

**Zeitschrift:** Tracés : bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 143 (2017)  
**Heft:** 8: La Suisse 2050

**Artikel:** 12e Forum Bâtir et Planifier : liberté, égalité, mobilités?  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-736718>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 17.11.2024

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**



12<sup>e</sup> FORUM BÂTIR ET PLANIFIER  
LIBERTÉ, ÉGALITÉ, MOBILITÉS?



## SOMMAIRE

AVANT-PROPOS	PAGE 02
LA MOBILITÉ EST-ELLE SOLUBLE DANS LE CHAOS? RÉFLEXIONS D'UN HISTORIEN	PAGE 04
FINANCEMENT DURABLE, MOBILITÉ DE QUALITÉ: UN CHEMIN VERS L'AVENIR DE LA PLATEFORME INTERMODALE AU QUARTIER CONNECTÉ, UN ALLIAGE DES ESPACES DE VIE ET DU TRANSPORT	PAGE 05
LE VÉLO DANS L'ÉCOSYSTÈME DES DÉPLACEMENTS URBAINS	PAGE 07
CONCILIER VILLE ET PAYSAGE	PAGE 09
SCHWAMENDINGEN INSIDE OUT	PAGE 11
SYNTHÈSE DE LA TABLE-RONDE: MOBILITÉS, SÉDENTARITÉS, PENDULARITÉS!	PAGE 13
	PAGE 15

### FORUM BÂTIR ET PLANIFIER 7 NOVEMBRE 2016: «LIBERTÉ, ÉGALITÉ, MOBILITÉS?»

#### ORGANISATION

SIA, Société suisse des ingénieurs et des architectes, section Vaud  
FSU, Fédération suisse des urbanistes, section romande  
FSAP, Fédération suisse des architectes paysagistes

#### RESPONSABLE DE L'ORGANISATION

Véronique BOVEY DIAGNE, architecte-paysagiste FSAP, urbaniste  
Jérôme CHENAL, architecte EPFL, urbaniste FSU  
Vincent DESPREZ, architecte-paysagiste FSAP  
Julie IMHOLZ, architecte EPFL SIA, urbaniste FSU  
Robin KIRSCHKE, architecte TH SIA  
Florian POLETO, géographe-urbaniste FSU  
Michèle TRANDA-PITION, architecte EPFL, urbaniste FSU  
Cedric VAN DER POEL, co-directeur d'espazium.ch et responsable éditorial online  
Christiane VON ROTEN, architecte EPFL SIA

#### PARTENAIRES

SIA, Société suisse des ingénieurs et des architectes  
FSU, Fédération suisse des urbanistes  
FSAP, Fédération suisse des architectes paysagistes  
CANTON DE VAUD, Service des communes et du logement et Service immeubles, patrimoine et logistique  
CANTON DE VAUD, direction générale de la mobilité et des routes  
VILLE DE LAUSANNE  
VILLE DE NEUCHÂTEL  
VILLE DE PULLY  
VILLE DE RENENS  
VAUDOISE ASSURANCES  
FVE, Fédération vaudoise des entrepreneurs  
CEAT, Communauté d'études pour l'aménagement du territoire, EPFL  
CVI, Chambre vaudoise immobilière  
UPIAV, Union patronale des ingénieurs et des architectes vaudois  
TPF, Transports publics fribourgeois

#### PARTENAIRE MÉDIA

Revue TRACÉS

#### Ont participé au forum:

##### CONFÉRENCIERS

Nuria GORRITTE, conseillère d'Etat, canton de Vaud, en charge du Département des infrastructures et des ressources humaines (DIRH)  
Frédéric HÉRAN, économiste, urbaniste, chercheur à l'Université de Lille  
Frédéric LAMPIN, ingénieur Mines de Douai, EMBA EPFL-HEC UNIL, directeur adjoint de Transports publics fribourgeois Immobilier (TPF IMMO) SA  
Olivier LASSERRE, marcheur urbain, biologiste et architecte-paysagiste FSAP, SIA, FSU, Paysagegestion SA  
Marcel MAURER, président de la ville de Sion  
Daniel ROOS, architecte-urbaniste, agps architecture, Zurich  
Laurent TISSOT, professeur ordinaire d'histoire contemporaine, Université de Neuchâtel

##### TABLE RONDE

Nuria GORRITTE, conseillère d'Etat, canton de Vaud, en charge du Département des infrastructures et des ressources humaines (DIRH)  
Frédéric HÉRAN, économiste, urbaniste, chercheur à l'Université de Lille  
Frédéric LAMPIN, ingénieur Mines de Douai, EMBA EPFL-HEC UNIL, directeur adjoint de Transports publics fribourgeois Immobilier (TPF IMMO) SA  
Olivier LASSERRE, marcheur urbain, biologiste et architecte-paysagiste FSAP, SIA, FSU, Paysagegestion SA  
Marcel MAURER, président de la Ville de Sion  
Daniel ROOS, architecte-urbaniste, agps architecture, Zurich  
Laurent TISSOT, professeur ordinaire d'histoire contemporaine, Université de Neuchâtel

##### MODÉRATION DE LA TABLE RONDE

Jérôme CHENAL, Dr ès sciences, architecte EPFL SIA, urbaniste FSU, secrétaire général de la CEAT, EPFL

##### Ont contribué à l'élaboration du présent cahier:

Le groupe de travail Bâtir et Planifier  
Les conférenciers et intervenants  
Stéphanie HASLER, architecte, doctorante à l'EPFL  
Janika RAHM, pour le concept graphique  
L'équipe de la revue TRACÉS, pour la mise en page, la production et la diffusion

Photographie de couverture: André Hemstedt & Tine Reimer

## AVANT-PROPOS

# LIBERTÉ, ÉGALITÉ, MOBILITÉS?

Idéologie pour certains, nécessité économique pour d'autres, la mobilité est une caractéristique forte de notre société. Toutefois, son impact sur le territoire et le coût des infrastructures poussent les professionnels et les politiques à questionner son évolution à long terme.

Les coûts environnementaux et énergétiques auront-ils raison de l'ultra-mobilité d'aujourd'hui?

Peut-on encore imaginer restreindre la mobilité de chacun, au risque de porter atteinte à l'une de nos valeurs fondamentales, la liberté de déplacement?

La ville, haut lieu de mobilités, est aussi un lieu de repos. Ces deux visions antagonistes – souvent implicites dans les prises de position des différents décideurs et experts – méritent d'être développées, à la fois du point de vue des idées, des concepteurs de la ville et de celui des usagers. Dès lors, comment concevoir, financer et gérer durablement des espaces urbains assurant l'égalité de traitement des différentes formes de mobilité et leur cohabitation, tout en jonglant avec la multiplication des usages plus ou moins intenses, du calme à l'agitation urbaine.

Pour contrecarrer les tendances encore à l'œuvre d'étalement de l'urbanisation, induites par l'augmentation d'infrastructures trop souvent routières, le développement de la ville vers l'intérieur implique d'augmenter l'intensité urbaine.

Comment s'appuyer sur les grands projets urbains à forte génération de mobilités pour financer ceux qui conjuguent, souvent avec des moyens limités, mobilité douce et espaces publics en faveur de la qualité urbaine? Comment la collectivité peut-elle tirer parti de la plus-value foncière résultant de l'amélioration des accès aux systèmes de transport financée par le public?

Dans le but d'enrichir la réflexion, le Forum est aussi l'occasion d'échanger avec des observateurs et des acteurs des différentes mobilités (à pied, à vélo, en train, en voiture, par câble...).

### Les responsables de l'organisation



#### IMPORTANT

Les présentations et vidéos des conférenciers sont téléchargeables depuis le site internet de la SIA Vaud, de la FSAP et de la FSU section romande: [www.vd.sia.ch/](http://www.vd.sia.ch/) [forumBP](http://forumBP), [www.bsla.ch](http://www.bsla.ch), [www.f-s-u.ch](http://www.f-s-u.ch)

L'intervention et un entretien de l'architecte-paysagiste Olivier LASSERRE seront disponibles sur [www.espazium.ch](http://www.espazium.ch).





Photo Olivier LASSERRE



Photo Olivier LASSERRE



# LA MOBILITÉ EST-ELLE SOLUBLE DANS LE CHAOS? RÉFLEXIONS D'UN HISTORIEN

L'histoire a-t-elle quelque chose à dire en matière de mobilité? Peut-elle apporter des éléments de compréhension à l'important débat qui occupe aujourd'hui l'opinion publique et le monde politique, économique, médiatique, scientifique à propos des impasses qui entourent la massification et la densification circulatoires de nos sociétés: impasses énergétiques, géostratégiques, environnementales, financières et autres?

