

Quel aménagement pour quelle vitesse?

Les «marges de manœuvre» en milieu urbain

Yves Delacrétaz, SVI, 4 novembre 2014



Source: <http://bigbrowser.blog.lemonde.fr/2012/09/24/futur-antérieur-quand-lan-2000-était-encore-de-la-science-fiction/>

Marge de manœuvre pour faire quoi ?

6. Problème de la vitesse

- Conjecture de Zahavi
- Thèses de Marc Wiel («Ville et mobilité, un couple infernal» ?, l'aube, 2005) : vitesse favorise la décentralisation

«la modération de la vitesse sera au cœur de la régulation de la mobilité urbaine beaucoup plus que de la mobilité interurbaine ...» (p. 38)

«réduire la mobilité urbaine de moitié ... n'est pas une tâche impossible et ... la réduction de la vitesse en est le socle» (p. 68)

P-A. Rumley: mobilité , vitesse et territoire, SVI, 29.04.2014

Marge de manœuvre pour faire quoi ?

**Mobilité :
vers la fin de la course à la vitesse?**

Vincent Kaufmann

V. Kaufmann: Mobilité: vers la fin de la course à la vitesse?,
SVI, 12.06.2014

Marge de manœuvre pour faire quoi ?

LA VITESSE LENTE, QUELS AVANTAGES

- le bruit
- la sécurité
- le gain d'espace
- la pollution

TRIBU
ARCHITECTURE

Christophe Gnaegi: La vitesse lente, SVI, 14.09.2014

Marge de manœuvre pour faire quoi ?

Oui à la cohabitation – non à la domination



Aménagement des espaces rue
Quelques exemples Bernois

Rolf Steiner, verkehrsteiner SA, Berne
031 372 70 90 → info@verkehrsteiner.ch

Rolf Steiner: quelques exemples bernois, SVI,
14.09.2014

Quelques ingrédients glânés

- Vitesse lente
- Mobilité / sédentarité
- Cohabitation dans l'espace public \neq trafic dominant
- Sécurité
- Qualité de vie urbaine
- Qualité d'aménagement
- Rôle de l'expérimentation

Au menu ce soir

Apéritif

Voyage dans le temps et dans l'espace

Entrée

Feuilleté de lois & normes

Plat principal

Méli-mélo de questions sensibles

Dessert

On s'y met?

Apéro: évolution de l'espace public illustrée par la Place St-François à Lausanne





XIXe siècle: départ des diligences et calèches

1900



Lausanne et la Poste

1900: percée pour les trams.

JULLIEN FRÈRES, GENÈVE



Le Général Wille à Lausanne
26 février 1915

1915: la foule pour acclamer le général Wille. La percée est élargie.



1930: circulation en sens unique autour de l'église. L'espace est encore aux piétons.



1960: marquages, passages piétons, planton. Trams remplacés par des trolleybus



1964: feux permettant «l'onde verte».

Lausanne



1980: place piétonne au nord, circulations au sud (6 voies!), piétons en souterrain.



2014: rien n'a changé... si! Apparition des sas vélos.



2020: fermeture à la circulation du Grand-Pont. Les tl retrouvent leur place... et les piétons?

Apéro, suite: un petit verre de Galice?



Groupe-conseil romand
Mobilité douce • Sécurité des déplacements • Urbanisme de proximité

sociation

ccueil

ui sommes-nous ?

ctualités

rix Rue de l'Avenir

blications

ernier bulletin

bonnement au bulletin

rchives des bulletins

lin d'oeil à...

Pontevedra, la ville où les piétons sont rois

Publié le 13.10.2014

La ville de Pontevedra en Galice, Espagne est un exemple pour sa politique de mobilité. En 1999, le maire de cette agglomération de 83 000 habitants a entrepris une réforme urbaine donnant la priorité aux piétons. Dans le centre ancien, l'espace public a été requalifié pour favoriser la marche à pied, les commerces et limiter le trafic automobile. La voiture a été reléguée dans un espace extrêmement limité et réglementé. Aujourd'hui, 70% des déplacements sont effectués à pied, la pollution a baissé de 61% et la circulation routière a chuté de 90%.

Une ville où la voiture se fait discrète. Une ville sans bruit, ni gaz d'échappement où les enfants peuvent jouer dans la rue et les personnes à mobilité réduite accéder aux



Shared space



Hans Mondermann 1945-2008



Drachten (NL) 1998

Shared space à Londres



Exhibition Road, London, 2012 (1000 vh/HP)

Shared space à Poynton (GB)



2011



2012



Poynton (GB), 16'000 hab.
Croisement entre Park Lane, 10'500 vh/j, et Chester Road, 27'000 vh/j.

Entrée: feuilleté de lois & normes

Vitesse en milieu bâti: cadre légal

LCR, art. 32 Vitesse

- Le Conseil fédéral limite la vitesse des véhicules automobiles sur toutes les routes.
- L'autorité compétente ne peut abaisser ou augmenter la vitesse maximale fixée par le Conseil fédéral sur certains tronçons de route qu'après **expertise**. (...).

Limitation générale
de vitesse en localité

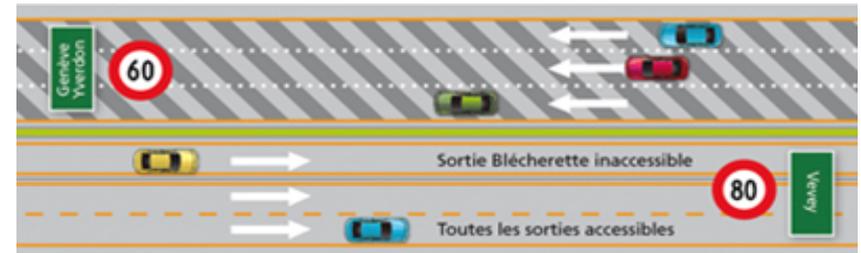


Vitesse en milieu bâti: cadre légal

Dérogations aux limitations générales de vitesse : OSR, art. 108:

- Al. 1: Pour éviter ou atténuer des **dangers particuliers** de la circulation routière, pour réduire les **atteintes excessives à l'environnement** ou pour améliorer la **fluidité du trafic**, l'autorité ou l'office fédéral peuvent ordonner des dérogations aux limitations générales de vitesse (art. 4a OCR291) sur certains tronçons de route.
- Al. 2: Les limitations générales de vitesse peuvent être abaissées lorsque:
 - a. un **danger** n'est perceptible que difficilement ou n'est pas perceptible à temps et **ne peut pas être écarté autrement**;
 - b. certains usagers de la route ont besoin d'une **protection spéciale** qui ne peut être obtenue d'une autre manière;
 - c. cela permet d'améliorer la **fluidité du trafic** sur des tronçons très fréquentés;
 - d. de ce fait, il est possible de réduire les **atteintes excessives à l'environnement** (bruit, polluants) au sens de la législation sur la protection de l'environnement. Il s'agira ce faisant de respecter le **principe de la proportionnalité**.

