



Flâneur d'Or 2011

Prix des aménagements piétons

Portrait des projets primés



Mobilité piétonne
Fussverkehr Schweiz
Mobilità pedonale



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



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Office fédéral des routes OFROU



Schweizerischer Gemeindeverband
Association des Communes Suisses
Associazione dei Comuni Svizzeri

**HOCH
PART
ERRE**



TABLE DES MATIÈRES

Éditorial	Naters décroche le Flâneur d'Or 2011	3
Prix 2011	Naters (VS): Réaménagement du tracé de la ligne Furka-Oberalp	4
Distinctions	Baden (AG): Réaménagement de la Schlossbergplatz	5
	Bâle (BS): «Auf Augenhöhe 1.20 m»	7
	Bâle (BS): Réaménagement de la Karl Barth-Platz	8
	Bern (canton): Tram Bern West	9
	Fribourg (FR): Zone de rencontre «Square des Places»	10
	Genève (GE): Parc des Chaumettes	11
	Mollis (GL): «Wege als Ziel»	12
	Renens (VD): «Renens Cœur de ville»	13
	Tessin (canton) / GMT-SI (TI): Plan de mobilité scolaire	14
	Zurich (ZH): Projet «Gleisbogen», Zurich-West	15
Mentions	Portrait des sept projets ayant obtenu une mention	16

Impressum

Mobilité piétonne
Klosbachstrasse 48
CH - 8032 Zurich
043 488 40 30
www.mobilitepietonne.ch
info@mobilitepietonne.ch

Rédaction et conception:
Mathieu Pochon, Pascal Regli,
Dominique Von der Mühl

© Photos Mobilité piétonne
(sauf mention contraire)

En couverture: Naters (VS), premier prix

Zurich, novembre 2011

MOBILITÉ PIÉTONNE, ASSOCIATION SUISSE DES PIÉTON-NE-S

- > Mobilité piétonne se comprend comme une association spécialisée qui défend les intérêts des piétons. Elle est le centre suisse de compétences dans le domaine des déplacements à pied en agglomérations et apporte le point de vue des piétons dans la politique des transports.
- > Mobilité piétonne a développé durant les 25 ans de son activité un savoir-faire qui est reconnu par les autorités et les spécialistes.
- > Conformément à La Loi fédérale sur les chemins pour piétons et de randonnée pédestre (LCPR), Mobilité piétonne soutient la Confédération et les cantons dans l'application de la LCPR.
- > Mobilité piétonne défend la cause des piétons et participe à l'élaboration d'une politique et d'une planification favorables aux piétons.
- > Tous les trois ans, Mobilité piétonne organise le concours «Flâneur d'Or - prix des aménagements piétons».



NATERS DÉCROCHE LE FLÂNEUR D'OR 2011

Pour sa septième édition, le concours «Flâneur d'Or - prix des aménagements piétons» tire un bilan 2011 très positif. Le nombre record de 55 projets candidats en provenance de 21 cantons souligne un intérêt croissant pour la thématique piétonne en Suisse. Les grandes villes, à l'instar de Genève, Bâle ou Zurich, prennent très au sérieux les besoins des piétons et la promotion de la marche. Les cinq plus grandes villes de Suisse n'abritent cependant que 13% de la population du pays, ce qui souligne l'importance de faire avancer la promotion de la marche aussi dans les communes d'agglomération: communes suburbaines, dans lesquelles se font les plus gros développements, mais aussi villes petites et moyennes, où la marche pourrait jouer un rôle beaucoup plus important.

