

**Zeitschrift:** Tracés : bulletin technique de la Suisse romande  
**Herausgeber:** Société suisse des ingénieurs et des architectes  
**Band:** 135 (2009)  
**Heft:** 20: Transports, réseaux, territoires

**Artikel:** De l'artère de trafic à l'espace de vie  
**Autor:** Waidmann, Ruedi  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-99786>

#### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

#### **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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

#### **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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 13.01.2026

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

# De l'artère de trafic à l'espace de vie

**Winterthur est une ville en croissance, son trafic augmente. Or, le soutien financier escompté de la Confédération pour la construction de nouvelles routes fait toujours défaut. Les autorités ont donc décidé de miser sur l'aménagement et la mise en valeur du réseau existant, en partant du principe que ce qui ne peut être agrandi doit être mieux exploité. La ville voit ainsi ses rues se muer en véritables espaces de vie.**

Avec un réseau autoroutier qui contourne les trois quarts de la Ville et comporte cinq échangeurs, avec un réseau de RER à quatre bras et dix arrêts en zone urbaine, Winterthur réunit d'excellentes conditions pour maîtriser son trafic. En plus, avec 25% de tous les trajets urbains effectués en vélo, Winterthur compte aussi parmi les villes les plus cyclophiles de Suisse. Par contre, ses transports publics urbains constituent plutôt un maillon faible – la Ville a des bus, mais pas de

tram – et paradoxalement, Winterthur fonctionne assez mal d'un point de vue piétonnier, malgré sa taille modeste, ses espaces verts et ses places au centre-ville devraient favoriser ce type de déplacement. Aux 19<sup>e</sup> et 20<sup>e</sup> siècles, Winterthur a volontairement été développée comme une cité-jardin, qui offre un bâti parsemé d'espaces verts de densité plutôt faible, et une surface de quartiers d'habitation considérable. Conséquences de ces caractéristiques, de longs axes routiers en étoile parcourent toute l'agglomération. Ces couloirs de trafic coupent les quartiers en deux et se rejoignent en nœuds routiers – espaces qualitativement pauvres. Se déplacer à pied y est ainsi plutôt désagréable.

Dans les quartiers en développement, nouveaux logements et places de travail génèrent plus de trafic: la capacité du réseau routier atteint ses limites. Pendant ce temps, la Confédération réduit ses aides financières et le contournement sud-est, depuis longtemps en attente, n'est plus prioritaire dans la planification des routes nationales et s'est vu relégué à 2035 au plus tôt – une éternité en matière de planification des transports. Le développement du réseau routier stagne en dépit des exigences croissantes de cette jeune grande ville où, en plus du trafic, la route doit de plus en plus souvent accueillir des événements culturels ou festifs, permettre une utilisation commerciale et offrir, à midi et en fin de journée, une certaine qualité de séjour. Il est donc indispensable de repenser la politique des transports.

## Administrer l'espace routier

Peter Baki, directeur de l'aménagement du territoire et de la planification des transports au service d'urbanisme de Winterthur, est d'avis que les approches strictement fonctionnelles et techniques sont aujourd'hui dépassées. Selon lui, seule une planification conjuguant transports et aménagement – à l'instar de ce que demande le programme d'agglomération de la Confédération<sup>1</sup> –, accompagnée d'une exploitation active de l'espace routier existant, permettra de résoudre les problèmes de transports. Selon lui, exploiter de

<sup>1</sup> Projet d'agglomération en bref, document PDF à télécharger sur [www.are.admin.ch/themen/agglomeration/00626](http://www.are.admin.ch/themen/agglomeration/00626)



manière active signifie aménager les routes de manière à ce qu'elles puissent répondre à des exigences diverses, suivant le lieu et l'heure du jour (ou de la nuit). Certaines règles de circulation trop strictes sont remplacées par des réglementations locales et négociées avec toutes les parties intéressées. Ces arrangements au cas par cas sont promus à travers des campagnes publicitaires. Des places qui sont aujourd'hui des nœuds routiers pourront ainsi se transformer en espaces à qualités multiples, et les routes principales gagner en perméabilité (possibilité de traverser plus facilement, par exemple). En ville, le réseau sera adapté aux besoins urbains.

