connaissances – réunir les forces

Dans un premier temps, l'administration en charge de l'aménagement urbain consolide les standards à respecter lors de l'élaboration des documents de base. Cette étape est importante pour pouvoir défendre les prescriptions sur une base commune par la suite. Concentrer les connaissances en matière de mobilité piétonne dans un seul document permet leur mise en œuvre rapide dans le cadre du projet : les bureaux de planification mandatés sont au courant des objectifs fixés par la ville et des prescriptions concrètes en matière d'espace.



La mobilité piétonne a de nombreux visages. Le plan piéton tient compte de cette diversité. (Direction du génie civil, de la circulation et des espaces verts urbains (TVS), Ville de Berne)

### Se déplacer en toute sécurité – en tout temps

Le Masterplan Fussverkehr définit les principes suivants en vue de la planification d'espaces respectueux de l'être humain :

- Une circulation piétonne autonome de 4 à 100 ans : permettre à toute personne, de l'école enfantine jusqu'à un âge avancé, de se déplacer en ville en toute autonomie.
- Être en sécurité et se sentir en sécurité : se déplacer à pied sans faire d'accident, sans avoir peur ou avoir une sensation d'insécurité.
- Un espace public doté d'une atmosphère agréable : éveiller les sens par les sons, les odeurs, la température et l'environnement visuel.
- Être ensemble à pied : assurer un dimensionnement suffisant des surfaces pour permettre le déplacement aisé de plusieurs personnes en même temps.

### De la stratégie au projet – du concret et du sur mesure

En transposant ses objectifs stratégiques au niveau du projet, la ville de Berne concrétise la promotion de la mobilité piétonne. À l'avenir, le plan directeur aura un impact direct sur toutes les infrastructures prévues. Berne joue ainsi un rôle précurseur en matière de promotion de mobilité piétonne tant au niveau communal que cantonal. En Suisse, rares sont les villes qui définissent leurs propres standards et dépassent les fondamentaux fixés au niveau national. Ce faisant, Berne définit ses propres priorités, en adéquation avec la ville et les personnes s'y déplaçant.

Il est important d'être persévérant et de se centrer sur la tâche principale du projet. Mais pourquoi ne pas décrocher la lune ? Intégrer de nouvelles thématiques peut augmenter considérablement la qualité de l'espace-rue. Il suffit d'un peu de poussière d'étoiles pour faire briller ce qui est terre à terre.

# 5 Occupez-vous de ce qui est nécessaire



# Une approche inclusive pour une ville pour tou·te·s

*Sarah Droz*

Comment planifier et construire aujourd'hui les villes pour les habitantes et habitants de demain ? Deux approches nous paraissent prometteuses : Prendre en compte celles et ceux qui y vivent et travaillent aujourd'hui et intégrer une approche genre dans les projets. Mais qu'est-ce que ça veut dire ? Et quelles en sont les plus-values ? Pour illustrer ces principes et leurs bénéfices, prenons exemple sur la ville de Lausanne qui met en pratique autant la participation de la population que les expertises « genre et inclusion ».

L'intégration de la population est souvent perçue comme longue, difficile à mettre en place et de plus « on sait déjà ce dont les gens ont besoin ». La ville de Lausanne le voit différemment : la participation aide à mieux intégrer les besoins de tous et toutes. Ces processus prennent du temps, mais vu sur toute la durée du projet, ils font entre autre gagner du temps lors des mises à l'enquête comme le montre le projet de la place du Tunnel : le dernier projet de réaménagement, fait sans participation, avait récolté quatre-vingts oppositions. Le nouveau projet « Riponne\Tunnel », dont le périmètre a légèrement évolué par rapport au précédent projet, a vu ce chiffre descendre à une seule lors de la mise à l'enquête des aménagements transitoires du Tunnel. La démarche de ce nouveau projet fut accompagnée d'un grand processus incluant la population et les riverain·e·s avec entre autres un weekend participatif, des balades thématiques ou encore un jury de concours public et des rencontres individuelles avec chaque commerce de la place. C'est une volonté explicite de la Ville d'intégrer la population, mais aussi une demande de la population, qui veut être entendue.

## Contacts directs pour plus de résultats

Afin de toucher différents publics cibles, la participation doit prendre en compte le contexte social. La soirée d'information classique attire principalement un public francophone voire suisse, de plus de 50 ans en bonne santé et masculin, ne représentant qu'une petite partie de la population. Les autres n'ont pas le temps ou alors ne se sentent pas légitimes à participer, à cause de problèmes de langue, ou pensant ne pas pouvoir aider parce qu'il/elle n'est pas « un·e pro ». Pour contrer cela, le meilleur moyen est d'aller à leur rencontre, cela en diversifiant les modèles de participation avec des idées simples comme p.ex. un apéro

### Note sur le contexte

Cet article a été rédigé en collaboration avec des représentantes du Service de l'urbanisme et du Service de la mobilité et de l'aménagement des espaces publics. En tant que planificateurs de l'espace public lausannois, ces deux services jouent un rôle important lorsqu'il s'agit d'impliquer la population dans la conception d'un meilleur espace-rue.

essaire, osez l'impossible.

devant la crèche ou une soupe populaire sur la place du quartier. Lausanne a pour cela mis en place une plateforme « participation » interne à la ville, avec une personne responsable de la coordination des démarches participatives ainsi qu'un groupe comptant des représentant·e·s des différents services de la Ville, autant du côté aménagement que social. Grâce à leurs contacts avec les associations de quartier, représentants du jeune public ou encore écoles et institutions pour personnes âgées, il est plus facile d'atteindre la population locale et de travailler avec elle.

## Des professionnel·le·s comme traductrices et traducteurs

Il est important, en plus d'intégrer activement la population, de l'observer et de se mettre à sa place, car certaines choses n'apparaissent pas dans les processus participatifs. Comment un enfant perçoit cet espace, comment le traverserait une personne âgée avec son déambulateur, est-il adapté pour la personne voulant se reposer à l'ombre pendant sa pause de midi ? Afin de rendre visible et transcrire ces besoins, il est donc important d'avoir des professionnel·le·s sensibles à ces questions.

La Ville de Lausanne, peut s'appuyer sur les compétences de ses employé·e·s qu'elle complète avec des mandats. Ceci, tant dans les processus participatifs, pour avoir une personne neutre face à la population, qui traduit les besoins sans biais politiques ou techniques. Mais aussi dans les jurys de projets comme dans l'étude test de « l'avenue d'Echallens », où Julia Goula, du collectif hispano-français Equal Saree, a été invitée en tant qu'experte genre. Ou encore par l'association Lares en tant qu'expertes conseille pour la thématique inclusion et genre dans le projet « Pôle Flon : Place Centrale et place de l'Europe ».

## Le détail qui fait la différence

Mais pourquoi prendre des expertes pour cette thématique ? Les architectes, urbanistes et ingénieur·e·s suivent les normes et lois en vigueur, tout est donc déjà réglé, non ?

Les réglementations en vigueur posent le cadre légal, mais ne prennent pas en compte la diversité des gens. Souvent des détails font la différence entre « agréable » et « dangereux » : Un banc caché derrière des buissons épais ne sera pas utilisé de la même manière que celui au pied d'un arbre. Un abribus en verre protège de la pluie tout en permettant de voir les activités et personnes alentours, ce qui sécurise le lieu. Equal Saree et Lares travaillent dans la même optique : mettre en avant une planification qui pense aux futurs utilisateurs et utilisatrices. Leurs analyses permettent de montrer les points positifs ainsi que ceux à améliorer dans un espace existant ou un projet. Tout cela afin d'augmenter la qualité de vie et de créer des villes, qui reflètent la société et permettent l'égalité dans l'espace vécu et dans le processus..



Lors de la promenade thématique, les personnes intéressées ont eu un aperçu de la planification. (Procédure de participation du projet Riponne\ Tunnel, mars 2019. Photo : Gabriel Balagué)

Le fait d'expérimenter permet d'acquérir des connaissances et de peaufiner les solutions. Oser l'échec permet de progresser. Le monde de la planification doit s'ouvrir à la culture de l'erreur.

# 6 Acceptez les fautes et explorez le

# Le paysage souterrain

*Dimitri Murbach, Alexandre Roulin*

Une balade en ville de Berne, de Zürich, de Bâle ou encore de Genève le confirme : il fait chaud. Dans les îlots de chaleur urbains, le réchauffement climatique est bien présent. L'ombrage, l'évaporation et l'infiltration contribuent au rafraîchissement de la ville. Les arbres jouent à ce titre un rôle significatif : ils sont considérés comme la mesure de réduction de chaleur la plus importante dans les espaces-rues.

Dans sa planification spécialisée pour la réduction de la chaleur (Fachplanung Hitzeminderung), la ville de Zurich a établi de vastes mesures afin de combattre la chaleur en ville. L'une des mesures (d'urgence) principales : planter des arbres. Sur le seul domaine public, il est prévu d'en planter 1 200 d'ici 2022/2023. En outre, la planification spécialisée pour les arbres en ville (Fachplanung Stadtbäume) prévoit la préservation de l'arborisation existante. Mais les arbres de Zurich, nouveaux et anciens, comment se portent-ils en cet été caniculaire de 2022 ?