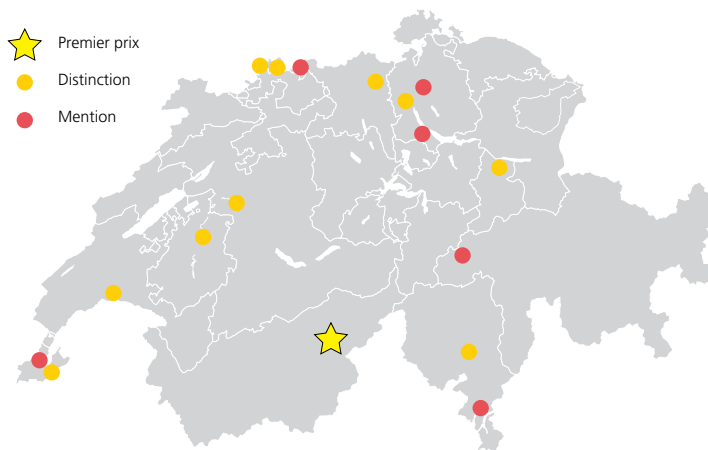
Le jury a décerné le premier prix à la commune valaisanne de Naters pour son projet de réaménagement de l'ancien tracé du Furka-Oberalp. Ce projet original a permis de transformer la coupure formée par l'ancienne ligne ferroviaire en une liaison piétonne attrayante, intégrant des

installations de jeu et de séjour dans les espaces publics ponctuant le tracé.

L'édition 2011 du Flâneur d'Or témoigne également d'une prise de conscience croissante de l'importance de thématiques connexes telles que l'éclairage, la communication ou encore l'information. Ainsi, six projets candidats concernaient des systèmes de signalétique piétonne dignes d'intérêt, qui tendent aujourd'hui

à devenir un standard en accompagnement des aménagements en faveur des piétons.

Finalement, le jury s'est réjoui que de nombreux projets ont également donné une grande importance aux besoins des enfants et des personnes à mobilité réduite dans leur approche.



QUELQUES MOTS SUR LE CONCOURS FLÂNEUR D'OR

Le concours «Flâneur d'Or – Prix des aménagements piétons» organisé par Mobilité piétonne récompense des réalisations intéressantes et innovantes en faveur des piétons: réaménagement de rues et de places rendues plus accueillantes pour le piéton, création de nouvelles liaisons piétonnes directes, sûres et attractives.

Le concours bénéficie du soutien de l'Office fédéral des routes (OFROU) et d'autres partenaires. Il récompense des mesures à valeur d'exemple, améliorant le confort et l'attractivité de la marche. Ce concours d'échelle nationale, organisé en 2011 pour la septième fois, vise à récompenser les personnes, les communes, les institutions, les professionnels qui se sont engagés dans la réalisation de projets en faveur des piétons. La valorisation de ces bonnes pratiques peut jouer un rôle important d'impulsion de nouvelles réalisations qui s'en inspirent.

MEMBRES DU JURY 2011

- > **Lorenzo Custer**, architecte EPF/SIA/SVI, Officina della Costruzione sagl, Ponte Tresa
- > **Gabrielle Gsponer**, ingénieure, Office Fédéral des Routes (OFROU), unité Mobilité douce
- > **Werner Huber**, architecte EPF, rédacteur de 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, SVI, directeur «Mobilité piétonne»
- > **Stefan Studer**, ingénieur en génie rural EPFL, ingénieur en chef du canton de Berne
- > **Dominique von der Mühl**, architecte-urbaniste, Laboratoire Chôros, EPFL, Lausanne
- > **Rolf Wegmann**, aménagiste, chef Entwicklungsplanung, Ville de Baden



Flâneur d'Or 2011

*Prix des aménagements piétons
Fussverkehrspreis Infrastruktur
Premio infrastrutture pedonali*

NATERS (VS)

RÉAMÉNAGEMENT DU TRACÉ DU FURKA-OBERALP

LA LIGNE FURKA-OBERALP FO TRAVERSAIT AUTREFOIS LA COMMUNE DE NATERS SUR UNE LONGUEUR DE 2.5 KM, CRÉANT UN EFFET DE BARRIÈRE QUI LA COUPAIT PRATIQUEMENT EN DEUX. LA SITUATION A COMPLÈTEMENT CHANGÉ LORSQUE 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 PLACES AMÉNAGÉES COMME LIEUX DE RENCONTRE À L'USAGE DES HABITANTS. LE RÉSEAU PIÉTON LOCAL S'EST ENRICHİ D'UNE NOUVELLE LIAISON PRÉCIEUSE SUR L'AXE EST-OUEST, QUI TISSE DE MULTİPLES RELATIONS AVEC LES QUARTIERS RIVERAINS. L'ANCIENNE COUPURE EST DEVENUE COUTURE.