Peut-on en déduire que les routes ne sont en réalité pas si encombrées que ça ? Les causes du problème sont-elles leur usage unilatéral et la mauvaise organisation de l'espace ? Michael Hauser, directeur du service d'urbanisme, en est convaincu. A ses yeux, Winterthur doit multiplier les incitations à utiliser les transports publics, augmenter leur attractivité ainsi que celle des déplacements à pied. L'un des projets en cours concerne la transformation du réseau de bus : actuellement organisé en cercles concentriques, il s'achemine vers un fonctionnement en lignes diamétrales. Michael Hauser voit également du potentiel du côté du RER. Malgré cela, précise-t-il, la mobilité ne pourra s'étendre de manière infinie : « Nous devons réapprendre à l'apprécier en termes de voyage, surtout pendant les loisirs ; à en jouir comme d'une richesse qui n'est, malheureusement, pas inépuisable. »

### Rassembler des intérêts, concevoir des espaces

Aujourd'hui, le service d'urbanisme de Winterthur a commencé par déterminer le potentiel des rues existantes, puis à mieux l'utiliser. Lorsque le service des ponts et chaussées annonce qu'une route aura besoin de travaux d'entretien, la direction de l'aménagement du territoire et de la planification des transports réunit tous les intéressés – service des ponts et chaussées, police routière, représentants des transports publics et, suivant les cas, service du feu, du patrimoine ou des parcs et promenades – pour élaborer une liste des points faibles et des souhaits. Généralement connus, les revendications des associations de quartiers et des lobbies des cyclistes sont également prises en compte. Pendant ce processus, la rue est examinée à la fois d'un point de vue fonctionnel et esthétique. La plupart du temps, des centaines de petites interventions ont depuis longtemps transformé son apparence originale : aires d'arrêt pour les bus, trottoirs resserrés ou élargis, changements hasardeux de matériaux. Ces transformations doivent, si possible, être gommées, afin de restaurer le contexte et l'aspect originels de la rue ou de la place (fig. 1). Ce procédé, similaire à celui mis en place lors

de constructions complexes où les exigences de tous les intéressés sont énumérées et intégrées au projet<sup>2</sup>, était jusqu'ici « en période d'essai ». Mais la Ville vient de créer un nouveau poste pour le « développement de projets dans le domaine de l'espace routier », intégré au service d'urbanisme.

### Planifier : toujours plus de procédures ?

L'écho de la part de l'administration est favorable. Les exigences d'exploitation peuvent être intégrées plus tôt, et le service des ponts et chaussées voit d'un œil positif le fait d'avoir affaire à des projets soutenus à plus large échelle. Quelques réserves sont émises quant aux procédures supplémentaires, et des discussions sont en cours afin de savoir jusqu'où il faut aller en matière d'aménagement. On peut en effet se demander s'il est judicieux d'organiser des concours pour des rues de quartier, et l'idée de concevoir jusqu'au dernier recoin d'une ville peut donner de l'urticaire. Mais Peter Baki se veut rassurant : selon lui, le service d'urbanisme devra prouver que les procédures en ressortiront plutôt allégées. Comme tous les intérêts sont intégrés à la planification, des transformations ultérieures dues à des interventions d'autres services ou à des oppositions des gens du quartier sont évitées. L'effort de planification sera, précise-t-il, relativement modeste et pourra être fourni par le service d'urbanisme. Si des projets plus conséquents exigent l'attribution de mandats d'aménagement, Peter Baki souhaite travailler par le biais de mandats d'étude et d'une procédure de choix des planificateurs qui, respectueuse des exigences des règles d'attribution des marchés publics, reste moins lourde à appliquer que celle des concours<sup>3</sup>.

