



Rapport du Jury Flâneur d'Or 2011

Prix des aménagements piétons



Mobilité piétonne
Fussverkehr Schweiz
Mobilità pedonale



Flâneur d'Or 2011
Prix des aménagements piétons
Fussverkehrspreis Infrastruktur
Premio infrastrutture pedonali



Impressum

Rapport du jury «Flâneur d'Or 2011 » – Prix des aménagements piétons

Novembre 2011

Organisation:

Mobilité piétonne
Pascal Regli / Marlène Butz
Klosbachstrasse 48
8032 Zürich
043 488 40 32
flaneurdor@fussverkehr.ch

Photos: dossiers de participation
et Mobilité piétonne
Traduction : Dominique von der Mühl

Version papier: Mobilité piétonne
Version électronique:
www.flaneurdor.ch
www.fussverkehr.ch

Concours organisé avec le soutien de l'Office fédéral des routes / domaine mobilité douce, de l'Association transports et environnement ATE et de Signal SA,
Relais médias : Hochparterre et Association des communes suisses (revue Commune suisse).





Table des matières

« Flâneur d'Or 2011 – Prix des aménagements piétons »	4
Introduction	4
Conditions de participation	4
Catégories de projets	4
Critères d'appréciation	4
Jury	5
Le concours 2011	5
Prix Flâneur d'Or 2011, distinctions, mentions	8
Quelques commentaires	8
Approbation	11
Prix piéton 2011	12
Naters (VS) : Réaménagement du tracé de la ligne Furka-Oberalp.....	12
Distinctions	18
Baden (AG) : Réaménagement de la Schlossbergplatz	18
Bâle (BS) : « Auf Augenhöhe 1.20 m » (Les yeux à 1.20m de hauteur)	20
Bâle (BS) : Réaménagement de la Karl Barth-Platz	22
Berne (canton) : Tram Bern West (tram de Berne Ouest)	24
Fribourg (FR) : Zone de rencontre « Square des Places »	26
Genève (GE) : Le Parc des Chaumettes.....	28
Mollis (GL) : Wege als Ziel (Le chemin comme but)	30
Renens (VD) : Renens Cœur de ville	32
Tessin et GMT-SI : Plan de mobilité scolaire – A l'école à pied, c'est mieux	34
Zurich (ZH) : Reconquête de la ville – Le projet « Gleisbogen » à Zürich-West	36
Mentions	39
Disentis / Mustér (GR) : Zone 30 en traversée de localité sur un axe principal	39
Genève (GE) : Voie verte d'agglomération.....	39
Glattal (ZH) : Glattalbahn – « Mobilité douce en réseau »	40
Horgen (ZH) : Zone de rencontre de la gare	40
Massagno (TI) : Modération de la circulation dans le centre de la localité	41
Rheinfelden (AG) : Concept de Plan Lumière entre les deux Rheinfelden	41
Capriasca (TI) : Percorsi pedonali (meglio a piedi) / Cheminements piétons (à pied c'est mieux).....	42



« Flâneur d'Or 2011 – Prix des aménagements piétons »

Introduction

Le concours « Flâneur d'Or – Prix des aménagements piétons » organisé par Mobilité piétonne, association suisse des piétons, distingue des réalisations particulièrement intéressantes et innovantes du point de vue des piétons (réaménagements de rues et de places, nouvelles liaisons piétonnes, conceptions d'ensemble). Le concours bénéficie du soutien de l'Office fédéral des routes OFROU, ainsi que d'autres partenaires. Il vise à faire connaître des bonnes pratiques et contribuer à susciter de nouvelles réalisations qui s'en inspirent.

Ce concours d'échelle nationale, organisé pour la septième fois en 2011, récompense des communes, des institutions, des personnes ou des groupes de personnes qui se sont engagées dans la réalisation de projets innovants, ayant des effets positifs pour les piétons. Le jury décerne un prix de 10'000 francs et plusieurs distinctions. Les résultats du Flâneur d'Or 2011 font l'objet d'une présentation dans le magazine « *Commune Suisse* » et la revue d'architecture « *Hochparterre* », partenaires médias du concours.

Conditions de participation

Le concours est ouvert aux communes, aux bureaux d'ingénieurs et aux bureaux d'aménagement, aux organisations et aux entreprises, ainsi qu'aux personnes ou aux groupes qui s'engagent dans le domaine des piétons et de la promotion de l'attractivité des déplacements à pied. Sous une condition : les projets soumis doivent avoir été réalisés, et les conceptions d'ensemble ou schémas directeurs doivent lier les autorités de manière explicite.

Catégories de projets

Les projets sont répartis selon quatre catégories :

- concepts ou plans de déplacements piétons, schémas directeurs ;
- aménagements sur des routes cantonales ;
- aménagements sur des rues communales, rues privées, chemins ou places ;
- aménagements à des interfaces de transport public.

Le terme « aménagement » comprend aussi des éléments de signalétique ou des marquages.

Critères d'appréciation

Conformément au descriptif du concours, les projets sont évalués selon les critères suivants :

- qualité de l'aménagement, attractivité de la liaison, respectivement de l'espace public ;
- sécurité et confort pour les piétons ;
- caractère d'exemplarité du projet, transposition possible à d'autres contextes ;
- caractère innovant : aspect « visionnaire » du projet, inventivité, solution non conformiste, qualités esthétiques ;
- processus de projet : engagement des personnes impliquées, intégration de la population, ténacité des acteurs, audace du projet ;
- aspects financiers : rapport entre effets des mesures et moyens engagés, rapport coût-bénéfice en termes de sécurité et d'attractivité.



Jury

- **Lorenzo Custer**, architecte EPF/SIA/SVI, GMT-SI, Officina della Costruzione sagl, Ponte Tresa
- **Gabrielle Gsponer**, ingénieure, Office fédéral des routes OFROU domaine mobilité douce, responsable du secteur réseaux piétons et chemins de randonnée
- **Werner Huber**, architecte EPF, rédacteur de la revue Hochparterre
- **Monique Keller**, architecte EPF, Patrimoine suisse, cheffe de projet Prix Wakker
- **Michael Rytz**, géographe et aménagiste, Association Transports et environnement ATE
- **Thomas Schweizer**, géographe, planificateur en transports SVI, directeur Mobilité piétonne, association suisse des piétons
- **Stefan Studer**, ingénieur en génie rural EPFL, ingénieur en chef canton de Berne
- **Dominique von der Mühl**, architecte-urbaniste, Laboratoire Chôros, INTER-ENAC-EPFL, Lausanne
- **Rolf Wegmann**, aménagiste FH/FSU, chef Entwicklungsplanung Ville de Baden

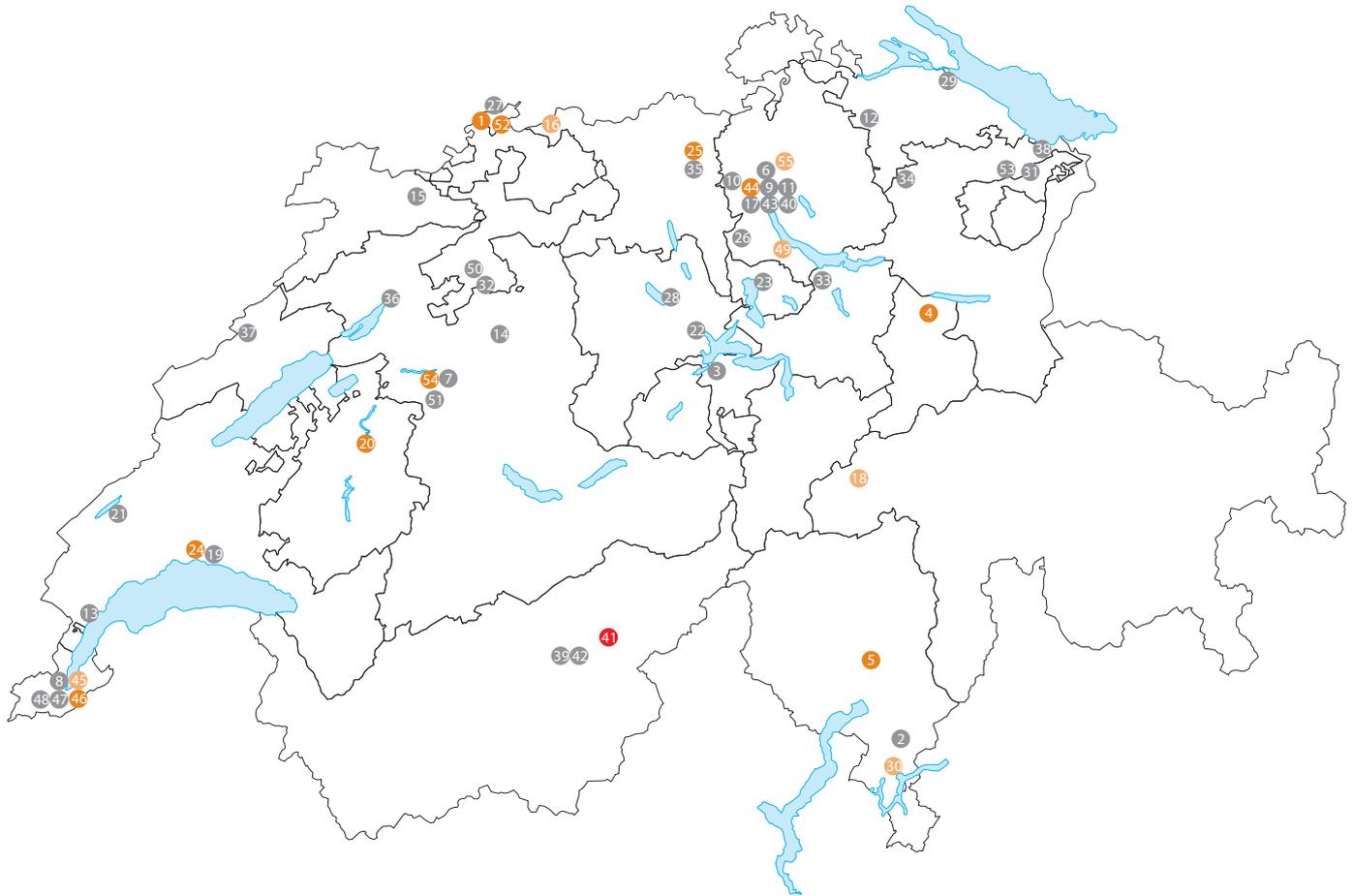
Le concours 2011

Au total, 55 dossiers ont été envoyés dans les délais. Tous remplissaient les exigences requises et ont pu être soumis au jury, composé de neuf personnes.

La répartition des projets selon les quatre catégories du concours a donné la répartition suivante :

18	concepts/plans de déplacements piétons, schémas directeurs ;
6	aménagements de routes cantonales/principales ;
23	aménagements sur des routes secondaires, communales, rues privées, chemins ;
8	aménagements à des interfaces de transport public.