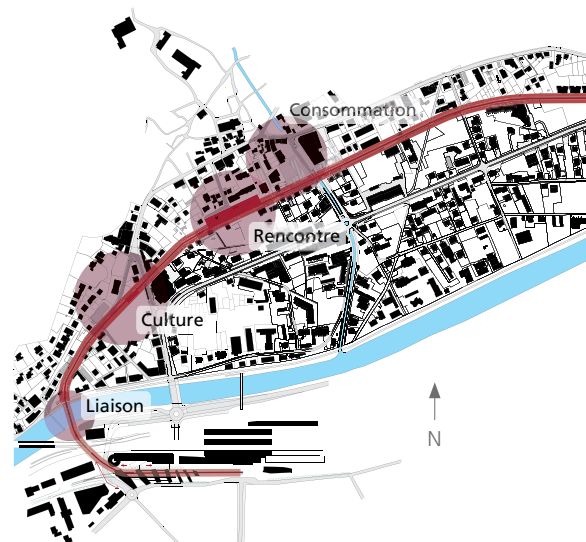
Le nouvel axe est conçu comme un fil rouge pour les liaisons à pied et à vélo internes à la commune et pour les liaisons à échelle plus large, vers les communes voisines de Brigue et de Bitsch. Il est aussi un espace de détente et de rencontre.

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 de la ligne électrique, restés en place, balisent verticalement l'axe 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, et sera aussi valorisé comme

point de vue privilégié sur le Rhône. Côté Est, la liaison vers Bitsch et l'itinéraire du Rhône transitent 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 métallique traversant le Rhône côté Est est lui aussi un lieu de passage et un lieu où l'on s'arrête. De nuit, il sera mis en valeur 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 café, l'espace extérieur généreux, les arbres et les bancs, un plan d'eau, deux pistes de boccia et un espace de jeux pour les enfants contribuent à

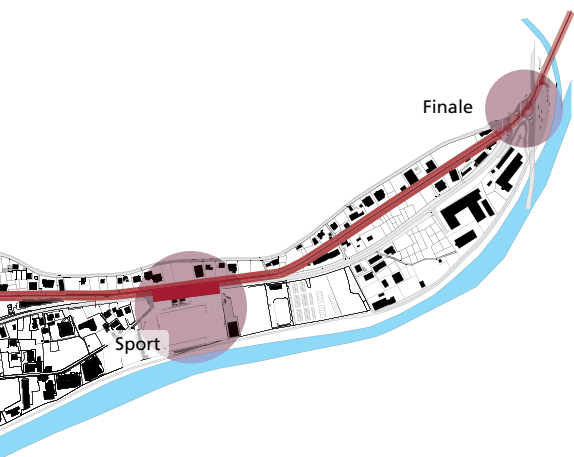


rendre la place accueillante et invitent à profiter de cet espace de rencontre au cœur de la ville.

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 est revenu sur ce principe, en reconnaissant qu'il n'était ni applicable ni 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.



© Photo: Michel Bonvin



© Photo: Michel Bonvin



© Photo: Michel Bonvin

Un aménagement spécifique peut par contre apporter un complément très intéressant au réseau des cheminements piétons local. C'est le cas de l'ancien tracé de la ligne Furka-Oberalp à Naters. En attribuant le Prix Flâneur d'Or 2011 à cet aménagement, le jury a tout à la fois salué la capacité de vision des autorités

locales, leur engagement en faveur des piétons et la qualité de l'aménagement. Il récompense aussi une réalisation d'une petite localité (8'000 habitants), qui illustre concrètement le fait que les mesures en faveur des piétons ne sont pas seulement l'apanage des grandes villes.

L'allée du FO offre des liaisons pratiques et agréables pour des déplacements fonctionnels, mais constitue aussi un espace de délasserement 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.



© Photo: Michel Bonvin

Le territoire bâti de la commune de Naters s'étend, entre Rhône et montagne, sur une longueur de plus de 2 km. Le tracé de l'ancienne voie ferrée constitue comme une « colonne vertébrale » à l'intérieur du tissu bâti, qui permet tout à la fois de desservir la commune sur toute sa longueur et de raccorder les liaisons transversales et les quartiers riverains. Le projet se concrétise par étapes: deux tronçons sont déjà réalisés, un est en cours d'aménagement, le dernier suivra. La réhabilitation de l'ancien pont sur le Rhône est également prévue dans un second temps, elle permettra une nouvelle liaison directe vers le centre de Brigue, de l'autre côté du Rhône.