Autoroute A1: limitation de vitesse durant un chantier



Vitesse en milieu bâti: cadre légal

Limitations de vitesse par zone: OSR, art. 2a signalisation par zones

- Al.2: La signalisation par zones n'est admise que sur des routes situées à l'intérieur des localités.
- Al. 3: Les droits et obligations indiqués au moyen d'un signal de zone s'appliquent **depuis le début de la signalisation par zones jusqu'au signal en marquant la fin**. Le signal de fin de zone indique que les règles générales de circulation sont de nouveau valables.
- Al. 4: Les signaux «Zone 30» (2.59.1), «Zone de rencontre» (2.59.5) et «Zone piétonne» (2.59.3) ne sont admis que sur des **routes secondaires présentant un caractère le plus homogène possible**.
- Al. 6: Lorsque la vitesse est limitée à 30 km/h sur un tronçon de **route principale** conformément aux exigences de l'art. 108, il est **possible d'intégrer exceptionnellement ce tronçon dans une zone 30** en raison de conditions locales particulières (p. ex. dans le centre d'une localité ou dans le centre historique d'une ville).

Zones 30 et zones de rencontre

Définition de la zone 30:

OSR, art. 22a Zone 30

- Le signal «Zone 30» (2.59.1) désigne des routes, situées dans des quartiers ou des lotissements, sur lesquelles les conducteurs sont tenus de **circuler d'une manière particulièrement prudente et prévenante**. La vitesse maximale est fixée à 30 km/h.



Zones 30 et zones de rencontre

Définition de la zone de rencontre:

OSR, art. 22b Zone de rencontre

- Al. 1: Le signal «Zone de rencontre» (2.59.5) désigne des routes situées dans des quartiers résidentiels ou commerciaux, sur lesquelles les piétons et les utilisateurs d'engins assimilés à des véhicules peuvent utiliser toute l'aire de circulation. **Ils bénéficient de la priorité mais ne doivent toutefois pas gêner inutilement les véhicules.**
- Al. 2: La vitesse maximale est fixée à 20 km/h.
- Al. 3: Le stationnement n'est autorisé qu'aux endroits désignés par des signaux ou des marques. Les règles régissant le parcage en général s'appliquent au stationnement des cycles.



Zones 30 et zones de rencontre

Dispositions de circulation: OZ30:

Art. 4 Mesures relevant du droit de la circulation routière

1. Il n'est admis de déroger à la règle de la **priorité de droite**, par l'emploi de signaux, que si la sécurité routière l'exige.
2. L'aménagement de **passages pour piétons** n'est pas admis. Dans les zones 30, il est toutefois permis d'aménager des passages pour piétons lorsque des besoins spéciaux en matière de priorité pour les piétons l'exigent, notamment aux abords des écoles et des homes.



Passage piéton dans une zone 30, devant une école (Carouge, GE)



On place fréquemment un passage piéton à l'entrée d'une zone 30 (Maienfeld, GR):

Aménagement routiers en milieu bâti

- Principales normes utiles:
 - SN 640 210 Conception de l'espace routier: démarche
 - SN 640 211 Conception de l'espace routier: bases
 - SN 640 212 Conception de l'espace routier: éléments
 - SN 640 213 Conception de l'espace routier: modération du trafic
 - SN 640 240 Traversées à l'usage des piétons et des 2RL: bases
 - SN 640 241 Circulation piétonne: passages pour piétons
 - SN 640 880 Arrêts de bus
 - SN 640 292a Stationnement: conception et équipement
 - SN 640 850 Marquages: aspect et domaines d'application
 - SN 640 846 Signaux: disposition

SN 640 210**Entwurf des Strassenraumes****Conception de l'espace routier**

Vorgehen für die Entwicklung von Gestaltungs- und Betriebskonzepten

Démarche pour l'élaboration de concepts d'aménagement et d'exploitation

Geltungsbereich, Gegenstand und Zweck

Domaine d'application, objet et but

Vorgehen

Démarche

Beispiel eines Gestaltungs- und Betriebskonzeptes

Exemple d'un concept d'aménagement et d'exploitation

SN 640 211**Entwurf des Strassenraumes****Conception de l'espace routier**

Grundlagen

Bases

Geltungsbereich, Gegenstand und Zweck

Domaine d'application, objet et but

Kriterien für die Bewertung des Strassenraumes

Critères d'évaluation de l'espace routier

Nutzungsansprüche an den Strassenraum

Exigences posées à l'affectation de l'espace routier

Grundsätze des Strassenraumentwurfs

Principes de conception de l'espace routier

SN 640 212**Entwurf des Strassenraumes****Conception de l'espace routier**

Gestaltungselemente

Éléments d'aménagement

Geltungsbereich, Gegenstand und Zweck

Domaine d'application, objet et but

Grundsätze der Strassenraumgestaltung

Principes d'aménagement de l'espace routier

Gestaltungselemente: Linienführung, Querschnitt, Knoten

Éléments d'aménagement: tracé, profil en travers, carrefours

Ausstattung und Baustoffe

Équipement et matériaux

SN 640 213**Entwurf des Strassenraumes****Conception de l'espace routier**

Verkehrsberuhigungselemente

Éléments de modération du trafic

Geltungsbereich, Gegenstand und Zweck

Domaine d'application, objet et but

Grundsätze

Principes de base

Vertikale Versätze; horizontale Versätze; seitliche Einengungen; Sperrern

Décrochements verticaux; décrochements horizontaux; rétrécissements latéraux; barrages