Mobilité: le terme s'est constitué depuis plusieurs années en une véritable «boîte noire» dont on discerne encore mal les ressorts qui pourraient en divulguer la réelle essence et éventuellement guider, pour le futur, les pratiques quotidiennes ou les politiques publiques. Les sociologues, les géographes, les économistes, les urbanistes ont été les principaux artisans de cette attention. En mobilisant des concepts, en proposant des scénarios, en dessinant des modèles, ils ont rapidement saisi le rôle central joué par la mobilité dans le fonctionnement des sociétés contemporaines. A cet égard, ne confondons pas l'histoire de la mobilité en tant que telle avec l'histoire des approches sur les mobilités, histoire qui, dans cette optique-là, pousse à s'intéresser aux disciplines qui ont traité de la mobilité<sup>1</sup>.

Les historiens et historiennes ont surtout parlé d'histoire des transports, mais dans une perspective qui restait cantonnée dans le sens étroit des moyens techniques qui permettent de se déplacer<sup>2</sup>. Elle rendait mal l'épaisseur de la notion de mobilités dans le sens qu'elle prend aujourd'hui, soit une vision englobant à une échelle très large des mouvements de personnes, d'objets, de capitaux et d'informations à travers le monde, mais aussi les processus plus locaux des déplacements quotidiens dans l'espace public et ceux des biens matériels dans nos vies quotidiennes<sup>3</sup>.

## Une affaire ancienne

L'application Ngram Viewer de Google – qui repose sur un immense échantillon de textes – donne un bon indice du degré d'utilisation du terme sur la longue durée. Celui-ci prend surtout son essor dans l'après Seconde Guerre mondiale. En s'additionnant, la reconstruction économique et sociale ainsi que la diffusion massive de l'automobile soulignent les modifications en profondeur des conditions de la mobilité individuelle et collective et des nouveaux problèmes auxquels les pouvoirs publics sont dorénavant confrontés. L'essor est encore plus récent pour le pluriel «mobilités/mobilities», dont les occurrences se multiplient à partir des années 1980, dans le sillage de nouvelles sciences (sciences managériales, gestion des ressources humaines) ou de nouvelles politiques. Mais le mot existe bien avant, au 18<sup>e</sup> siècle notamment, pour définir des situations chimiques, physiques, médicales mais aussi géographiques, philosophiques, sociales, politiques, économiques, etc.<sup>4</sup>

La mobilité n'est donc pas récente, ni comme acception, ni comme pratique, ni comme problème. Les documents seraient nombreux pour dessiner une carte historique des mobilités et ... des embouteillages. Nicolas Boileau, dans son poème «Les embarras de Paris» publié en 1666, en donne un tableau très saisissant, mais non moins humoristique: «En quelque endroit que j'aïlle, il faut fendre la presse; d'un peuple d'importuns qui fourmillent sans cesse.» s'écrit-il, tentant d'échapper aux passants, aux charrettes, aux chevaux et aux bœufs qui risquent sans cesse de l'écraser. A l'en croire, suffoquer sous le chaos de la mobilité n'est pas rare. Il en ressort vivant, mais n'esquisse aucune solution pratique car même «Dieu, pour s'y faire ouïr, tonnerait vainement»<sup>5</sup>.

Impossibilité d'agir dans ce qui pourrait s'apparenter à une «apocalypse joyeuse»? La solution ne naîtrait-elle donc du

chaos? Ces questions méritent d'être posées. Nous devons cependant dépasser le rassurant et simpliste constat que «si ça a existé dans le passé, tout s'est toujours bien résolu.» Réconfortant aveu d'un déterminisme bienveillant sur le plan moral, mais peu satisfaisant sur le plan scientifique. Il s'agit de s'interroger sur les modalités qui ont réussi à ménager des issues à des situations qui n'avaient rien à envier à nos préoccupations contemporaines, issues plus conformes à ce que les populations d'alors attendaient pour mener une existence plus tranquille ou pour envisager une mobilité plus calibrée et plus rassurante.

## Choc des mobilités?

Peut-on y détecter ce que l'ex-ministre français de l'Economie, de l'Industrie et du Numérique, Emmanuel Macron, a défini, lors de l'ouverture d'un Congrès de la Fédération nationale des Transports de Voyageurs le 14 octobre 2015, comme un «choc de mobilité» en se référant aux nouveaux services d'autocars mis en place entre les grandes villes françaises? Macron associe l'idée que la mobilité est créatrice de prospérité à celle de sa maîtrise par la volonté politique et économique de réduire les impasses actuelles. Sa proposition fait écho à un problème ancien qui a trouvé, chez plusieurs historiens, des développements substantiels: l'innovation tant technique – l'émergence de nouvelles modalités de transport – que sociale – l'émergence de nouvelles configurations de déplacement – s'opère sur des relations complexes entre les filières d'interdépendances technologiques qui les sous-tendent et les besoins des utilisateurs à la recherche de nouveaux dispositifs de nature à dépasser les dysfonctionnements constatés qu'ils soient purement techniques, politiques, sociaux ou environnementaux<sup>6</sup>. Dans cette perspective, le chemin de fer aurait vaincu le chaos engendré par les dysfonctionnements des différents systèmes routiers en place parce qu'il présentait des avantages comparatifs déterminants en termes de vitesse, de capacité et de sécurité. En ajoutant l'ingrédient de l'individualisme et de sa massification, l'automobile aurait vaincu les embarras créés par le chemin de fer. Dans toutes ces transformations, la dynamique du changement technique et social reste nécessairement liée à des dialogues incessants entre producteurs et utilisateurs au sens large du terme sans que ces dialogues, d'une part, n'aboutissent forcément à des réponses définitives et, d'autre part, n'éliminent de nouveaux problèmes. Le choc contemporain des mobilités semble s'inscrire dans la même dynamique même si le contexte s'est complexifié par l'émergence des puissants impacts écologiques et énergétiques.

Véhicules autonomes, routes intelligentes, mobilité connectée, écosystèmes communicants, *car-sharing* amorcent aujourd'hui des réflexions fondamentales sur le futur des mobilités libérées des *lock-in* dans lesquels elles se trouvent empêtrées aujourd'hui. Qu'en sera-t-il demain?

<sup>1</sup> Laurent Tissot, «Mobilité» in Olivier Christin (sous la direction de), *Dictionnaire des concepts nomades*, T.3, Paris, Métailié, 2017 (à paraître).

<sup>2</sup> Mathieu Flonneau et Vincent Guigueno, «De l'histoire des transports à l'histoire des mobilités? Mise en perspective d'un champ» in ib. (sous la direction de), *De l'histoire des transports à l'histoire des mobilités?*, Presses universitaires de Rennes, 2009, pp. 11-21.

<sup>3</sup> Kevin Hannam, Mimi Shelter and John Urry, «Editorial: Mobilities, Immobilities and Moorings» in *Mobilities*, N°1, 2006, p.1.

<sup>4</sup> [https://books.google.com/ngrams/graph?content=mobilit%C3%A9&year\\_start=1700&year\\_end=2008&corpus=19&smoothing=3&share=&direct\\_url=t1%3B%2Cmobilit%C3%A9%3B%2C%20.10.2016](https://books.google.com/ngrams/graph?content=mobilit%C3%A9&year_start=1700&year_end=2008&corpus=19&smoothing=3&share=&direct_url=t1%3B%2Cmobilit%C3%A9%3B%2C%20.10.2016)

<sup>5</sup> Nicolas Boileau, *Les Satires*, VI, «Les embarras de Paris», 1666.

<sup>6</sup> Pour reprendre le titre du livre de Jean-Bernard Fressoz, *L'apocalypse joyeuse: une histoire du risque technologique*, Paris, Seuil, 2012.

<sup>7</sup> Cité par Mathieu Flonneau et Stéphane Levesque (sous la direction de), *Choc de mobilités. Histoire croisée au présent des routes intelligentes et des véhicules communicants*, Paris, Descartes&Cie, 2016, p. 13.

<sup>8</sup> François Caron, *La dynamique de l'innovation. Changement technique et changement social (XVII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle)*, Paris, Gallimard, 2010, pp. 285ss.



# FINANCEMENT DURABLE, MOBILITÉ DE QUALITÉ: UN CHEMIN VERS L'AVENIR

Nous sommes tous, dans le monde d'aujourd'hui, usagers des transports, et donc consommateurs de mobilité. Pour se rendre au travail, pratiquer un loisir, partir en vacances, retrouver sa famille, les déplacements sont une part importante de notre quotidien. Les transports sont donc au cœur de notre qualité de vie et la politique en la matière intéresse et concerne, à ce titre, chaque citoyen.

