



Rapport du jury Flâneur d'Or 2008

Prix des aménagements piétons


Fussverkehr Schweiz
 Fachverband der FussgängerInnen
Mobilité piétonne
 Association suisse des piétons
Mobilità pedonale
 Associazione svizzera dei pedoni


Flâneur d'Or 2008
Fussverkehrspreis Infrastruktur
Prix des aménagements piétons



Flâneur d'Or 2008
Prix des aménagements piétons
Fussverkehrspreis Infrastruktur

Impressum

Rapport du jury «Flâneur d'Or 2008» – Prix des aménagements piétons

Janvier 2009

Organisation:

Mobilité piétonne
Thomas Schweizer
Klosbachstrasse 48
8032 Zürich
043 488 40 32
flaneurdor@fussverkehr.ch
www.flaneurdor.ch
www.mobilittepietonne.ch / www.fussverkehr.ch

Photos: dossiers de participation
et Mobilité piétonne
Traduction: D. von der Mühl, Rue de l'Avenir

Version papier disponible auprès de Mobilité piétonne
Version électronique téléchargeable sur les sites Internet:
www.flaneurdor.ch
www.mobilittepietonne.ch / www.fussverkehr.ch

Concours organisé avec le soutien de l'Office fédéral des routes / unité mobilité douce, l'Association transports et environnement (ATE), Creabéton, les revues *Hochparterre* et *Commune suisse*.





Table des matières

«Flâneur d'Or 2008» – Prix des aménagements piétons.....	4
Introduction	4
Conditions de participation	4
Catégories de projets	4
Critères d'appréciation	4
Membres du jury	5
Déroulement	5
Commentaire	6
Prix „Flâneur d'Or 2008“	7
Baden - Ennetbaden: Limmatsteg et Promenadenlift, une nouvelle liaison très appréciée	7
Distinctions.....	12
Bremgarten BE, Kalchackerstrasse : réaménagement du centre et zone de rencontre sur une route cantonale	12
Croglio TI : amélioration de la sécurité des piétons et zone 30 sur une route cantonale	14
Köniz BE: valorisation du centre et zone 30 sur une route principale cantonale	16
Schlieren ZH, Sägestrasse: Zone de rencontre: un élément de l'axe piéton nord-sud	18
Uster ZH: Un caractère plus urbain pour la Gerichtsstrasse	20
Lausanne VD: Trait d'union – nouvelle liaison et espace de délasserement grâce au métro	22
Mentions.....	24
Berne: 50 zones de rencontre et un concept innovant	24
Genève: Dimanche à pied	24
Birmensdorf ZH: Des places et de l'espace pour les piétons	25
St. Gall: Un caractère plus urbain pour la Lämmli brunnenstrasse	25
Coire GR: Zone de rencontre dans le centre-ville	26
Lancy GE: Passerelle de la Colline	26
Baden AG: Zone de rencontre à la Schmiedeplatz	27
Bulle FR: Réaménagement du centre historique	27
Manno TI: Zone de rencontre sur l'ensemble de l'ancien village	28
Winterthur ZH: Le site de Sulzerareal est devenu un quartier pour les piétons	28
Schlieren ZH: Un nouvel accès au train	29



«Flâneur d'Or 2008» – Prix des aménagements piétons

Introduction

Le Flâneur d'Or 2008 constitue la sixième édition d'un concours qui vise à distinguer et récompenser des réalisations intéressantes, favorables à la marche et aux piétons: réaménagements d'espaces publics (rues et places) en faveur des piétons, ou améliorations à l'échelle des réseaux piétons visant à les rendre plus attractifs et plus sûrs.

Organisé par Mobilité piétonne, association suisse des piétons, en collaboration avec l'Association transports et environnement (ATE), le concours bénéficie du soutien de l'Office fédéral des routes (OFROU) et de Creabéton. Les revues *Hochparterre* et *Commune suisse* en sont les partenaires médias.

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 engagés par rapport à la question des piétons et l'amélioration de l'attractivité de la marche. Les projets soumis doivent être réalisés, à défaut leur réalisation doit au moins être garantie, et les projets de conceptions d'ensemble ou de schémas directeurs doivent avoir valeur d'engagement pour les autorités.

Catégories de projets

Le Flâneur d'Or récompense des projets répartis selon quatre catégories:

- concepts ou plans de mobilité, schémas directeurs;
- aménagements sur des routes de niveau supérieur ;
- aménagements sur des routes secondaires, des chemins ou des places ;
- aménagements à des interfaces – prioritairement de transports publics.