Source: VSS
SN 640 211

Conception de l'espace routier: démarche (SN 640 210, adoptée: juin 1999)

2. *Objet*

Cette norme propose une démarche pour l'élaboration d'un concept d'aménagement et d'exploitation pour des routes à orientation trafic dans le sens d'une planification durable des transports. Ce concept fixe la quantité et le type de trafic supportable pour les résidents et les usagers de la route ainsi que la manière de satisfaire aux différents besoins de mobilité dans l'espace routier. L'approche place au premier plan les usagers et la compatibilité entre le trafic d'une part, l'être humain, l'habitat et l'environnement d'autre part.

Source: VSS SN 640 210

Routes à orientation trafic vs d'intérêt local

Routes à orientation trafic [3]

Elles sont conçues en premier lieu en fonction des exigences du trafic motorisé. Ces routes permettent des transports sûrs, performants et économiques. Dans les espaces bâtis, il convient de tenir compte des affectations multiples de l'espace routier.

Routes d'intérêt local [3]

Du point de vue du trafic motorisé, il s'agit de routes d'importance secondaire qui sont à la disposition de tous les usagers. Outre les questions de circulation, d'arrêt, de rebroussement et de transbordement de marchandises, il convient également de tenir compte des aspects sociaux (p. ex. espaces de rencontre).

Source: VSS SN 640 210

SN 640 210
Entwurf des Strassenraumes
Conception de l'espace routier
Vorgehen für die Entwicklung von Gestaltungs-
und Betriebskonzepten
Démarche pour l'élaboration de concepts
d'aménagement et d'exploitation

Routes à orientation trafic

SN 640 211
Entwurf des Strassenraumes
Conception de l'espace routier
Grundlagen
Bases

Routes à orientation trafic
et routes d'intérêt local

SN 640 212
Entwurf des Strassenraumes
Conception de l'espace routier
Gestaltungselemente
Eléments d'aménagement

Routes à orientation trafic
et routes d'intérêt local

SN 640 213
Entwurf des Strassenraumes
Conception de l'espace routier
Verkehrsberuhigungselemente
Eléments de modération du trafic

Routes d'intérêt local

Source: VSS
SN 640 211



Modérer le trafic à l'intérieur des localités

- De nouvelles réglementations
- De nombreuses possibilités
- Une réalisation simple



Les fonctions de la route

L'autorité doit être bien au fait des fonctions que doivent remplir les différents quartiers, routes et places. Et c'est dans cet esprit que le réseau routier doit être subdivisé en catégories (voir l'exemple à la page 13). Pour ce qui est de l'appréciation des mesures de modération du trafic, on part purement et simplement d'une subdivision grossière en routes à orientation trafic et en routes d'intérêt local. Il faut à cet effet jauger les différents intérêts qui sont en jeu et fixer les exigences en termes d'utilisation de l'espace routier. Ce sont surtout les quartiers d'habitation qui doivent être protégés des impacts nuisibles ou incommodants.

Source: OFROU, Modérer le trafic à l'intérieur des localités, 2003



Dans le cadre de l'aménagement d'une localité, on élabore en règle générale un plan des catégories de routes, qui définit les fonctions des différentes routes et places. Ce plan facilite considé-

rablement la subdivision en routes à orientation trafic (routes principales et, en partie, routes collectrices) et en routes d'intérêt local (routes de desserte et, en partie, routes collectrices).

Les routes d'intérêt local se prêtent particulièrement bien aux mesures de modération du trafic sous la forme d'une signalisation par zones.

13

Les routes à orientation trafic

Ces routes ont avant tout une fonction de transit et de liaison. Elles sont notamment les garantes de l'efficacité et de la viabilité économique des transports. Les routes à orientation trafic sont essentiellement des routes principales (signal 3.03) ou des routes secondaires prioritaires (signal 3.05).

Les routes d'intérêt local

Outre leur fonction de desserte, elles ont aussi souvent une fonction résidentielle et conviviale. Il s'agit en règle générale de routes secondaires. Les routes d'intérêt local se prêtent particulièrement bien aux mesures de modération du trafic sous la forme d'une signalisation par zones.

Source: OFROU, Modérer le trafic à l'intérieur des localités, 2003

SN 640 211: conception de l'espace routier - bases

Conditions pour la mixité des trafics:

«la compatibilité entre le trafic motorisé, la circulation piétonne et le séjour de personnes est en principe assurée lorsque la vitesse du trafic V85 est ≤ 20 km/h et si le trafic horaire de pointe est ≤ 200 véh./h.»

Toutefois une «combinaison entre séparation et mixité des trafics» est possible *«lorsque, au droit de zones sensibles du point de vue urbanistique (par ex. places situées dans les centres de localité ou de quartiers), les voies de circulation sont caractérisées par des débits de trafic ne permettant pas de recourir au principe de mixité des trafics.»*