## « Trouble up top ? – Think under the ground »

Dans un premier temps, la balade à travers la ville avec l'arboricultrice urbaine Naomi Zürcher laisse place à la désillusion. La spécialiste états-unienne constate que les arbres sont nombreux à présenter des symptômes de carences. Très rapidement, son regard passe de leur couronne au sol gris. Et pour cause : « Si un arbre ne va pas bien, la plupart du temps le problème réside dans les racines »<sup>1</sup>, et par conséquent, dans le sol. Qu'est-ce qu'il faut donc faire pour que les arbres aillent bien, et pour qu'ils puissent faire ce que nous leur demandons : contribuer au rafraîchissement, filtrer et, bien évidemment, nous permettre de nous sentir à l'aise dans l'espace-rue ?

## « A way out of the coffin »

Selon les dires de Madame Zürcher, le plus important est le volume du sol. Si un arbre dispose de suffisamment de place au sol, le diamètre de sa motte mesure 2.5 à 3 fois le diamètre de sa couronne. Si le rapport entre le volume de sol disponible et l'essence d'arbre ne correspond pas, l'arbre n'est pas en mesure de développer le système racinaire censé lui fournir la structure, la stabilité et les ressources dont il a besoin. Pour que l'arbre ne meure pas dans sa fosse, ses racines cherchent les moindres fissures dans le revêtement de sol, par lesquelles l'air et l'humidité passent, et le percent à ces endroits.



Sous-bois, état des racines, substrat végétal : Naomi Zürcher explique à Dimitri Murbach que porter le regard sur la partie inférieure de l'arbre permet de comprendre les causes de son état général.



Si l'arbre n'est pas en mesure de développer des mottes correctes, il lui manque la structure, la stabilité et la possibilité d'absorber les nutriments nécessaires.



Souvent, les conduites et les racines des arbres en ville se partagent le sol. La pose des conduites sous le revêtement de sol imperméable permet d'éviter des conflits.

## Note sur le contexte de cette balade

26 °C et un soleil éclatant : en ce mois de juin 2022, la nécessité de mettre en place des mesures de réduction de chaleur au centre-ville de Zurich est évidente. La balade débute à la Europaallee, puis continue le long de la Lagerstrasse, bordée de jeunes tilleuls, et passe par le passage souterrain de la Langstrasse. Arrivées à l'ombre du vieux platane de la Röntgenstrasse, toutes les personnes qui participent respirent, soulagées. Passant sous des robiniers, la balade continue en direction de l'ouest de Zurich en empruntant la Neugasse. Elle s'achève au début de la Pfingstweidstrasse, clôturée par le plaidoyer ardent de Madame Zürcher en faveur d'arbres adaptés aux exigences et aux conditions extérieures. La conversation s'est tenue en anglais. Les titres du présent article sont des citations.

### Naomi Zürcher

Elle grandit dans le Bronx à New York où elle étudie et pratique tout d'abord la musique et la danse. Par la suite, sa vie professionnelle prend un chemin différent : elle devient garde forestière, conseillère en arboriculture, maître composteur certifiée, apicultrice et membre de l'équipe i-Tree. Naomi Zürcher vit à Lucerne et, dans le cadre de divers projets et de son engagement en tant qu'enseignante, elle continue à développer et à promouvoir la philosophie, l'art, la théorie et la pratique de la sylviculture urbaine dans le monde entier.

## « The wood wide web »

À la base, les arbres poussaient dans la forêt. Ils y partageaient le sol et s'entraidaient par un réseau mycélien souterrain. Dans les régions urbaines, la mise en place d'espaces souterrains partagés – les corridors racinaires – peut recréer un tel réseau, permettant aux racines de se déployer sous les surfaces imperméables. Une autre option est de rendre perméable le sol que les arbres partagent et, dans l'idéal, d'y planter des espèces variées.

## « Utilities out in the street! »

Mais où trouver la place ? Il n'est pas rare qu'un projet de plantation d'arbres ne soit pas réalisé à cause du manque de place dû aux conduites présentes dans le sol. À ce sujet, la position de Madame Zürcher est claire : « Les conduites doivent être posées sous la chaussée <sup>2</sup>. » En soi, ce n'est pas nouveau. Néanmoins, le temps de réalisation des projets de construction routière est long. Ce qui est construit aujourd'hui se base sur les connaissances et les objectifs d'il y a dix ans en arrière. À l'époque, le climat urbain n'était pas un sujet de préoccupation, accorder de la place aux arbres n'était pas primordial. Les temps ont changé. Zurich vient de publier la directive sur la conception et la matérialisation (Gestaltung und Materialisierung), qui met au centre les dispositifs favorisant l'ombrage et l'évaporation et qui, par conséquent, attribue une grande importance aux arbres. Évidemment, il s'agit d'un travail de longue haleine. Car il faudra des années pour construire des espaces-rues conformes à cette directive, puis encore des années pour que les arbres plantés soient suffisamment grands pour remplir leur mission.

## « Forget about planting – think growing ! »

Pour que les arbres puissent faire valoir leurs atouts, il leur faut les meilleures conditions possibles, non seulement lors de leur plantation, mais aussi dans les phases d'enracinement et de développement. Et il s'agit de choisir les essences les mieux adaptées à l'emplacement en question, qu'elles soient endémiques ou non : selon Madame Zürcher, il convient de choisir une essence qui soit résistante sur le long terme face aux conditions extérieures. Ceci est aussi valable pour la croissance : ainsi, pour les tronçons de rues qui présentent un gabarit haut, on choisira de préférence des arbres à croissance ascendante car on aura moins besoin de les élaguer que les arbres à port pleureur. Si l'arbre et les conditions sont en adéquation (et si le sol est bien préparé, car « au final, tout dépend du sol » <sup>3</sup>), l'entretien sera plus aisé.

Afin d'intégrer les arbres dans les espaces-rues de manière durable, il faut des personnes expertes en développement des arbres en dehors des forêts. Car l'habitus d'un arbre change en fonction des conditions (lumière, place disponible, forces attractives). Il faut impliquer ces spécialistes depuis la plantation jusqu'à l'entretien. Grâce à leur expertise, la performance exigée des arbres (leurs propriétés et leur fonction) peut être définie et servira de cadre au projet. Ainsi, « form follows function », dit Zürcher faisant allusion à l'architecture et au design. Lors des planifications, il faut prendre en compte la performance des arbres tout comme celle des revêtements, du mobilier, etc. Ensuite, il faut leur accorder la place dont ils ont besoin, tant au niveau de la planification que de l'espace-rue et du paysage souterrain.

<sup>1</sup> If the tree is not doing well, the problem is almost always in the roots.

<sup>2</sup> It [utilities] should be out in the street!

<sup>3</sup> It all comes back to the soil.

# Le parvis : le précieux médiateur de l'espace-rue

*Entretien avec Christine Bräm et Katrin Gügler*

L'espace-rue est un espace urbain. Une partie importante de la vie en ville se déroule dans les lieux de transition entre l'espace public et privé. Les parvis, qui font le lien entre ces deux espaces, méritent une planification soignée. Dans le but d'augmenter la qualité des espaces-rues de façade en façade, la Ville de Zurich a publié fin 2021 une ligne directrice au sujet des principes fondamentaux de l'aménagement des parvis et des rez-de-chaussée jouxtant les axes urbains.

*Madame Bräm, vous êtes directrice du service des espaces verts de la Ville de Zurich (Grün Stadt Zürich). Madame Gügler, vous êtes directrice du service de l'urbanisme de la Ville de Zurich. Toutes les deux, vous êtes architectes. Vous vous apprêtez ici à échanger avec un planificateur des transports au sujet de l'espace-rue. Peut-on en déduire que les différents métiers de la planification considèrent enfin l'aménagement des espaces-rues comme une tâche interdisciplinaire et la rue comme étant bien plus qu'une zone de circulation ?*

KG : J'aime l'idée que différents métiers soient réunis autour de cette table. Car les questions portant sur l'aménagement des espaces-rues ne peuvent plus être résolues par un seul domaine. C'est pourquoi la collaboration interdisciplinaire s'est établie au sein de la Ville de Zurich depuis plusieurs années. La ligne directrice parle de synergie entre le parvis privé et l'espace-rue public. Les parvis jouent un rôle important dans l'espace urbain, tant par leur aménagement que par leur impact et ils déterminent son visage. La nouvelle ligne directrice constitue donc un instrument important pour le travail interdisciplinaire dans le cadre de projets.

CB : Je suis tout à fait d'accord. J'ai travaillé au service de l'urbanisme de la Ville de Zurich, puis au service des ponts et chaussées, où je me suis occupée de l'aménagement des rues et des places publiques. Aujourd'hui, je travaille pour Grün Stadt Zürich. Je suis convaincue qu'il faut travailler de façon interdisciplinaire, et qu'il s'agit de trouver ensemble non pas la solution la plus extrême mais la solution idéale.

L'intuition nous offre des certitudes. Elle nous indique si une chose est cohérente ou non. Ce produit inconscient de l'expérience et du savoir a sa place dans le processus de conception et de planification, tout comme l'analyse objective.

## re intuition et votre pragmatisme.

*Fin 2021, la Ville de Zurich a publié une ligne directrice portant sur la construction à proximité des axes urbains et des places (Bauen an Stadtachsen und Plätzen).*

KG : Elle a été développée dans le cadre d'une co-direction pilotée par Grün Stadt Zürich et le service de l'urbanisme, qui collaboraient de manière étroite avec le service des ponts et chaussées, qui est en somme le « gardien de la rue ».