Les „aménagements“ peuvent aussi comprendre des projets de signalétique ou de marquage.

Critères d'appréciation

Les projets sont évalués tout particulièrement en fonction des critères suivants :

- attractivité d'une liaison, qualité de l'espace public;
- sécurité et confort pour les piétons;
- caractère exemplaire du projet, transposition possible à d'autres contextes ;
- caractère innovant: aspect „visionnaire“ du projet, inventivité, solution non conformiste, qualités esthétiques;
- processus de projet: engagement, audace, ténacité des personnes impliquées, intégration de la population dans le processus;
- aspects financiers: rapport entre effets des mesures et moyens engagés, rapport coût / gain de sécurité et d'attractivité.



Membres du jury

- **Gabrielle Gsponer**, ing. agr., Office fédéral des routes (OFROU), unité mobilité douce, responsable du secteur réseaux piétons et chemins de randonnée
- **Andy Heller**, ing. civil SIA / ETH, ingénieur cantonal, canton de Thurgovie
- **Werner Huber**, architecte ETH, rédacteur de la revue Hochparterre
- **Jürg Iseli**, architecte HTL / aménagiste FSU, urbaniste communal, ville de Granges
- **Urs Michel**, architecte ETH, ingénieur en transports FSU
- **Pascal Regli**, géographe, ingénieur en transports SVI, collaborateur «Mobilité piétonne»
- **Michael Rytz**, géographe, Association transports et environnement (ATE)
- **Eva Schmidt**, architecte ETH, Centre suisse pour la construction adaptée aux handicapés
- **Dominique von der Mühl**, architecte-urbaniste, Laboratoire Chôros, ENAC-EPFL, Lausanne

Déroulement

Sur les 42 dossiers envoyés, 39 remplissaient les exigences requises et ont pu être soumis au jury du concours. Les membres du jury ont disposé de cinq semaines pour étudier les dossiers et effectuer une visite sur place avant la séance du jury, qui s'est tenue le 19 août 2008 à Zurich.

En vue de l'évaluation, les 39 projets ont été répartis selon les quatre catégories définies, ce qui a donné la répartition suivante :

- 6 concepts/plans de déplacements ou schémas directeurs;
- 10 aménagements de routes de niveau supérieur;
- 19 aménagements de routes secondaires, chemins ou places;
- 4 aménagements en faveur des piétons à des interfaces intermodales.

On a comparé entre eux les projets de mêmes catégories.

Dans la catégorie « Concepts et plans de déplacements, schémas directeurs » le jury a évalué des exemples de guides ou directives pour la planification (3) et des concepts de communication (3). La catégorie „Aménagements en faveur des piétons sur des routes de niveau supérieur“ – dont des routes cantonales – comportait des exemples de zones de rencontre (2), de zones 30 (3) et des projets de revalorisation de routes cantonales (5). La catégorie „Aménagements de routes secondaires, chemins ou places“ réunissait des exemples de passerelles (4), de zones de rencontre (10), des projets de modération du trafic (3), ainsi qu'un exemple



de zone piétonne et un autre de signalétique pour les piétons. La dernière catégorie regroupait des exemples (4) d'aménagements à des interfaces de transport public.

A l'issue d'un premier tour d'évaluation des 39 projets, le jury en a retenu 18, qui ont ensuite été discutés de manière plus détaillée. Les projets ont été jugés sur la base des critères d'appréciation définis (attractivité, sécurité, exemplarité, caractère innovateur, processus, aspects financiers, effets du projet), mais on a aussi tenu compte d'autres aspects tels que l'attention portée aux besoins des personnes handicapées, les possibles points faibles fonctionnels ou esthétiques et la conformité aux normes.

Au cours du deuxième tour d'évaluation le jury a sélectionné neuf projets justifiant une distinction – parmi lesquels il a choisi le gagnant du prix Flâneur d'Or 2009 –, les neuf projets restants méritant une mention. Suite à un dernier point de débat, deux projets de la catégorie „distinction“ ont finalement été transférés dans la catégorie „mention“, ce qui donne la répartition définitive suivante:

- 1 Prix Flâneur d'Or 2008
- 6 distinctions
- 11 mentions.

Commentaire

De manière générale, le jury relève la grande qualité des projets présentés. Il constate que la question des piétons prend manifestement de plus en plus d'importance dans la planification, et devient même souvent un des paramètres essentiels à prendre en compte. Le nombre élevé de projets de zones de rencontre témoigne de l'intérêt porté à ce régime de circulation particulièrement favorable aux piétons.