Au moment de réfléchir aux investissements à consentir pour résoudre les problèmes d'aujourd'hui et préparer l'avenir, il est impératif d'opérer un décentrement pour se départir d'un point de vue uniquement individuel. La mobilité est une pratique essentiellement personnelle, mais ses implications sont en réalité en grande partie collectives et son fonctionnement repose sur des mécanismes et des cycles dont l'ampleur dépasse largement le quotidien. Les choix qui concernent les transports se fondent sur des projets de société et se déploient dans une temporalité qui leur est propre. Du lancement d'un projet à son achèvement, il s'écoule facilement le quart ou le tiers de la durée moyenne d'une vie humaine. Le financement des infrastructures de transport nous lance donc le défi d'articuler deux temporalités, personnelle et collective, un défi de taille.

Trois constats sont aujourd'hui largement partagés dans le domaine de la politique des transports:

- D'abord, la nécessité d'augmenter globalement les investissements et le niveau de l'offre, principalement dans les transports publics. Il s'agit de rattraper un retard accumulé

dans l'entretien et l'aménagement qui pèse négativement sur les possibilités de déplacement et la qualité de la vie. A l'échelle de l'Europe entière, un consensus s'installe progressivement sur ce point.

- Ensuite, l'impact économique direct des investissements dans les infrastructures, à la fois en termes de génération d'activité et de compétitivité de long terme. On ne compte plus les économistes qui appellent à relancer de grands plans de rénovation et de construction dans une perspective keynésienne; quant aux instituts d'analyse financiers, ils jugent la rentabilité macro-économique de ces dépenses particulièrement favorable.

- Enfin, la prise en considération de multiples facteurs environnementaux: l'orientation du développement de la mobilité doit désormais freiner l'étalement urbain après l'avoir en partie encouragé, et contribuer à réduire nos émissions de gaz à effet de serre. Les transports représentent un tiers des émissions de gaz à effet de serre de la Suisse, et occupent un tiers des surfaces bâties: leur rôle est dès lors considérable.

Contribuer à une bonne qualité de vie des usagers, assurer la compétitivité durable de notre économie et apporter une part de la réponse aux enjeux climatiques et environnementaux: tels sont les trois axes principaux à l'aune desquels doivent être évalués les projets d'infrastructure. Ceci sans oublier, ainsi qu'évoqué plus haut, la temporalité qui leur est propre, avec pour unité de mesure de base... la décennie!

1 La RC 177 en construction, une route qui dessert un site logistique très bien relié au rail et dont la réalisation s'accompagne de plusieurs opérations de revitalisation de la Venoge. (© Eric Frigière)







2 RER Vaud en halte de Prilly-Malley, illustrant le développement massif des transports publics en cours dans le canton. (© CFF)

Une fois ce cadre posé, quatre principes s'imposent pour le financement des infrastructures :

1. Leur financement doit être durable, c'est-à-dire reposer sur des sources multiples. Participation directe ou indirecte des utilisateurs, contributions affectées, fiscalité générale: le bon cocktail garantit que le volume à disposition ne puisse pas varier trop rapidement et que des mesures correctrices puissent être prises suffisamment rapidement le cas échéant.
2. Leur financement doit être essentiellement public, afin de traduire des choix démocratiques et collectifs. Nous l'avons évoqué plus haut : choisir ses infrastructures, leur type et leur rythme de développement, c'est choisir une part importante de ce qui fera la société de demain. Les institutions suisses offrent, en la matière, de bonnes garanties mais la possibilité, en bout de course, du référendum n'exempte pas les porteurs de projet de leur devoir de pratiquer la transparence et la participation.
3. Le choix des solutions doit être guidé par l'utilisation rationnelle des ressources. Le mode de transport ou le type d'infrastructure le plus adapté à chaque situation doit être choisi sur la base d'études solides et vérifiables, afin d'assurer un emploi parcimonieux des moyens disponibles et surtout un fonctionnement optimal des systèmes de transport. Il s'agit également d'inclure une analyse des coûts de fonctionnement pour toute décision sur un investissement nouveau. Le report modal, indéniablement nécessaire, progresse car il se fonde sur une approche pragmatique de la mobilité.
4. Enfin, les processus de planification et de réalisation doivent s'inscrire sur le moyen et le long terme. Rien ne nuit plus à la réalisation des projets importants que les changements brutaux de priorité, comme en témoigne l'exemple de certains de nos pays voisins dont les grands projets se trouvent parfois arrêtés d'un coup ou au contraire ne

parviennent jamais à démarrer parce que chaque nouvelle génération de décideurs souhaite revoir l'entier des programmes existants.

Cette conception générale ne définit pas un programme de politique des transports à elle seule; en revanche, elle le rend possible. Elle devra nous permettre, également, de franchir l'étape suivante, celle qui consistera à penser la mobilité non plus seulement en termes de flux et de stocks, de quantités de personnes ou de biens à déplacer, mais en termes d'apports à la qualité de vie. La normalisation de la pendularité et l'explosion de l'offre de déplacements de loisirs à bas coûts font, aujourd'hui, de la mobilité une liberté perçue comme fondamentale, à laquelle il est à la fois inutile et illusoire de chercher à s'attaquer frontalement. Pour autant, une augmentation sans limites de la mobilité, qui verrait les distances parcourues et le temps consacré aux déplacements croître encore et encore, ne peut pas constituer notre seul horizon. Il faut, d'une part, poursuivre les efforts en faveur d'une urbanisation mieux coordonnée, qui rapproche les différents lieux de la vie quotidienne – habitat, travail, services, loisirs. Aujourd'hui, on constate du reste une nouvelle aspiration à la proximité dans de nombreux domaines, signe que plus loin ne veut pas toujours dire mieux. D'autre part, nous devons apporter un soin particulier à la qualité de la mobilité lorsqu'elle est et demeure nécessaire. Une politique concrète en faveur de la multimodalité prône le bon mode de déplacement pour le bon trajet et elle requiert le courage de contredire, parfois, les idées préconçues et les représentations individuelles sur le confort et la vitesse au nom du bien commun.

Nous subissons aujourd'hui les effets d'une époque qui a considéré les transports comme une affaire d'intendance et qui devrait bien suivre et s'adapter aux exigences sociales et économiques. Réjouissons-nous que la mobilité retrouve la place qui est la sienne, au cœur de la politique.



# DE LA PLATEFORME INTERMODALE AU QUARTIER CONNECTÉ, UN ALLIAGE DES ESPACES DE VIE ET DU TRANSPORT

## De la Loi à l'opportunité

Le 13 décembre 2002, le Parlement a adopté la *Loi sur l'égalité pour les handicapés (LHand)*.

Le 3 mars 2013, le peuple a accepté la modification de la *Loi sur l'aménagement du territoire (LAT)*.

En parallèle de ces changements législatifs, les transports publics sont caractérisés depuis plusieurs années par une amélioration constante de l'offre de transport ainsi qu'une forte augmentation du nombre de voyageurs.

D'une part, l'adaptation à l'offre et la mise en conformité des infrastructures de transport pour les rendre accessibles aux personnes à mobilité réduite entraînent des modifications parfois radicales des gares ferroviaires et routières, libérant des espaces importants et créant de nouvelles centralités.

D'autre part, des zones de gare, généralement situées au centre des communes, pôles d'activités urbains des cantons, se retrouvent dans le champ d'application du développement de la ville vers l'intérieur.

Entre les deux, l'opportunité de transformer des zones à caractères industrielles, voire des friches, en quartiers denses, avec une mixité d'affectation et à proximité immédiate, voire au cœur, d'interfaces intermodales, se dessine.

Le potentiel de valorisation d'ensemble de plusieurs hectares de terrain, en dizaines de milliers de mètres carrés de surface de plancher, doit toutefois assimiler une dimension essentielle à l'intégration et à l'acceptation des projets : la mobilité.

Or, force est de constater que la notion de mobilité est polymorphe. Tandis que la mobilité est définie dans *Le Larousse* comme : « Propriété, caractère de ce qui est susceptible de mouvement, de ce qui peut se mouvoir ou être mû, changer de place, de fonction », le Service de la mobilité (SMo) du Canton de Fribourg définit ses missions de la manière suivante : « concevoir la stratégie canton-

nale de la mobilité, préparer et conduire les évolutions législatives en matière de transports, planifier les réseaux de transports et leurs infrastructures et assurer leur renouvellement, planifier l'offre en transports publics et fixer les mandats de prestations, promouvoir la mobilité douce et durable ». Ces visions complémentaires de la définition de la mobilité soulignent la complexité de l'organisation du mouvement.

## L'enjeu de l'acceptation

Qu'elle soit douce ou durable, la mobilité est un caractère fort des projets de développement urbain qui doit satisfaire au mieux les différentes susceptibilités et sensibilités. Certes, s'imaginer redessiner un quartier autour d'une gare ressemble à une gageure en termes d'attractivité et de potentiel locatif.