*Souvent, on dit que la conception est une question de goût. Pourquoi alors faut-il une ligne directrice qui dicte la conception ?*

CB : Décidément, je ne suis pas d'accord avec l'idée que la conception est simplement une question de goût. Il y a des principes fondamentaux. Les gens disent : je sais ce qui me plaît. Mais cette question du goût ne concerne que la surface. Derrière se cache celle du bien-être. Plusieurs études – entre autres celle de Jan Gehl et l'étude du service du développement territorial du canton de Zurich intitulée « Akzeptanz der Dichte » [accepter la densité] – ont démontré qu'il existe des conditions de base qui permettent de se sentir à l'aise dans l'espace public. On parle de la population moyenne, bien entendu, pas des spécialistes ! La ligne directrice parle justement de ces principes fondamentaux de la conception.

KG : La conception fait aussi partie du droit de la construction. Celui-ci ne couvre donc pas que des aspects liés à la fonctionnalité mais inclut aussi la question de la qualité. Il s'agit de créer un caractère urbain et des espaces cohérents qui offrent bien plus qu'une simple desserte.

*La ligne directrice définit les qualités de l'espace-rue. Dans le futur, quels seront les enjeux ?*

KG : L'analyse fournie par les personnes impliquées dans la ligne directrice a conduit à la conclusion suivante : notre objectif est d'établir un système simple permettant de décrire les espaces-rues et leurs qualités intrinsèques. D'un côté, on distingue trois types de construction : ouverte, perméable et fermée. De l'autre, deux types d'utilisation : privée et publique, c'est-à-dire orientée vers le public. Cette classification, aussi simple soit-elle, s'est révélée efficace malgré des configurations spatiales très différentes. En outre, l'espace-rue est de plus en plus complexe et devra être de plus en plus performant à l'avenir. Nous devons nous occuper des cyclistes sans pour autant oublier les piétons. Puis évidemment, nous devons prendre davantage en considération les questions climatiques.

CB : Les questions climatiques sont essentielles. Mais, qu'est-ce un parvis urbain et respectueux du climat ? La ligne directrice fournit des pistes concernant la désimperméabilisation, la végétalisation et la plantation d'arbres. Les surfaces imperméables ne sont autorisées que de manière limitée. Toutefois, dans un contexte aussi contraignant, l'urbanité reste quant à elle à définir. C'est encore un vide à combler. L'accès au public en est un autre. Les personnes qui se déplacent à pied doivent pouvoir profiter de l'espace privé, même si celui-ci n'est pas accessible. Par exemple en établissant un rapport visuel entre le trottoir et les espaces extérieurs végétalisés d'un bâtiment. Dans les espaces publics, la notion d'interaction est importante. Contrairement à une place de parking, les espaces extérieurs d'un restaurant favorisent l'interaction.

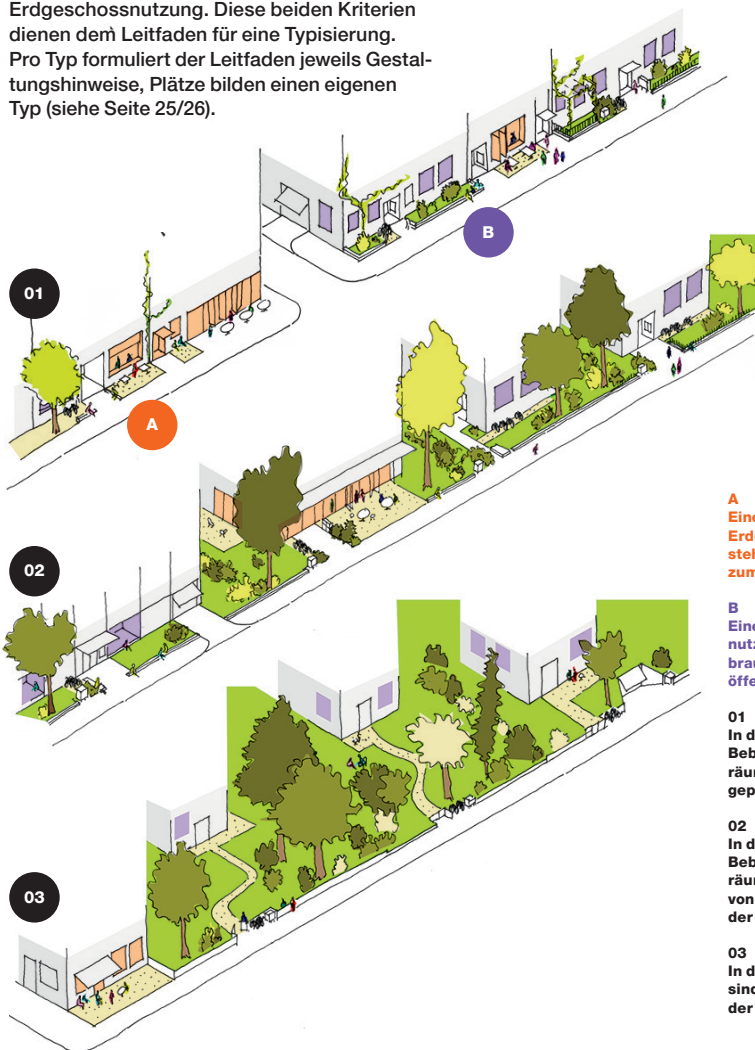
*À quel point la ville peut-elle imposer des principes d'aménagement aux propriétés privées ?*

CB : La ligne directrice est un moyen de communication très important pour notre service de conseil en espaces libres. Outre le fait d'imposer, il s'agit surtout de convaincre. Car avant tout, les personnes désirant construire, les spécialistes en planification et les architectes visent la qualité ! Ces personnes sont des partenaires importants lors de la procédure de demande d'autorisation de construire.

## 8 Servez-vous des méthodes et poi

# Drei Bebauungsstrukturen <sup>01 / 02 / 03</sup> und zwei Nutzungsarten <sup>A / B</sup> im Erdgeschoss

Die verschiedenen Stadtachsen und Plätze unterscheiden sich stark. Besonders prägend sind die Bebauungsstruktur und die Art der Erdgeschossnutzung. Diese beiden Kriterien dienen dem Leitfaden für eine Typisierung. Pro Typ formuliert der Leitfaden jeweils Gestaltungshinweise, Plätze bilden einen eigenen Typ (siehe Seite 25/26).



**A**  
Eine publikumsorientierte Erdgeschossnutzung steht in direktem Bezug zum öffentlichen Raum.

**B**  
Eine private Erdgeschossnutzung (Wohnen) braucht einen Filter zum öffentlichen Raum.

**01**  
In der geschlossenen Bebauung sind die Stadträume von der Bebauung geprägt.

**02**  
In der durchlässigen Bebauung sind die Stadträume gleichermassen von der Bebauung wie von der Bepflanzung geprägt.

**03**  
In der offenen Bebauung sind die Stadträume von der Bepflanzung geprägt.

1

Trois structures d'aménagement et deux types d'utilisation de rez-de-chaussée (de « Ligne directrice portant sur la construction à proximité des axes urbains et des places »). Crédits : David Ganzoni, service de l'urbanisme, Zurich.

Les approches différentes sont stimulantes. L'ouverture d'esprit fournit le terreau propice pour de meilleures solutions. Les planificateurs-trices des transports capables de comprendre les raisonnements des paysagistes seront en mesure de peser les intérêts des deux disciplines de manière juste.

# ints de vue d'autres disciplines.

KG : La ligne directrice a fait ses preuves. Elle crée une base commune pour les personnes qui conseillent et expose nos objectifs en la matière aux planificateurs-trices. De plus, la ligne directrice assure un conseil équitable et transparent tant pour les personnes désirant construire que pour les planificateurs-trices, indépendamment du vis-à-vis. Le service des constructions joue lui aussi un rôle important. Car le service de l'urbanisme fait des recommandations et des demandes, mais au final, c'est le service des constructions qui décide. Celui-ci a également donné son avis sur la ligne directrice et l'a validé. Par conséquent, il le prend en considération lors de la prise de décisions.

*La planification des transports intervient sur le parvis, souvent en collaboration avec le paysagisme, et ce bien que son champ d'action soit la rue. Au fond, à qui revient-il de faire des propositions d'aménagement des parvis ?*

CB : On a besoin des deux approches. Avec l'implication du service des ponts et chaussées, nous avons par exemple élaboré la ligne directrice qui agit au niveau de l'interface entre la propriété privée et la rue. À l'inverse, lors de grands projets de construction routière du service des ponts et chaussées, le service de l'urbanisme, Grün Stadt Zürich et d'autres acteurs sont également impliqués. Le défi réside dans le fait qu'au niveau de ces interfaces, différentes contraintes et, par conséquent, différentes exigences rentrent en ligne de compte en fonction des souverainetés : d'une part la loi sur les routes et d'autre part le règlement sur les constructions et l'aménagement.

*La ligne directrice a été élaborée pour la ville de Zurich. Est-elle aussi applicable à d'autres communes ?*

CB : La typologie que nous avons développée dans la ligne directrice existe dans toutes les villes. Il est cependant nécessaire de réfléchir à une conceptualisation spécifique au contexte : où se trouvent les axes importants auxquels sont censé s'appliquer les prescriptions ? Je pense que la ligne directrice pourrait aussi servir à des villes plus petites. Mais il faut l'adapter en fonction du lieu. Et il faut de la volonté et des ressources.

KG : Sans doute, les conditions sont différentes. Dans une petite commune, il n'y a peut-être qu'un seul axe de circulation principal au centre. C'est tout ou rien. Toutefois, les principes fondamentaux définis par la ligne directrice restent valables.