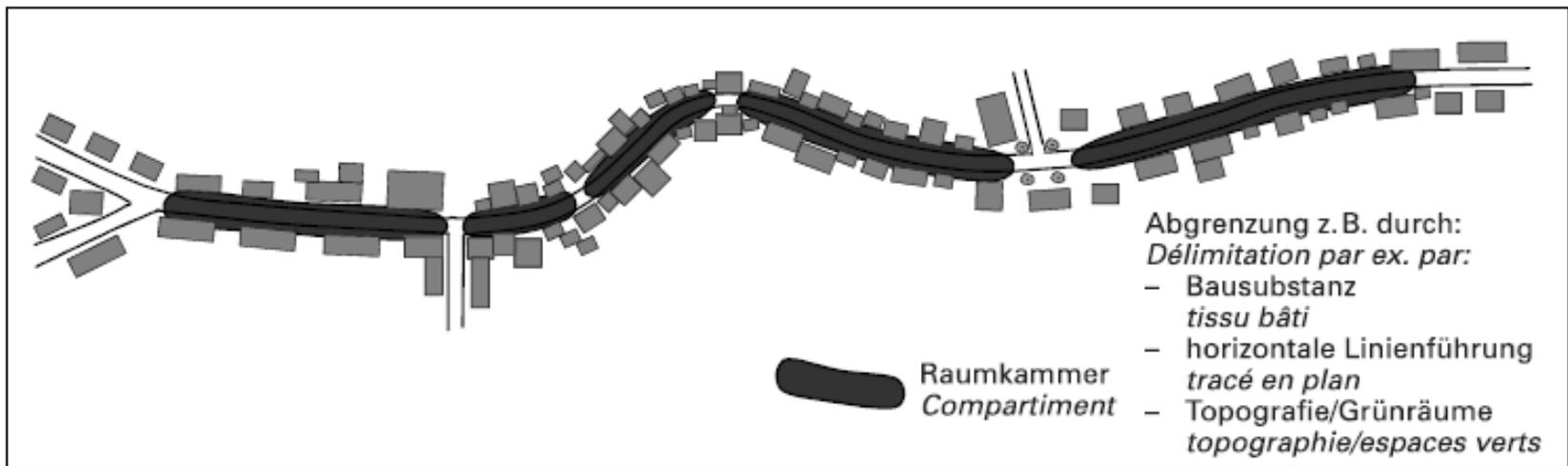
Source: VSS SN 640 211

Zones de rencontre à trafic élevé en Suisse: Stadtplatz, Aarberg BE: 7'000 vh/j. Zentralplatz Biel (2007): 12'000 vh/j; Bahnhofstrasse, Burgdorf (1996): 6'000 vh/j; Centralstrasse, Grenchen (SO) (2002): 5'000 vh/j.; Centre de la station, Montana (2005) 6000 vh/j; Place de la gare, Yverdon-les-Bains (2002): 6'000 vh/j.

SN 640 212: conception de l'espace routier - éléments

Compartimentage

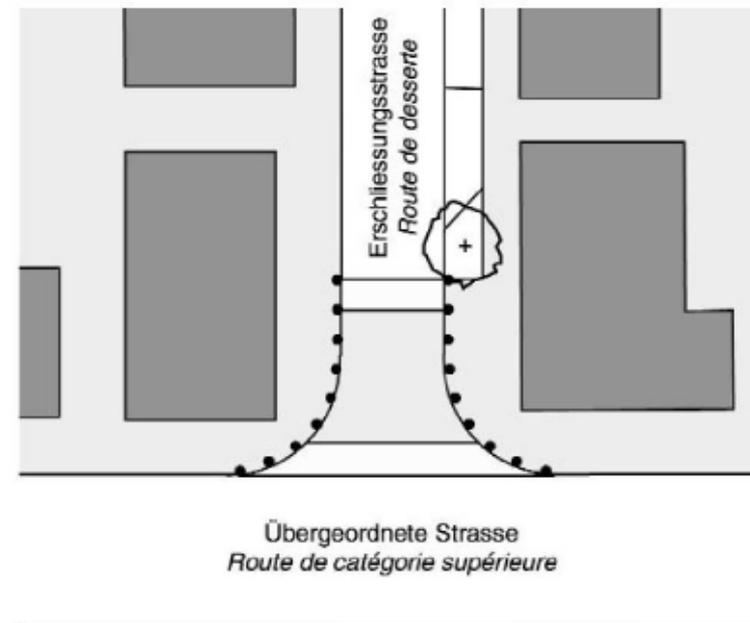
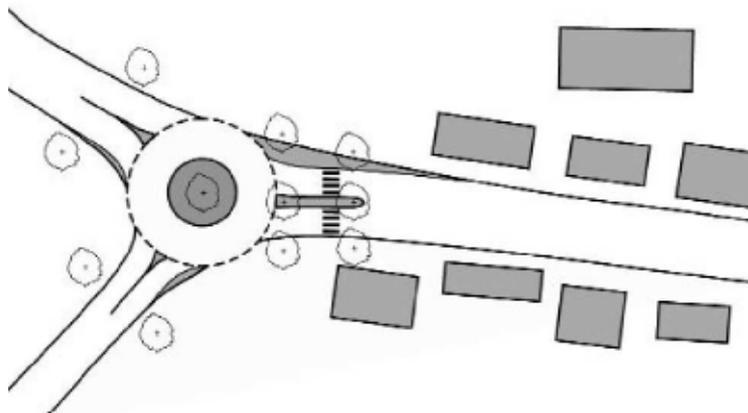
- Subdivision en séquences spatiales limitant le champ de vision
- Effet calmant sur le trafic
- Délimitation par élément urbanistique, topographique, ou aménagement (porte)



SN 640 212: conception de l'espace routier - éléments

Effet de porte

- Indique un changement de caractère de l'espace routier nécessitant une adaptation du mode de conduite
- Délimitation physique ou optique
- Veiller à la sécurité et à la visibilité

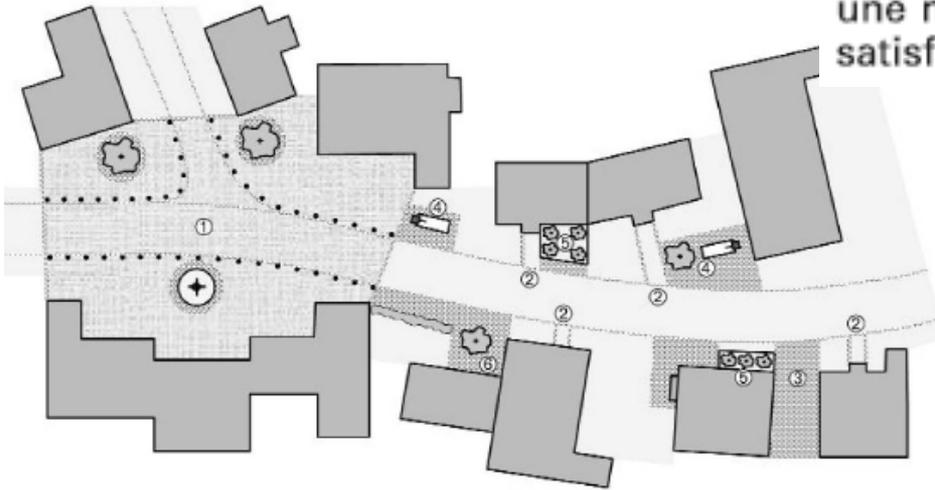


SN 640 212: conception de l'espace routier - éléments

Imbrication des espaces latéraux

- Fusion entre les espaces latéraux et la chaussée
- Atténue l'effet de ruban produit par les bords de chaussée
- Pour les lieux où les liaisons piétonnes sont intenses

Lorsque l'imbrication des espaces latéraux s'étend sur la chaussée, les conditions préalables pour une combinaison entre séparation et mixité des trafics ou pour une mixité complète des trafics selon [11] doivent être satisfaites.