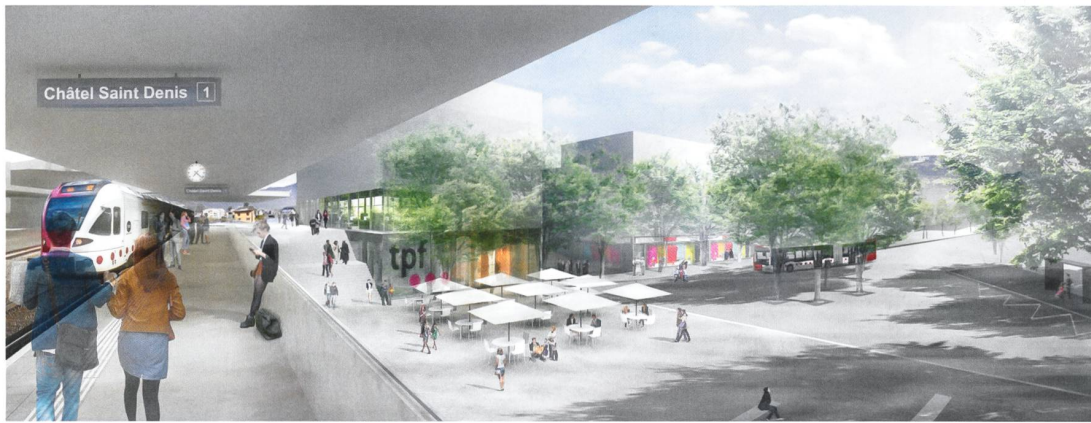
Cependant, si la proximité des transports est bien une force, l'ampleur des besoins en infrastructures connexes et en espaces publics liés à son fonctionnement donnent rapidement le vertige et obligent à s'interroger sur la pertinence des projets et leur viabilité. Si les gares ferroviaires ont des modes de financement très précis et clairement établis, il n'en est pas de même pour les gares routières – qu'il s'agisse de réseaux urbains ou régionaux – ni pour les équipements publics, que l'on parle d'ailleurs d'espaces ou de parkings. Un sentiment de double peine pourrait même s'installer aisément avec la conjonction de l'obligation de fournir les emprises foncières nécessaires à leur implantation et la participation financière plus ou moins importante demandée pour leur réalisation. En fonction des contraintes et de la configuration du site, la contribution foncière à la création du domaine public peut représenter le tiers de la surface des terrains constructibles d'un projet.

Ainsi, de plans (qu'ils soient d'aménagement de détail, local de quartier, partiel d'affectation ou encore d'équipements), en



1 Gare routière de Fribourg  
(© TPF)





2



3

2 Projet de la nouvelle place de gare, à Châtel-Saint-Denis  
 (©TPF IMMO, Eric Maria architectes)  
 3 Solution intermodale du PAD En Fossiaux, à Châtel-Saint-Denis  
 (© TPF IMMO, Eric Maria architectes)

convention de propriétaires, les contraintes budgétaires se précisent tout en ajoutant quelques pièces administratives à des procédures souvent longues et complexes.

Au-delà de cette participation logique à la création d'un domaine public de qualité, le chemin qui mène à la construction est long et offre une confrontation constante entre adhésion et rentabilité, rationalité et procédures administratives, faisant de la cohérence de l'ensemble urbain projeté la source de l'acceptation des projets. Ainsi, trouver l'équilibre le plus juste entre transports, habitations, activités et commerces est l'un des principaux défis du concepteur.

Au-delà de créer des pôles fonctionnels pour eux-mêmes, l'enjeu réside avant tout dans la création d'une « communauté d'affectation », accueillante et attrayante pour ses propres habitants, efficiente pour les opérateurs de transports publics, lisible pour les clients, intégrée pour les riverains.

#### Le chemin est long du projet à la chose (Victor Hugo)

La place importante occupée par les questions de mobilité dans les projets de développement urbain est complétée par la nécessité de répondre aux autres attentes des communes, services de l'Etat et contraintes légales. Ainsi, les hypothèses et partis pris initialement fixés par le concepteur, une fois analysés et expertisés lors des examens préalables et mises à l'enquête, sont malmenés et nécessitent un exercice complexe de mise en adéquation de visions, parfois contradictoires, de ce que devrait être le développement local. L'exemple type serait celui d'une commune demandant la compensation équivalente en nombre des places de parcs phagocytées par les futures emprises d'un projet, alors que les services de l'Etat demanderaient d'être plus ambitieux sur les coefficients de réduction utilisés pour le calcul de ce même nombre de places de parc.

Cet exemple est symptomatique d'une difficulté majeure dans la création de projets de développement urbain de grande envergure. Toutes contributions, préavis et même oppositions, ayant

pour objectif de donner une plus-value à un projet ou d'améliorer la cohérence de l'ensemble développé, sont attendus et bienvenus. Toutefois, comment des projets, qui se développeront sur plus d'une décennie, peuvent-ils se projeter sur les modes de déplacement qui seront utilisés dans le futur et, par conséquent, définir les infrastructures qui leurs seront nécessaires? Le projet doit-il satisfaire aux stéréotypes actuels ou proposer une vision? Dans ce cas, quelle vision doit faire foi, celle du concepteur, de l'autorité, de l'opposant? Les réponses ne viennent qu'au fil du déroulement des procédures de légalisation des droits à bâtir. De plus, ces réponses sont spécifiques à chaque projet, en fonction du contexte local, tant sur les plans politique et sociologique, que géographique et économique.

#### De l'importance de la mobilité...

Alors que chaque individu est invité à être acteur de sa mobilité, la place des acteurs du développement urbain est de plus en plus étroite. Entre calme et agitation, les projets de développement urbain se cherchent aussi une place entre densification vers l'intérieur et taxe sur la plus-value, entre liberté de déplacement et structuration de l'espace public, entre durabilité et coûts...

Cœur de métier du groupe TPF, la mobilité, via les transports publics, est le facteur dimensionnant des projets immobiliers en cours de développement. Des connexions multimodales rationnelles et leur parfaite lisibilité par les clients sont un objectif majeur qu'il faut concilier avec la qualité du bâti et l'accessibilité par tous à tous les modes de mobilité.

Dès lors, tout l'art de développer ces projets revient à adhérer à ce que Jean Gabin dit en 1955 dans *Gas-oil*: « N'oublie pas que c'est toi qui tiens le volant, mais c'est moi qui conduis ».

<sup>1</sup> [www.larousse.fr/dictionnaires/francais/mobilit%C3%A9/51890?q=mobilit%C3%A9#51768](http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/mobilit%C3%A9/51890?q=mobilit%C3%A9#51768)  
<sup>2</sup> [www.fr.ch/smo/fr/pub/v1/presentation\\_smo.htm](http://www.fr.ch/smo/fr/pub/v1/presentation_smo.htm)



# LE VÉLO DANS L'ÉCOSYSTÈME DES DÉPLACEMENTS URBAINS

Il est d'usage d'insister sur la complémentarité des divers modes de déplacement urbains en rappelant qu'ils ont chacun leur domaine de pertinence en termes de vitesse, de distances parcourues, de confort... : «Tous les modes sont complémentaires», «il n'y a pas lieu d'opposer les modes de déplacement», répètent à loisir les responsables politiques de tous bords et de nombreux techniciens. «Nous sommes d'ailleurs tour à tour piétons, automobilistes, usagers des transports publics...», argumentent-ils. En conséquence, il conviendrait de satisfaire les demandes de tous les usagers sans «stigmatiser» certains d'entre eux comme les automobilistes, les motards ou les cyclistes, bref sans «parti pris idéologique».

Pour tous ceux qui cherchent à «améliorer le vivre ensemble» en réduisant les conflits, cette posture semble parfaitement logique et paraît relever d'un solide bon sens. Mais la réalité est plus complexe. De fait, les modes sont non seulement complémentaires mais aussi, et de plus en plus souvent, en concurrence.

Cette concurrence porte d'abord sur les distances parcourues. Pendant des décennies, la voiture a été de plus en plus utilisée pour quasi tous les déplacements urbains, avant d'être remise en cause dans les centres-villes, mais son usage progresse encore en périphérie, du moins en France. De nombreux motifs de déplacement restent très dépendants de l'automobile: le travail, les achats, les affaires professionnelles, l'accompagnement des enfants à l'école... En devenant plus puissants et plus stables, les deux-roues motorisés prétendent également être universels. Les transports publics tentent eux aussi d'assurer la plupart des déplacements: les lignes s'étendent en périphérie ou circulent en soirée et le week-end, les tarifs dépendent de moins en moins de la distance, la gratuité elle-même progresse, tout cela au prix d'un déficit de plus en plus important. Le vélo accroît la portée de ses déplacements en profitant de l'assistance électrique. Même les piétons commencent à bénéficier de réseaux inter-quartiers.