*Je vous remercie pour cette discussion.*

CB : Merci à vous. Notre discussion le confirme une fois de plus : la collaboration dans le cadre de l'espace urbain et de l'espace-rue a bel et bien lieu et elle est constructive. Elle nous accompagnera dans le futur et n'a pas encore développé tout son potentiel.

KG : Je suis tout à fait d'accord. Cette discussion est très enrichissante. Elle part de l'idée de base selon laquelle ce ne sont pas seulement les bâtiments qui construisent la ville, mais aussi l'interstice. Et je le constate à chaque fois : changer de perspective génère une plus-value. 1+1 ne font pas 2, mais 3.

De quelle manière un enfant de quatre ans s'oriente-t-il dans l'espace ? Qu'est-ce que cela fait de traverser la rue avec une aide à la marche ? Quel est l'impact de la circulation en accordéon sur le moral ? Quelle est la largeur d'une remorque pour vélo ? En d'autres termes, dans quelle mesure les besoins des utilisateurs-trices ont-ils été recueillis et intégrés dans le concept ? L'espace-rue pour toutes et tous constitue la base de son acceptation.

## 9 Changez de perspective et intégrez

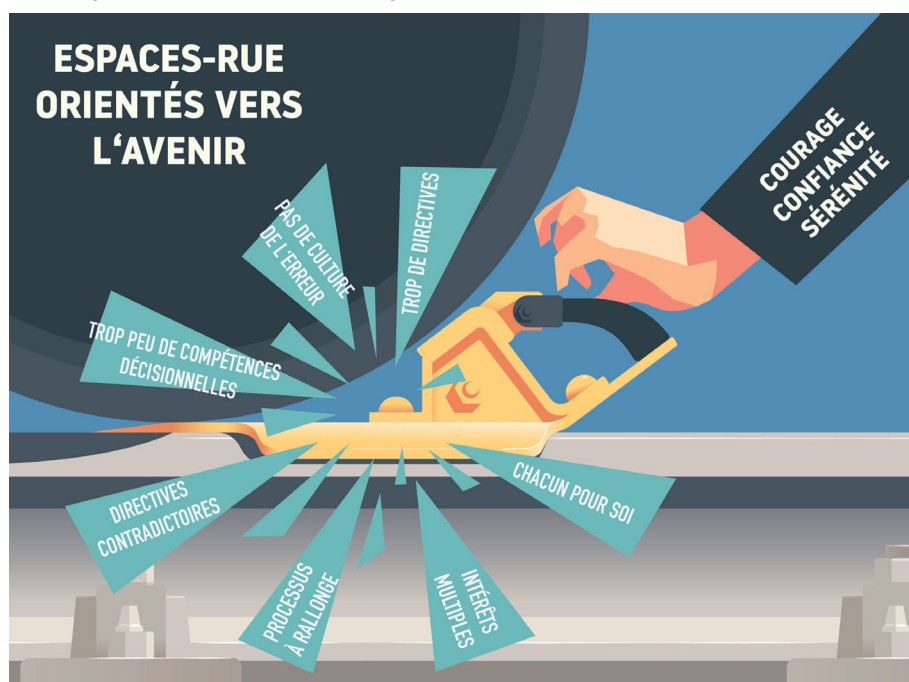


# Lever les freins dans le processus de planification

Lukas Fischer, Ruedi Haefliger

Une balade dans les espaces-rues renouvelés se révèle pour le moins étonnante : beaucoup d'asphalte, peu de végétation – leur aménagement semble hors du temps. Or, il faut tenir compte du fait que la phase de planification de ces espaces est longue et les défis à relever multiples. Six approches visent à surmonter, avec courage, confiance et sérénité, les difficultés rencontrées dans la planification d'aujourd'hui.

L'aménagement d'espaces-rues prend du temps. Il n'est pas rare qu'entre un projet autorisé et sa réalisation s'écoulent dix ans voire plus. Par conséquent, les conditions lors du démarrage des projets diffèrent en règle générale de celles d'aujourd'hui. Intérêts multiples, parfois contradictoires, exigences maximales, conditions évoluant sans cesse – Michael Wagner décrit au début de ce dossier thématique les défis généralement rencontrés lors de la planification pour un futur plus ou moins proche (« Concevoir le futur », cf. p. 2). Mais quelles pourraient être les autres raisons expliquant que la planification d'espaces-rues soit toujours en retard sur les exigences actuelles ?



Pour pouvoir lever le frein, il faut les trois qualités interdépendantes que sont le courage, la confiance et la sérénité.

ez des points de vue opposés.

## Fixer ensemble les objectifs

La planification est un travail d'équipe. Les objectifs axés sur la solution et sur l'action élaborés conjointement permettent de s'orienter, créent le cadre nécessaire à l'évaluation, génèrent des critères permettant d'évaluer les variantes lors de conflits et servent de fil conducteur des principes stratégiques jusqu'à l'exécution. En outre, ils permettent d'augmenter la sensibilisation au-delà des différents services, communes et cantons et de mieux saisir les besoins d'autres acteurs. Il convient de fixer les objectifs suffisamment tôt et d'impliquer le plus de parties prenantes possible pour que la pesée des intérêts soit transparente et compréhensible.

## Établir une culture commune en matière de planification

La transversalité prend tout son sens non seulement dans le cadre de la planification mais aussi de la collaboration au sein des administrations. Les stratégies définies par la politique et la population ainsi que les tendances globales nécessitent une approche commune. Pour ce faire, une culture et une philosophie communes en matière de planification s'imposent. Celles-ci impliquent une culture de l'erreur et une confiance dans les personnes issues de la politique et de l'administration qui ont l'envie et le courage d'entreprendre quelque chose de nouveau. Le crédo est alliance au lieu de concurrence.

## Surmonter les divergences entre les domaines et les administrations grâce à des instruments de planification interdisciplinaires

Les projets interdisciplinaires complexes sont souvent voués à l'échec à cause des divergences qui se manifestent là où les différentes disciplines se recoupent. Le concept d'aménagement et d'exploitation fournit un instrument de planification qui traite de l'ensemble des questions, de la conception directrice jusqu'au projet de construction. Il permet de les traiter de manière compréhensible au-delà des différentes étapes de planification et domaines, de véhiculer les objectifs et contenus ou encore d'initier un processus participatif afin d'aborder un espace spécifique de manière à la fois ciblée et diversifiée.

## Planifier sans connaître la finalité

« Aujourd'hui, nous planifions les projets de demain en se basant sur les normes d'hier. »<sup>1</sup>, écrit Jürg Dietiker, mettant le doigt sur le problème. Les normes devraient définir un cadre pour une situation standard, sans pour autant devenir une entrave. Les nouveaux défis demandent d'avoir une idée de ce à quoi peut et doit ressembler un futur proche. Comme la plupart du temps il n'existe pas encore de marche à suivre ou de prescriptions qui lui sont adaptées, les normes

Les méthodes et normes établies ne permettent que rarement de changer une situation donnée. Pour arriver à une solution sur mesure, il faut remettre en question les idées reçues, changer d'espace mental et oser de nouvelles approches.

# 10 Transformez la routine, les princ

existantes doivent être remises en question et, si nécessaire, ajustées en avançant des raisons valables. Pour ce faire, il est utile d'avoir une culture de planification commune, qui ouvre la voie à des projets courageux et réalistes.

## Moins de débats juridiques, plus de dialogue

Aujourd'hui, la population est très bien renseignée sur les instruments de planification, les normes, etc. et dispose souvent des moyens financiers pour recourir à une aide juridique. Pour éviter le fiasco devant le tribunal, un processus participatif impliquant suffisamment tôt tous les acteurs s'avère utile. Il convient alors de définir ensemble les problèmes, les possibilités ainsi que les objectifs, d'évaluer les pistes et variantes de façon compréhensible et de justifier leur priorisation de manière claire et transparente. Cette démarche est gourmande en temps et en ressources lors des premières étapes de planification, mais permet d'économiser du temps et de l'argent par la suite.

## Expérimenter et rendre la planification tangible

La planification essaie d'anticiper les situations futures le mieux possible. Les simulations constituent à cet effet un instrument très apprécié. La simulation de trafic routier se base sur des hypothèses remises en question en fonction des parties prenantes. Pourtant, beaucoup de tâches sont trop complexes pour faire appel à une simulation. Pour cette raison, il faut rendre la planification tangible. Les expériences test telles que la réduction de voies de circulation ou de places de parking afin de privilégier le séjour et les autres moyens de transport permettent de montrer directement les effets et d'en faire l'expérience. Ceci implique le courage d'interrompre le test dans le cas d'un bilan intermédiaire négatif. Ainsi, on établit un climat de confiance, on mène une discussion fondée sur les faits et on crée la base pour le consentement.

<sup>1</sup> Jürg Dietiker: Terra incognita – Was tut ein Verkehrsplaner und wieso? Carte blanche 32 der ZHAW, 2014. [https://issuu.com/archbauzhaw/docs/cb\\_32\\_screen](https://issuu.com/archbauzhaw/docs/cb_32_screen)

# Public Space Spider

Les espaces publics sont complexes. Cet instrument aide à identifier leurs qualités et leurs potentiels et les représente graphiquement.