Si la transformation d'une voie ferrée désaffectée reste bien sûr une opportunité rare et qui ne s'offre pas à toutes les communes, on peut par contre s'inspirer de cet exemple pour le transposer dans d'autres cas de figure.

LE PROJET EN BREF

Naters, 8'000 habitants

- Maître d'ouvrage: Commune de Naters
- Architecture: Vomsattel Wagner Architekten
ETH BSA SIA
- Suivi artistique: Pascal Seiler, artiste
- Ingénieur civil: Bureau d'ingénieurs Weder AG
- Électricité: ENBAG
- Éclairage: NEUCO AG
- Coûts totaux: CHF 7.4 mio



DISTINCTIONS

BADEN (AG)

RÉAMÉNAGEMENT DE LA SCHLOSSBERGPLATZ

LA SCHLOSSBERGPLATZ DE BADEN SE TROUVE À L'ARTICULATION ENTRE LA VIEILLE VILLE ET LA VILLE CONTEMPORAINE. JUSQUE VERS LES ANNÉES 60, LA ROUTE PRINCIPALE RELIANT ZÜRICH ET BÂLE PASSAIT PAR LA VIEILLE VILLE. ELLE SE RÉTRÉCISSE 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. LE RÉAMÉNAGEMENT DE LA SCHLOSSBERGPLATZ, OPÉRÉ ENTRE 2008 ET 2009, A RENDU À CET ESPACE UNE QUALITÉ URBAINE RÉPONDANT AUX BESOINS MULTIPLES DES USAGERS.



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.

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. Néanmoins, le projet représente dans l'ensemble une importante plus-value urbaine, et 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.



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



LE PROJET EN BREF

Baden, 18'000 habitants

Maître d'ouvrage: Ville de Baden et Regionalwerke Baden AG, Eglin Immobilien AG

Architecte: Schoop Architekten AG, Baden

Paysagiste: Appert + Zwahlen, Cham

Eclairagiste: Mosersidler AG, Zurich

Œuvre d'art: Mayo Bucher, Seraina Feuerstein, Zurich

Coûts totaux: CHF 11.5 mio

BÂLE (BS)

LES YEUX À 1.20 M DE HAUTEUR



ENTRE 2006 ET 2008, LE SERVICE DE L'AMÉNAGEMENT CANTONAL ET COMMUNAL A DÉVELOPPÉ, EN COLLABORATION AVEC LE BUREAU POUR L'ENFANCE, UN PROJET D'ANALYSE SOCIO-SPATIALE INTITULÉ «JO! ST. JOHANN» ET DESTINÉ À ÉTUDIER L'ESPACE DE VIE DU QUARTIER DE ST. JOHANN – DU POINT DE VUE DES ENFANTS. CE TRAVAIL A DÉBOUCHÉ SUR LA RÉALISATION DE DIVERS AMÉNAGEMENTS EN FAVEUR DES ENFANTS OU L'INTÉGRATION DES BESOINS SPÉCIFIQUES DES ENFANTS DANS DES PLANIFICATIONS EN COURS. L'EXPÉRIENCE S'ÉTANT RÉVÉLÉE TRÈS POSITIVE, L'EXÉCUTIF BÂLOIS A SOUHAITÉ EXPLOITER LES CONNAISSANCES ACQUISES EN LES SYNTHÉTISANT DANS UN «GUIDE POUR UN DÉVELOPPEMENT URBAIN ADAPTÉ AUX ENFANTS» À L'INTENTION DE L'ADMINISTRATION.

«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» illustre bien le changement de perspective important que devraient adopter les 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, ainsi qu'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.

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, notamment la commune de Stans, avec son projet «Underwäx in Stans!» (En chemin à Stans!), autre dossier présenté dans le cadre du Flâneur d'Or 2011.