55	nombre total de projets
----	-------------------------



PROJETS FLÂNEUR D'OR 2011

CONCEPTS OU PLANS DE DÉPLACEMENTS PIÉTONS / SCHEMAS DIRECTEURS

- 1_Basel: Auf Augenhöhe 1,20 m
- 2_Capriasca: Percorsi pedonali (con percorsi casa-scuola)
- 3_Stans: Underwäx in Stans!
- 4_Mollis: Wege als Ziel
- 5_Cantone Ticino: Meglio a piedi sul percorso casa – scuola / Piano di Mobilità Scolastica
- 6_Zürich: Schulwegsicherheit an Verkehrsregelungsanlagen
- 7_Bern: Behindertengerechte Querungen, Trottoir absenkungen
- 8_Genf: Aménagements pour personnes à mobilité réduite
- 9_Zürich: Routenplaner für Fussgängerinnen und Fussgänger und den Veloverkehr
- 10_Schlieren: Mobilitätsplan Schlieren
- 11_Zürich: Züri z'Fuess
- 12_Frauenfeld: Fuss- und Velocheck
- 13_Nyon et agglomération: Chantier 3 des agglomérationsprogramms
- 14_Burgdorf: Lebensraum Quartier Nord
- 15_Delémont: Conception directrice et plan directeur de la Sorne et de ses abords
- 16_Rheinfelden: Plan Lumière
- 17_Zürich: Verkehrskonzept Innenstadt

AMÉNAGEMENTS SUR DES ROUTES CANTONALES FAVORABLES AUX PIÉTONS

- 18_Disentis / Mustér: Tempo-30-Zone
- 19_Lausanne: Vers-chez-les-Blanc - réaménagement du centre du village
- 20_Freiburg: Zone de rencontre Square des Places
- 21_L'Abbaye: Ponton piétonnier entre Les Bioux et L'Orient
- 22_Luzern: Neugestaltung Schweizerhofquai
- 23_Zug: Nordzufahrt Feldstrasse Zug

AMÉNAGEMENTS SUR DES RUES COMMUNALES, RUES PRIVÉES, CHEMINS OU PLACES

- 24_Renens: Cœur de Ville
- 25_Baden: Umgestaltung Schlossbergplatz
- 26_Affoltern am Albis: Begegnungszone Obere Bahnhofstrasse
- 27_Basel: St.-Johanns-Rheinweg
- 28_Sempach: Umgestaltung Stadtstrasse
- 29_Kreuzlingen: Begegnungszone Hauptachse
- 30_Massagno: Moderazione del traffico alla piazza del Comune
- 31_Speicher: Gestaltung Kalabinthstrasse
- 32_Gerlafingen: Parkierungsbewirtschaftung und Tempo-30
- 33_Feuisberg: Sanierung Dorfstrasse
- 34_Kirchberg: Verkehrsberuhigung Dorfzentrum-Husenstrasse

- 35_Baden: Fussgängersignaletik
- 36_Biel: Fussgängerinformation und -signaletik
- 37_Le Locle: Signalétique piétonnière
- 38_Rorschach: Orientierungssystem
- 39_Visp: Fussgängerleitsystem
- 40_Zürich: Wegleitsystem Zürich-Oerlikon
- 41_Naters: Neugestaltung FO-Trasse
- 42_Visp: Neue Fussgängerpromenade
- 43_Zürich: Lettenviadukt
- 44_Zürich: Gleisbogen Zürich West
- 45_Genf: Voie verte d'agglomération
- 46_Genf: Parc des Chaumettes
- 47_Genf: Pont de la Machine

INTERFACES DE TRANSPORTS PUBLICS

- 48_Genf: Place Cornavin
- 49_Horgen: Begegnungszone Bahnhof
- 50_Solothurn: Neugestaltung Bahnhofplatz
- 51_Köniz: Erschliessungstürme Niederwangen
- 52_Basel: Karl-Barth-Platz
- 53_St. Gallen: Passerelle Böschenmühle-Kantonsspital
- 54_Bern: Tram Bern West, Auszeichnung
- 55_Glattal (Opfikon, Wallisellen, Dübendorf, Zürich): Glattalbahn, vernetzter Langsamverkehr

- Grand Prix
- Distinctions
- Mentions



Les membres du jury ont disposé d'environ quatre semaines avant la 1^{ère} séance pour étudier les dossiers des projets, et le cas échéant effectuer une visite sur place.

Le jury s'est réuni à deux reprises, à Zurich :

- le 5 juillet 2011 : 1^{er} tour d'évaluation
- le 25 août 2011 : 2^e tour, attribution du Prix 2011.

Afin d'optimiser le processus d'évaluation lors du 1^{er} tour, on a examiné et discuté en parallèle les projets traitant de thèmes proches, ce qui a donné la répartition ci-dessous.

Catégorie «concepts/plans de déplacements piétons, schémas directeurs », thèmes :

- 5 projets « Enfants »
- 2 projets « Constructions adaptées aux personnes handicapées »
- 3 projets « Orientation »
- 2 projets « Analyse des points problématiques »
- 6 divers.

Catégorie « aménagements de routes cantonales/principales », thèmes :

- 3 projets « Mesures de modération de la circulation »
- 3 projets « Infrastructures en général »

Catégorie « aménagements sur des routes secondaires, rues communales, privées, chemins » :

- 2 projets « Zones piétonnes »
- 4 projets « Zones de rencontre »
- 3 projets « Zones 30 »
- 2 projets « Mesures de modération de la circulation avec régime 50 »
- 6 projets « Systèmes de guidage/d'orientation piétons »
- 4 projets « Améliorations réseau piéton »
- 2 projets « Aménagements divers »

Catégorie « aménagements à des interfaces de transport public » :

- 3 projets « Réaménagements de places de gares »
- 3 projets « Interfaces »
- 2 projets « Tram »

A l'issue de discussions nourries lors de la 1^{ère} séance, 22 projets sur les 55 ont été retenus, et qualifiés pour le second tour d'évaluation, prévu pour la 2^e séance.

Entre la 1^{ère} et la 2^e séance, les membres du jury ont encore disposé de sept semaines pour étudier les dossiers de manière plus approfondie. Pour pouvoir les évaluer de la manière la plus juste possible, on a réparti les projets restés en lice entre les membres du jury, chargés chacun d'en étudier quelques-uns plus en détail, notamment en se rendant sur place. Les 22 projets restants ont aussi tous été analysés et évalués par le Centre pour la construction adaptée aux handicapés, qui a livré une synthèse de ses remarques à l'usage du jury.

Lors de la 2^e séance on a d'abord procédé à un second tour d'évaluation. Les membres du jury ont chacun présenté les projets qu'ils avaient été chargés d'étudier. Une discussion générale a permis de faire le bilan des points positifs et négatifs en fonction des critères d'évaluation, puis 9 projets ont encore été éliminés. A l'issue du 2^e tour, il restait 13 projets.



Lors d'un 3^e tour, ce nombre a encore été légèrement réduit, le jury retenant au final 11 projets, tous désignés pour recevoir une distinction, parmi lesquels il a choisi le Prix Flâneur d'Or 2011.

Le jury a en outre attribué 7 mentions, Cette catégorie permet de mettre en évidence des projets qui ont le mérite d'avoir traité de manière intéressante un thème important, sans cependant justifier une distinction.

Prix Flâneur d'Or 2011, distinctions, mentions

Prix 2011 : Naters (VS) : Réaménagement du tracé de la ligne Furka-Oberalp FO

Distinctions : Baden (AG) : Réaménagement de la Schlossbergplatz
Bâle (BS) : « Auf Augenhöhe 1.20 m »
Bâle (BS) : Réaménagement de la Karl Barth-Platz
Bern (canton) : Aménagements autour du tram Bern West
Fribourg (FR) : Zone de rencontre « Square des Places »
Genève (GE) : Parc des Chaumettes
Mollis (GL) : « Wege als Ziel »
Renens (VD) : « Renens Cœur de ville »
Tessin (canton) / GMT-SI (TI) : Plans de mobilité scolaire
Zurich (ZH) : Projet « Gleisbogen », Zurich-West

Mentions : Capriasca (TI) : Percorsi pedonali (meglio a piedi)
Disentis / Mustér (GR) : Zone 30 sur le village (deux routes cantonales)
Genève (GE) : Voie verte d'agglomération
Glattal (ZH) : Glattalbahn – « Mobilité douce en réseau »
Horgen (ZH) : Zone de rencontre place de la Gare
Massagno (TI) : Modération de la circulation dans le centre
Rheinfelden (AG) : Plan Lumière entre les deux Rheinfelden

Quelques commentaires

L'édition 2008 a démontré qu'il était impossible d'évaluer le bon fonctionnement d'exemples qui sont encore au stade de projet, ou en cours de réalisation. C'est la raison pour laquelle la mise au concours de l'édition 2011 précisait que les projets soumis devaient être largement réalisés. Une condition respectée, puisque tous les dossiers envoyés ont pu être soumis au jury.

Au bilan de ces projets, quelques points méritent d'être mis en évidence.

Evolution positive de la prise en compte de la marche dans les planifications

La question des piétons trouve de plus en plus sa place dans des planifications qui se veulent aujourd'hui durables et soucieuses de répondre à des objectifs urbanistiques. Un indice en est le nombre de dossiers soumis, qui augmente au fil des éditions du concours, et a atteint cette année le nombre record de 55 projets. Le niveau de qualité des projets est également élevé, aussi bien d'un point de vue technique que formel. Cela a rendu la tâche du jury très intéressante, mais aussi difficile, étant contraint de sélectionner les meilleurs parmi un ensemble de bons projets.



La zone de rencontre continue de faire ses preuves

De nombreux dossiers de zones de rencontre avaient été soumis lors de la précédente édition du Flâneur d'Or. Les zones de rencontre se sont multipliées depuis 2002, année de l'introduction de cette possibilité dans la loi suisse. Il existe désormais plusieurs exemples intéressants d'espaces centraux ou de places de gare, accueillant un trafic qui reste parfois assez important, mais où l'on admet en instaurant une zone de rencontre que le caractère central de l'espace justifie d'aménager d'abord en fonction du piéton.

Les signalétiques piétonnes se développent

Un nombre non négligeable des projets présentés – 6 au total – relevaient de la signalétique et des systèmes de guidage pour piétons. Les villes, grandes et petites, sont manifestement de plus en plus conscientes de l'intérêt de ces dispositifs, pour l'orientation des piétons, mais aussi en termes de marketing urbain et de promotion touristique. Les projets soumis illustrent deux manières de faire :

- Développement d'un système spécifique. Pour la commune cela comporte l'avantage de pouvoir adapter la conception, l'aspect (design et dimensions), les types de matériaux et la technique selon ses souhaits et besoins. Par contre le résultat peut évidemment être coûteux.
- Recours à un fournisseur d'éléments de signalisation, qui assume tout le processus, de la conception à la réalisation. Le coût est plus facilement maîtrisable et peut être relativement bon marché. Par contre, comme on a affaire à des familles de produit, la marge de liberté pour la conception est réduite.

Le choix de projets soumis au jury dans le domaine de la signalétique a suscité une discussion soutenue sur les critères pouvant justifier une distinction. Les systèmes spécifiques développés se distinguent certes par leur conception, leur design et les matériaux utilisés, et on peut relever la qualité des exemples présentés. Mais le jury est arrivé à la conclusion que ces systèmes présentent finalement une forme de standard, sans qu'un projet se distingue véritablement de l'autre, et justifie l'attribution d'une distinction. Raison pour laquelle on y a renoncé pour l'ensemble des projets de cette catégorie.