La concurrence concerne encore bien d'autres domaines. Elle porte sur la consommation d'espace, surtout en zone dense, avec d'énormes différences entre les modes: les écarts vont de 1 à 300 selon que le trajet domicile-travail est fait en bus ou en voiture avec stationnement dans un parking. Elle concerne aussi toutes les nuisances où les écarts sont là, infinis, entre d'une part les modes motorisés, qui en provoquent de toutes natures (bruit, pollutions diverses, effets de coupure...) et, d'autre part, les modes actifs, qui n'en génèrent quasiment pas. Elle s'insinue dans les questions de sécurité routière quand on découvre que l'énergie cinétique des usagers est extrêmement variable: 1600 fois plus pour une voiture lancée à 50 km/h par rapport à un piéton marchant à 5 km/h. Et de fait, on n'a jamais vu un piéton ou un cycliste renverser une voiture... Cette concurrence joue enfin en matière de financement où les aménagements routiers et ferroviaires sont 30 à 100 fois plus coûteux par personne transportée que pour les modes actifs. Avec la taille, le poids et le coût croissants des véhicules, toutes ces inégalités augmentent.

Dans ce contexte, le vélo est particulièrement exposé à la concurrence des autres modes et ceci sur tous les plans. D'abord dans le

domaine de la sécurité quand le cycliste doit affronter directement un trafic dense et rapide, faute d'aménagements cyclables. Ensuite en matière de consommation d'espace et de nuisances quand les véhicules encombrant les rues, polluent et stationnent de façon illicite sur les bandes et pistes cyclables. Puis sur le plan des distances parcourues où les modes motorisés paraissent presque toujours plus adaptés et surtout plus confortables. Enfin, pour les financements où on ne lui réserve souvent que la portion congrue. A contrario, la voiture apparaît sans conteste et de loin comme le mode le plus producteur d'effets négatifs externes par personne transportée. Il s'agit là d'un constat et non d'un jugement de valeur. Le fait est qu'en milieu urbain, la voiture, qui plus est quand elle est utilisée par une personne seule, pose de graves problèmes de consommation d'espace, de nuisances, d'accidents et de coût pour la collectivité, au point de nuire fortement à la qualité de la vie urbaine, si rien n'est fait pour brider son usage. Rappeler cette réalité ne consiste pas à stigmatiser les automobilistes, mais à énoncer une vérité scientifique. C'est la responsabilité du chercheur à l'égard de la société de documenter sans faiblir et correctement ce constat.

Face à de telles inégalités, les modes actifs ne font pas le poids. Si la liberté de circuler et de stationner est entière pour tous les modes de déplacement, alors les piétons se raréfient et les cyclistes disparaissent. Impossible pour eux de déplacer une voiture ou un deux-roues motorisé stationnés de façon illicite sur un trottoir ou un aménagement cyclable. Trop dangereux de chercher à s'imposer dans un trafic dense et rapide. Difficile même d'être crédible quand on réclame des aménagements peu coûteux dans un pays riche!

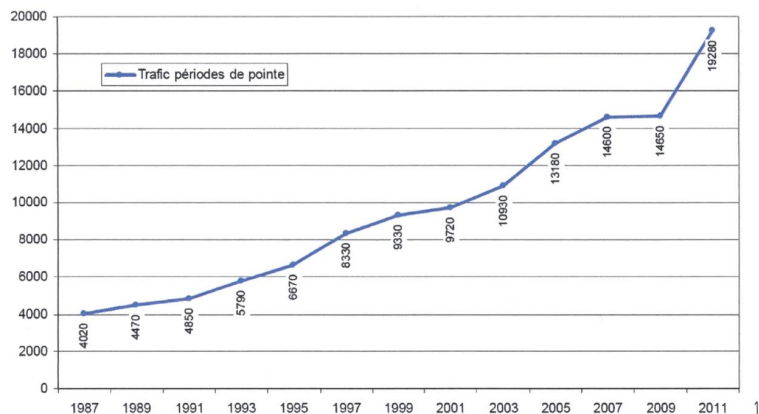
Une conclusion logique s'impose: il est inévitable de devoir hiérarchiser les modes de déplacement en donnant la priorité aux plus faibles et aux plus urbains. A savoir: d'abord les piétons, puis les cyclistes, ensuite les transports publics et enfin la voiture. De nombreuses villes dans le monde sont arrivées à cette même conclusion. C'est la seule façon de préserver la diversité des manières de se déplacer, d'entretenir «l'écosystème des déplacements urbains» en contenant les modes envahissants et en cultivant les modes fragiles.

Concrètement, la régulation du système passe à la fois par la modération de la circulation et par la création d'un système de transport écologique alternatif à la voiture solo, alliant marche, vélo, transports publics et covoiturage, non seulement dans le centre mais aussi en périphérie. La modération de la circulation consiste à réduire la vitesse des véhicules sur l'ensemble du réseau: généralisation des zones de circulation apaisée dans les quartiers, réduction du nombre de files de circulation sur les artères, création d'aménagements cyclables, transformation des autoroutes en boulevards urbains... Il s'agit plus largement de dégrader les performances du système automobile, de façon à rendre ce mode moins attractif, moins polluant et moins dangereux.

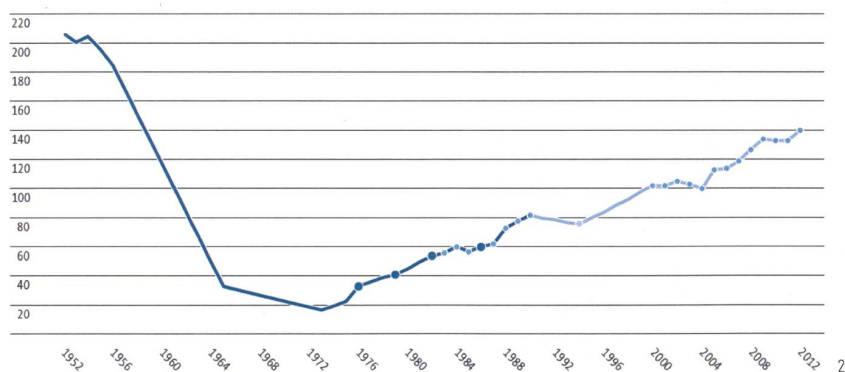
Evidemment, une politique de déplacement présentée ainsi à toutes les chances d'attirer l'hostilité des automobilistes qui se



Comptages vélo à Genève, de 1987 à 2011



L'évolution de la pratique du vélo à Berlin depuis 1951



1 Comptages vélo à Genève, de 1987 à 2011 (© Ville de Genève, *Les comptages vélos 2011. Rapport technique*, Direction générale de la mobilité, 2012, 43 p. Selon le site de la ville de Genève, la part modale du vélo était de 5% en 2005, elle était donc inférieure à 2% en 1987 et de l'ordre de 7% en 2011.)  
 2 L'évolution de la pratique du vélo à Berlin depuis 1951 (© Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin, 2015. La part modale du vélo était de 2% en 1974. Elle est de 15% aujourd'hui.)

sentiront légitimement brimés. La « liberté de circuler » leur apparaît menacée. A vrai dire, la situation est complètement inverse. Ce sont les autres modes de déplacement qui ne peuvent circuler dans des conditions correctes, et ce parfois depuis fort longtemps, à tel point que cette situation complètement déséquilibrée où la voiture est omniprésente au détriment des autres usages et usagers de la rue paraît naturelle. Redonner à tous les modes la possibilité de se déplacer augmente au contraire la liberté de mouvement de nombreuses personnes, par exemple les enfants qui ne dépendent dès lors plus de leurs parents, les personnes à mobilité réduite, ceux qui n'ont pas de voiture ou de permis, etc. Toute l'histoire des déplacements urbains nous enseigne que la bicyclette est de retour quand la modération de la circulation progresse. Pour stopper l'envahissement automobile, les pays les plus anciennement urbanisés d'Europe que sont les Pays-Bas

et l'Italie du Nord ont créé, dès les années 1970, respectivement les cours urbaines et les zones à trafic limité, puis l'Allemagne, au cours des années 1980-1990 a généralisé la modération de la circulation à des villes entières, y compris à leur périphérie, etc. A chaque fois, le mode de déplacement qui en a le plus profité a toujours été la bicyclette. Un seul exemple pour finir: à Berlin (3,6 millions d'habitants), dans une agglomération peu à peu ralentie, la part modale du vélo est passée de 2% en 1974 à 15% aujourd'hui.