SN 640 241: Passages pour piétons

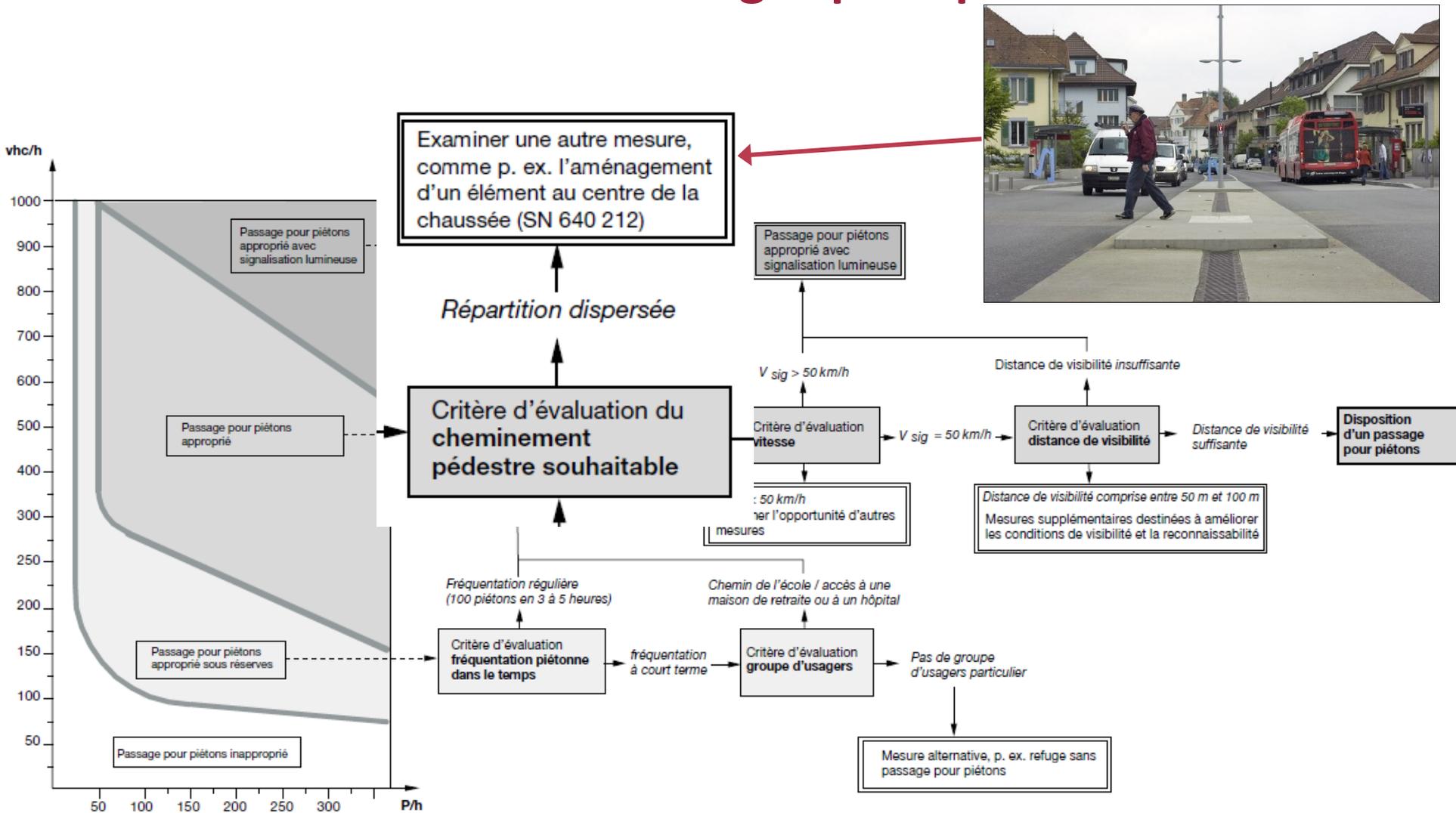
Principes:

- Un projet en tant que tel (démarche SN 640 241)
- Nécessaires sur les routes à orientation trafic
- Parfois nécessaires sur les routes d'intérêt local
- Doivent être très visibles, identifiables, éclairés
- Doivent être si possible dotés d'un îlot