LE PROJET EN BREF

Bâle, 170'000 habitants

Concept: Canton de Bâle-Ville, Präsidiabundentwicklung

Collaboration: Canton de Bâle-Ville (Bau- und Verkehrsdepartement, Erziehungsdepartement)

Partenaires: Kinderbüro Basel, FHNW (HES - Nord de la Suisse), Hochschule für Soziale Arbeit

Conception graphique: Zweifel & Chislett Productions

Coûts totaux: CHF 68'000.-



DISTINCTIONS

BÂLE (BS)

RÉAMÉNAGEMENT DE LA KARL BARTH-PLATZ

LA KARL BARTH PLATZ SE SITUE 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. LES PIÉTONS ET EN PARTICULIER LES ÉCOLIERS SE TROUVAIENT MIS EN DANGER EN RAISON D'ÎLOTS DE TRAM TRÈS ÉTROITS ET D'UNE CHAUSSÉE LARGE QUI PERMETTAIT AUX VÉHICULES DE DÉPASSER LE TRAM À L'ARRÊT. LA SITUATION ÉTAIT PARTICULIÈREMENT DÉLICATE AUX HEURES DE POINTÉ, NOTAMMENT POUR LES ÉCOLIERS. L'ESPACE VERT ÉTRIQUÉ NE PRÉSENTAIT AUCUN INTÉRÊT. SUITE À LA MOBILISATION DES HABITANTS DU QUARTIER, LA VILLE A DÉVELOPPÉ PUIS UN RÉALISÉ UN PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT, AMÉLIORANT AUTANT LA SÉCURITÉ ET LA QUALITÉ URBAINE ET PAYSAGÈRE DE LA PLACE.



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 aux normes minimum nécessaires, 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.



LE PROJET EN BREF

Bâle, 170'000 habitants

Maître d'ouvrage: Canton de Bâle-Ville

Auteur du projet: Planungsamt Gestaltung
Stadtraum Verkehr

Autres partenaires: Basler Verkehrsbetriebe,
Tiefbauamt, Stadtgärtnerei,
Industrielle Werke,
Amt für Umwelt und Energie,
Sicherheitsdepartement

Coûts totaux: CHF 1'735'000.-

CANTON DE BERNE

TRAM BERN WEST



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.

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 Est. 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 nouvelles 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.

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 de tram participe à la sécurité subjective et objective. De jour, ces éléments marquent aussi visuellement le caractère de ces espaces publics particuliers.



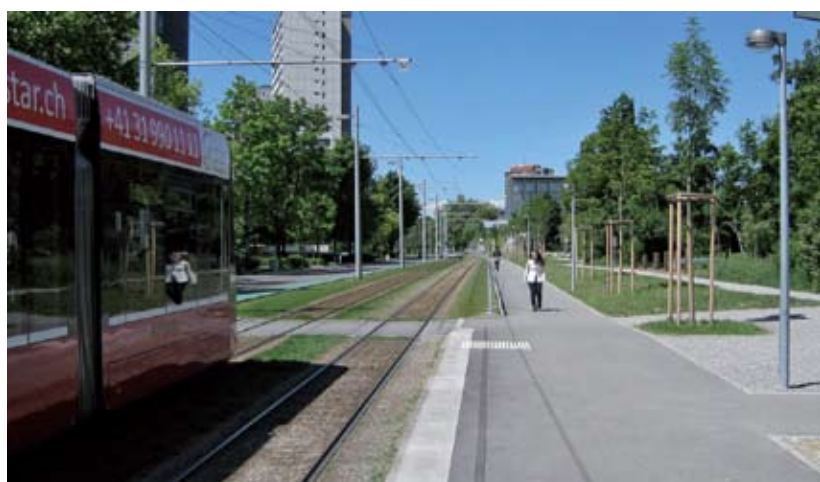
Enfin, le processus participatif mérite d'être relevé: les personnes concernées et intéressées ont été associées dès le début de la planification, et la population a été régulièrement informée tout au long du projet. Même si au moment du vote celui-ci n'a pas passé sans débats et controverses, la mise 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.