La question de l'éclairage – un thème nouveau et un aspect très important

On ne se déplace pas à pied de jour seulement : en moyenne près de la moitié du temps on le fait de nuit. L'éclairage de nuit contribue fortement au sentiment de sécurité et à la qualité de l'espace public. Il joue un rôle essentiel, et va assurément prendre de l'importance dans une société qui tend à vivre de plus en plus 24 heures sur 24. Ce thème est apparu pour la première fois lors de la présente édition, avec des projets où la question de l'éclairage a occupé une place importante, au niveau du concept et de la mise en œuvre. Aucun ne justifiait cependant une distinction. Cette problématique importante mérite d'être mise en évidence, et le jury se réjouirait de découvrir de nouveaux projets dans le domaine lors d'une prochaine édition.



La question de l'autonomie de déplacement des enfants : au cœur de plusieurs projets

Les enfants se déplacent essentiellement à pied, et ils ont particulièrement besoin pour pouvoir le faire de cheminements sûrs et attractifs. Cette question était au centre de plusieurs des projets soumis, qui ont pris en compte de manière sérieuse et cohérente la sécurité des enfants et la qualité de leurs espaces de vie. Une approche saluée par le jury, qui remarque par ailleurs que les expériences présentées démontrent aussi que des projets qui ont pour objectif de permettre l'autonomie des enfants (dans leur environnement proche et pour aller à l'école) profitent plus ou moins toujours au final à l'ensemble des usagers.

Les grandes villes – en particulier la ville de Zurich – prennent le piéton au sérieux

Les grandes villes sont de manière générale en avance par rapport à la promotion de la marche. On peut le constater notamment à Bâle, Genève ou Zurich, villes qui ont même soumis plusieurs projets. Le jury a été particulièrement frappé par le nombre et la qualité des projets zurichois. Les sept projets soumis par la ville recouvrent un large spectre de thèmes, impliquant la responsabilité de services très différents. Ils comprennent aussi bien des mesures visant à encourager la marche (planificateur d'itinéraires pour piétons et cyclistes, action Züri z'Fuess/Zurich à pied) que des conceptions d'ensemble (sécurisation des traversées pour les écoliers, conception de circulation en ville) ou des projets d'aménagement (viaduc du Letten, projet Gleisbogen à Zürich West, système d'orientation pour les piétons à Zürich-Oerlikon). Le jury ne peut qu'encourager d'autres villes et communes à s'inspirer de ces exemples et développer une politique de promotion de la marche aussi large et complète.

Projets supra-locaux à l'échelle de l'agglomération : un développement à poursuivre

Dans les grandes villes, mettre en place une politique favorable à la marche et aux piétons est aujourd'hui plus ou moins devenu une évidence. Les cinq grandes villes de Suisse n'abritent cependant que 13% de la population, l'essentiel du potentiel est ailleurs : dans les communes d'agglomération, en particulier les communes suburbaines, qui abritent les développements à venir les plus importants, ou dans les villes petites et moyennes. Il s'agit à la fois d'engager des opérations de valorisation des espaces publics, et de développer des réseaux attractifs à l'échelle locale, en assurant aussi des liaisons entre communes et avec les villes-centres. Cette planification de réseaux d'échelle supra-locale, pour des liaisons à pied et à vélo, est relevée par le jury comme une approche nouvelle et intéressante. Elle devrait encore se développer grâce à l'impulsion des projets d'agglomération.

Le présent rapport rend compte de l'évaluation des projets par le jury. On trouvera une documentation plus complète et détaillée concernant les projets sur le site internet www.flaneurdor.ch.



Approbation

Adopté par le jury lors de sa séance du 25 août 2011 :

Lorenzo Custer


.....

Gabrielle Gsponer


.....

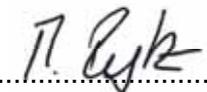
Werner Huber


.....

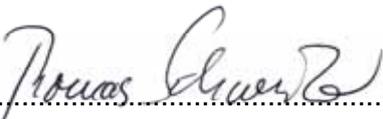
Monique Keller


.....

Michael Rytz


.....

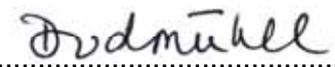
Thomas Schweizer


.....

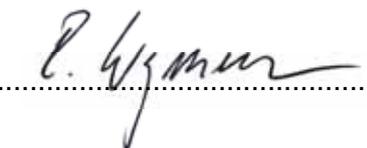
Stefan Studer


.....

Dominique von der Mühl


.....

Rolf Wegmann


.....



Prix piéton 2011

Naters (VS) : Réaménagement du tracé de la ligne Furka-Oberalp

Catégorie : Aménagements sur des routes communales



La ligne Furka-Oberalp (FO, désormais Matterhorn-Gotthard mgb) traversait la commune de Naters sur une longueur de 2.5 km, créant un effet de barrière qui la coupait pratiquement en deux. Une situation qui a complètement changé à partir du moment où la commune a racheté, en 2006, ce tronçon de ligne désormais désaffecté pour en faire un espace d'accès public. La parcelle de l'ancien FO, large de 5-6m, est devenue un axe piétons-vélos, sorte de « fil rouge » traversant la localité sur toute sa longueur, qui s'élargit à deux endroits sur des espaces publics conçus comme des lieux à l'usage des habitants. Le réseau piéton local s'est enrichi d'une nouvelle liaison précieuse sur l'axe est-ouest, qui tisse de multiples relations avec les quartiers riverains. L'ancienne coupure est devenue couture.



Contexte du projet

En 2006, la commune de Naters a saisi l'occasion qui se présentait d'acquérir le tracé désaffecté de l'ancienne ligne Furka-Oberalp FO (désormais Matterhorn-Gotthard mgb) et le bâtiment de l'ancienne gare. Cet achat a mis à sa disposition une parcelle de 5-6m de large traversant la localité sur toute sa longueur.

Processus

Le mandat d'étude attribué en 2007 avait pour objectif de développer un projet pour l'aménagement d'un axe piéton-vélo d'accès public, qui soit aussi un lieu de rencontre. Le tracé de l'ancienne ligne, perçu à l'époque de manière négative (train = bruit et danger), est aujourd'hui devenu un lieu de détente apprécié des habitants de Naters et des environs. L'intérêt de cette réalisation tient à la création de l'axe lui-même, mais aussi à l'aménagement des nouvelles places, ouvertes à des usages très divers, et aux liaisons facilitées vers les communes voisines de Brigue et de Bitsch, grâce à l'intégration dans le projet des deux ponts qui y mènent.

Etapes

La réalisation du projet se fait par étapes. Les deux dernières démarreront en 2012.

2006: Achat du terrain
2007: Mandat d'étude
2009: Etape 1
2010: Etape 2
2011: Etapes 3 et 4
Dès 2012: Etapes 5 et 6

Organisation

Maître de l'ouvrage:	Commune de Naters
Projet d'architecture et chantier:	VOMSATTEL WAGNER ARCHITEKTEN ETH BSA SIA
Conception jeux, suivi artistique:	Pascal Seiler, artiste
Ingénieur civil:	Bureau d'ingénieurs Weder AG
Conception électricité:	ENBAG
Conception éclairage:	NEUCO AG

Aspects financiers

Coût total: CHF 7.4 millions.





Le projet

Le nouvel axe est conçu comme un fil rouge pour les liaisons à pied et à vélo internes à la commune et pour les liaisons à échelle plus large, vers Brigue et vers Bitsch. Il est aussi un espace de détente et de rencontre.

Le tracé proprement dit est structuré selon une échelle métrique: la partie médiane, large de trois mètres et revêtue d'asphalte de couleur rouge, est bordée de deux bandes latérales d'un mètre, en partie arborisées. Des éléments de l'ancienne voie ont été intégrés à l'aménagement, pour garder une trace de l'histoire. Le balast a été réutilisé pour les bandes latérales, complété par du gravier. Les anciens mâts supportant les fils électriques sont restés en place, ils balisent verticalement l'axe piétons-vélos et servent aujourd'hui de supports pour les luminaires. Des bancs en béton en bordure du chemin invitent à s'arrêter.

La liaison vers Brigue, à l'ouest, emprunte le pont métallique de l'ancienne voie, qui assure l'accès le plus direct pour se rendre à la gare, mais sera aussi valorisé comme point de vue privilégié sur le Rhône. Côté est, la liaison vers Bitsch et l'itinéraire du Rhône transite par un tunnel actuellement peu attractif. Suite aux transformations de l'étape 2012, il deviendra beaucoup plus lumineux, grâce à un nouveau revêtement et à des ouvertures pratiquées dans la voûte. De jour, ces éléments coniques apporteront de la lumière naturelle, de nuit ils serviront d'éléments d'éclairage. Le tunnel offrira ainsi une bonne sécurité de jour comme de nuit. Le pont côté est constitue le pendant de celui à l'ouest, tous deux seront mis en valeur, de nuit, par un éclairage indirect.

Le réaménagement autour de l'ancienne gare est un élément marquant du projet. On a créé une longue place rectangulaire, accessible de plusieurs côtés, revêtue du même asphalte de couleur rouge que l'axe qui la longe. Le bâtiment de la gare transformé en bistrot, l'espace extérieur généreux, les arbres et les bancs, un plan d'eau, deux terrains de boccia et un espace de jeux pour les enfants contribuent à rendre la place accueillante et invitent à profiter de cet espace de rencontre au cœur de la ville.





L'avis du jury

On a longtemps considéré que l'idéal, pour les réseaux piétons, était de les aménager de manière séparée, à l'écart du trafic motorisé. Depuis plusieurs années on revient sur ce principe, en reconnaissant qu'il n'est souvent ni applicable ni même souhaitable de créer des réseaux séparés : les déplacements à pied doivent pouvoir se faire de manière pratique et naturelle partout où c'est nécessaire, le long des rues, là où se trouvent les commerces, les équipements. Un aménagement spécifique peut par contre apporter un complément très intéressant au réseau piéton d'une commune et favoriser les déplacements à pied à l'échelle locale. C'est clairement le cas ici avec le réaménagement de l'ancien tracé de la ligne Furka-Oberalp.

En attribuant le Prix piétons 2011 à la commune de Naters, le jury a tout à la fois salué l'engagement de la commune pour la promotion de la marche, la capacité de vision des autorités et la grande qualité de l'aménagement. Le Prix 2011 récompense aussi la réalisation d'une petite localité (8000 habitants) qui a fait preuve d'audace et trouvé les moyens financiers pour mettre en œuvre un projet relativement coûteux, démontrant de manière exemplaire le fait que les mesures en faveur des piétons ne sont pas seulement l'apanage de grandes villes.

Le nouvel axe piétons-vélos constitue comme une « colonne vertébrale » à l'intérieur du tissu bâti, qui permet de desservir la commune sur toute sa longueur et de raccorder les quartiers riverains, contribuant ainsi à une mise en réseau fine de cet aménagement.

L'ancien tracé du FO offre à la fois des liaisons pratiques et agréables pour des déplacements fonctionnels et un espace de délasserment bienvenu au cœur de la commune. Le bâtiment de l'ancienne gare abrite désormais un bistrot, la place et ses abords ont été réaménagés en espace de loisirs et de jeux pour les enfants. Le revêtement du cheminement suggère l'ancienne voie ferrée, le mobilier et les aménagements se distinguent par un caractère contemporain qui mettent cette liaison en évidence et lui donnent une image originale.

Si la transformation d'une voie ferrée désaffectée est une situation particulière qui ne se présente pas dans toutes les communes, on peut par contre s'inspirer de cet exemple pour le transposer à d'autres cas de figure présentant des opportunités d'amélioration du réseau piéton local. Ici la commune de Naters a su saisir l'occasion qui se présentait et l'exploiter pour enrichir de manière cohérente son réseau piéton. Le jury lui tire son chapeau !