Les espaces-rues servent à bien plus qu'à se déplacer d'un point A à un point B. Ils sont des lieux de rencontre, de séjour et de nature en ville. Si ces fonctions ont partiellement disparu au cours de la motorisation de masse de nos sociétés, le changement global en a créé d'autres. L'espace-rue urbain contemporain doit permettre une mobilité pauvre en voitures, refroidir la ville et, dans la mesure du possible, rendre l'espace public à l'humain. De ce fait, les projets d'aménagement routier actuels mettent l'accent sur la (re-)valorisation de cet espace. Il s'agit d'une tâche complexe qui requiert une expertise multidisciplinaire ainsi qu'une communication accessible à toutes et tous.

La multiplicité des exigences s'accompagne d'importants besoins en espace. Car précisément en Suisse, l'espace disponible est souvent limité. Tandis que certaines exigences laissent place à des compromis, d'autres sont simplement inconciliables. Les projets ne sont pas en mesure de satisfaire toutes les exigences. Il s'agit plutôt de peser les intérêts de façon transversale. Pour ce faire, il est indispensable de disposer d'outils intelligibles, permettant de comparer les différentes qualités d'une rue. Ce n'est que de cette manière qu'un processus de négociation politique équitable est possible.

Dans ce but, Metron a développé l'instrument d'évaluation graphique « Public Space Spider ». Celui-ci est le résultat de la collaboration interdisciplinaire dans le cadre de projets d'aménagement de places et d'espaces-rues et permet de comprendre en un coup d'œil les qualités et les défauts d'un lieu et son potentiel principal. Ainsi, on procède à une appréciation qualitative des trois fonctions prépondérantes et interdépendantes que sont la mobilité, l'écologie et le séjour, ce à l'aide de plus de quarante indicateurs. Une équipe interdisciplinaire élabore une représentation graphique en se basant sur une visite du site suivie d'une discussion. La méthode s'applique en première ligne à des places publiques et à des espaces-rues censés évoluer dans les années à venir. Elle a pour but d'évaluer leur potentiel en vue de futurs projets de réaménagement. Elle est utilisée dans le cadre d'espaces construits mais elle permet aussi d'évaluer les variantes au cours de planifications. L'outil est conçu comme processus permettant d'adapter le cas échéant les critères en fonction des exigences du moment.

Dans les pages suivantes, les experts de Metron des domaines de la planification des transports, du paysage et de l'urbanisme ont évalués deux espaces-rues au fort potentiel de transformation. Les deux rues présentent des tronçons faisant office de centre, mais avant tout, elles sont des axes de circulation importants. Leur emplacement et leur importance pour la ville sont similaires. Les rues se distinguent toutefois quant à l'intensité de leur trafic et de leur utilisation. Sur place, l'équipe a procédé à une segmentation pertinente pour ensuite, dans le cadre d'ateliers, évaluer les qualités et le potentiel existants. C'est la première étape franchie en vue de l'espace-rue du futur !

## Équipe interdisciplinaire

Bernadette Brunner (urbaniste)

Katrin Seidel (architecte, urbaniste)

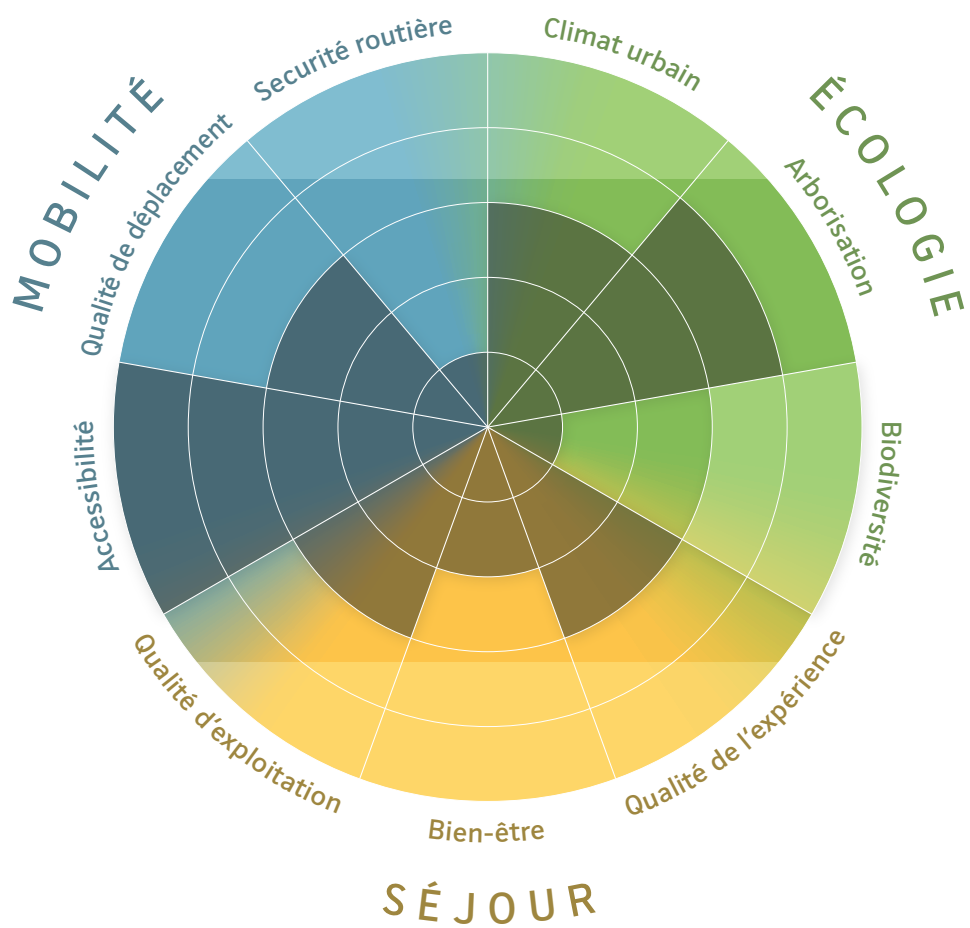
Roman Schaffner (planificateur des transports et urbaniste)

Andreas Oldenburg (ingénieur en transports)

Lukas Flühmann (paysagiste)

Elmar Brühlhart (graphiste)

# 11 Définissez de nouvelles structures



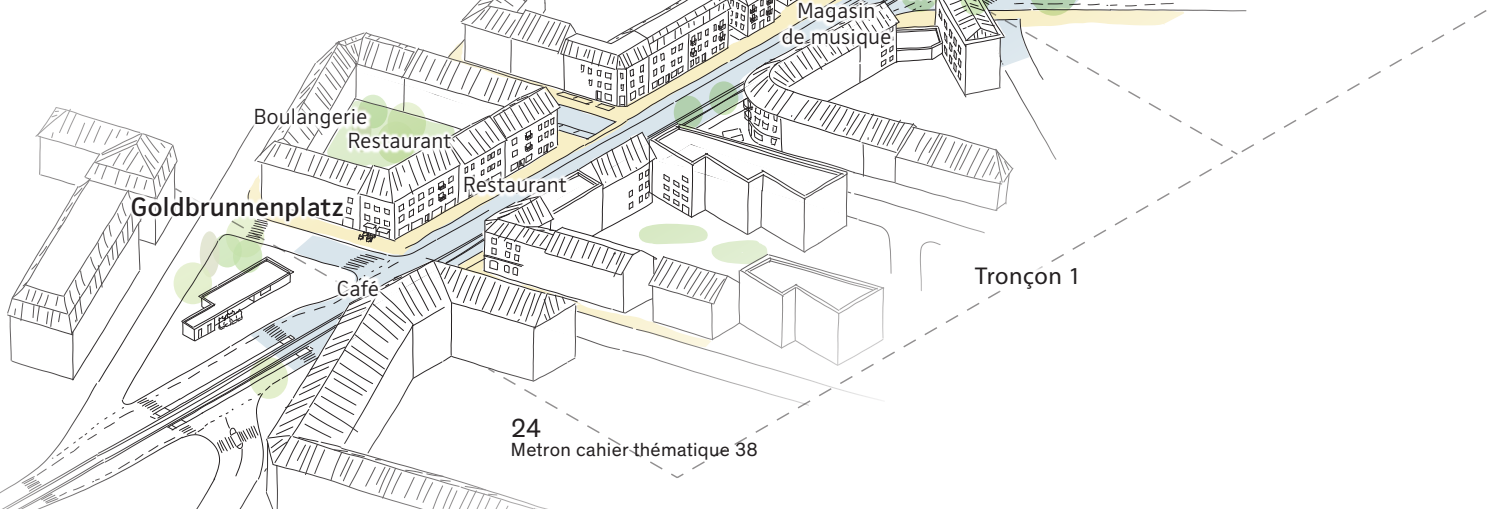
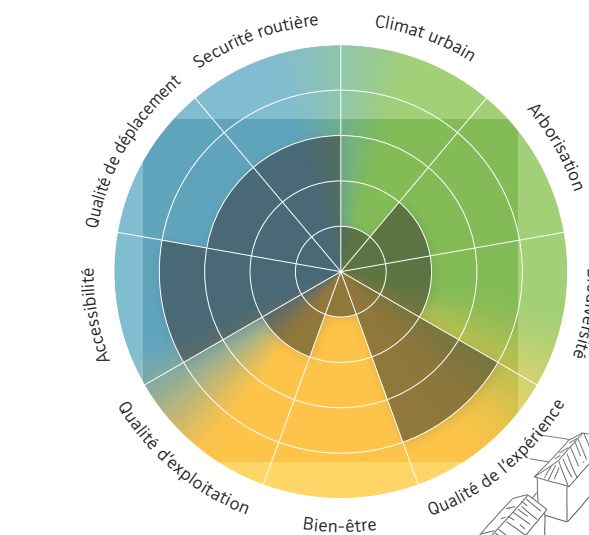
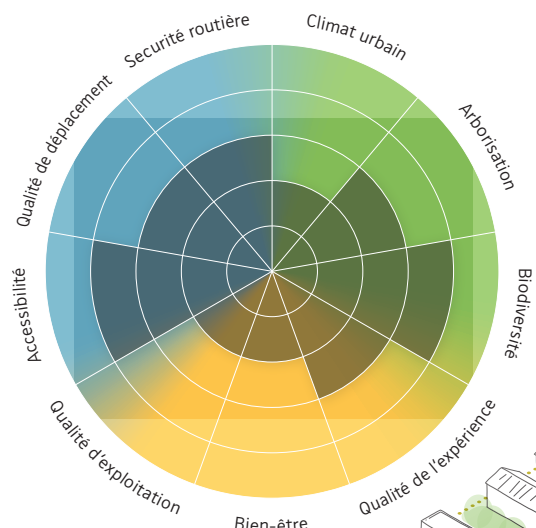
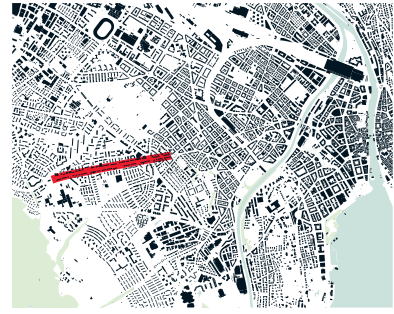
# Birmensdorferstrasse, Zurich