LE PROJET EN BREF

Berne, 123'000 habitants

Mandant:	Canton de Berne
Réalisation:	Tram Bern West AG
Maître d'ouvrage:	BERNMOBIL, Ville de Berne, Energie Wasser Bern,
Tronçon Murtenstrasse:	Ponts et chaussées canton de Berne, Ingénieur en chef d'arrondissement II
Tronçon Brünnen:	Neue Brünnen AG
Coûts totaux:	CHF 152.4 mio (dont infrastruct. tram: CHF 105.5 mio)



DISTINCTIONS

FRIBOURG (FR)

ZONE DE RENCONTRE «**SQUARE DES PLACES**»

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 TERMES 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.



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.

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.

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 la traversée aux piétons. La bonne coopération entre autorités cantonales et communales a permis une mise en œuvre dans un délai court d'une solution pourtant inhabituelle. La zone de rencon-

tre 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 extrême-

ment 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.



LE PROJET EN BREF

Fribourg, 34'000 habitants

Concept: Michel Waeber, Bureau d'architecture, Barberèche

Planification: Ville de Fribourg, Service de la Mobilité, en collaboration avec les services de l'aménagement et du génie-civil

Coûts totaux: CHF 340'000.-

GENÈVE (GE)

LE PARC DES CHAUMETTES



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.

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.

Dans un contexte de quartier très hétérogène fortement dominé par le trafic motorisé, comme celui de Cluse-Roseraie, 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 aboutir. De manière générale l'implication des habitants du quartier dans le processus de planification et de mise en œuvre a été 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, qui limitent leur possibilité d'accéder au parc, ses bancs et les gradins qui permettent de s'asseoir.



LE PROJET EN BREF

Genève, 186'000 habitants

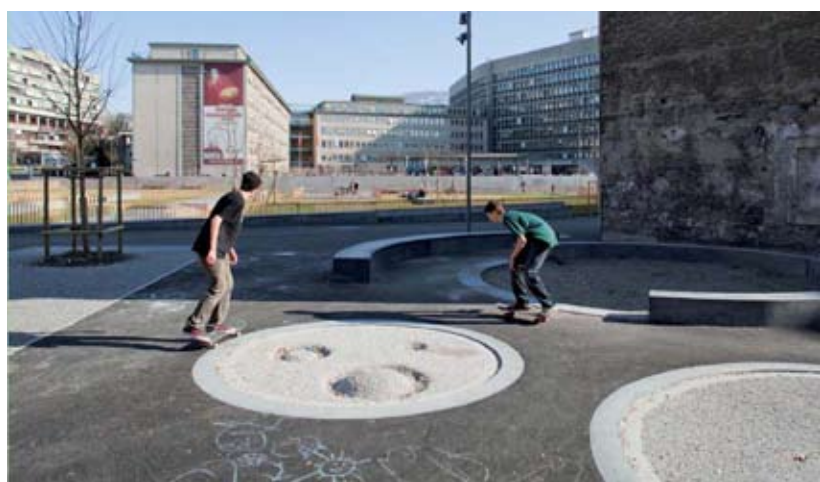
Maître d'ouvrage: Ville de Genève
 Projet: Manzoni & Schmidig architectes (en collaboration avec Tobias Pauli architecte-paysagiste & Jaqueline Kissling, architecte)

Génie civil: SANICE (association bureaux Sansonnens et Ingénieurs civils ICE)

Ingénieur en transports: CITEC ingénieurs conseils

Géotechnique: Géotechnique appliquée Dériaz SA J.- C. WASSER S.A.

Coûts totaux: CHF 11.9 mio



DISTINCTIONS

MOLLIS (GL)

WEGE ALS ZIEL - LE CHEMIN COMME BUT

CLASSÉ SITE D'IMPORTANCE NATIONALE, LE VILLAGE DE MOLLIS SE DISTINGUE PAR L'ENSEMBLE HOMOGENE FORMÉ PAR SES RUES ET SON 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 À S'INTÉRESSER NON SEULEMENT AUX ÉLÉMENTS BÂTIS DU VILLAGE, MAIS AUSSI AUX ESPACES NON BÂTIS TELS QUE CHEMINS ET PLACES. AINSI, SUR LA BASE DU CONCEPT DES DÉPLACEMENTS DE 1993, CONCRÉTISÉ NOTAMMENT PAR UNE ZONE 30 DANS LE VILLAGE, UN RÉSEAU DENSE DE CHEMINS PIÉTONS HISTORIQUES A PU ÊTRE CONSERVÉ ET ÉTENDU. CELUI-CI A DONNÉ ENSUITE UNE PLUS GRANDE MARGE DE MANOEUVRE POUR LE RÉAMÉNAGEMENT DE LA RUE DU VILLAGE, RÉALISÉ ENTRE 2003 ET 2005.