# CONCILIER VILLE ET PAYSAGE

Se pencher sur l'urbanisme de la ville de Sion, c'est d'abord se confronter, sur un territoire de 2500 ha et d'un peu plus de 32 000 habitants (chiffres de 2015), à un condensé des grandes questions et enjeux de l'aménagement du territoire en Suisse. Nichée au cœur de la plaine du Rhône, intégrée dans le champ d'action des Alpes occidentales du projet fédéral de territoire suisse, la ville de Sion doit trouver son positionnement comme centre régional de plaine dans un espace fortement axé sur le tourisme de montagne. Chef-lieu cantonal et moteur économique du Valais, elle subit les mêmes pressions que n'importe quel centre dans les relations à sa périphérie : notamment l'étalement urbain, la gestion du trafic pendulaire et la concentration des activités. A l'échelle communale, attractivité économique, densification, mixité, qualité des espaces publics, efficacité du réseau de transports publics, gestion du patrimoine bâti et gestion du paysage sont les grandes questions auxquelles les autorités sédunoises doivent aujourd'hui répondre.

Se pencher sur l'urbanisme du territoire de Sion, c'est également avoir l'opportunité d'observer un changement rapide dans la manière de penser et de faire la ville. En un peu moins de dix ans, les autorités ont mené une réflexion de fond sur l'aménagement du territoire qui a abouti à une nouvelle philosophie, et conduit à la mise en place de méthodes et de processus permettant d'apporter une réponse aux questions et aux préoccupations urbaines contemporaines.

Enfin, se pencher sur l'urbanisme de Sion c'est surtout être témoin d'une réconciliation, celle de la ville de Sion avec son paysage. En effet, les grands enjeux spatiaux auxquels Sion est aujourd'hui confrontée, ainsi que la nouvelle philosophie liée à l'apparition d'un véritable « récit d'urbanisme » partagé par les praticiens et les politiques et les nouvelles méthodes basées sur le projet, ont replacé le paysage sédunois au cœur de son développement territorial. Cette réconciliation s'est faite en deux temps : l'émergence d'un nouveau regard et d'une nouvelle conception de la fabrique de l'espace public tout d'abord, la construction d'un véritable projet de territoire dont le paysage est la matrice principale ensuite.

## La mue urbaine, l'espace public comme déclencheur

En se promenant aujourd'hui dans la vieille ville de Sion, on est frappé par la grande convivialité qui y règne. Il suffit d'un rayon de soleil pour voir les terrasses des cafés se remplir et les flâneurs déambuler. Les places et les rues de Sion invitent à la promenade.

Or cette convivialité n'est pas le fruit du hasard. Il aura fallu une véritable révolution dans la manière de penser la ville pour arriver à ce résultat. Dans les années 1990, c'est un tout autre constat qui devait être dressé : concurrence par la zone commerciale de Conthey, la vieille ville de Sion se vidait dès la fermeture des bureaux.

A travers le réaménagement des espaces publics, les autorités communales ont progressivement changé la manière de faire la ville. La convivialité retrouvée dans le centre a permis une véritable prise de conscience. La volonté d'améliorer la qualité de vie ne se limite désormais plus au noyau historique mais s'étend à l'ensemble du territoire communal.

Les outils et les processus propres à développer la ville ont été adaptés à cette nouvelle vision. Des projets concrets, même à petite échelle, apportent des améliorations dans les quartiers, comme l'aménagement des préaux, le renforcement de la présence végétale, la rénovation du patrimoine moderne. A plus

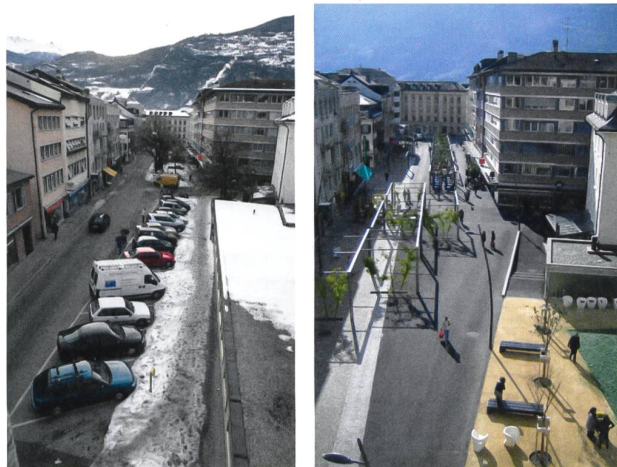
grande échelle, on a replacé le paysage sédunois au cœur du développement territorial. Ainsi le nouveau Plan directeur définit clairement les zones vertes à protéger, comme deux parenthèses qui entourent la ville à l'est et à l'ouest. Pour lutter contre l'étalement urbain en dehors des limites physiques de la ville, Sion a décidé de ne pas étendre sa zone à bâtir, en dépit de sa croissance économique et démographique. Ce principe radical n'étouffe en rien le dynamisme affiché de la ville.

## Des aménagements adaptés aux enjeux climatiques

Face aux évolutions récentes du climat, les régions sont inégales. Les villes sont confrontées à quatre défis particuliers. Le premier concerne le phénomène d'îlot de chaleur, le second touche la problématique de la santé publique, le troisième défi se rapporte aux dangers naturels liés aux phénomènes extrêmes et finalement, l'on constate que les conditions de vie des plantes et des animaux se modifient. La Ville de Sion, située au cœur d'une vallée alpine est la ville de Suisse qui se réchauffe le plus depuis 20 ans. Il a en effet été constaté (Proclim, 2016) que l'arc alpin était l'une des régions du monde où le réchauffement climatique agissait avec le plus de force.

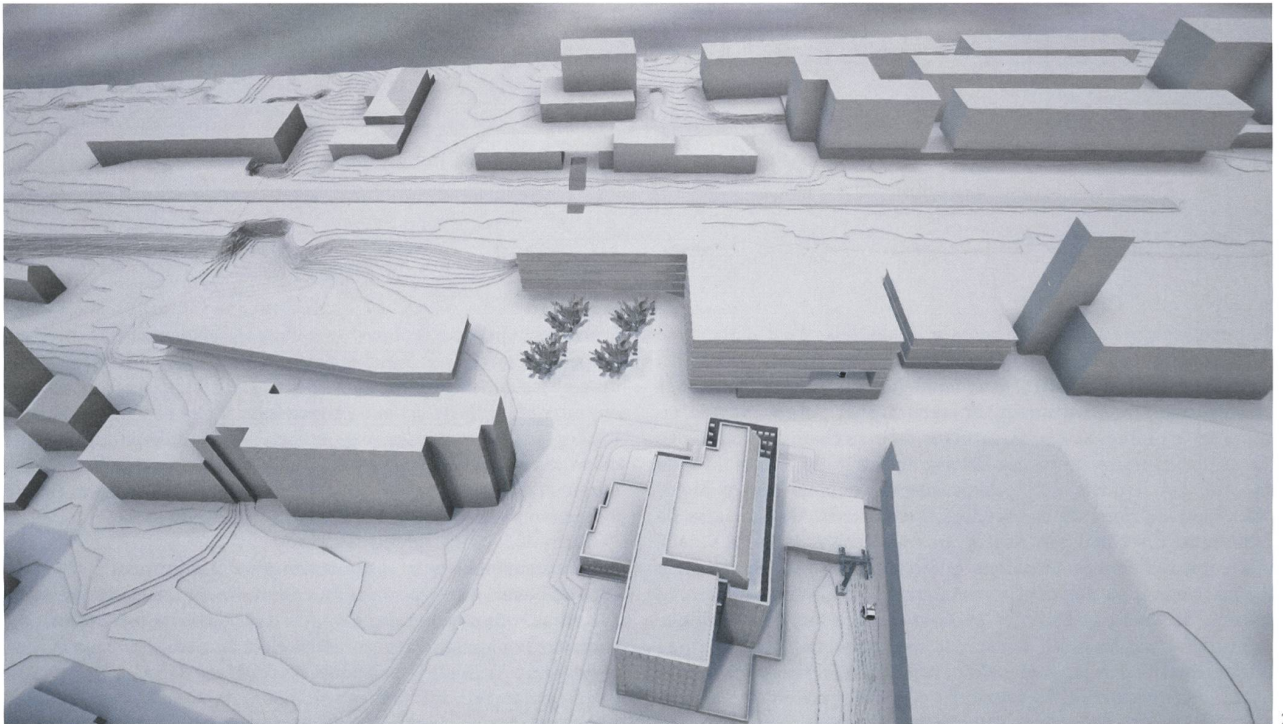
Diminuer la chaleur, favoriser la biodiversité et limiter les risques d'inondation, voilà les objectifs du projet pilote «ACCLIMATATION». Ceci passe notamment par des aménagements qui privilégient la nature et respectent le cycle de l'eau. La Ville de Sion s'engage depuis plusieurs années déjà pour ramener du « vert et du bleu » en milieu urbain. La place des Remparts en est un exemple. Un parking en surface a été remplacé par un espace convivial dans lequel se rencontrent toutes les générations. Des arbres, de l'eau et un sol perméable constituent ce lieu polymorphe évoluant au fil des saisons et de la journée. D'autres espaces, comme la place du Scex, les jardins d'Uvrier ou l'avenue du Bietschorn ont été réaménagés dans le même esprit.