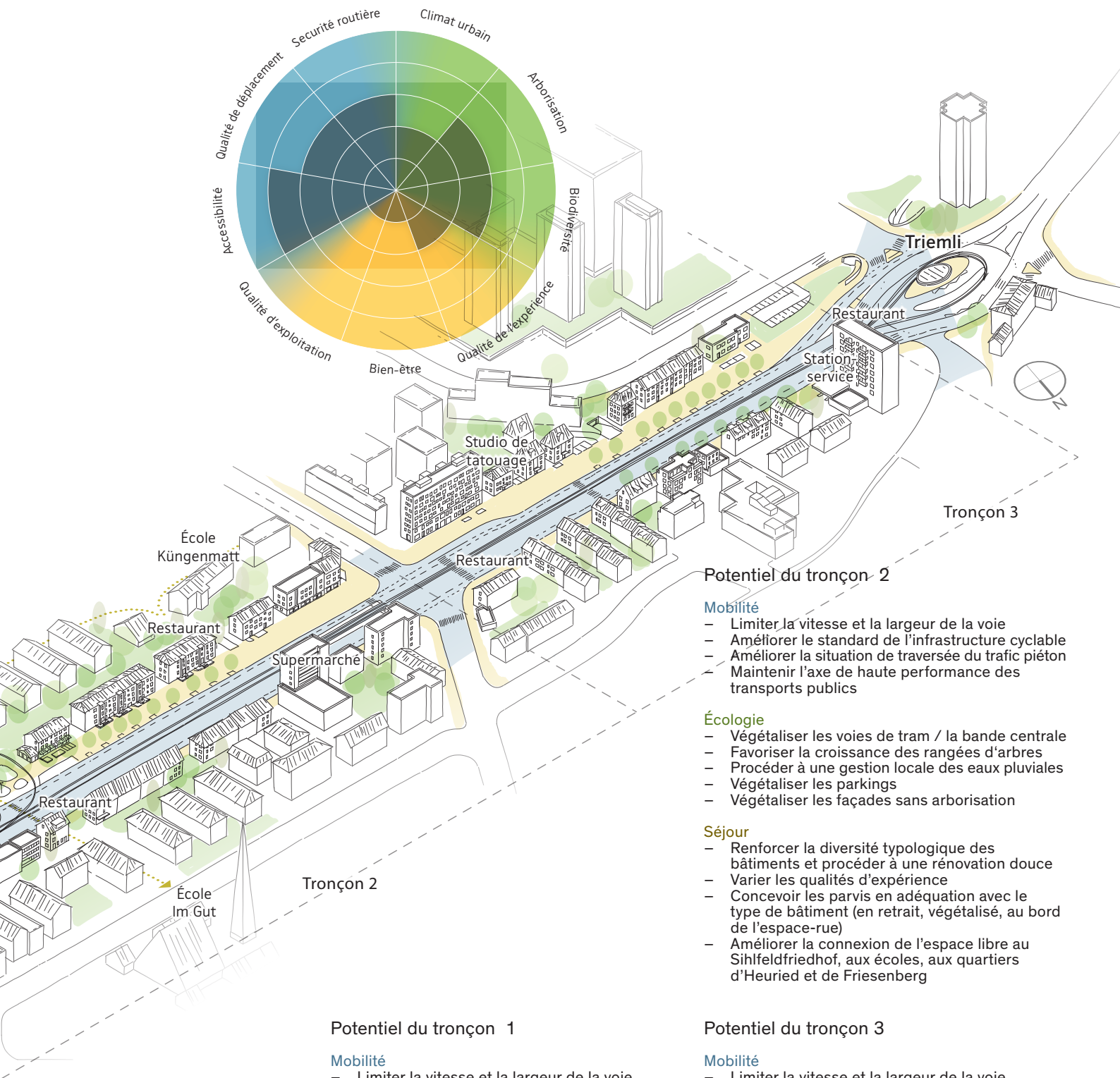
La Birmensdorferstrasse part de Birmensdorf pour arriver au centre-ville de Zurich et présente non seulement un caractère rural mais aussi suburbain et urbain. Le tronçon analysé se trouve en ville de Zurich et fait partie d'un axe de circulation marquant.

Avec un trafic journalier moyen d'environ 12 000 véhicules, la rue présente un trafic dense. Elle est un axe important pour le réseau de bus et de trams régional. Les transports publics sont au milieu de la rue en site propre. Des voies étroites et continues sont destinées au trafic cycliste, ne répondant pourtant que partiellement aux standards actuels. Les espaces piétons répondent pour la plupart aux dimensions minimales prévues par la loi. Les traversées sont organisées au moyen de passages piétons situés à des distances régulières. La traversée libre n'est pas possible. Pour cette raison, la rue exerce un effet de coupure.

Le degré d'imperméabilisation du sol est particulièrement important. En raison de leur jeune âge, les rangées d'arbres de part et d'autre de la rue n'ont que peu d'incidence sur l'espace et l'ombrage. Si les conditions de croissance sont bonnes, l'ombrage et le rafraîchissement seront considérablement améliorés dans le futur.

Sur le plan urbanistique, la Birmensdorferstrasse est très variée. On note la présence de bâtiments neufs ainsi que de bâtiments qui devraient être assainis. Notamment les tronçons 2 et 3 sont en cours de transformation : les bâtiments existants à trois et à quatre étages, pour la plupart issus des années 1940 à 1960, sont remplacés par de nouveaux bâtiments comptant jusqu'à huit étages. Des tours ponctuent les carrefours importants. Grâce à une densité du bâti qu'on suppose plus forte dans le futur, les proportions se verront améliorées, l'espace-rue en ressortira clarifié. La densité plus forte offre des nouvelles possibilités d'utilisation du rez-de-chaussée des bâtiments et par conséquent contribue à l'animation de l'espace-rue.





**Potentiel du tronçon 1**

**Mobilité**

- Limiter la vitesse et la largeur de la voie
- Améliorer le standard de l'infrastructure cyclable
- Élargir les espaces piétons, améliorer la situation de traversée
- Maintenir l'axe de haute performance des transports publics

**Écologie**

- Végétaliser les voies de tram, la bande centrale
- Favoriser la croissance des rangées d'arbres
- Procéder à une gestion locale des eaux pluviales
- Végétaliser les façades sans arborisation

**Séjour**

- Renforcer la fonction d'interface des rez-de-chaussée et des parvis
- Renforcer la Goldbrunnenplatz dans sa fonction de relais pour les espaces libres, mise en réseau avec les espaces libres environnants

**Potentiel du tronçon 2**

**Mobilité**

- Limiter la vitesse et la largeur de la voie
- Améliorer le standard de l'infrastructure cyclable
- Améliorer la situation de traversée du trafic piéton
- Maintenir l'axe de haute performance des transports publics

**Écologie**

- Végétaliser les voies de tram / la bande centrale
- Favoriser la croissance des rangées d'arbres
- Procéder à une gestion locale des eaux pluviales
- Végétaliser les parkings
- Végétaliser les façades sans arborisation

**Séjour**

- Renforcer la diversité typologique des bâtiments et procéder à une rénovation douce
- Varier les qualités d'expérience
- Concevoir les parvis en adéquation avec le type de bâtiment (en retrait, végétalisé, au bord de l'espace-rue)
- Améliorer la connexion de l'espace libre au Sihlfeldfriedhof, aux écoles, aux quartiers d'Heuried et de Friesenberg

**Potentiel du tronçon 3**

**Mobilité**

- Limiter la vitesse et la largeur de la voie
- Améliorer le standard de l'infrastructure cyclable
- Améliorer la situation de traversée du trafic piéton
- Maintenir l'axe de haute performance des transports publics

