Architektur, Gestaltung
und Bauingenieurwesen

Institut Urban Landscape

Projet de recherche « Développement urbain le long des routes principales »
Résumé

L'augmentation constante du trafic et le développement des infrastructures routières ont eu un impact considérable sur le visage de nombreuses rues avec, pour corollaire, en maint endroit, des espaces urbains peu hospitaliers où il ne fait pas bon flâner. Le présent projet présente des pistes en vue de relever les défis de l'adaptation au climat, de la mobilité, du bruit et de la structure urbaine, et pour faire en sorte que les rues redeviennent des espaces publics de qualité.

Les villages et les villes se sont développés le long des routes. Celles-ci, en tant qu'espaces publics, marquent de leur empreinte nos localités et nos villes, et la forme urbanistique qui leur est donnée se révèle déterminante pour l'atmosphère et la qualité de vie des lieux traversés.

Douze espaces routiers sous la loupe
Dans le cadre d'un projet de recherche, l'Institut Urban Landscape de la Haute école zurichoise des sciences appliquées (ZHAW) a examiné douze sections de route de villes et de communes d'agglomération qui présentent une charge de trafic relativement élevée. Le choix a été effectué de manière à être représentatif d'espaces routiers ordinaires, tels qu'on en trouve en de nombreux endroits en Suisse. Le travail documente, décrit et évalue les structures des quartiers et des constructions adjacents, les espaces publics, les dimensions et les proportions, les espaces verts, la mobilité et la desserte, les lieux d'habitation et de travail.

Pistes ressortant de l'évaluation de trois ateliers de projet
Des étudiants en master d'architecture ont, dans le cadre de trois ateliers de projet, analysé des rues à Bülach, Winterthour et Zurich, et développé des projets d'urbanisme sur cette base. Leurs analyses ont notamment montré que la perception des espaces routiers varie selon le mode de déplacement et la vitesse. Leurs projets proposent des solutions permettant de mieux mettre en lien les espaces routiers avec la structure du quartier et de les aménager pour contribuer à l'adaptation au climat et améliorer l'espace public. Les résultats de ces travaux ont été évalués par l'équipe de recherche.

Enseignements, conclusions et recommandations
Des critères de qualité pour le développement des rues et des propositions pour un processus de planification adapté ont été élaborés sur la base des résultats des analyses des espaces routiers, des travaux des ateliers de projet, ainsi que d'études et de projets actuels, en collaboration avec les partenaires du projet et l'organe de suivi. Les principaux enseignements, conclusions et recommandations sont résumés ci-dessous.

<u>Espaces publics</u>
Pendant des décennies, l'aménagement des espaces routiers s'est concentré sur une organisation aussi efficace que possible du trafic individuel motorisé. Mais les espaces routiers ne se résument pas à des infrastructures dédiées au trafic : ce sont des espaces publics à part entière. Lors de la planification, ils doivent être conçus à la fois comme des espaces de séjour, de circulation et de rencontre. À la faveur d'une telle redistribution de l'espace urbain, ils peuvent contribuer, avec les espaces verts existants, à un développement écologique et adapté au changement climatique. Les espaces entre la rue et les bâtiments, ainsi que les rez-de-chaussée, marquent fortement les espaces

urbains ; c'est pourquoi les utilisations et les aménagements de ces zones doivent être planifiés en collaboration avec les propriétaires privés.

Structure de la ville et du quartier
Les espaces libres et les constructions forment des sections spatiales distinctes le long des axes urbains et des traversées de localité. Penser et agir en termes de « scènes » permet de mieux concilier les espaces routiers avec les espaces libres, les constructions et les infrastructures du quartier. Les carrefours, où se trouvent souvent des arrêts de transports publics, sont des points de repère importants pour s'orienter. Ils peuvent en outre être aménagés de manière à servir de lieu de rencontre pour les échanges informels entre habitants du quartier, et de points d'accès à des services de proximité. À partir des axes urbains et des traversées de localité, il convient d'améliorer, sur le plan spatial et fonctionnel, les liaisons avec les infrastructures sociales telles que les installations scolaires et sportives, les lieux de rencontre et les zones de loisirs.

Structure des espaces libres et écologie
Les espaces libres tels que les espaces entre la rue et le bâtiment, les zones intermédiaires, les jardins et les coulées vertes sont particulièrement importants pour la structure et l'identité des rues. Envisager les espaces libres privés et publics comme un tout permet de créer un espace urbain agréable à vivre et susceptible d'accueillir différentes offres et activités. Les espaces routiers peuvent contribuer de manière significative à l'adaptation au changement climatique grâce au principe de la ville éponge et à la prise en compte des flux d'air froid. En optant pour des solutions architecturales plus variées et en créant davantage de surfaces perméables, on améliore également la convivialité des lieux.

Structure du bâti
Les axes urbains et les traversées de localité passent par des centres de village historiques et le long d'immeubles emblématiques qui doivent être intégrés de manière plus ciblée dans le développement urbanistique. Les bâtiments historiques ne sont pas toujours parallèles à la rue ; ils peuvent dépasser les lignes de construction et empiéter sur l'espace routier, ou offrir des perspectives surprenantes du fait de constructions ouvertes ou de grands espaces libres, ce qui génère des expériences spatiales et des voisinages bien spécifiques. Les constructions et les espaces libres en première et deuxième ligne déterminent la perception que l'on a des espaces routiers. Il convient donc de les prendre en considération lors de la planification et de la transformation d'une rue et de tenir compte en outre de la desserte du quartier. Comme les terrains situés le long des traversées de localité disposent en général d'une bonne qualité de desserte, il faut pouvoir les utiliser de manière plus intensive. La transformation urbanistique doit se fonder sur l'existant ; les structures vertes, les espaces libres et les constructions qui caractérisent les lieux doivent être intégrés dans les plans et les projets.