### Domaine de projection espace routier

Michael Hauser atténue lui aussi toutes ces craintes : « Il y aurait lieu de craindre un ameublement exagéré de l'espace public, mais ce n'est pas ce à quoi nous aspirons. Nous ne voulons pas promouvoir de l'aménagement à tout prix, il s'agit simplement d'arriver à des tracés distincts de routes et de trottoirs, d'îlots, d'allés d'arbres, etc. (fig. 1). Nous plaidons pour une image plus géométrique, plus claire de la rue. Conçu selon la devise de Lucius Burckhard, qui dit que le design est invisible<sup>4</sup>, un espace routier devrait être plus adapté, plus utile à tous les usagers. L'espace disponible

<sup>2</sup> Verena Rothenbühler, « Von der Verwaltung zum Management », in : Bauen für Zürich – Das Amt für Hochbauten 1997-2007. Zurich, 2008, pp. 237-251

<sup>3</sup> Jeremy Hoskyn, Ursula Müller : Qualität dank Wettbewerb, in : Bauen für Zürich – Das Amt für Hochbauten 1997-2007. Zurich, 2008, pp. 267-291, avant tout p. 273

<sup>4</sup> Lucius Burckhardt : Design ist unsichtbar. Ostfildern, 1995



se voit ainsi exploité de manière plus efficace, la qualité de séjour augmente et on arrive à conserver en plus l'espace routier en tant que patrimoine.»

Par ailleurs, le directeur du service d'urbanisme insiste sur le fait qu'il ne s'agit pas d'élaborer un catalogue de mesures qui serait une sorte de répertoire routier pour la ville de Winterthur, mais de développer, par le dialogue, des solutions opportunes. Les « Best-Practice » d'autres villes peuvent également servir d'exemple. Il s'agit selon lui avant tout d'être à l'écoute au bon moment, de récolter toutes les idées et les efforts et de garder une bonne vue d'ensemble. L'espace routier redevient ainsi un véritable espace où se projeter. Dans un futur proche, il sera peut-être même possible de soumettre les alignements du bâti à un processus semblable. Avant l'ère de l'automobile, les planifications de l'espace routier et de l'espace bâti allaient naturellement de pair. Et c'est l'orientation unilatérale de la planification urbaine selon les transports qui a fini par les attribuer à des professions et à des services différents. Aujourd'hui, il y aurait avantage à revenir en arrière, afin de faire place à une appréhension globale de l'espace routier.

### Trois exemples

En règle générale, cette approche doit démontrer son utilité pour la simple rénovation d'une rue de quartier. Ci-dessous, nous présentons cependant trois grands projets qui doivent, dans les années à venir, créer ou améliorer l'espace public de Winterthur. Deux d'entre eux sont déjà en cours de planification, le troisième n'en est encore qu'au début de la procédure. Tous les trois montrent cependant que dans la pratique, la tâche reste complexe, puisqu'il s'agit de réunir des points de vue et des disciplines normalement isolées ou qui n'entrent en ligne de compte que les unes après les autres.

### Le centre : un masterplan pour la gare

Il est certes agréable de se promener dans la vieille ville et les parcs de Winterthur, mais l'arrivée en ville depuis la gare n'est pas chose aisée pour les piétons (fig. 2). La gestion des flux de trafic au centre-ville est confuse et la capacité du réseau de bus atteint, dans sa configuration actuelle, ses limites. Selon les directives des autorités, il doit être développé pour pouvoir absorber, conjugué à la mobilité douce, une grande partie de l'accroissement du trafic attendu. Dans les années à venir, il s'agira donc de revaloriser le quartier de la gare tant du point de vue de l'exploitation que de l'urbanisme. Ce lieu doit devenir une zone de rencontres ouverte et permettre de mieux relier entre eux la vieille ville, l'aire Sulzer<sup>5</sup>, le quartier de Neuwiese et l'ancienne friche Archareal. Un masterplan établi par Metron AG coordonne des projets publics et privés (fig. 3). En mai, le peuple a accepté un crédit-cadre, déléguant ainsi au parlement la compétence de gérer la répartition des crédits pour les différentes parties du projet. Le projet central, Gleisquerung Stadtmitte (traversée des voies au centre-ville), concerne le passage souterrain de la Zürcherstrasse. Il doit permettre de connecter la place de la gare, l'aire Sulzer, l'Archareal et la Rudolfstrasse grâce à un réseau de chemins pour piétons et vélos. En guise de première étape, le Bahnmeisterweg est en train d'être comblé afin de créer une nouvelle place à l'entrée de l'aire Sulzer. Dans un second temps, dès 2012, la Rudolfstrasse sera surélevée pour qu'elle puisse enjamber la Zürcherstrasse, ce qui mènera à la création d'une place généreuse entre la gare, le quartier de Neuwiese et l'aire