Après plusieurs mois de travaux, le projet de requalification du Cours Roger Bonvin a été inauguré durant l'été 2016. Dans une ambiance informelle, ce vaste espace est enrichi de plantations



1 Espace des Remparts avant et après requalification en 2007  
(© Service des Travaux publics, Ville de Sion)





2

variées, placées dans des bacs en forme de radeaux allongés qui ombragent la tranchée couverte de l'autoroute. De plus, les usages de cet espace ont été repensés faisant de ce site un pôle de sports urbains et d'espaces de détente. L'usage de la fontaine Est a été revue dans l'esprit d'ACCLIMATASION faisant de cette installation une pataugeoire pour les plus petits. Même par les journées les plus chaudes, petits et grands y trouveront un lieu agréable à vivre, offrant de multiples possibilités d'activités.

Le Cours Roger Bonvin devient ainsi un nouvel espace de convivialité au cœur des quartiers de Champsec et Vissigen. Son aménagement a été conçu pour évoluer au gré des besoins et des demandes des habitants. En parallèle à ces réalisations phare, chaque année, plus d'une centaine d'arbres et arbustes sont plantés et entretenus pour renforcer l'arborisation des rues.

#### Matérialiser une nouvelle vision

Le plus grand potentiel de développement se trouve au sud de la ville historique, entre les voies ferrées et le Rhône. Pour l'instant quartier industriel hétéroclite, la ville du 21<sup>e</sup> siècle, ainsi nommée par les autorités pour souligner son importance future, doit se muer en un nouveau centre aux fonctions diverses tel que: habitat, loisirs, éducation et emploi.

Les lieux de projets se situent aujourd'hui principalement autour de la gare CFF, futur point d'équilibre de la ville de demain. Le campus EPFL – HES-SO ainsi que la nouvelle liaison câblée plaine montagne (Sion-Thyon 2000 en télécabine en 17 minutes !) préfigurent une ouverture de Sion sur la Suisse romande, voire sur la scène internationale et laissent présager de nouvelles perspectives touristiques inégalées en Suisse romande.

Il est aujourd'hui de la responsabilité de la Ville de contrôler et d'accompagner au mieux cette mutation du tissu industriel dans la perspective d'y créer un quartier convivial, intégré et mixte. De surcroît, la coordination et l'intégration des différents acteurs situés in situ est un enjeu capital de la réussite du projet. Dans ce contexte, plusieurs processus sont progressivement mis en place: après les mandats d'études parallèles menés conjointement avec Rhône 3, qui ont permis de poser les lignes directrices de l'ossature urbaine, la mise en place d'une étude test et d'un plan guide permettront d'approfondir les projets avec le souci constant de garantir les ambitions principales de cette mutation urbaine: sa faisabilité et sa qualité.

*Le texte ci-dessus est partiellement composé de différentes publications de la Ville de Sion.*



3

2 Etude test Gare Sud, variante de requalification du tissu urbain  
 (© Bureau d'architecture Berclaz&Torrent)  
 3 Cours Roger Bonvin, après requalification en 2016  
 (© Service de l'urbanisme, Ville de Sion)



# SCHWAMENDINGEN INSIDE OUT

## COUVERTURE DE L'AUTOROUTE N01/40 À ZURICH

Grâce à la couverture de l'autoroute sur un kilomètre, un nouvel espace public sera créé à sept mètres d'altitude. Un non-lieu inaccessible devient un lieu public, un élément de liaison prend la place d'un élément de séparation.

### En voiture à travers la cité-jardin

100 000 voitures – tous les jours. Lors de la conception du quartier cité-jardin de Zurich-Schwamendingen dans les années 1940, les urbanistes n'avaient probablement pas envisagé un tel succès du trafic automobile. Chaque jour, plus de 100 000 voitures circulent à travers le quartier résidentiel du nord-est de Zurich. Au fil des années, la Überlandstrasse, une ancienne route rurale, s'est transformée en une artère principale de la mobilité de Zurich. Aujourd'hui, le trafic sur cette autoroute ne se traverse qu'à très peu d'endroits. De fait, le quartier est divisé en deux. La mobilité sur l'autoroute provoque l'immobilité dans le quartier. A cette barrière physique s'ajoutent une immense pollution sonore et une haute concentration de poussières fines. Le quartier se détourne de la route, il n'y a pas d'investissements dans les bâtiments existants, l'image du quartier et la structure sociale se détériorent.

### D'un lieu à un non-lieu... et retour

L'histoire de Schwamendingen comme quartier urbain est encore jeune. Après l'incorporation dans la commune de Zurich en 1934, le village agricole se transforme rapidement. En 1941, il compte 3000 habitants, une vingtaine d'années plus tard

déjà plus de 30 000. Le développement du quartier est basé sur le « Plan Steiner » de l'architecte municipal Albert Heinrich Steiner, inspiré par le concept de la cité-jardin de l'urbaniste britannique Ebenezer Howard. L'image du quartier est caractérisée par des barres d'immeubles de deux à trois étages, avec de grands espaces libres tout autour. Parallèlement à la croissance démographique, la circulation augmente. En 1981, la route départementale Überlandstrasse est transformée en autoroute. Le quartier est divisé en deux. Déjà en 1972, le département des constructions de la Ville de Zurich exige une couverture de la section concernée. Ce n'est que 25 ans et de nombreuses tentatives plus tard que les efforts des résidents atteignent leur objectif. En 1999, une initiative populaire cantonale déposée par l'association « Einhausung Autobahn Schwamendingen » donne le coup d'envoi du projet. Dans le cadre d'un mandat d'étude urbanistique, on analyse trois approches différentes : tunnel, route surélevée et couverture. Finalement, le projet d'une couverture qui crée un nouvel espace public à sept mètres d'altitude proposé par agps architecture l'emporte sur les autres approches.

La tranchée au cœur du quartier sera pontée et ainsi, en plus des nombreux espaces semi-publics, le quartier obtiendra un vrai parc public et les zones récréatives du Zürichberg et du Glattraum seront interconnectées.

La Confédération, le Canton et la Ville de Zurich s'accordent sur le mode de financement et, en 2006, la population de Zurich confirme le projet lors d'une votation communale.

- 1 Portail Aubrugg aujourd'hui (photo agps architecture)
- 2 Portail Aubrugg demain (visualisation Raumgleiter)
- 3 Plan de situation (plan agps architecture, Rotzler Krebs Partner)







4 Maquette 1:500 (photo agps architecture)  
 5 Les différentes strates du projet (visualisation Raumgleiter)  
 6 Intégration du objet dans le quartier (visualisation Raumgleiter)

#### De quoi s'agit-il

30 mètres de large, sept mètres de haut et près d'un kilomètre de long, l'édifice protégera les résidents du bruit et des poussières fines. Mais de quoi s'agit-il? Tout d'abord, il s'agit d'une infrastructure hautement complexe à construire, sans interrompre la circulation, au milieu d'une zone densément peuplée, au-dessus d'une ligne de tram et de centaines de conduites et canalisations souterraines et aux exigences élevées concernant l'équipement de sécurité. Tout cela sur un sol difficile à bâtir. Il s'agit aussi d'un projet architectural, un élément urbain dont on exige qu'il atteigne une valorisation structurelle et qui doit s'intégrer fonctionnellement et conceptuellement dans le contexte existant. Enfin, et surtout, c'est un parc public – paradoxalement un bien rare dans la cité-jardin.

Ce bâtiment hybride se veut donc un lieu public et un élément de liaison; le non-lieu séparateur redevient un lieu unificateur.

#### Corps et robe

Le projet prévoit un volume conséquent qui sinue tranquillement à travers le quartier de Schwamendingen. Il se présente comme un bâtiment d'infrastructure urbaine. En même temps, pour le nouveau parc surélevé, le bâtiment devient une connexion paysagère entre les zones récréatives du Zürichberg et du Glattraum. Comme une robe, les espaces verts se posent latéralement sur le corps en béton. Ils le voilent en partie et lui enlèvent de sa dureté. Ainsi un dialogue se développe entre le nouvel espace public et la cité-jardin. Les éléments fonctionnels sont réalisés en acier, complétant ainsi le corps en béton et «la robe verte» comme troisième élément constitutif. Grâce à l'application de ces principes sur toute sa longueur, le bâtiment hybride représente un objet homogène et génère la connexion des différents niveaux d'échelle.

Le nouveau parc au-dessus de l'édifice met en valeur les caractéristiques du lieu: la linéarité et la situation élevée. Les conditions de croissance spécifiques sur le corps en béton demandent une composition de végétation semi-aride dont l'apparence varie au fil des saisons et au fil des ans. Les murs latéraux sont végétalisés en partie par des plantes grimpantes. Une «partition linéaire» développée par Rotzler Krebs Partner paysagistes sert de base

pour la conception des chemins, des champs de végétation et du mobilier. La connexion à la ville se fait par des escaliers, des rampes et des ascenseurs. Le parc surélevé est connecté au quartier par des rampes aux deux extrémités.