La mise en œuvre du réseau piéton et l'aménagement des rues selon le principe de cohabitation se fondent sur une vision intégrative 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 s'est impliquée dans tous les domaines. On s'est ainsi également préoccupé des chemins dans les nouveaux quartiers. La réalisation du *Jahreszeitweg* a permis de compléter des tronçons importants et assure maintenant une liaison continue du nord au sud longue de près de 2 kilomètres, très utilisée par les écoliers. Il a par ailleurs permis d'éviter de 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.

Un fort engagement personnel a permis de mettre en œuvre une planification fine de l'ensemble de l'espace public, qui s'est déroulée de manière exemplaire sur plu-

sieurs années. De nombreuses mesures, souvent modestes, contribuent au final à un aménagement qui correspond à la fois au contexte et aux besoins des habitants. Le réaménagement de la rue du village a modifié la perception de la fontaine du célèbre architecte glaronais Hans Leuzinger, qui est maintenant mieux mise en valeur dans l'axe de la rue. 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 *Jahreszeitweg*, un chemin qui traverse les champs et longe les jardins à l'arrière des maisons de la rue principale, a particulièrement séduit le jury. 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. Dans le cas de Mollis, ce «chemin arrière» a pu être remis en valeur, et sa fonction historique s'est même enrichie: il est devenu chemin des écoliers, mais aussi un chemin de promenade.



LE PROJET EN BREF

Mollis (GL), 3'000 habitants

Concept:	Fondation «Pro Mollis» en collaboration avec l'exécutif communal
Soutien du projet:	L'Écu d'Or, Patrimoine Suisse et Pro Natura
<i>Jahreszeitenweg</i> :	Beglinger Grünplanung AG
Mise en oeuvre:	Bauamt (bureau communal des constructions)
Coûts totaux:	CHF 395'000.-

RENENS (VD)

RENENS CŒUR DE VILLE

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, 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».

Le réaménagement de la place du Marché et la rue Neuve, qui étaient 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 et correspondant manifestement aux besoins de la population.

Le projet «Renens 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 esthétique et fonctionnel, apporte un vrai plus pour les habitants, qui ont adopté la nouvelle place du Marché. Le processus participatif qui a largement associé 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 renforçant 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 notoire 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 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.

**LE PROJET EN BREF**

Renens, 19'000 habitants

Maître d'ouvrage:	Commune de Renens
Projet:	Paysagegestion SA, Lausanne (architecte-paysagiste)
Projet du couvert:	Localarchitecture, Lausanne
Ingénieur civil:	RLJ ingénieurs (place) BG ingénieurs conseils (couvert)
Concept éclairage:	Aebischer & Bovigny
Coûts totaux:	CHF 6.5 mio



DISTINCTIONS

CANTON DU TESSIN, GMT-SI

PLAN DE MOBILITÉ SCOLAIRE – À L'ÉCOLE À PIED, C'EST MIEUX

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 «A L'ÉCOLE À PIED, C'EST MIEUX» (MEGLIO A PIEDI SUL PERCORSO CASA-SCUOLA), INITIÉ EN 2004.



Le «plan de mobilité scolaire» est élaboré par un groupe de travail propre à chaque commune, coordonné par des experts (GMT-SI) et 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.. 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 partena-

riat, 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 sont notamment 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.



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 aux abords des écoles concernées.

Le jury a été particulièrement convaincu 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 îles heureuses. L'ensemble de cette démarche apporte des réponses concrètes au problème d'insécurité aux abords des écoles, en partie lié aux parents-taxis.