Il s'est avéré difficile de juger les projets encore en cours de réalisation, dans la mesure où il n'était pas encore possible d'apprécier le fonctionnement du réaménagement – particulièrement pour les piétons – et certains détails constructifs. Pour la prochaine édition du concours on demandera aux participants de ne soumettre que des projets déjà réalisés.

Le présent rapport rend compte de l'évaluation du jury. Une documentation plus détaillée sur les projets est disponible sur le site www.flaneurdor.ch.



Prix « Flâneur d'Or 2008 »

Baden-Ennetbaden – Limmatsteg et Promenadenlift, une nouvelle liaison très appréciée



Ce projet intercommunal a permis de créer une liaison piétonne directe de part et d'autre de la Limmat, entre Ennetbaden et la untere Bahnhofplatz côté Baden. Les quartiers de la partie sud d'Ennetbaden bénéficient désormais d'une liaison attractive avec le centre de Baden et d'une bonne connexion avec les transports publics. L'ascenseur répond à un souhait de longue date de trouver une solution permettant de faciliter la liaison verticale entre le quartier des Bains, dans la partie basse de la ville, et le centre-ville, dans la partie haute. Il permet aussi un accès plus direct à la zone de détente le long de la rivière depuis le centre-ville. Avec cette nouvelle liaison, le réseau piéton des deux communes a fortement gagné en attractivité.



Contexte

Entre Baden et Ennetbaden, les piétons n'avaient que deux possibilités de traverser la rivière : le pont de bois et le schiefe Brücke. Compte-tenu de la faible distance à vol d'oiseau, ces deux liaisons représentaient des détours non négligeables. Par ailleurs il n'était pas très facile depuis la ville d'accéder aux bords de la Limmat: la question d'une liaison plus directe revenait régulièrement sur le tapis.

Démarche

Les deux éléments de liaison (passerelle et ascenseur) ont été définis comme des projets clés dans le cadre du Plan directeur pour le développement du quartier des Bains Baden/Ennetbaden. A l'issue d'un concours en deux étapes organisé en 2003-2004, on a retenu le projet „FACHMANN“. Le projet prévoyait la construction d'une passerelle, à l'emplacement de l'ancien bac à câble, qui se prolongeait côté Baden, dans un même axe, par une tour-ascenseur et une passerelle haute. La connexion à la untere Bahnhofplatz (Baden) s'effectue au niveau du Eisenbahnweg, qui se trouve à l'articulation entre la vieille ville, la gare et le quartier des Bains.

Calendrier

2003	1ère étape du concours: concours d'idées.
2004	2e étape: mandats d'étude
Juin 2007	Achèvement des travaux.

Partenaires du projet

Maître d'ouvrage:	Ville de Baden et commune d'Ennetbaden
Architectes:	Leuppi & Schafroth, Zurich
Ingénieur:	Henauer Gugler, Zurich
Ascenseur:	Emch Aufzüge, Berne

Coût

CHF 4.2 millions

Réalisation

Le projet „FACHMANN“ articule une structure horizontale et une structure verticale. Les deux éléments – passerelle et ascenseur – sont matérialisés de manière identique: la tour-ascenseur peut être lue comme une passerelle verticale. Les éléments de verre utilisés au niveau de la tour pour séparer la cage d'ascenseur de la zone d'évacuation se retrouvent au niveau de la passerelle dans les parties latérales. La grande transparence de l'ensemble et le choix de caillebotis pour les surfaces horizontales renforcent la lisibilité de la structure métallique.



Le parcours en ascenseur offre des belles perspectives sur les arbres et la rivière, et permet aussi d'apprécier la construction elle-même.

Côté Ennetbaden, la passerelle débouche sur un espace de détente bien ensoleillé, aménagé le long de la Limmat. Les supports de stationnement pour vélos installés de ce côté sont aussi utilisés comme Bike&Ride. Les cyclistes ont le droit d'emprunter la passerelle et l'ascenseur, une aide précieuse pour faciliter le franchissement de la dénivellation.