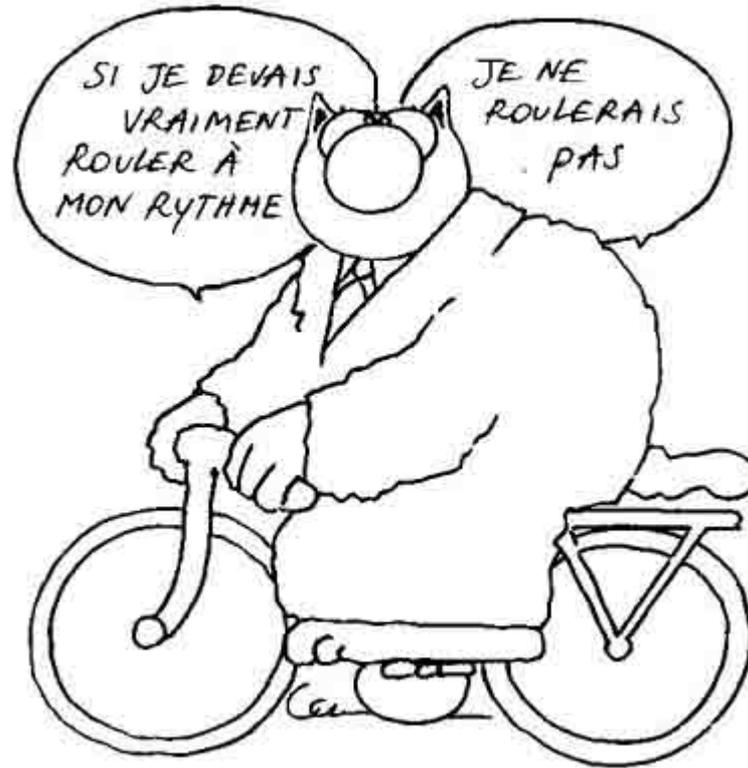


Yverdon-les-Bains

SN 640 241: Passages pour piétons



Plat principal: quelques questions-clé



Question-clé 1 (répondue par le Conseil fédéral) Faut-il tendre vers des vitesses faibles sur les axes principaux?

«Ni la charge de trafic, ni la fonction de la route – même si elles restent des données importantes – ne constituent un critère déterminant et rédhibitoire pour la cohabitation, c’est la vitesse qui est décisive» (Rue de l’Avenir 4/2006).



Question-clé 1 (répondue par le Conseil fédéral) Faut-il tendre vers des vitesses faibles sur les axes principaux?

Curia Vista - Objets parlementaires

12.3068 – Motion

Zones 30. Préciser les règles régissant l'aménagement de passages pour piétons

Déposé par



Rytz Regula

Date de dépôt

01.03.2012

Déposé au

Conseil national

Etat des délibérations

Liquidé

http://www.parlament.ch/f/suche/pages/geschaefte.aspx?gesch_id=20123068

Question-clé 1 (répondue par le Conseil fédéral) Faut-il tendre vers des vitesses faibles sur les axes principaux?

Réponse du Conseil fédéral (extraits):

«Sur les axes principaux, la vitesse maximale à l'intérieur des localités est limitée à 50 kilomètres à l'heure. (...)

Le Conseil fédéral n'a d'ailleurs pas l'intention de mettre en place une nouvelle réglementation permettant d'encourager l'instauration de zones 30 sur les axes principaux. La vitesse maximale sur ces axes doit rester limitée à 50 kilomètres à l'heure, comme l'ont décidé le peuple et les cantons en 2001 en rejetant à 79,7 pour cent l'initiative populaire «Rues pour tous».

Proposition du Conseil fédéral du 18.04.2012: le Conseil fédéral propose de rejeter la motion.» (26.09.2013 CN Rejet.)

http://www.parlament.ch/f/suche/pages/geschaefte.aspx?gesch_id=20123068

Modèle du BPA 50/30: conforme!

Toutes les routes d'une commune sont classées selon deux régimes de vitesse:

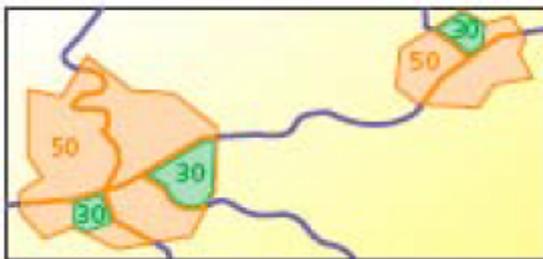
- Routes à orientation trafic 50 km/h
- Routes d'intérêt local en zone 30 (par étapes et après expertise)

Avantages du modèle 50/30 km/h par rapport aux zones 30 isolées

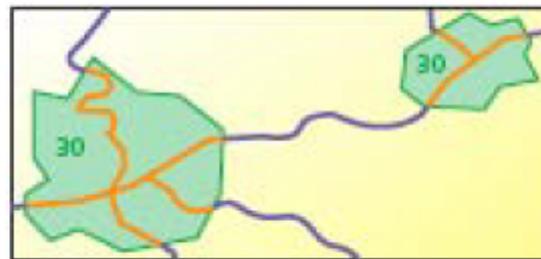
L'introduction du modèle 50/30 km/h sur l'ensemble du territoire communal présente plusieurs avantages:

- Les demandes des riverains bénéficient d'une égalité de traitement.
- La limitation de vitesse en vigueur peut être déduite de l'aspect de la route.
- La démarche est moins coûteuse et évite la multiplication des procédures.
- La limitation de vitesse est davantage respectée même si les mesures constructives sont peu importantes.

Avant : des petites zones isolées



Recommandé : le « modèle 50/30 »



Source: BPA, brochure technique Zones 30, 2011

Question-clé 2 (répondue par le Conseil fédéral) Devrait-on accepter les passages piétons dans les zones 30?

Curia Vista - Objets parlementaires

12.3068 – Motion

Zones 30. Préciser les règles régissant l'aménagement de passages pour piétons

Déposé par



Rytz Regula

Date de dépôt

01.03.2012

Déposé au

Conseil national

Etat des délibérations

Liquidé

http://www.parlament.ch/f/suche/pages/geschaefte.aspx?gesch_id=20123068



Question-clé 2 (répondue par le Conseil fédéral)

Devrait-on accepter les passages piétons dans les zones 30?

Réponse du Conseil fédéral (extraits):

Dans les zones 30 mises en place sur des routes de quartier et sur d'autres routes d'intérêt local, **on évitera d'aménager des passages pour piétons** car ces derniers doivent pouvoir traverser la chaussée à n'importe quel endroit de la zone. L'utilisation d'un passage pour piétons ne doit être obligatoire qu'à titre **exceptionnel**. C'est d'ailleurs aux autorités locales d'apprécier au cas par cas si la situation réunit les conditions requises pour faire exception et si des besoins spéciaux en matière de priorité pour les piétons l'exigent. Cette réglementation ne requiert donc aucune précision ni adaptation.»

http://www.parlament.ch/f/suche/pages/geschaefte.aspx?gesch_id=20123068

Question-clé 2 (répondue par le Conseil fédéral)

Devrait-on accepter les passages piétons dans les zones 30?