#### Le nouveau voisin

Par rapport aux lotissements adjacents qui souvent ne dépassent guère les 7 m de hauteur, le parc surélevé et ses murs latéraux constituent un défi assez grand. En vue de préparer le quartier à ce nouveau voisin, l'Office de l'urbanisme municipal redéveloppe le cadre urbain sous forme d'un plan d'aménagement public. On accorde aux propriétaires la marge de manœuvre nécessaire pour pouvoir répondre structurellement aux murs et au parc. Entre autres, le plan permet des bâtiments plus hauts et l'accès direct entre les immeubles neufs et le nouveau parc. En même temps, les caractéristiques de la cité-jardin – notamment la perméabilité des espaces libres et les nombreux grands arbres – doivent être poursuivies et cultivées. La densification intérieure demande une réinterprétation de la cité-jardin.

La mise en œuvre du projet dont la finalisation est prévue pour 2024, transformera profondément le quartier. Le bas deviendra le haut, l'extérieur l'intérieur, le bruit se transformera en sons. Après plusieurs décennies de très faibles investissements dans les immeubles longeant l'autoroute, de nouvelles constructions verront le jour. Grâce aux idées de réformes sociales des cités-jardins, la plupart des propriétaires sont actuellement des coopératives d'habitation, ce qui garantit la stabilité et la diversité des structures sociales malgré la transformation fondamentale.

#### Coexistence verticale

Si ce projet est un catalyseur pour le renouvellement urbain du quartier, il est surtout une intervention structurelle qui transforme un espace routier en espace de vie. La coexistence des modes de transports est stratifiée: en souterrain le transport public, le niveau intermédiaire, celui de la ville, est réservé aux voitures et l'étage supérieur, le seul à être visible, est destiné à la mobilité douce. A Schwamendingen, après 40 ans de domination automobile, les piétons et les vélos gagnent du terrain.



# MOBILITÉS, SÉDENTARITÉS, PENDULARITÉS!

La table ronde fut l'occasion de prolonger des réflexions, poursuivant les perspectives dressées par les présentations des intervenants. Les experts qui ont participé à la table ronde sont Laurent Tissot, professeur d'histoire contemporaine à l'Université de Neuchâtel; Olivier Lasserre, biologiste et architecte-paysagiste; Frédéric Héran, économiste et urbaniste de l'Université de Lille; Frédéric Lampin, ingénieur Mines de Douai et directeur adjoint de Transports publics fribourgeois immobilier SA; Daniel Roos, architecte-urbaniste, agps architecture; Nuria Gorrite, conseillère d'Etat, canton de Vaud, en charge du Département des infrastructures et des ressources humaines. La table ronde fut animée par les questions du public, qui ont soulevé des controverses. Nous présentons ci-après les points de convergence et de divergence.

## Le futur de la mobilité

D'emblée la discussion s'est concentrée sur la question des réponses technologiques possibles aux désirs de mobilité et à l'accroissement des déplacements sur le territoire suisse. Trois positions peu conciliables se sont manifestées. D'une part, certaines interventions faisaient preuve d'une foi dans le progrès qu'entraînerait une valorisation forte de la voiture autonome et des technologies en général. Peu importe les effets de destruction d'emploi que pourrait produire la voiture autonome, elle ne saurait tarder à bouleverser les déplacements, comme par le passé la voiture et les transports en commun réduisirent les cochers au chômage. Une anecdote a été rappelée: les médecins suisses et européens en général ont déconseillé un temps à leurs patients l'usage du train, dans lequel ils auraient risqué un décollement de la rétine, hypothétiquement occasionné par la vitesse. D'autre part, un point de vue contradictoire s'est élevé, pour mettre en doute les gains en vitesse et en sécurité occasionnés par la voiture autonome. De plus, celle-ci risque d'accroître la demande d'énergie électrique, qui ne saurait garantir la nécessaire protection de l'environnement. Ces annonces quant au futur de la mobilité, souvent relayées par les médias à partir de déclarations d'entrepreneurs et de communicants, ont aussi pour effet de déstabiliser des projets en cours ou sur le point d'être mis en œuvre. Enfin, il n'est pas assuré que les voitures autonomes soient accessibles à tous, la question de la justice sociale reste à creuser de ce point de vue. Enfin, une dernière position est celle de la poursuite des projets existants et de l'attente: la voiture autonome doit encore faire ses preuves avant d'être intégrée dans les politiques de transport.

## De la multi-modalité

Les modes doux ont été valorisés par tous les intervenants. Ils sont ainsi au cœur des politiques de transport pour le futur de la mobilité en Suisse. Il restait à déterminer s'ils rentrent en conflit avec la voiture. Des progrès importants ont été réalisés lors de la dernière décennie pour libérer les centres du trafic automobile, et favoriser l'urbanité et donc les modes doux, par l'aménagement de promenades et d'espaces publics. Cela pose le problème de l'intégration aux périphéries des aménagements favorables aux mobilités douces. Ces périphéries sont nées en partie grâce à la voiture, celle-ci reste prépondérante dans les mobilités individuelles. C'est un phénomène éminemment visible par les congestions des aires urbaines et la saturation des autoroutes suisses. Construites au départ pour le trafic international, elles sont devenues au fil du temps des ceintures de contournement des centres. Pour le moment, en résumé, les

politiques de transport distinguent les aménagements souhaitables pour les centres – où la voiture n'est pas souhaitée, et celle des périphéries – où le trafic automobile pourrait se voir offrir de nouvelles infrastructures. Ainsi, la hiérarchisation des modes dépend des espaces considérés. Un autre point de vue s'est fait entendre, celui d'une généralisation de la valorisation des modes doux, au détriment de la voiture, sur tous les espaces, même au détriment des transports publics. Le coût des modes doux et leurs effets positifs sur la sociabilité et la santé des habitants sont incomparables avec la voiture, aux nuisances très importantes. Des aménagements des autoroutes en boulevards urbains, déjà engagés aux Etats-Unis, et depuis longtemps réalisés dans de nombreuses villes des Pays-Bas ou d'Italie restent possibles. Pourtant, difficile d'envisager pour le moment une sortie de la prépondérance automobile du point de vue des politiques de transport. Il s'agirait sans doute d'agir au-delà de la mobilité sur le mitage du territoire, la réduction de la précarité des emplois qui favorisent la sédentarité – on ne déménage pas suffisamment. Ce manque de déménagement appelle une analyse du marché immobilier, sur lequel les logements manquent. Par ailleurs, la densification des nœuds de transport, positives sur le principe selon les intervenants, est difficile à mettre en œuvre du point de vue des politiques locales. Des contestations citoyennes apparaissent souvent. L'hyperpendularité semble ainsi constituer le futur de la mobilité pour les habitants. La question de la mobilité de loisir, qui représente la moitié des mobilités individuelles en Suisse, n'a pas été abordée, pas plus que celle des marchandises. La multi-modalité gardera probablement la primeur dans le futur en Suisse, puisque l'hypothèse que les modes de transport sont compatibles entre eux, si ce n'est spatialement, du moins politiquement, est dominante.

## Les espaces publics et la mobilité

De nombreux espaces publics ont pu être construits grâce à la refonte des lieux de la mobilité: places de gare, rénovation de voies de circulation, etc. Est-ce le meilleur, ou le seul moyen aujourd'hui pour financer des espaces de haute qualité sociale? Les responsables des aménagements publics sont, conjointement, les propriétaires fonciers et les communes. Il s'agit souvent ces dernières années de CFF Immobilier. Les propriétaires fonciers confèrent ainsi un usage public à leurs espaces. Cela nous rappelle que l'espace alloué à des usages divers a un coût. Notamment, les places de parc monopolisent des espaces et représentent ainsi un coût, souvent assuré par les pouvoirs publics. La spécificité de la commune est qu'elle peut adopter une vision d'ensemble sur les différents espaces publics, qu'elle peut tenter de connecter, évitant ainsi des juxtapositions maladroites.

Pour conclure, les débats contemporains quant à la hiérarchie des modes de transport ont traversé ces rencontres. Les points d'accord concernent la valorisation de l'urbanité, notamment en centre ville. Au contraire, les controverses s'articulent implicitement autour de la question de la valorisation ou non de la croissance de la mobilité, et de la place accordée à la voiture en périphérie. Est-ce que la mobilité constitue un idéal de société suffisant pour justifier des dizaines de milliards de francs d'investissement et de frais d'entretiens? Tout dépend ainsi, si l'on tente de concilier la mobilité identifiée avec la liberté, et l'égalité, ou bien si l'on considère que la mobilité (automobile) empêche une plus grande égalité.