**Écologie**

- Végétaliser les voies de tram / la bande centrale
- Favoriser la croissance des rangées d'arbres
- Procéder à une gestion locale des eaux pluviales
- Végétaliser les façades sans arborisation

**Séjour**

- Identifier le potentiel d'amélioration des proportions du bâtiment / de l'espace-rue
- Identifier le potentiel de densification vers l'intérieur afin d'animer l'espace-rue
- La Triemliplatz en tant que relais des espaces libres

# Rue de Neuchâtel, Yverdon

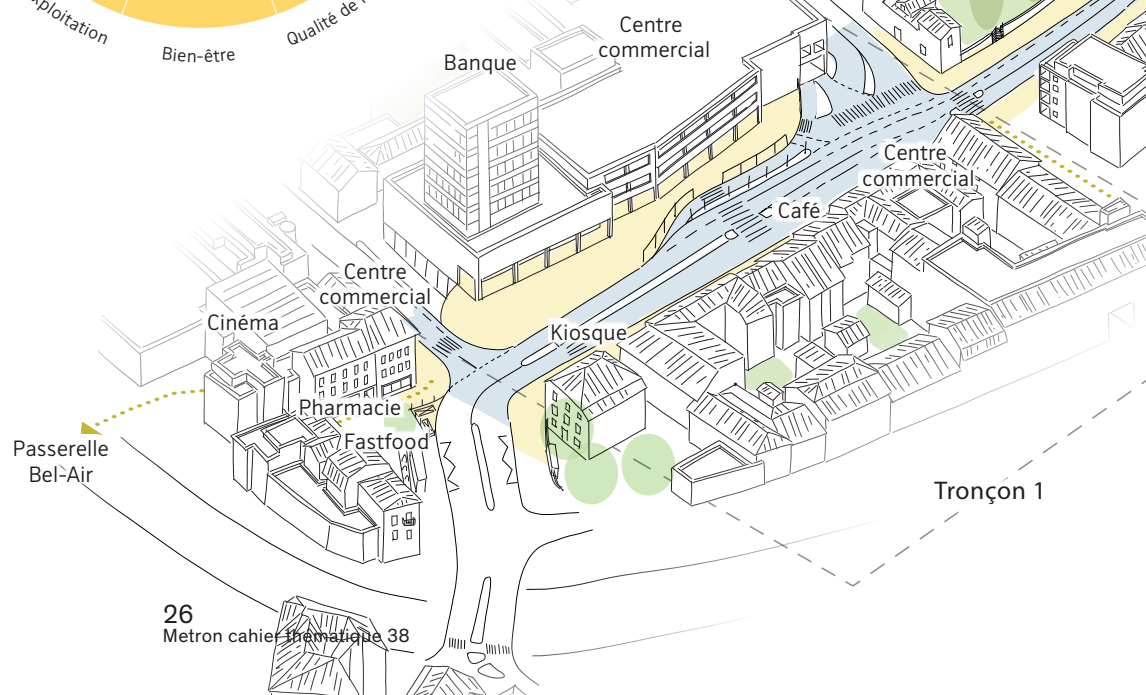
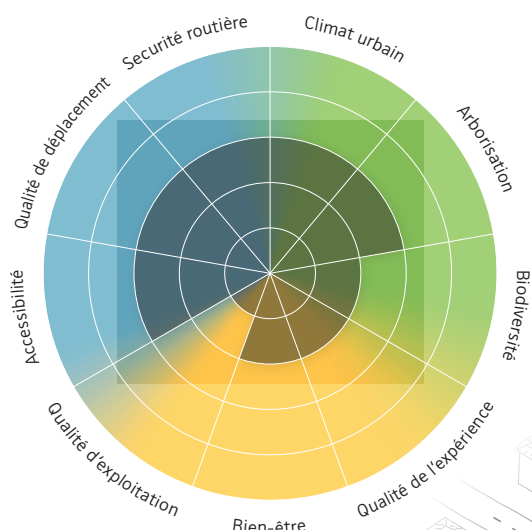
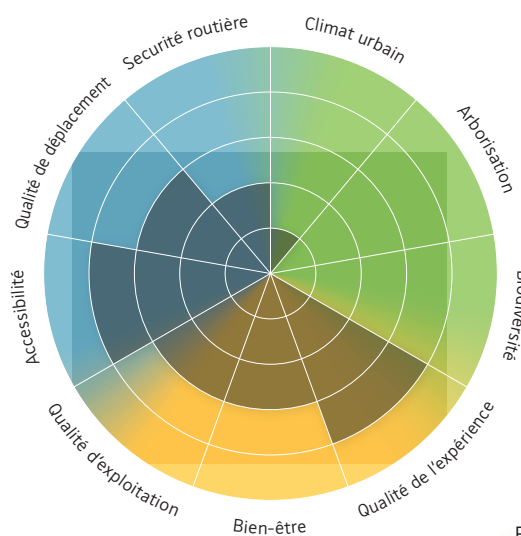
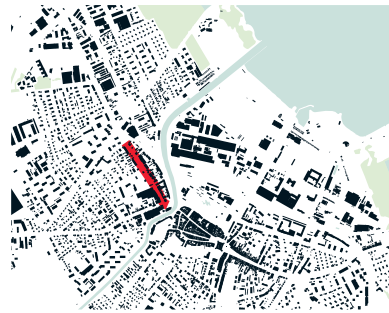
À Yverdon, la rue de Neuchâtel est un axe important, reliant la région située au nord à la vieille ville et à la rive nord du lac de Neuchâtel. La vieille ville faisant office de centre rayonne jusqu'à la rue de Neuchâtel, avec un centre commercial ainsi que quelques commerces de première nécessité en rez-de-chaussée.

Avec un trafic journalier moyen d'environ 10000 véhicules, la rue présente un trafic modéré. Elle constitue un axe important pour le réseau de bus régional. Surtout à la hauteur du centre commercial, la chaussée prédomine ; l'entrée et la sortie d'un parking en voie séparée occupent une grande partie de l'espace. En direction du centre-ville, les voies des cyclistes sont étroites et discontinues, ne répondant pas aux standards actuels. Les espaces piétons répondent généralement aux dimensions minimales prévues par la loi et les traversées sont réglées par des passages piétons ponctuels. La rue exerce un effet de coupure.

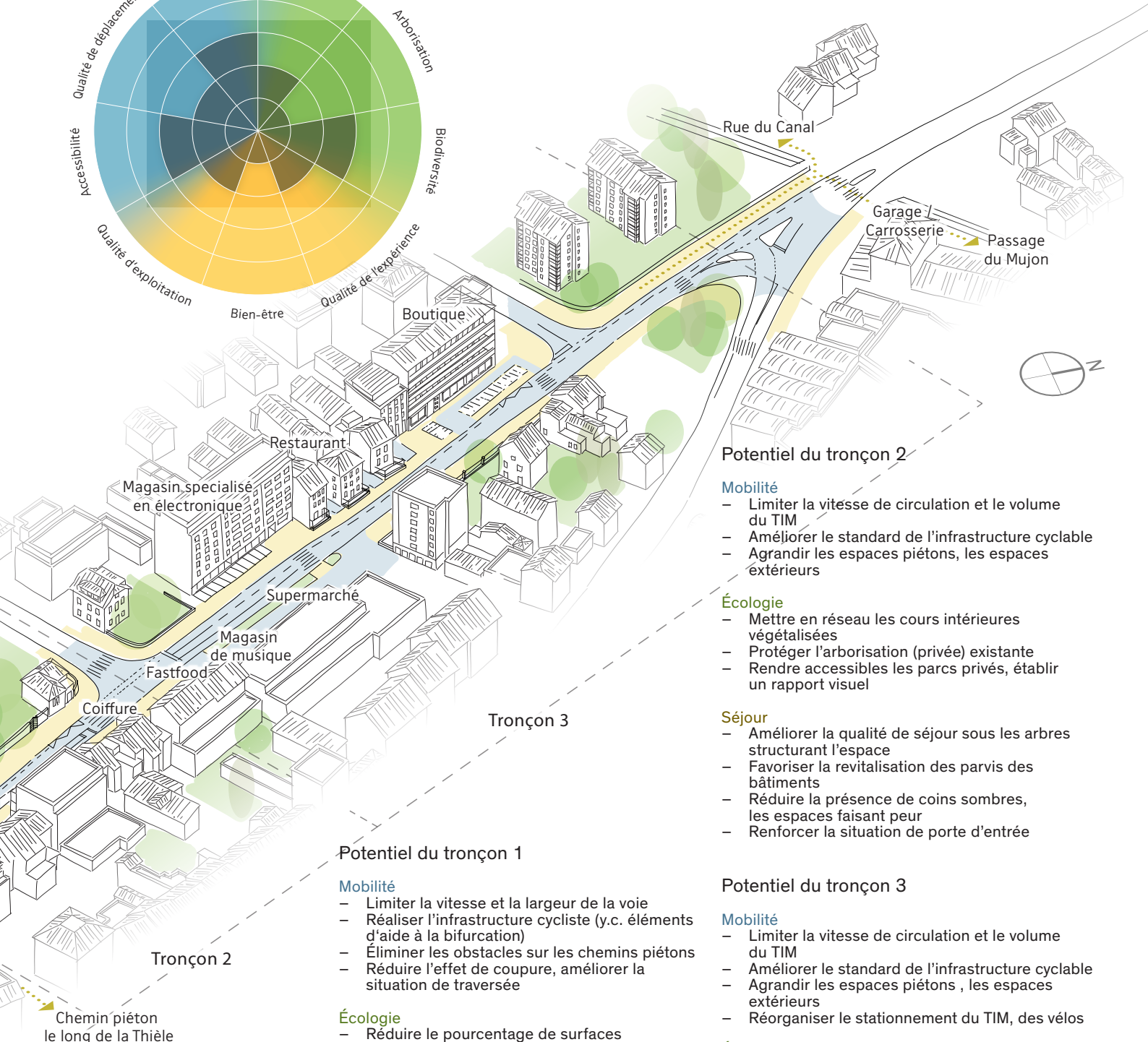
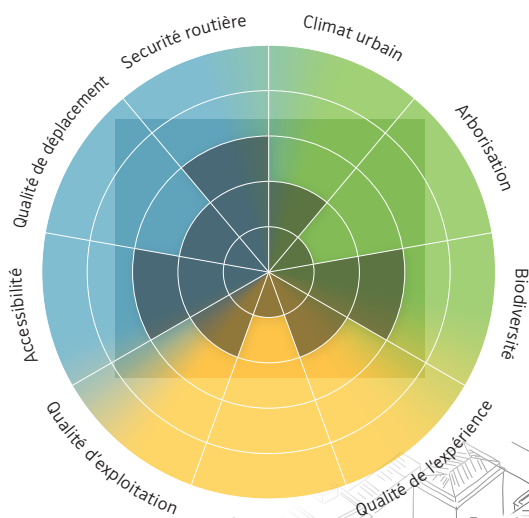
On note un degré d'imperméabilisation du sol important et une arborisation publique faible le long de l'axe. La végétation privée empiète partiellement sur l'espace-rue, sans pour autant permettre un ombrage et un rafraîchissement suffisant. Notamment le tronçon 3 dispose d'un grand potentiel en matière de surfaces vertes génératrices d'espace et de réseau.