Réponse du Conseil fédéral (extraits):

«Sur les axes principaux, la vitesse maximale à l'intérieur des localités est limitée à 50 kilomètres à l'heure. Si l'un de ces axes est intégré dans une zone 30, le principe selon lequel on renonce aux passages pour piétons dans les zones 30 n'est pas applicable. Ce principe serait inapproprié en pareille occurrence. Dans de tels cas, un passage pour piéton ne peut être réalisé que lorsque les conditions fixées dans la norme relative aux passages pour piétons de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports sont remplies. Ainsi, cette réglementation est également jugée suffisante et pertinente.»

Proposition du Conseil fédéral du 18.04.2012: le Conseil fédéral propose de rejeter la motion.» (26.09.2013 CN Rejet.)

http://www.parlament.ch/f/suche/pages/geschaefte.aspx?gesch_id=20123068

Question-clé 3 (répondue par le Conseil fédéral) Pourrait-on supprimer l'interdiction de traverser à moins de 50 m d'un passage piéton?



Question-clé 3 (répondue par le Conseil fédéral) Pourrait-on supprimer l'interdiction de traverser à moins de 50 m d'un passage piéton?

Curia Vista - Objets parlementaires

14.3520 – Motion

Suppression de l'interdiction de traverser la chaussée hors des passages pour piétons sans signalisation lumineuse

Déposé par



Grossen Jürg

Date de dépôt

19.06.2014

Déposé au

Conseil national

Etat des délibérations

Non encore traité au conseil

http://www.parlament.ch/f/suche/pages/geschaefte.aspx?gesch_id=20143520

Question-clé 3 (répondue par le Conseil fédéral) Pourrait-on supprimer l'interdiction de traverser à moins de 50 m d'un passage piéton?

Réponse du Conseil fédéral (extraits):

«(...) l'Office fédéral des routes a lancé en 2010 une étude afin d'évaluer les effets qu'aurait une éventuelle suppression ou limitation de ce qu'on appelle la règle des 50 mètres. Publiées en mai 2013, l'étude a conclu qu'une suppression ou limitation de ladite règle ne serait pas adaptée pour des raisons de sécurité, considérant notamment que le risque d'accident est plus important à une distance de 25 à 50 mètres des passage pour piétons (...).

Par ailleurs, la règle en question est conforme au droit international (Convention du 8 novembre 1968 sur la circulation routière, RS 0.741.10; Convention de Vienne) qui prévoit de manière explicite l'obligation d'utiliser les passages pour piétons. Il convient par conséquent de s'en tenir à la réglementation actuelle»

Proposition du Conseil fédéral du 13.08.2014: le Conseil fédéral propose de rejeter la motion.»

http://www.parlament.ch/f/suche/pages/geschaefte.aspx?gesch_id=20143520

Question-clé 4 (ouverte): Shared space ou cohabitation: quelle prise en compte des personnes plus fragiles?



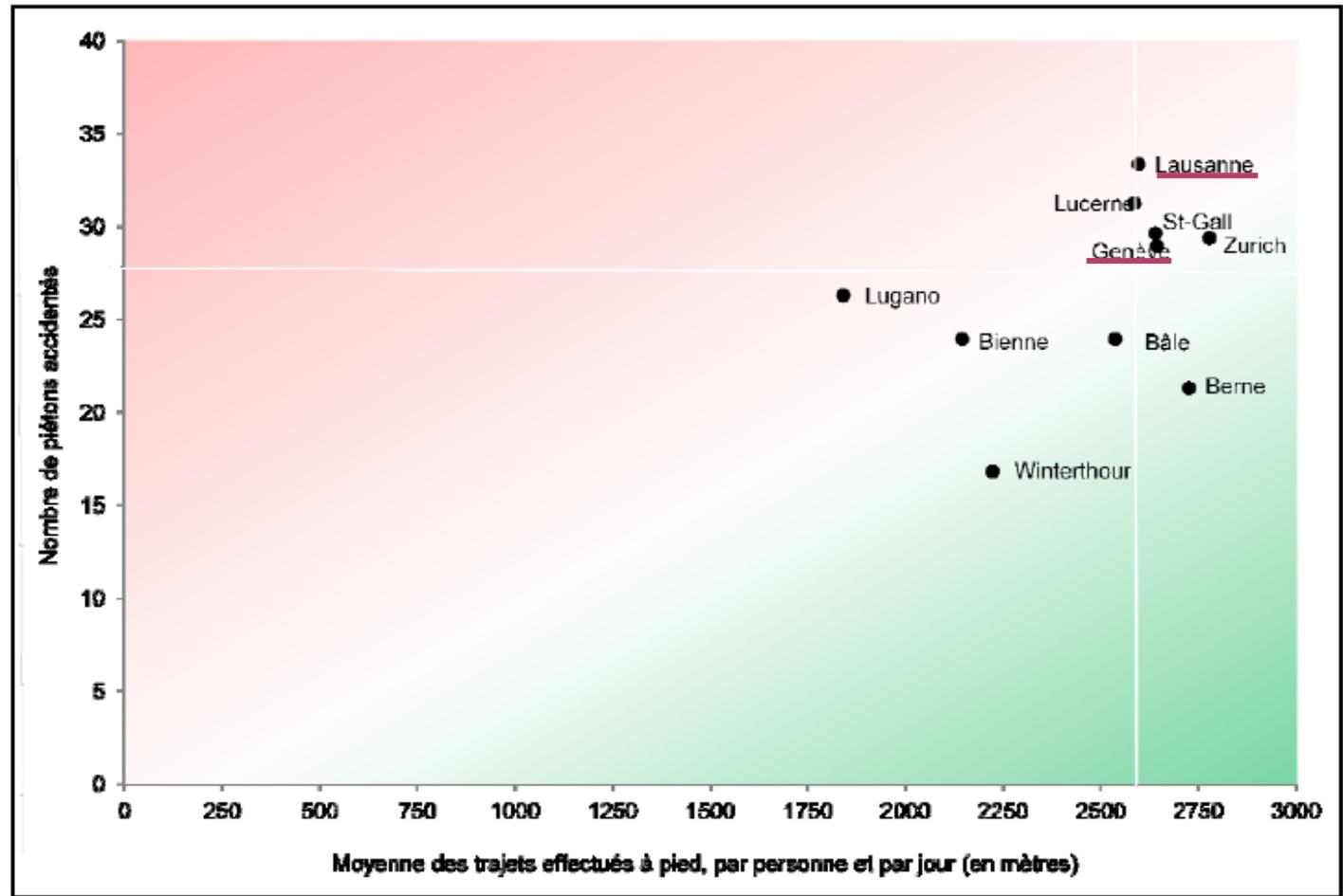
Question-clé 5 (ouverte): Shared space ou cohabitation: applicable en Suisse romande?