Mobilité et espace urbain
Les offres de transports publics ainsi que les liaisons piétonnes et cyclistes doivent être améliorées afin de maintenir une répartition modale équilibrée et de concevoir des espaces agréables à vivre dans les localités et les villes. Pour revaloriser l'espace routier en tant qu'espace public, les axes urbains et les traversées de localité doivent être aménagés avec des chemins piétonniers plus larges, des pistes cyclables, des lieux de rencontre, et des arrêts de transports publics accueillants. En développant les espaces publics, les chemins piétonniers et les pistes cyclables, la fourniture de services quotidiens destinés aux habitants du quartier, la mixité des usages, les lieux favorisant les contacts sociaux et les offres de loisirs, il est possible de créer un quartier de courtes distances et de réduire le trafic individuel motorisé. Les places de stationnement sont gourmandes en surfaces et en

ressources, tant sur le domaine public que sur le domaine privé. La planification et la gestion coordonnées et actualisées en permanence de ces emplacements ainsi que l'adoption de concepts de mobilité peuvent contribuer à réduire les surfaces de stationnement et à les utiliser plus efficacement.

Bruit et espace sonore

La protection contre le bruit passe prioritairement par des mesures prises à la source, c'est-à-dire en réduisant la vitesse de circulation, le bruit des véhicules, des revêtements et des pneus, ainsi que les bruits inutiles. Ces mesures peuvent être combinées et permettent en outre une utilisation plus polyvalente des espaces situés le long des routes. La réflexion ne devrait pas se focaliser uniquement sur la problématique des nuisances sonores, mais plus largement sur la gestion du son. L'aménagement de l'espace sonore, notamment grâce à des bruits de fond, aborde le sujet de manière plus globale que ce n'est le cas actuellement. L'idée est d'associer le bruit du trafic à d'autres sons et de traiter l'espace sonore comme un tout.

Offre de logements et environnement résidentiel

On trouve encore beaucoup de logements bon marché le long des axes urbains et des traversées de localité, mais ils sont fréquemment affectés par le bruit et la pollution et offrent un environnement résidentiel de mauvaise qualité. Souvent, pour ces immeubles, les investissements dans l'aménagement de l'espace libre sont insuffisants et les travaux d'entretien réduits au minimum. Une planification adaptée permet de mieux intégrer et aménager l'environnement résidentiel. L'objectif de développement vers l'intérieur accélère la tendance à la démolition d'immeubles existants pour laisser la place à de nouveaux bâtiments, dont la construction est plus coûteuse. Afin de réduire le phénomène d'éviction et conserver des logements bon marché dans des zones centrales malgré la forte pression résultant du renouvellement urbain, il faut adapter les dispositions légales et les processus de planification dans le sens d'une meilleure prise en compte du bâti existant. Pour un développement urbain socialement acceptable, il convient de prendre des mesures spécifiques, comme la mise en œuvre une politique foncière active, la fixation de pourcentages de logements avec des loyers fixés en fonction des coûts et l'introduction de prescriptions en vue de la préservation du bâti.

Repenser la planification

Afin d'intégrer les objectifs susmentionnés, la construction de routes et la gestion du trafic doivent être coordonnées dans un plan structurel avec le développement de l'espace urbain et du bâti le long des axes routiers les plus importants au niveau local. Dans le plan d'affectation, les conditions-cadres touchant à l'intérêt public, de même que des zones de développement des voies de communication, doivent être fixées de manière contraignante pour les propriétaires fonciers.
Le renforcement de la collaboration entre les différents acteurs concernés (communes, cantons, services spécialisés, propriétaires fonciers, communautés d'intérêts, urbanistes) et la mise en place de plateformes d'information actualisées sont nécessaires en vue d'améliorer la mise en œuvre des thèmes susmentionnés. Les communes, en particulier, doivent s'engager résolument et à long terme en faveur de la qualité du développement local et de la concrétisation des contenus des plans structurels (ainsi que des objectifs de développement local) et en assumer la responsabilité.

Publication [en allemand] *Städtebau beginnt an der Strasse* (L'urbanisme commence par la rue)
Les résultats du projet de recherche ont été rendus accessibles à un large public en 2024 avec la publication [en allemand] *Städtebau beginnt an der Strasse*, qui présente des stratégies et des processus de planification permettant d'améliorer la relation entre les espaces routiers et la structure du quartier, d'aborder de manière globale les défis de l'adaptation au climat et de la mobilité urbaine, et de faire en sorte que les rues redeviennent des espaces publics de qualité. En outre, le contenu du projet de recherche est aussi présenté à l'occasion de conférences et de cours.

Équipe de recherche :
Peter Jenni (direction du projet), Regula Iseli, Andreas Jud, Monika Mörikofer, Ruedi Häfliger, Lukas Somm, Institut Urban Landscape, Département Architecture, design et génie civil, ZHAW

Partenaires du projet :
Office fédéral du développement territorial ARE, Office fédéral du logement OFL, Office fédéral de la culture OFC, Office des constructions de la ville de Zurich, Office d'urbanisme de Winterthour, Fondation Paul Schiller

Cofinancement de la publication du livre :
Office fédéral de l'environnement OFEV, Union des villes suisses UVS, Fédération des architectes suisses FAS