<sup>5</sup> Un ancien site industriel qui connaît une évolution florissante. Depuis l'arrêt des machines, l'aire Sulzer, se transforme en quartier urbain moderne tout en conservant une certaine atmosphère d'histoire industrielle.

Fig. 2 : Près de la gare : répartition confuse des différents usages et modes de transport, peu attractif pour les piétons (Image rw/TEC21)

Fig. 3 : Le masterplan pour la gare : traversée des voies au centre-ville (1), place de la gare sud (2), Rudolfstrasse / Neuwiesenquartier (3), passage sous voie pour piétons nord (4), passage sous voie pour vélos nord (5), Kesselhaus (6), Stellwerk RailCity (7), Archhöfe (8) (Document <www.stadtraum-bahnhof.winterthur.ch>)

Fig. 4 : La Zürcherstrasse à Töss aujourd'hui : elle coupe le quartier en deux. (Image rw/TEC21)

Fig. 5 : Une organisation de l'espace routier inédite en Suisse : deux allées de platanes au milieu desquels roule le trafic automobile (Document Zweibrücken / Dürig / Topotek1)

Sulzer. Malgré une augmentation constante des fréquences de circulation, la place de la gare devrait ainsi assurer une coexistence sereine entre piétons, vélos, taxis, automobiles et bus, et devenir une carte de visite pour Winterthur. La partie nord a déjà été réaménagée, et la Ville a lancé un concours pour la partie sud. Le projet gagnant de Stutz + Bolt + Parner prévoit une toiture centrale qui protègera les passants et les utilisateurs des transports publics en cas de mauvais temps.

Dans le secteur Rudolfstrasse / Neuwiesenquartier, il s'agira de prendre des mesures touchant à la construction, au transport et à l'aménagement afin d'empêcher que ce secteur continue à être perçu comme l'arrière-cour de la gare. Rendue plus paisible, la Rudolfstrasse verra sa qualité en terme d'espace urbain rehaussée. La rampe d'accès sud du parking au-dessus de la gare sera remplacée par une rampe à deux étages (entrée et sortie) au nord.

Le passage sous voie pour piétons côté nord n'arrive presque plus à absorber les flux de passants aux heures de pointe. Une étude de projet des CFF et de la Ville prévoit un passage plus large et praticable pour les handicapés. Avec la « Veloquerung Nord », il s'agira de créer une troisième possibilité de traverse, grâce à un passage sous voie entre la Zürcherstrasse et la Wülflingerstrasse.