L'ancienne voie du FO

Le tracé réaménagé en axe piétons-vélos



Flâneur d'Or 2011

*Prix des aménagements piétons
Fussverkehrspreis Infrastruktur
Premio infrastrutture pedonali*





Distinctions

Baden (AG) : Réaménagement de la Schlossbergplatz

Catégorie : Aménagements sur des routes communales



Le contexte

La Schlossbergplatz se trouve à l'articulation entre la vieille ville et la ville contemporaine. Jusque vers les années 60, la route principale reliant Zurich et Bâle passait par la vieille ville. Elle se rétrécissait au passage de la porte de ville, puis traversait les voies à niveau en direction de Brugg. Puis le passage à niveau a été supprimé au profit d'un tunnel sous-voies. Avec le temps, le trafic ayant diminué dans le secteur de la vieille ville, ce passage sous-voies est devenu une sorte de boyau, peu fréquenté, sombre et fort peu engageant.

Processus

En 2002-2003, on a organisé un concours public pour le réaménagement de la ville haute, avec pour objectif de valoriser les espaces publics de la vieille ville. Etant donné sa localisation et son rôle de point d'articulation entre ville ancienne et ville du XIXe, la Schlossbergplatz a été intégrée dans le périmètre du concours.

Le projet qui a été primé prévoyait d'élargir la place, et de réaliser un aménagement à niveau, en supprimant les trottoirs. La réalisation s'est faite par étapes. Initialement le réaménagement de la Schlossbergplatz était prévu en dernière étape, cette partie du projet devant être réalisée conjointement avec un propriétaire privé. Mais au vu des développements en cours à l'ouest et au sud de la gare, la ville a décidé d'avancer la réalisation : outre l'articulation entre vieille ville et ville contemporaine, la place représente aussi une liaison importante entre le centre-ville et les quartiers de l'autre côté des voies, en particulier la Gstühlareal et le quartier de Martinsberg.

Etapas

2002 / 2003:	Concours
Mars 2008:	Début de la réalisation
Juin 2009:	Fin des travaux



Organisation

Maître d'ouvrage:	Ville de Baden et Regionalwerke Baden AG, Eglin Immobilien AG, Baden
Architecte:	Schoop Architekten AG, Baden
Architecte-paysagiste:	Appert + Zwahlen Landschaftsarchitekten, Cham
Eclairagiste:	Mosersidler AG für Lichtplanung, Zürich
Œuvre d'art (% culturel):	Mayo Bucher, Seraina Feuerstein, Zürich

Aspects financiers

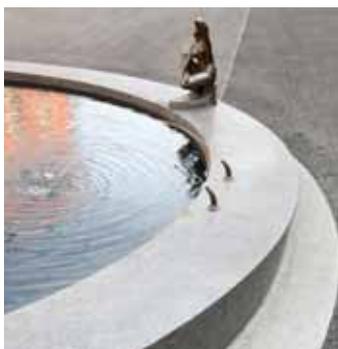
Ville de Baden:	CHF 8.2 Mio.
Regionalwerke:	CHF 2.0 Mio.
Investisseurs privés:	CHF 1.3 Mio.
Total (sans les réalisations privées):	CHF 11.5 Mio.

Le projet

Le réaménagement de la place a été précédé d'une modification de l'organisation de la circulation dans le centre-ville. La Schlossbergplatz est désormais fermée au trafic motorisé, et l'ancien tunnel sous-voies est réservé aux piétons et aux cyclistes. Le concept d'aménagement s'appuie sur un découpage de la place en trois grandes surfaces triangulaires dont les niveaux s'articulent. Une paroi vitrée marque la limite des niveaux, elle apporte à l'aménagement un élément de continuité visuelle. L'ancien tunnel routier s'est métamorphosé en passage commerçant. Le traitement de sol du passage est identique à celui de la place, celui de la dalle supérieure et des murs latéraux (revêtement boisé, mise en couleur) rend l'espace accueillant. La liaison entre le centre-ville et la Gstühlareal, et plus généralement avec les quartiers nord de la ville a aujourd'hui nettement gagné en importance.

L'avis du jury

Le réaménagement de la Schlossbergstrasse et du passage sous-voies constitue une opération de réparation urbaine. On ne s'est pas limité à apporter des améliorations dans l'aménagement, on a aussi cherché à adapter l'espace à des besoins qui évoluent. Autrefois cantonnés sur les bords, les piétons peuvent maintenant s'approprier tout l'espace. Les bus venant de la gare passent en bordure de la place. La Gstühlareal a gagné une liaison piétonne directe et attractive avec le centre-ville. Un point reste problématique : l'aménagement de la place rend difficile l'orientation des personnes malvoyantes. Mais dans l'ensemble le projet représente une importante plus-value urbaine, et il a permis de compléter un maillon manquant entre la zone piétonne et la vieille ville. Cette réalisation s'inscrit aussi dans la politique cohérente d'une ville qui a décidé de s'engager dans la promotion des déplacements à pied et met progressivement en œuvre une conception d'ensemble de valorisation des espaces publics.





Bâle (BS) : « Auf Augenhöhe 1.20 m » (Les yeux à 1.20m de hauteur)

Catégorie : Concepts ou plans de mobilité, schémas directeurs



Le contexte

Entre 2006 et 2008, le Service de l'aménagement cantonal et communal a développé, en collaboration avec le Bureau pour l'enfance (Kinderbüro), un projet intitulé « JO ! St. Johann ». Il s'agissait d'un travail d'analyse socio-spatiale destiné à étudier l'espace de vie d'un quartier – celui de St. Johann – du point de vue des enfants. Ce travail a débouché soit sur la réalisation de divers aménagements en faveur des enfants, soit l'intégration des besoins spécifiques des enfants dans des planifications en cours (p.ex. adaptation des phases de feux, sécurisation des traversées, amélioration de l'éclairage). L'expérience s'étant révélée très positive, on a souhaité exploiter les connaissances acquises en les synthétisant dans un « guide pour un développement urbain adapté aux enfants ». L'exécutif bâlois a chargé le Präsidiatdepartement d'élaborer cet outil à l'intention de l'administration.

Processus

Le projet « JO ! St. Johann » a servi de base à l'élaboration du guide. Plusieurs méthodes avaient été utilisées: parcours, cartes mentales, protocoles de déplacements. Les enfants interrogés (près de 600) devaient désigner leurs lieux favoris, les endroits problématiques et leurs cheminements dans le quartier. Ils avaient aussi émis des souhaits et des idées concernant le trafic, l'aménagement urbain, la sécurité routière, les liaisons dans le quartier. Tous ces éléments ont été systématiquement évalués, puis utilisés pour l'élaboration du guide. Celui-ci met l'accent sur le processus de projet et une approche transversale, il a été réalisé en associant à la fois des enfants et des spécialistes.

Etapes

2006-2008:	Projet « JO! St. Johann »
2009:	Elaboration du guide, approbation par l'exécutif bâlois.
Dès 2010:	Le guide est utilisé comme outil de travail interne de l'administration.

Organisation

Responsabilité / Concept:	Präsidiatdepartement canton de Bâle-Ville – Kantons- und Stadtentwicklung, Sebastian Olloz
Collaboration:	Bau- und Verkehrsdepartement Kt. BS : General Sekretariat, Planungsamt, Stadtgärtnerei, Mobilität. Erziehungsdepartement Kt. BS – Jugend, Familie und Sport
Partenaires:	Kinderbüro Basel Fachhochschule Nordwestschweiz – Hochschule für Soziale Arbeit
Conception graphique:	Zweifel & Chislett Productions



Aspects financiers

Analyse socio-spatiale « JO St. Johann »:	CHF 39'708.–
Conseil externe élaboration du guide:	CHF 3'113.–
Frais conception et impression:	CHF 24'369.–
Formation continue administration 2010:	CHF 590.–
Total:	CHF 67'780.– (sans frais internes administration)

Le projet

« Der Weg ist das Spiel » (Le chemin est le jeu). La philosophie du guide est une approche globale de l'espace de vie des enfants. Huit grands principes synthétisent les objectifs d'un développement du quartier ou de la ville favorable aux enfants et définissent les conditions nécessaires à la réalisation d'espaces « amis des enfants ». Le nom du projet « Auf Augenhöhe 1.20m » (littéralement : à une hauteur de vue de 1.20m) illustre bien le changement de perspective important que devraient adopter des adultes appelés à s'occuper d'aménagements pour des enfants. Le guide met en évidence les aspects qualitatifs à prendre en compte et les étapes du processus, concernant les espaces publics aussi bien que privés. Il comporte aussi des exemples de bonnes pratiques, et en annexe une série de questions très concrètes et des check-lists, constituant ainsi un très bon outil d'aide à la planification, centré sur les processus et privilégiant une approche transversale des thèmes.

L'avis du jury

Le projet « Auf Augenhöhe 1.20m » est un outil de travail innovant, bien structuré et basé sur des données solides. Le développement de quartiers et de villes favorables aux enfants a un rapport évident avec la question des piétons : dans leurs espaces de vie les enfants se déplacent essentiellement à pied. Les possibilités d'influence des enfants et des jeunes sur les processus de planification et de construction restent pourtant encore très limités ; en montrant concrètement comment ceux-ci peuvent être impliqués dans les processus, le projet favorise un renforcement progressif de leur rôle. Le guide convainc également sur des éléments de détail, comme les check-lists, très bien conçues. Au final on a développé un outil de coût modeste qui apporte un bénéfice important. Le projet a d'ailleurs déjà servi d'exemple : d'autres communes et cantons ont repris et exploité l'idée de ce guide pratique. On peut notamment citer l'exemple de Stans, et du projet « Underwäx in Stans ! » (En chemin à Stans !), autre dossier présenté dans le cadre du Flâneur d'Or 2011. Cette commune a également réalisé un questionnaire auprès des écoliers, basé sur le guide « Auf Augenhöhe 1.20m ». Les résultats ont cependant été exploités essentiellement pour développer des actions de communication et des mesures pour un comportement plus sûr des écoliers.





Bâle (BS) : Réaménagement de la Karl Barth-Platz

Catégorie : Interfaces de transport public



Le contexte

La Karl Barth Platz est située dans le quartier de St. Alban-Gellert. La circulation sur cette place de quartier, qui abrite également un arrêt de tram, posait divers problèmes de sécurité. En particulier pour les piétons, qui se trouvaient mis en danger par l'étroitesse des îlots et une chaussée large qui permettait aux véhicules de dépasser le tram à l'arrêt. La situation était particulièrement délicate aux heures de pointe, avec des groupes d'écopier-ères se serrant sur les îlots dans l'attente de pouvoir traverser. L'espace vert étriqué perdu au milieu de la place ne présentait aucun intérêt. Suite à la mobilisation des habitants du quartier pour demander que des mesures soient prises pour améliorer la situation, la Ville a développé un projet, qui a cependant dû être reporté pour des raisons économiques. C'est la nécessité de rénovation des rails du tram qui a permis de réactualiser le projet d'aménagement.