LE PROJET EN BREF

Canton du Tessin

Coordination du projet: Gruppo per la Moderazione del Traffico della Svizzera italiana GMT-SI

Groupe de suivi: Plusieurs département cantonaux, Bureau de prévention des accidents (bpa), Conferenza Cantonale Genitori (conférence cantonale des associations de parents), Pro Juventute

Coûts totaux: CHF 300'000.-

ZURICH (ZH)

RECONQUÊTE DE LA VILLE – PROJET «GLEISBOGEN» À ZÜRICH-WEST

LE PROJET «GLEISBOGEN» (LITTÉRALEMENT: VOIE FERRÉE EN ARC), UN DES ÉLÉMENTS DU PÔLE DE DÉVELOPPEMENT DE ZÜRICH-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 DONNANT ACCÈS AU FUTUR QUARTIER. LE NOUVEL AXE PIÉTONS-VÉLOS CONSTITUE COMME UN FIL ROUGE À TRAVERS LE SITE, ET AUTOUR DE CELUI-CI ÉMERGENT DE NOUVEAUX ESPACES, QUI INVITENT À LA FLÂNERIE ET À LA DÉCOUVERTE.

Le projet Gleisbogen permet de valoriser une portion de territoire du pôle de développement de Zurich-West 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 aussi accessible 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»).

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. 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 détassement 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.

LE PROJET EN BREF

Zurich, 365'000 habitants

Maître d'ouvrage:	Ville de Zurich (Grün Stadt Zurich Tiefbauamt, ewz)
Architecte-paysagiste:	Hager Partner AG
Passerelle:	huggenbergerfries architectes AG Bänziger Partner AG (structure)
Génie civil:	Aerni + Aerni Ingénieurs AG
Planification transports:	Heierli AG
Apport artistique:	Beat Zoderer, Wettingen
Conseil éclairage:	d-lite lichtdesign
Coûts totaux:	CHF 20 mio



MENTIONS



Capriasca (TI) *Parcours piétons (Meglio a piedi / à pied c'est mieux)*

Partant de la thématique du chemin de l'école, on a développé à Capriasca (6'000 habitants) un projet de réseau piéton visant à concrétiser les objectifs définis 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. Au-delà des aménagements techniques, le réseau piéton projeté apporte un plus en termes paysagers, environnementaux, touristiques et de loisirs.



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

La zone 30 instaurée dans la commune de Disentis-Mustér (2'000 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 apporte un gain important pour la sécurité des piétons et l'agrément de l'espace public lorsqu'on se trouve, comme ici, dans une configuration de rues relativement étroites.



Genève (GE) *Voie verte d'agglomération*

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 est un peu comme un «parc tout en longueur». Sa mise en œuvre est loin d'être terminée, mais cette démarche à l'échelle de l'agglomération est une approche intéressante, qui répond bien à des besoins contemporains.



Région Glattal (ZH) *Glattalbahn – mobilité douce en réseau*

Inaugurée en décembre 2010, la nouvelle ligne du Glattalbahn comporte 21 stations. 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: en créant un groupe de travail «mobilité douce en réseau» intégrant tous les groupes de pression concernés, les besoins spécifiques et généraux des piétons ont pu être intégrés de manière cohérente, l'accès à pied étant le fait de la grande majorité des usagers du tram.



Horgen (ZH) *Zone de rencontre de la gare*

L'aménagement de cette zone de rencontre constitue une revalorisation importante du secteur de la gare de Horgen (18'000 habitants). La Seestrasse a été réaménagée, les espaces piétons ont été élargis, la nouvelle passerelle donnant accès aux quais crée aussi une liaison entre le village/le centre-ville et le lac, le sous-voies menant au bord du lac et à l'embarcadère a été amélioré. L'accessibilité piétonne de la gare a été améliorée, tout comme la perméabilité du secteur et de l'interface de la gare.



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

La Via Motta est située dans le centre de Massagno (6'000 habitants). Sur le tronçon entre le home pour personnes âgées et le cinéma, on a cherché à revaloriser l'espace par un ensemble d'interventions au niveau du revêtement, de l'éclairage et du mobilier. Bien que discrètes, celles-ci ont amené un véritable changement des comportements et une nette diminution des vitesses pratiquées, jusque là peu compatibles avec une zone 30.



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

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.