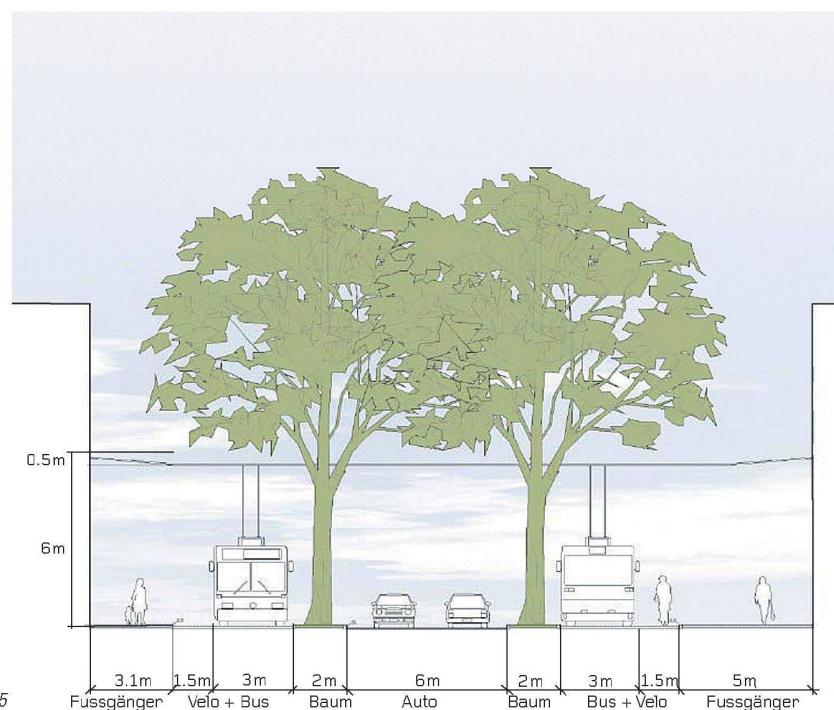
Trois projets privés complètent ces mesures. Le Kesselhaus, bâtiment pignon de l'aire Sulzer, inscrit au patrimoine et symbole de l'époque industrielle, est actuellement transformé par la Turinova AG (un fonds immobilier de l'UBS) en un centre de loisirs avec cinéma multiplexe, restaurants et commerces. Au nord du bâtiment de la gare, CFF Immobilier construit le « Stellwerk RailCity », un immeuble de bureaux de cinq étages avec des commerces au rez et un parking pour 800 vélos au sous-sol, qui sera inauguré l'an prochain. Sur le Archareal au sud de la gare, la firme Halter AG prévoit la réalisation d'un complexe baptisé « Archhöfe », comprenant un hôtel, des commerces et des logements.

#### L'axe de pénétration : planification test à la Zürcherstrasse

La Zürcherstrasse coupe le quartier Töss en deux (fig. 4). Route de sortie la plus fréquentée de Winterthur, elle devra à nouveau être perçue et utilisée en tant que grand espace ouvert de ce quartier ouvrier. Il s'agira de faciliter la traversée de cet axe et d'y offrir de meilleures conditions pour les bus, les vélos et les piétons, ainsi que pour le logement et le shopping. Cependant, la fréquence accrue des bus rend impossible la mise en place d'une zone de trafic mixte. Lors d'une planification test, cinq groupes ont présenté leurs idées en matière d'urbanisme, d'architecture, d'aménagement et



4



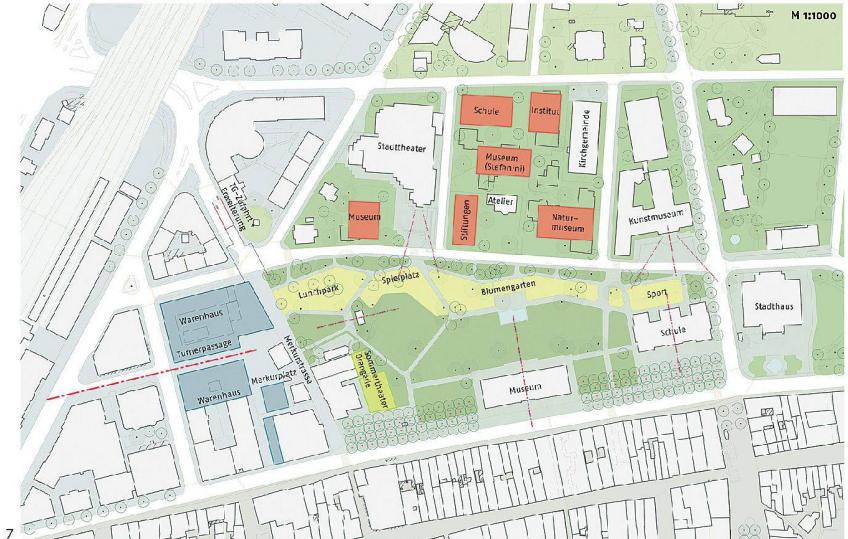
5

Fig. 6 : Les échoppes de fast-food dans les Jardins de la Ville (Image rw/TEC21)