Processus

Dans le but d'améliorer la sécurité des piétons, la commission de coordination pour la circulation (Koordinationskommission Verkehr) a opté pour une variante d'aménagement avec arrêt de tram « en bastion ». En cours d'élaboration du projet, on s'est rendu compte que l'aménagement gagnerait nettement en qualité si l'on traitait aussi les liaisons entre la place et le quartier, pour les rendre plus sûres et plus attractives. Le projet d'aménagement de la place proprement dite intègre ainsi d'autres mesures qui ont contribué à transformer la Karl Barth-Platz en une place de quartier animée, agréable pour le piéton.

Etapas

Janvier 2001:	Demande d'amélioration de la situation de la part des habitants.
2001:	Choix de la variante arrêt de tram en bastion ; pour des raisons d'économie le projet est reporté.
2004:	Les Basler Verkehrsbetriebe (transports publics bâlois) annoncent un assainissement nécessaire des voies/rails pour 2008 au plus tard
2004 – 2008:	Concrétisation du projet puis adoption.
2008 – 2009:	Réalisation.

Organisation

Maître de l'ouvrage:	Canton de Bâle-Ville
Auteur du projet:	Planungsamt Gestaltung Stadtraum Verkehr cas
Autres partenaires:	Basler Verkehrsbetriebe, Tiefbauamt, Stadtgärtnerei, Industrielle Werke, Amt für Umwelt und Energie, Sicherheitsdepartement



Aspects financiers

Crédit selon décision du Parlement: CHF 1'100'000.–

Programme d'action Stadtentwicklung: CHF 635'000.–

Le projet

Le système d'arrêt en bastion implique que le trafic motorisé circule sur la même voie que le tram, cela a permis d'élargir les espaces d'attente. La création d'un îlot central améliore la sécurité des traversées. Le tronçon de rue séparant les immeubles d'habitation de la place – partie de la Urs Graf Strasse – est désormais interdit à la circulation et les places de parc y ont été supprimées de manière à pouvoir intégrer cet espace à l'aménagement. Le dessin de la place est une composition de surfaces engazonnées aux formes géométriques, une grande au centre et des plus petites, délimitant de larges surfaces permettant le cheminement mais aussi les jeux. Les plantations basses bordant les surfaces vertes apportent un effet contrasté et structurant. Diverses possibilités de s'asseoir sont prévues dans l'aménagement et participent de l'image d'ensemble de la place, de même que trois surfaces où poussent des fleurs de saison mêlées à des éléments décoratifs.

L'avis du jury

L'aménagement de la Karl Barth Platz présente un caractère exemplaire par sa double dimension du traitement de l'arrêt et de l'intégration au quartier. L'espace gagné grâce au système en bastion adopté pour l'arrêt de tram permet de créer des espaces d'attente généreux, attractifs et sûrs. La circulation du tram et des voitures sur une même voie réduit la longueur des traversées. Le marquage de passages piétons de part et d'autre de l'arrêt permet aux piétons de traverser en bénéficiant de la priorité. L'aménagement de l'arrêt de tram et les accès à l'arrêt répondent aux exigences des constructions adaptées aux handicapés.

La largeur des rues qui débouchent sur la place et les rayons de courbure des débouchés ont été réduits au minimum requis par les normes, de manière à favoriser un accès simple et direct au quartier. L'intégration du tronçon de la Urs Graf Strasse dans l'aménagement est particulièrement intéressante, par le lien qu'elle crée entre les bâtiments et le parc. Le long rehaussement sur la Karl Jaspers Allee favorise aussi son intégration à l'espace.

La qualité de l'aménagement paysager est manifeste : avec des surfaces vertes qui ont pratiquement doublé, le quartier bénéficie maintenant d'un espace à caractère de parc qui donne envie de s'arrêter. Les chemins aménagés ne sont pas rectilignes, mais correspondent cependant aux trajectoires naturelles pour traverser la place. Les arbres existants sont mieux mis en valeur, les bancs et les fontaines invitent à la détente. L'ensemble de l'aménagement est devenu un lieu de rencontre pour les habitants, qui peut aussi être utilisé à l'occasion de manifestations du quartier. Cette réalisation est intéressante à la fois par la gestion réussie de la combinaison d'aménagements piétons et de traitement d'un arrêt de transport public, et par la mise en valeur toute en finesse d'un espace public de quartier, reconquis sur un espace routier.





Berne (canton) : Tram Bern West (tram de Berne Ouest)

Catégorie : Interfaces de transport public



Le contexte

A l'ouest de la ville de Berne sont situés deux grands pôles de développement – Brünnen et Ausserholligen/Weyermannshaus – qui accueilleront à moyen-long terme près de 7000 places de travail et des logements pour environ 6500 habitants. Implanté à Brünnen, le centre commercial et de loisirs de Westside, ouvert en 2008, attire près de 10'000 visiteurs par jour. Avant l'arrivée du tram Bern West, ce secteur de la ville était desservi essentiellement par deux lignes de trolleybus (lignes 13 et 14). Avec aujourd'hui déjà près de 40'000 passagers par jour, ces deux lignes arrivaient en limite de leur capacité et n'étaient plus de taille face au développement en cours.

Processus

Le projet de tram Bern West avait déjà été développé lors des premières phases de projet (notamment évaluation de nouveaux tracés), en collaboration avec des acteurs concernés et des organismes intéressés, dont faisaient partie notamment les associations de quartier, PRO VELO Berne, les associations de défense des handicapés et diverses autres communautés d'intérêt. Cette manière de faire a permis de discuter et gérer au mieux les conflits inévitables entre les intérêts défendus par les différents groupes.

Etapes

1995:	Crédit de planification pour l'avant-projet.
2000:	Concours d'idées.
Mai 2004:	Le crédit est rejeté en votation cantonale; adaptation du projet.
Juin 2007:	Votation cantonale et acceptation du crédit.
Avril 2008:	Premier coup de pioche; début de la construction du tram Bern West
Décembre 2010:	Mise en service de la ligne.

Organisation

Mandant:	Canton de Berne
Réalisation:	Tram Bern West AG
Maître de l'ouvrage:	BERNMOBIL, Ville de Berne, Energie Wasser Bern, Direction de projet tronçon Murtenstrasse : TBA Kt. BE, Oberingenieurkreis II, Direction de projet tronçon Brünnen : Neue Brünnen AG

Aspects financiers

Coût total:	CHF 152.4 mio (dont infrastructure tram ; CHF 105.5 mio)
-------------	--



Le projet

Le nouveau tram Bern West amène ses passagers de manière directe et agréable de l'Ouest de Berne au centre-ville, et jusqu'aux quartiers à l'est de la ville. Cette qualité de desserte se double d'une qualité urbanistique, liée à la valorisation des espaces publics. L'implantation de la ligne de tram s'est accompagnée de la création de places, d'une valorisation d'espaces de parc et de nouveaux cheminements piétons et vélos. Les aménagements des arrêts de tram sont intégrés dans l'espace urbain, ils constituent aussi des espaces de vie sociale, où l'on s'arrête et se rencontre.

L'avis du jury

C'est un grand défi que de développer à la fois des infrastructures de tram pour répondre aux besoins futurs de mobilité dans les villes et les agglomérations, et de s'attacher en même temps à réaliser des espaces attractifs pour les habitants des quartiers, en prenant en compte à échelle fine les besoins des piétons et des cyclistes. Les responsables du projet de tram Bern West étaient manifestement conscients de l'importance de cet enjeu, et ils ont su traiter de manière exemplaire l'articulation entre transport public, transport motorisé individuel, piétons et espaces publics. La mise en œuvre soignée et la valorisation des espaces publics à l'usage des piétons est l'une des grandes qualités de ce projet (voir notamment les aménagements Bachmätteli, Ansermetplatz, Schlosshalterstrasse, Statthalterstrasse, Loryplatz). Qui a pratiqué les anciens trolleybus apprécie la nouvelle qualité urbaine apportée par l'arrivée du tram.

Les arrêts de tram sont marqués par un aménagement de façade à façade, à caractère urbain. Des éléments existants le long de la ligne – espaces verts, petits espaces de parc, cours d'un ruisseau – ont été intégrés dans le concept d'aménagement et valorisés comme espaces de quartier. Une certaine réduction des largeurs de chaussée et la création d'îlots refuges ont permis de réduire l'effet de coupure et de sécuriser les traversées. L'aménagement aux arrêts montre qu'un espace attractif peut induire plus de sécurité : en dépit de la discrétion de l'aménagement, les conducteurs adaptent leur vitesse et roulent nettement moins vite que la limitation à 50, le caractère d'espace partagé apparaît comme une évidence pour tous les usagers. Les traversées piétonnes en surface sont privilégiées, favorisant des cheminements directs. La nuit, l'éclairage des couverts des abris participe à la sécurité subjective et objective dans le primètre des arrêts de tram. De jour, ces éléments marquent aussi visuellement le caractère de ces espaces publics particuliers.

Enfin, le processus participatif mérite d'être relevé : les personnes concernées et intéressées ont été associées dès le début de la planification, et la population a été régulièrement informée tout au long du projet. Même si au moment du vote celui-ci n'a pas passé sans débats et controverses, la mise en œuvre au final n'a pas soulevé d'oppositions majeures, ce qui est de toute évidence en lien avec la participation large assurée en amont. L'aménagement des arrêts est adapté aux besoins des personnes handicapées, il reste cependant des obstacles à certains endroits le long de la ligne.





Fribourg (FR) : Zone de rencontre « Square des Places »

Catégorie : Aménagements sur des routes cantonales/principales



Le contexte

Le Square des Places se trouve situé entre deux zones piétonnes, au point de croisement entre un axe principal, fréquenté par près de 9000 véhicules/jour, et l'axe piéton qui relie la gare à la vieille ville en passant devant l'Université. Les deux zones piétonnes abritent de nombreux commerces (petits et grands) et jouent un rôle important en terme de tourisme. D'un point de vue aussi bien urbanistique que de sécurité routière, l'instauration d'une zone de rencontre est apparue comme la solution idéale pour permettre une continuité entre les deux zones piétonnes, en assurant la priorité des piétons au droit de la traversée.

Processus

On a d'abord élaboré un concept d'aménagement, puis la planification a été assurée par le Service de la mobilité de la Ville en collaboration avec les services de l'aménagement et du génie civil. A l'exception l'entreprise de génie civil mandatée pour la réalisation, la planification a été développée par les services de la ville.

Etapas

Mars-avril 2008:	Début de la planification.
Mai 2008-janvier 2009:	Collecte des données et établissement du rapport d'expertise.
Janvier-avril 2009:	Décision du Conseil communal (législatif) et du Service des ponts et chaussées du canton.
Avril 2009 - février 2010:	Publication de la mesure et discussion avec les Services techniques cantonaux et les Transports publics fribourgeois SA"
Avril-mai 2010:	Réalisation des travaux de génie civil
25 Mai 2010:	Entrée en force de la zone de rencontre « Square des Places »

Organisation

Concept:	Michel Waeber, Bureau d'architecture Barberêche
Planification:	Service de la mobilité de la Ville en collaboration avec les services de l'aménagement et du génie civil.



Aspects financiers

1ère étape: CHF 250'000.– Aménagement routiers (de la 1^{ère} étape).

2ère étape: CHF 90'000.– Travaux de génie civil et signalisation

Le projet

La zone de rencontre a été instaurée pour servir de liaison entre deux zones piétonnes et faciliter la traversée d'une route à fort trafic. L'aménagement de ce tronçon en traversée s'inspire de celui de la zone piétonne, et contribue à marquer visuellement la priorité des piétons.