Saint-Imier, 2014

Sécurité piétonne dans les grandes villes suisses 2013

Source: OFROU,
Comparaison des villes
en termes de sécurité
routière, 2013



Graphique 6 : Nombre de piétons accidentés (moyennes 2009-2013) dans les dix plus grandes villes suisses (pour 50 000 habitants), comparé avec la moyenne des trajets effectués à pied, par personne et par jour. Les lignes blanches illustrent les valeurs médianes, les couleurs en dégradé correspondent à l'évaluation des villes et vont du vert (bon) au rouge (mauvais).

Question-clé 5 (ouverte): Shared space ou cohabitation: applicable en Suisse romande?



«La réussite de Köniz ou de Neuenegg est moins une question de culture (Suisse alémanique / Suisse romande) qu'une question de démarche: de communication, de participation, de travail avec les associations locales («à Köniz aussi il y a eu des pétitions»).» (Rue de l'Avenir 4/2006).

Question-clé 5 (ouverte): Shared space ou cohabitation: applicable en Suisse romande?



Lausanne, Rue Centrale



Dessert: on s'y met?



Graz, Sonnenfelsplatz

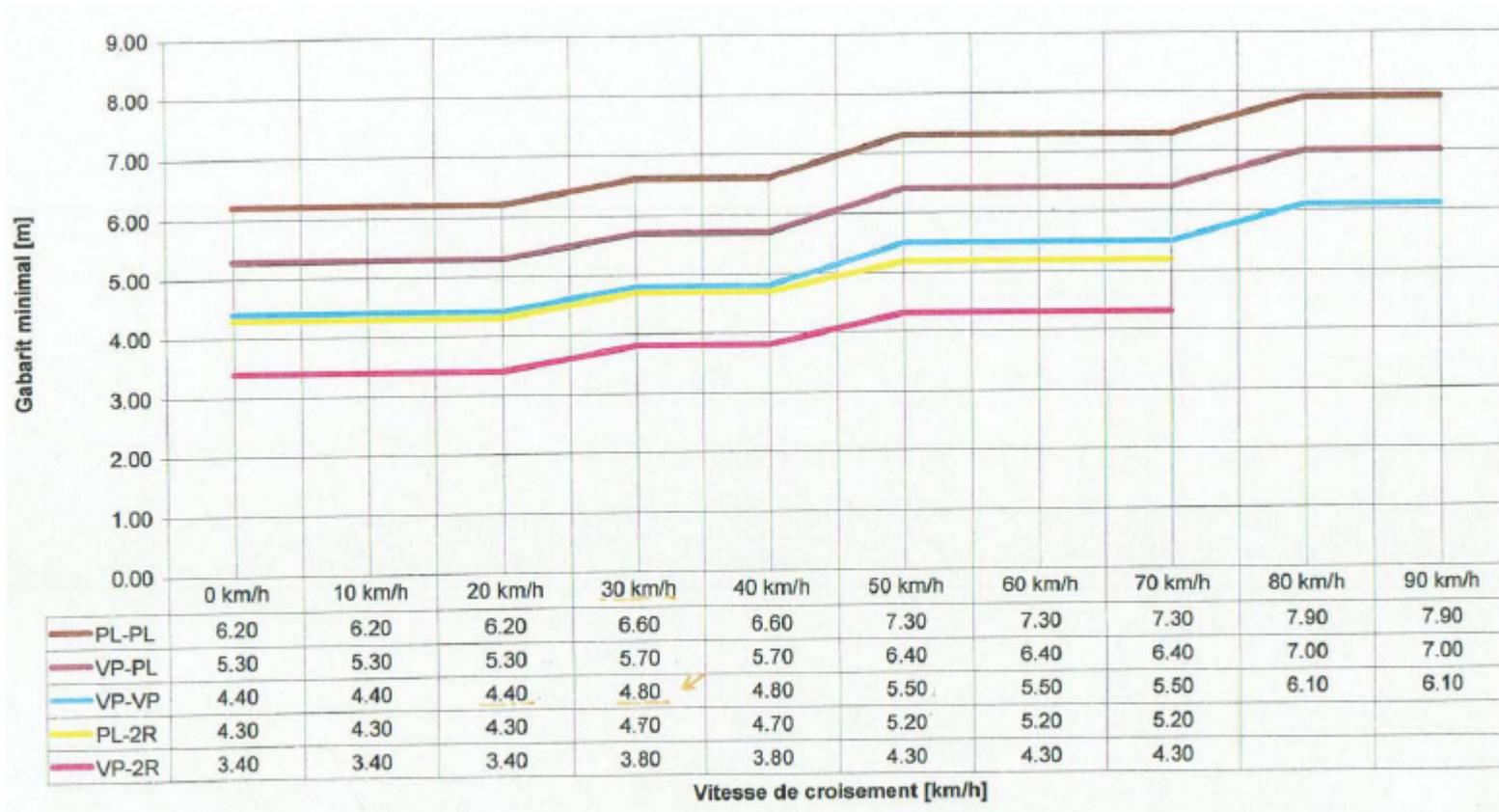


Et chez nous? Accueillant, l'espace public?



Genève – place des 22-Cantons





Autre : contraintes SIS / engins de déneigement : gabarit d'espace libre de 3m50