Fig. 7 : Moins de conflits grâce à une meilleure répartition des usages : les suggestions de Rotzler, Krebs + Partner / Beat Rothen / Barbara Emmenegger (Document Rotzler, Krebs / Rothen / Emmenegger)



6



7

de transport; trois d'entre eux ont été invités à approfondir leur concept des transports. La planification test a pu intégrer les résultats d'une longue démarche participative au sein du quartier.

Le projet que l'on recommande de réaliser est celui du groupe Zweibrücken / Dürig / Topotek1, qui propose une organisation de l'espace routier inédite en Suisse (fig. 5) : deux allées de platanes au milieu desquels roule le trafic automobile, avec sur chaque côté une voie de bus et une piste cyclable, puis des zones pour piétons de 3 à 5 mètres de large, suivant les façades et les types de bâtiments qui longent la route<sup>6</sup>. La capacité pour le trafic motorisé individuel (TMI) reste inchangée, mais la transformation amène bien des améliorations : la séparation du TMI, des transports publics et du trafic lent (piétons, vélos) permet aux bus de mieux assurer leurs horaires et augmente la sécurité des cyclistes. Les allées de platanes améliorent la qualité de séjour, les traversées sont plus courtes et l'espace qui constitue le quartier s'étend visuellement jusqu'aux arbres et en ressort donc considérablement accru. La Ville souhaite lancer les travaux dès 2012.

### Le parc : planification test Jardins de la Ville

Dans les Jardins de la Ville, il s'agit de coordonner les besoins de différents groupes d'usagers et de procéder à quelques réparations urbaines. Le parc, situé à deux pas de

la gare, est très fréquenté. Il accueille en son sein le Musée Oskar Reinhart, l'Ecole Altstadt, une aire de jeux et un théâtre de plein air.

Les différents usagers se sentent gênés les uns par les autres, par exemple si une fête de la scène autonome perturbe une représentation de théâtre, si des employés et des écoliers qui prennent leur lunch se sentent dérangés par des alcooliques qui se disputent entre eux, lorsque des chiens traversent l'aire de jeux ou qu'un ballon de foot interrompt brutalement la contemplation d'une pétale de rose. Les Jardins souffrent également d'une erreur de planification qui date des années 80, puisque le parc se termine près de la Placette, sur un toit de parking constellé d'échoppes de fast-food (fig. 6). L'accès au dit garage ainsi qu'un mystérieux pavillon à musique embrouillent encore une situation urbaine teintée d'histoire : le tracé de la Merkurstrasse fut jadis le début de la Schaffhauserstrasse qui, quant à elle, fut interrompue par la construction des voies ferrées.

La Ville a organisé une planification test avec trois groupes qui proposent tous une structuration plus nette des différents usages ainsi qu'une clarification urbaine des bords du parc (fig. 7). La Ville est en train de rédiger un rapport de synthèse qui doit définir les mesures qui conduiront ces prochaines années à une réalisation pas par pas.

Ruedi Weidmann, rédacteur en histoire de la construction TEC21, Staffelstrasse 12, Postfach 1267, CH – 8021 Zurich

Le présent article a été publié dans *TEC21* n°35, 28 août 2009.  
Traduit de l'allemand par Anna Hohler

<sup>6</sup> Planpartner AG : Winterthur-Töss, Testplanung Zürcherstrasse, Bericht des Begleitgremiums zu den Vertiefungsstudien Verkehr, 3 juin 2009