L'avis du jury

Le jury salue une idée et un processus innovants et courageux, consistant à instaurer une zone de rencontre sur un axe fortement fréquenté pour renforcer la liaison entre deux zones piétonnes et faciliter aux piétons la traversée de la route. La bonne coopération entre les autorités cantonales et communales concernées a permis la mise en œuvre dans un délai court d'une solution pourtant inhabituelle.

La zone de rencontre est intéressante aussi par le concept d'aménagement adopté, qui reprend en les transposant des éléments des zones piétonnes, notamment le type de traitement de surface. L'aménagement permet ainsi de relier les deux zones piétonnes non seulement du point de vue de l'usage, mais aussi sur le plan spatial. Il faut par contre regretter l'absence de matérialisation de la limite entre chaussée et zones piétonnes, qui rend l'orientation difficile pour les personnes aveugles et malvoyantes.

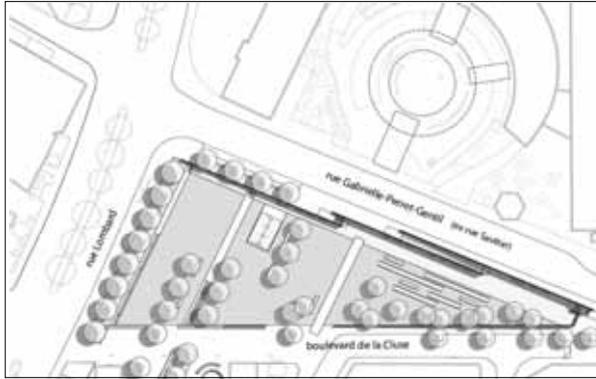
L'observation sur place montre que le nouveau dispositif fonctionne extrêmement bien. Le rehaussement en plateau aménagé au droit de la traversée incite les conducteurs à réduire leur vitesse pour franchir la zone de rencontre, et la priorité des piétons est dans l'ensemble bien respectée, dans une ambiance de cohabitation. Alors que les flux de piétons et de véhicules sont importants, il n'y a pas de bouchons.





Genève (GE) : Le Parc des Chaumettes

Catégorie : Aménagements sur des routes communales



Le contexte

La parcelle sur laquelle est aménagé aujourd'hui le Parc des Chaumettes avait été classée en zone de verdure il y a plus de 25 ans. A cet endroit attractif, situé juste devant l'entrée principale des Hôpitaux universitaires de Genève, on a pourtant commencé par aménager un parking provisoire. Il a ensuite fallu attendre de nombreuses années, avec plusieurs tentatives avortées, et enfin une réorganisation de la circulation dans le secteur pour que le Parc des Chaumettes puisse voir le jour en 2009.

Processus

En 1998 s'est formé un groupe de travail « Ecomobilité à Cluse-Roseaie », constitué d'habitants du quartier, d'associations ainsi que de représentants des administrations cantonale et communale et de l'hôpital. Les analyses et les enquêtes réalisées dans le quartier ont mis en évidence deux besoins particulièrement importants pour le quartier : l'amélioration des déplacements à pied et à vélo, et la création d'un parc public. Ce travail a débouché sur l'organisation d'un concours d'architecture, créant les conditions pour un aménagement de qualité. Le processus de réalisation a ensuite connu des retards liés à la complexité de la réorganisation de la circulation, et a été bloqué un temps par des recours.

Etapas

1998:	Vote du crédit d'étude par le Conseil municipal
2001:	Concours d'architecture
2003 / 2006:	Vote des crédits de construction par le Conseil municipal
Octobre 2003:	Début des travaux
2009:	Fin des travaux et inauguration officielle le 12 juin 2009

Organisation

Maître de l'ouvrage:	Ville de Genève
Projet:	Manzoni & Schmidig architectes (en collaboration avec Tobias Pauli architecte-paysagiste & Jaqueline Kissling, architecte)
Ingénieur civil:	SANICE (association bureaux Sansonnens et Ingénieurs civils ICE)
Ingénieur en transports:	CITEC ingénieurs conseils
Géotechnique / Mesurage:	Géotechnique appliquée Dériaz SA, J.- C. WASSER S.A.



Aspects financiers

Crédit d'étude:	CHF 0.23 mio.
Crédit de construction (assainissement et chaussée):	CHF 5.65 mio.
Crédit de construction (parc et abords de l'hôpital):	CHF 6.04 mio.
Total:	CHF 11.92 mio.

Le projet

Le parc se présente sous la forme d'un long triangle, aménagé en terrasses sur deux niveaux. Le titre du projet lauréat du concours – « Altitude 385.0 » – correspond à l'altitude du niveau de la terrasse supérieure. L'espace du parc est délimité par des éléments de béton, qui intègrent aussi les escaliers et les rampes. Un « jardin de plantes médicinales » marque l'articulation entre l'hôpital et le quartier. Une partie du boulevard de la Cluse a été intégrée récemment à une zone piétonne et se trouve ainsi directement reliée au parc, ce qui permet aux enfants de l'école toute proche d'accéder au parc sans devoir traverser une rue.

L'avis du jury

Dans le contexte d'un quartier très hétérogène fortement dominé par le trafic motorisé, comme celui de Cluse-Roseaie, on a procédé à une véritable opération de réparation urbaine.

L'aménagement du parc et les adaptations du réseau routier ont permis d'apporter une revalorisation remarquable en termes urbanistiques. L'hôpital se trouve désormais mieux relié à son environnement, et les habitants du quartier ont gagné un espace vert de qualité, facilement accessible. Le parc est animé, et répond manifestement à un besoin. Sa réalisation est un exemple qui montre que des mobilisations de quartier peuvent porter leurs fruits. Il faut aussi saluer, de la part de la Ville, une intégration des habitants du quartier dans le processus de planification et de mise en œuvre qui se révèle exemplaire.

Il faut par contre regretter que la question de l'accès des personnes handicapées ait été insuffisamment prise en compte. Une grande partie du parc reste inaccessible pour les personnes à mobilité réduite ou en chaise roulante. Plusieurs chemins comportent des escaliers, les éléments de béton et les marches délimitant l'aménagement sont des obstacles difficiles à franchir pour les personnes handicapées, restreignant ainsi leur possibilité d'accéder au parc, et de profiter des bancs et gradins pour s'y reposer.





Mollis (GL): Wege als Ziel (Le chemin comme but)

Catégorie : Concepts ou plans de mobilité, schémas directeurs



Le contexte

Le village de Mollis est classé site d'importance nationale selon l'Ordonnance concernant l'Inventaire fédéral des sites construits à protéger en Suisse. La spécificité du village tient à l'ensemble homogène formé par les rues et le centre ancien, ainsi qu'à sa diversité et à sa richesse architecturale et spatiale. Ce sont ces caractéristiques qui ont amené la fondation Pro Mollis, créée en 1975, à s'intéresser non seulement aux éléments bâtis du village, mais aussi aux espaces non bâtis, tout particulièrement les chemins et les places. Parmi ceux-ci, les « chemins d'hiver » ont joué un rôle important dans la perspective d'un réseau de chemins favorisant les déplacements à pied. Ces chemins servaient à l'époque aux paysans pour transporter le bois coupé avant l'hiver, en partie en traîneaux. Tous devaient être d'accès public. Dans la règle, pendant les mois d'hiver ils devaient être maintenus ouverts en limite des propriétés, et pouvoir être empruntés à pied.

Processus

Le concept des déplacements adopté par le législatif communal (Gemeindeversammlung) en 1993, puis mis en œuvre progressivement, est une démarche par étapes. On a d'abord décidé d'instaurer une zone 30 dans le village. Parallèlement on est parvenu à adopter comme un principe de base la pérennisation d'un réseau dense de chemins. Enfin, suite à une initiative de citoyens, on a élaboré un projet de « chemin pour toute l'année » (Ganzjahrfussweg), empruntant en partie l'ancien chemin d'hiver et en partie un nouveau tracé. Le financement a été assuré par la contribution de L'Ecu d'Or 1998 – action de Patrimoine Suisse – et un crédit communal. L'exécutif communal (Gemeinderat) a géré le processus d'acquisition de terrain et la promotion du projet, en collaboration avec Pro Mollis, permettant de faire aboutir la réalisation du « chemin des quatre saisons » (Jahreszeitenweg). La présence de ce chemin a donné ensuite une plus grande marge de manœuvre pour le choix du type d'aménagement pour la rue du village – réalisé entre 2003 et 2005.

Etapas

1993:	Concept des déplacements, puis mise en oeuvre
1999 – 2001:	Aménagement du Jahreszeitenweg
2003 – 2005:	Réaménagement de la rue principale du village.

Organisation

Concept / Documentation:	Fondation «Pro Mollis» en collaboration avec l'exécutif communal
Soutien du projet:	L'Ecu d'Or, Patrimoine Suisse et Pro Natura
Projet Jahreszeitenweg:	Beglinger Grünplanung AG
Mise en oeuvre:	Bauamt (bureau des constructions) communal



Aspects financiers

Commune:	CHF 100'000.-
Diverses organisations et fondations:	CHF 295'000.-
Total coût Jahreszeitenweg:	CHF 395'000.-

Le projet

La mise en œuvre du réseau piéton et l'aménagement des rues selon le principe de cohabitation se fondent sur une vision intégratrice des espaces publics, et sont le résultat visible d'un processus qui s'est étalé sur plusieurs années. La fondation Pro Mollis a joué un rôle actif dans ce processus, et elle s'est impliquée dans tous les domaines. On s'est ainsi également préoccupé des chemins dans les nouveaux quartiers. La réalisation du « Jahreszeitenweg » a permis de compléter des tronçons importants et assure maintenant une liaison continue du nord au sud longue de près de 2 kilomètres. Le chemin est beaucoup utilisé par les écoliers, notamment pour se rendre à l'école depuis les quartiers qui se trouvent à l'est de la rue du village. Il a par ailleurs permis d'éviter de devoir réaliser des trottoirs dans le centre ancien. L'aménagement ne comporte pas d'escaliers, et les rétrécissements aménagés à quelques endroits sont franchissables pour une poussette ou une chaise roulante (mais doivent en principe empêcher de passer en vélomoteur ou à vélo).

L'avis du jury

Un fort engagement personnel a permis de mettre en œuvre une planification fine et soignée de l'ensemble de l'espace public, qui a duré plusieurs années et s'est déroulée de manière exemplaire. De nombreuses mesures, souvent modestes, contribuent au final à un aménagement bien intégré au contexte du village et correspondant aux besoins des habitants. La fontaine octogonale est due à Hans Leuzinger, architecte glaronais connu : dans le cadre de l'aménagement on l'a tournée différemment, ce qui la rend plus visible dans l'axe de la rue et la met mieux en valeur. Les débouchés des rues latérales sur la rue principale sont marqués par des pavés originaux disposés en demi-cercles. Toute l'image du village est imprégnée de ce genre d'interventions discrètes, mais qui contribuent de manière importante à l'agrément de l'espace pour le piéton. Le jury a particulièrement apprécié le « Jahreszeitenweg » (chemin des quatre saisons), un étroit chemin qui traverse les champs et longe les jardins à l'arrière des maisons de la rue principale. Dans de nombreuses communes de Suisse ce type de chemins existe encore, mais une accessibilité pensée en fonction de la voiture les a souvent fait négliger, ils ont été oubliés, voire interrompus. Dans le cas de Mollis, cet ancien « chemin arrière » a pu être remis en valeur, et sa fonction historique s'est même enrichie : il est devenu chemin des écoliers, et chemin de promenade. Cette réalisation pourrait avoir valeur d'exemple pour d'autres communes, en les incitant à redécouvrir la valeur de ces anciennes liaisons piétonnes, et à réhabiliter les tronçons oubliés ou interrompus.