Sur le plan urbanistique, la rue de Neuchâtel est très variée par la présence de bâtiments neufs ainsi que de bâtiments qui devraient être assainis. Dans le quartier à l'est, l'ancienne cité ouvrière avec des cours intérieures végétalisées a été préservée. Quant au côté ouest de la rue, il diffère en fonction du tronçon : le premier comporte un grand centre commercial, le deuxième une propriété privée avec villa entourée d'un parc et le troisième de bâtiments hétéroclites des années 1970 à 1990.

Le troisième tronçon dispose d'un grand potentiel de transformation et de densification. Les outils de planification tels que les alignements de construction permettraient de clarifier la configuration spatiale. Les niches du deuxième tronçon présentent un grand intérêt pour la valorisation et la meilleure utilisation des rez-de-chaussée.







### Potentiel du tronçon 1

#### Mobilité

- Limiter la vitesse et la largeur de la voie
- Réaliser l'infrastructure cycliste (y.c. éléments d'aide à la bifurcation)
- Éliminer les obstacles sur les chemins piétons
- Réduire l'effet de coupure, améliorer la situation de traversée

#### Écologie

- Réduire le pourcentage de surfaces imperméabilisées
- Procéder à une gestion locale des eaux pluviales
- Végétaliser les toits des grands bâtiments
- Planter des arbres

#### Séjour

- Renforcer la fonction de centre au moyen de nouveaux espaces de séjour
- Réduire l'effet de coupure de la rue, mieux connecter ses deux côtés
- Renforcer la connexion des chemins piétons à la zone récréative « La Thièle »

### Potentiel du tronçon 2

#### Mobilité

- Limiter la vitesse de circulation et le volume du TIM
- Améliorer le standard de l'infrastructure cyclable
- Agrandir les espaces piétons, les espaces extérieurs

#### Écologie

- Mettre en réseau les cours intérieures végétalisées
- Protéger l'arborisation (privée) existante
- Rendre accessibles les parcs privés, établir un rapport visuel

#### Séjour

- Améliorer la qualité de séjour sous les arbres structurant l'espace
- Favoriser la revitalisation des parvis des bâtiments
- Réduire la présence de coins sombres, les espaces faisant peur
- Renforcer la situation de porte d'entrée

### Potentiel du tronçon 3

#### Mobilité

- Limiter la vitesse de circulation et le volume du TIM
- Améliorer le standard de l'infrastructure cyclable
- Agrandir les espaces piétons, les espaces extérieurs
- Réorganiser le stationnement du TIM, des vélos

#### Écologie

- Réduire le pourcentage de surfaces imperméabilisées
- Planter des arbres structurant l'espace
- Mettre en réseau les jardins privés et les rangées d'arbres existantes

#### Séjour

- Créer des structures spatiales plus lisibles (lignes de construction, espaces verts)
- Identifier le potentiel de densification vers l'intérieur afin d'animer l'espace-rue
- Améliorer la qualité de séjour des parvis

Laissez-vous inspirer par les muses.

- 15 Christine Bräm**  
1985–1991 : études d'architecture à l'EPF de Zurich et à New York. Après avoir travaillé en tant qu'indépendante, puis dans des bureaux d'architecture, elle rejoint la ville de Zurich en 1998, travaillant d'abord auprès du service de l'urbanisme, puis du service des ponts et chaussées. Directrice de Grün Stadt Zürich depuis 2013.
- 11 Sarah Droz**  
Travaille depuis 2010 en tant que consultante mobilité et depuis 2021 au sein de Metron Bern AG, avec une accent sur les régions franco-phones et bilingues. Dirige des projets allant de concepts globaux pour des régions à la planification de l'espace rue.
- 19 Lukas Fischer**  
Études d'aménagement du territoire et de planification des transports. Travaille depuis 2006 pour Metron Verkehrsplanung AG, devient membre de la direction en 2017. Spécialisé dans l'élaboration de concepts de mobilité et de processus à tous les niveaux de la planification ainsi que dans les questions portant sur l'espace urbain.
- 13 Dimitri Murbach**  
Études d'architecture du paysage, travaille depuis 2015 pour Metron Raumentwicklung AG. Il s'occupe de la planification d'aménagements paysagers et récréatifs, de la conception d'espaces libres et d'installations sportives et effectue des accompagnements de procédures. En 2022, il obtient un CAS en Urban Forestry.
- 13 Alexandre Roulin**  
Études d'architecture du paysage, travaille pour Metron depuis 2009, devient membre de la direction en 2018. Il travaille principalement dans la planification d'espaces urbains en mettant l'accent sur le paysage et l'espace libre.
- 8 Stephanie Stotz**  
Études de géographie. Depuis 2016, elle travaille auprès de la ville de Berne. 2017–2019 : transformation écologique d'une auberge rurale classée en un immeuble d'habitation collectif privé. En outre, elle s'engage depuis 2015 dans l'encadrement d'enfants placés. Aujourd'hui, elle est directrice du service de mobilité cycliste et piétonne et planificatrice des transports adjointe à Berne.

# Quand

- 15 Katrin Gügler**  
Études à l'EPF de Zurich. Bureau d'architecture à Zurich et à Bâle avec Regula Stahl. Chargée de cours à l'EPF de Zurich et experte dans le cadre de travaux de diplôme à la Haute École spécialisée de la Suisse du Nord-Ouest. 2007–2016 : membre de la direction du service de l'urbanisme à Winterthur. Depuis 2017 : directrice du service de l'urbanisme de la Ville de Zurich.
- 19 Ruedi Haefliger**  
Ingénieur civil et ingénieur en transports, depuis 1983 activités diverses auprès de Metron Verkehrsplanung AG, principalement dans le domaine de l'espace-rue et de la mobilité. 2011–2022 : professeur d'atelier sur le thème des transports à la Haute École spécialisée de la Suisse du Nord-Ouest.
- 8 Stefan Manser**  
Études d'urbanisme, depuis 2009 planificateur des transports auprès de Metron Bern AG. Spécialisé dans le développement de méthodes d'évaluation spécifiques et de solutions pour la mobilité cycliste et piétonne à tous les niveaux de la planification.
- 2 Michael Wagner**  
Études d'architecture à l'EPF de Zurich. 2010–2018 : enseignement et recherche auprès du prof. Kees Christiaanse. Professeur invité auprès de différentes hautes écoles. Depuis 2018, il donne des cours d'urbanisme dans le cadre du bachelor à l'EPF de Zurich. Avec Raphael Vanzella, il dirige un bureau d'architecture et d'urbanisme à Zurich.

Cahier thématique 38  
Novembre 2022

Éditrice :  
Metron AG, Brugg  
Rédaction :  
Felix Brunner, Andreas Oldenburg,  
Luise Rabe, Nico Riwar  
Traduction :  
Judith Gerber  
Conception :  
Feurer Network, Zurich  
Impression et équipement :  
Schellenberg Druck AG, Pfäffikon ZH  
Certification FSC,  
Management environnemental ISO 14001  
Papier :  
Lessebo 1.3 Rough Bright FSC®  
Offset-Preprint, matt, superweiss, holzfrei  
Police :  
Theinhardt Regular

# le bout e

Metron AG, Brugg  
Stahlrain 2  
Case postale  
5201 Brugg  
Téléphone +41 56 460 91 11

Metron Bern AG  
Neuengasse 43  
Case postale  
3001 Berne  
Téléphone +41 31 380 76 80

Metron Zürich AG  
Schifflande 26  
8001 Zurich  
Téléphone +41 44 250 42 60

[info@metron.ch](mailto:info@metron.ch)  
[www.metron.ch](http://www.metron.ch)

**metron**