Renens (VD) : Renens Cœur de ville

Catégorie : Aménagements sur des routes communales



Le contexte

Comme beaucoup de communes d'agglomération, Renens a été confrontée à partir des années 60 à une forte augmentation du trafic dans son centre. La qualité de vie du centre-ville, comme lieu d'achats, de rencontre et de vie sociale s'en est trouvée de plus en plus altérée. Un premier aménagement accompagné de la piétonnisation de la place du Marché dans les années 70 avait déjà révélé le potentiel de cet espace. Au début des années 2000, on a profité du développement prévu de projets privés dans le centre pour mettre en route un processus de planification portant sur l'ensemble du périmètre du « cœur de ville ».

Processus

Le projet « Renens Cœur de ville » représente une démarche d'envergure, puisqu'il comprend non seulement le réaménagement de l'espace public central de Renens, mais aussi celui de l'ensemble des rues et chemins du centre. On a cependant progressé pas à pas dans ce processus de planification ambitieux, pour permettre l'appropriation progressive du projet. L'organisation du concours pour le réaménagement de la place du Marché a par exemple connu un déroulement inhabituel : tous les projets ont été présentés et jugés en public. Des représentants des partis politiques, des entreprises, des associations de jeunes et de seniors ont été associés au processus. L'intégration d'organisations de défense des handicapés a permis que les personnes à mobilité réduite bénéficient d'une bonne facilité d'accès au centre ; pour la liaison entre la rue du Midi et la place du Marché, notamment, on a construit une rampe adaptée aux handicapés.

Etapes

- 2006: Concours – Projet lauréat «Labour», bureau «Paysagestion»
- 2008: Vote du plan de quartier et référendum (76% de oui)
- 2009: Permis de construire, vote du crédit d'ouvrage
- Février 2010: Début des travaux
- Avril 2011: Inauguration de la place du Marché

Aspects financiers

Coût total: CHF 6.5 mio. (travaux, honoraires et frais)



Organisation

Maître de l'ouvrage:	Commune de Renens, service de l'urbanisme
Pilote du projet:	Paysagegestion SA, Lausanne (architecte-paysagiste)
Projet du couvert:	Localarchitecture, Lausanne
Ingénieur civil:	RLJ ingénieurs (place), BG ingénieurs conseils (couvert)
Eclairagistes:	Aebischer & Bovigny

Le projet

Le réaménagement de la place du Marché et de la rue Neuve, déjà piétonnes depuis les années 70, a permis de renforcer leur valeur d'espace public central de rencontre. L'ensemble des autres rues du centre est désormais signalisé en zone de rencontre, consacrant le principe de cohabitation entre piétons, cyclistes et usagers motorisés. Les ruelles et passages transversaux piétons revalorisés assurent une perméabilité bienvenue pour le piéton dans le centre. L'aménagement de plusieurs « jardins de poche » complète un ensemble d'espaces publics bien accessibles, qui correspondent manifestement aux besoins de la population.

L'avis du jury

Le projet « Cœur de ville » a frappé le jury par la qualité de l'aménagement de cet espace public du centre-ville, la nouvelle attractivité des liaisons pour les piétons et un processus de planification participatif qui a pris en compte les besoins de la population. Le centre-ville a trouvé une plus grande cohérence et l'espace public a nettement gagné en qualité de séjour. Le réaménagement de la place, avec son mobilier à la fois esthétique et fonctionnel, apporte un vrai plus pour les habitants, qui ont adopté la nouvelle place du Marché. Le processus participatif qui a associé largement la population et les autres acteurs concernés a très certainement influencé positivement cette appropriation. Les rues adjacentes au centre, signalisées en zone de rencontre, invitent à la flânerie et sont devenues nettement plus agréables et plus sûres pour les piétons. Les « jardins de poche » de la rue Neuve sont des types d'aménagement innovants, encore peu courants, qui renforcent l'attractivité de l'espace public.

Cette réalisation, située dans un secteur qui vit aussi un processus de densification des constructions et des activités, apporte une amélioration substantielle de la situation des piétons, et plus généralement de la qualité de vie dans cette commune d'agglomération. La réussite de ce projet aura certainement un effet stimulant pour les réalisations encore à venir, notamment le réaménagement de l'avenue du 14-Avril et son traitement à la hauteur du centre, ou la réalisation de la passerelle piétonne par-dessus les voies de chemin de fer dans le secteur de la gare, qui favorisera également les liaisons entre Renens et Chavannes.





Tessin et GMT-SI : Plan de mobilité scolaire – A l'école à pied, c'est mieux

Catégorie : Concepts ou plans de mobilité, schémas directeurs



Le contexte

Dans le canton du Tessin le chemin de l'école représente un problème au quotidien, avec près de la moitié des écoliers qui sont amenés à l'école en voiture. Plus il y a de trafic autour de l'école, plus le danger augmente, plus les parents amènent les enfants en voiture... Pour essayer d'inverser ce cercle vicieux – moins de trafic peut encourager plus de personnes à laisser leur voiture et aller à pied, ce qui augmente la sécurité et la qualité de vie – on a développé un instrument nouveau : le « plan de mobilité scolaire » (Piano di Mobilità Scolastica). Celui-ci a été élaboré dans le cadre du projet « Meglio a Piedi sul percorso casa-scuola » (A l'école à pied, c'est mieux), initié en 2004.

Processus

Le projet « A l'école à pied, c'est mieux », dans le cadre duquel a été développée l'idée de « plan de mobilité scolaire », est coordonné par le Gruppo per la Moderazione del Traffico della Svizzera italiana GMT-SI (Groupe pour la modération de la circulation de la Suisse italienne). Il est accompagné par des représentants des services de l'administration concernés (domaines santé, transports, formation) ainsi que des représentants d'associations et organismes en lien avec la question des enfants (parents, intérêts des enfants, prévention des accidents). Le but des plans scolaires locaux est d'encourager l'intégration de la promotion de la santé et l'adaptation des infrastructures aux besoins des enfants dans les planifications.

Etapas

2009 - 2010



Organisation

Coordination du projet: Gruppo per la Moderazione del Traffico della Svizzera italiana GMT-SI.
Groupe d'accompagnement: Dipartimento della Sanità e della Socialità (Servizio di promozione e valutazione sanitaria), Dipartimento del Territorio (Sezione della mobilità e Ufficio della segnaletica stradale e degli impianti pubblicitari), Dipartimento della Cultura e dello Sport (Ufficio delle scuole comunali), Dipartimento delle Istituzioni (Strade più Sicure), Bureau de prévention des accidents, Conferenza Cantonale Genitori (conférence cantonale des associations de parents), Pro Juventute.

Aspects financiers

Le projet est soutenu financièrement par le canton. Les projets de plans de mobilité scolaire peuvent aussi être financés pour moitié sur un crédit de 300'000 CHF dégagé par un fonds de la Loterie. Autres contributions : Promotion Santé Suisse, Centre de services pour une mobilité innovatrice et durable du DETEC, Office fédéral de l'énergie, SuisseEnergie pour les communes, Fonds de loterie intercantonale Swisslos, Fonds de sécurité routière, Association Transports et environnement.

Le projet

Le « plan de mobilité scolaire » est élaboré par un groupe de travail propre à chaque commune, composé de représentants de tous les acteurs concernés par la question : responsables communaux, responsables d'établissements, enseignants, parents, délégués du bpa, policiers, ainsi que des enfants. Le travail du groupe est coordonné par des experts (GMT-SI). Sur la base d'une analyse détaillée de la situation et d'observations sur place, on élabore ensuite des propositions ; celles-ci comportent à la fois des mesures d'aménagement, et des actions d'éducation routière et de sensibilisation. Le plan de mobilité scolaire est ainsi un projet d'ensemble, élaboré en partenariat, qui permet de traiter de manière globale les problèmes liés aux déplacements scolaires. La démarche contribue à évaluer le réseau de mobilité douce à l'échelle de la commune, dont les améliorations profitent au final à l'ensemble des usagers vulnérables.

Les éléments les plus importants du plan de mobilité scolaire (voir le guide « Mobilità Scolastica Sostenibile » / Mobilité scolaire durable) sont le concept d'« Isola Felice » (île heureuse) : dans un rayon de 300-500m autour de l'école la circulation est interdite ou limitée d'accès ; les arrêts « Scendi et Vivi » (descends et vis!) : aménagements à une certaine distance de l'école, qui peut être parcourue raisonnablement à pied ; « Occhi Vigili » (ouvre l'œil) : des adultes formés à l'exercice qui surveillent les carrefours névralgiques ; « Spazio Amico » (espace ami) : un réseau de commerçants qui se déclarent disposés à donner un coup de main à des écoliers en difficulté, en apposant un badge/autocollant. De manière générale on encourage aussi les enfants à porter des habits qui les rendent bien visibles.

Depuis la présentation de la démarche de « plan de mobilité scolaire » en octobre 2010, 26 communes et près de 55 écoles ont participé au projet. Le résultat se révèle déjà positif concernant les pratiques, avec une diminution constatée du trafic dans le secteur des écoles impliquées dans la démarche.



L'avis du jury

Le jury a été particulièrement convaincu, dans ce projet, par l'approche globale coordonnée à l'échelle cantonale et l'intégration dans la démarche d'un large éventail d'acteurs. Le « Plan de mobilité scolaire » met en évidence un processus et les mesures permettant de rendre les déplacements scolaires sûrs et agréables, mais présente aussi des idées d'actions pour informer et sensibiliser le public. Le projet comporte des idées innovantes, comme celle des « Isola Felice » (île heureuse). L'ensemble de cette démarche apporte des réponses concrètes à la problématique du manque de sécurité aux abords des écoles, en partie lié aux parents-taxis. Les plans de mobilité scolaire jouent aussi un rôle préventif dans le domaine de la santé, ou de l'environnement (réduction de la pollution).



Zurich (ZH) : Reconquête de la ville – Le projet « Gleisbogen » à Zürich-West

Catégorie : Aménagements sur des routes communales



Le contexte

Le projet « Gleisbogen » (littéralement : voie ferrée en arc), un des éléments du pôle de développement de Zurich-West, dessine la reconversion d'une friche industrielle en un nouveau quartier branché. Les anciens bâtiments industriels ont été rasés, ils sont remplacés progressivement par des nouvelles constructions abritant des logements et des services. L'ancienne voie ferrée qui desservait le site industriel a été désaffectée, mettant en mains de la ville une bande de terrain permettant l'accès au futur quartier.



Processus

Tout autour de l'axe piétons-vélos proprement dit, qui constitue comme un fil rouge à travers le site, émergent de nouveaux espaces, développés en collaboration entre pouvoirs publics et propriétaires privés, qui invitent à la flânerie et à la découverte. Ces espaces sont aménagés sur la base d'une « boîte à outils urbaine » (urbane Toolbox), et sont d'accès public. Les éléments de la boîte à outils s'inspirent du lieu, en thématissant les anciennes activités des entrepôts – le site était autrefois destiné au stockage intermédiaire des matériaux de construction. La réalisation par étapes peut être adaptée de manière flexible à l'évolution des négociations et de la planification, à la manière d'un jeu de construction.

Etapas

- 2002/2003: Mandat d'étude.
- 2003 – 2005: Réalisation de l'espace bancs devant Puls 5, réalisation de la 1^{ère} étape de l'espace arbres vers West-Park
- 2007: Convention avec les propriétaires de Maagareal Plus
- 2008: Acceptation par le Gemeinderat (législatif communal) du crédit pour le Gleisbogen
- 2009 – 2010: Réalisation de la passerelle et tronçon du cheminement entre Puls 5 et la Pflingstweid-Areal
- 2011: Aménagement de la Zahnradstrasse jusqu'à la gare de Hardbrücke, 2e partie de l'espace arbres.
- 2011 – 2013: Gestion d'espaces selon la boîte à outils urbaine, réalisation de la Escherterrasse.

Organisation

- Maître de l'ouvrage: Direction générale de projet : Grün Stadt Zürich; direction de projet passerelle et kit de base : Tiefbauamt Ville de Zürich ; éclairage : Elektrizitätswerk ewz Ville de Zurich.
- Architecte-paysagiste: Hager Partner AG, Zürich
- Projet passerelle: huggenbergerfries architectes AG ETH SIA, Zürich
- Ingénieur civil: Aerni + Aerni Ingénieurs AG, Zürich
- Structure passerelle: Bänziger Partner AG, Zürich
- Planification transports: Bureau d'ingénieurs Heierli AG, Zürich
- Apport artistique: Beat Zoderer, Wettingen
- Conseil éclairage: d-lite lichtdesign, Zürich
- Assainissement: Triatec Consulting AG, Zürich
- Protection environnement et nature: topos Marti & Müller, Zürich

Aspects financiers

- Eclairage (EWZ): CHF 2.80 mio.
- Passerelle (Tiefbauamt Stadt Zürich): CHF 6.82 mio.
- Liaisons chemins (Grün Stadt Zürich): CHF 9.84 mio.
- Crédit brut: CHF 19'46 mio.
- Contributions de privés: Planification CHF 139'000.-
autres contributions CHF 670'000.-
(financement des éléments sur terrain privé par les privés)



Le projet

Le projet Gleisbogen permet de valoriser une portion de territoire du pôle de développement de Zurich-West, entre la gare du Hardbrücke et la place Escher-Wyss, par la réalisation d'espaces publics conçus pour les déplacements mais aussi pour la détente. La colonne vertébrale du projet est un axe piétons-vélos de 5 à 10 mètres de large, dont le rôle de fil conducteur est matérialisé par une bande de béton de couleur rouge. Une passerelle, bien visible dans le paysage urbain, permet de franchir la Pfingstweidstrasse. Grâce à des rampes de faible pente elle est accessible aussi en chaise roulante. Les espaces libres qui subsistent le long de l'axe piétons-vélos pourront soit être aménagés de manière définitive selon la boîte à outils « parcs » (« Park Tools »), soit être exploités pour des activités temporaires ou événements ponctuels (« Action Tools »).

L'avis du jury

Le projet Gleisbogen dépasse nettement, en envergure et en qualité, les autres projets soumis par la ville de Zurich pour le Flâneur d'Or 2011. Même si tout n'est pas encore entièrement réalisé, le jury a estimé que la dynamique de développement permettait déjà de constater sur le terrain la qualité et la largeur de vision de ce projet, qui permet aussi une évolution vers des besoins futurs. Dans ce secteur en pleine expansion, on a mis en place un élément fort favorisant la mise en relation des quartiers et les liaisons à pied et à vélo. L'engagement des pouvoirs publics et des investisseurs privés devrait contribuer à faire de cette nouvelle portion de ville un espace animé et vivant.

Tout en favorisant la perméabilité du site, le projet a aussi permis de réaliser un axe de mobilité douce bien présent et visible, sur lequel se greffent les espaces de délasserment et de vie sociale, et qui facilite aussi pour le quartier le franchissement d'une coupure forte entre la Limmat et les voies ferrées. L'aménagement de l'axe ne prévoit pas de séparation entre cyclistes et piétons, on verra à l'usage dans quelle mesure ce dispositif fonctionne. La passerelle est un geste urbanistique fort, qui a évidemment un coût. Si elle est bien accessible en chaise roulante, certains détails devraient cependant encore être améliorés pour les personnes à mobilité réduite. L'axe est encore relativement peu fréquenté par les piétons et les cyclistes, mais cela tient sans doute au fait que l'aménagement n'est pas encore tout à fait achevé (réalisé aux deux tiers), et que les constructions aux abords immédiats ne sont pas toutes réalisées – une partie est en cours de réalisation, une partie encore en projet. L'appropriation de l'espace prendra donc encore un peu de temps.





Mentions

Disentis / Mustér (GR) : Zone 30 en traversée de localité sur un axe principal

Catégorie : Aménagements sur des routes cantonales/principales

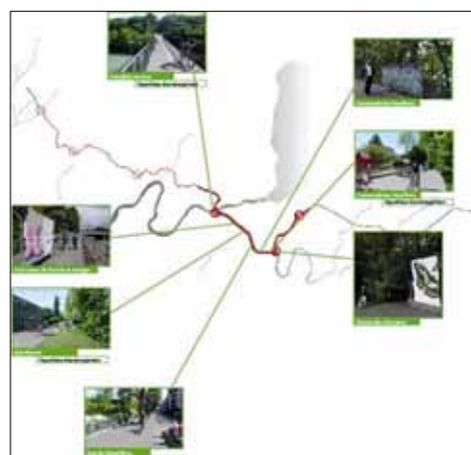
La zone 30 instaurée dans la commune de Disentis-Mustér (2300 habitants) est étendue : elle couvre pratiquement tout le village, et comprend même les deux routes cantonales des cols de l'Oberalp et du Lukmanier. Ce type de solution, auquel on a eu recours dans plusieurs villages des Grisons, apporte un gain important en termes de sécurité des piétons et d'agrément de l'espace public, tout particulièrement lorsqu'on se trouve – comme ici – dans une configuration de rues relativement étroites.



Genève (GE) : Voie verte d'agglomération

Catégorie : Concepts ou plans de mobilité, schémas directeurs

La Voie verte d'agglomération est un projet d'échelle supra-locale, qui vise à créer une liaison piétons-vélos traversant plusieurs communes de l'agglomération genevoise. L'axe a d'abord une vocation d'espace de nature et de détente, il constitue une sorte de « parc tout en longueur ». Sa mise en œuvre est loin d'être terminée, elle va occuper les responsables cantonaux et communaux encore un certain temps. Mais cette démarche à l'échelle de l'agglomération, prenant en compte et intégrant les éléments de nature et d'eau, est une approche intéressante, qui répond bien à des besoins contemporains.





Glattal (ZH) : Glattalbahn – « Mobilité douce en réseau »

Catégorie : Interfaces de transport public

Inaugurée en décembre 2010, la nouvelle ligne du Glattalbahn a été réalisée en trois étapes. Elle comporte au total 21 arrêts. La direction générale du projet a utilisé les prescriptions de la Loi sur les handicapés de manière positive, plutôt que de les voir comme une contrainte : elle a créé un groupe de travail « mobilité douce en réseau » (Vernetzter Langsamverkehr VLV), dans lequel ont été intégrés tous les groupes de pression concernés. A côté de besoins spécifiques, on a pris en compte les intérêts du piéton en général, l'accès à pied étant le fait de la grande majorité des usagers du tram. Au bilan, le travail de ce groupe a renforcé, dans le projet, une approche globale de la mobilité et favorisé la recherche de solutions concrètes. La méthode suivie a aussi permis de rendre beaucoup plus concrète et évidente, pour les responsables de transport impliqués dans la démarche, la prise en compte de l'accessibilité des personnes handicapées dans les aménagements.



Horgen (ZH) : Zone de rencontre de la gare

Catégorie : Interfaces de transport public

L'aménagement de cette zone de rencontre constitue une revalorisation importante du secteur de la gare de Horgen (19'000 habitants) : la Seestrasse a été réaménagée, les espaces piétons ont été élargis, la nouvelle passerelle donnant accès aux quais favorise aussi la liaison entre le centre-ville et le lac, le sous-voies menant au bord du lac et à l'embarcadère a été revalorisé. Pour le piéton, ce projet a apporté une amélioration sensible de l'accessibilité mais aussi de la perméabilité du secteur de la gare, et de l'interface de transport public. L'aménagement de la place est marqué par un concept de grandes formes colorées peintes au sol. Le principe d'un recours à la couleur, utilisée comme élément d'aménagement permettant d'attirer l'attention des conducteurs et les inciter à ralentir, est en soi une approche innovante. Le jury estime par contre qu'il y a ici une certaine surcharge.





Massagno (TI) : Modération de la circulation dans le centre de la localité

Catégorie : Aménagements sur des routes communales

La Via Motta est située dans le centre de Massagno (6000 habitants). Pour le tronçon central, situé entre le home pour personnes âgées et le cinéma, on a développé un projet de revalorisation de l'espace qui s'appuie sur un ensemble d'interventions au niveau du revêtement, de l'éclairage et du mobilier. Bien que discrètes et en soi peu spectaculaires, celles-ci ont amené une nette diminution des vitesses pratiquées, jusque là peu compatibles avec une zone 30. Les comportements des différents usagers ont changé au point que l'on pourrait même imaginer aujourd'hui l'instauration d'une zone de rencontre à la place de la zone 30.



Rheinfelden (AG) : Concept de Plan Lumière entre les deux Rheinfelden

Catégorie : Concepts ou plans de mobilité, schémas directeurs

Les deux villes de Rheinfelden (AG) et Rheinfelden-Baden (Allemagne) ont financé l'élaboration d'un concept lumière commun visant à définir des principes pour la planification et le réglage de l'éclairage de nuit des espaces publics. Dans le cadre de ce projet, la lumière a été utilisée comme un outil, avec l'objectif de renforcer le sentiment de sécurité et de faciliter l'orientation. Des éléments d'éclairage positionnés plus bas qu'avant et la grande qualité de la lumière rendent l'ambiance nocturne accueillante. Cette question de l'éclairage, traitée ici de manière très cohérente, est un aspect essentiel de la qualité des espaces publics pour le piéton. Elle pourrait prendre plus d'importance lors de prochaines éditions du Flâneur d'Or, donnant peut-être l'occasion de découvrir des exemples de démarches participatives aussi dans ce domaine.





Capriasca (TI) : Percorsi pedonali (meglio a piedi) / Cheminements piétons (à pied c'est mieux)

Catégorie : Concepts ou plans de mobilité, schémas directeurs

Partant de la question du chemin de l'école, on a développé à Capriasca (6000 habitants) un projet de réseau piéton pour tous, qui s'attache à traduire concrètement les objectifs définis aujourd'hui pour la mobilité douce, en cherchant à exploiter le potentiel de la marche et du vélo : réseau continu, visible, sûr, agréable, attractif et adapté aux besoins des usagers – un réseau qui incite à se déplacer à pied plutôt que d'utiliser sa voiture même pour des petits trajets. Le réseau piéton projeté contribue à une valorisation en général des déplacements à Capriasca : au-delà des aménagements techniques, il apporte un plus en termes paysagers, environnementaux, touristiques et de loisirs. La problématique des enfants sur le chemin de l'école a ainsi donné l'impulsion à un projet global, qui permet de traiter au mieux les relations entre les différents usagers.