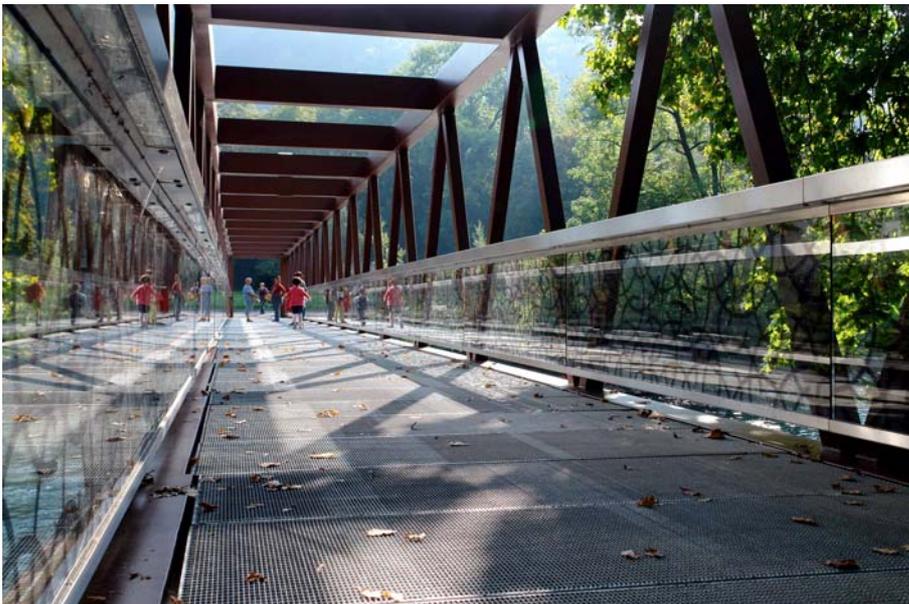
Appréciation du jury

La réalisation de la passerelle et de l'ascenseur représente un saut qualitatif très important pour les réseaux piétons de Baden et d'Ennetbaden. Avec la mise en place de cet ouvrage, on a solutionné d'une belle manière un double problème de franchissement (rivière et différence de niveau).

L'ascenseur offre aux habitants de Baden un accès facilité aux espaces de délasserment le long de la Limmat, et la passerelle fait gagner à ceux d'Ennetbaden un accès direct à la gare de Baden. La fréquence d'utilisation de l'ascenseur démontre à quel point il est intégré dans les déplacements quotidiens.

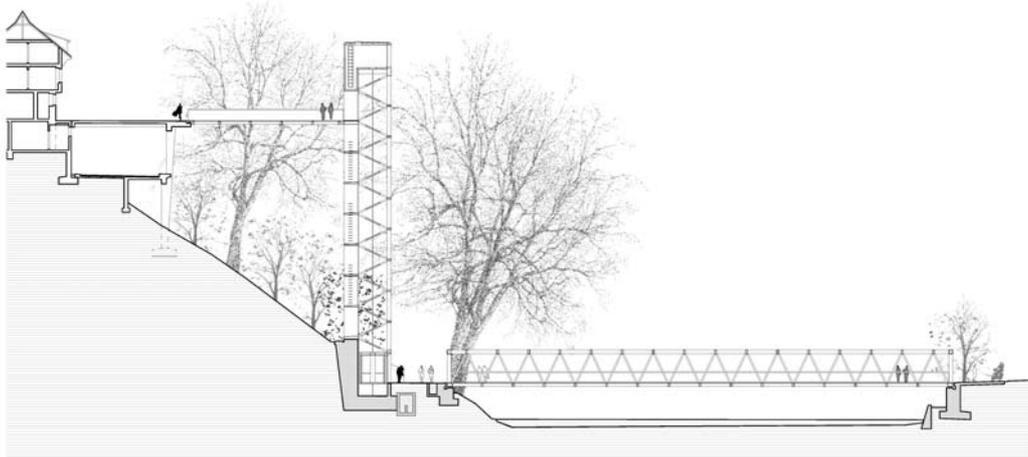
La ville de Baden a développé une conception d'ensemble pour la revalorisation des espaces publics et des liaisons piétonnes dans la vieille ville (place de la Gare, Theaterplatz, Schlossplatz) et dans l'ancien secteur industriel de Baden Nord (place de la Gare ouest, Trafoplatz, Schmiedplatz). La passerelle sur la Limmat et le Promenadelift s'inscrivent dans cette planification: côté Baden, la nouvelle liaison donne accès au passage sous-voies de la gare et au centre-ville, et la passerelle sur la rivière permet d'atteindre le centre d'Ennetbaden, qu'il est prévu de réaménager et de fermer au transit.

Le jury a salué tout à la fois les qualités esthétiques de la construction et ses multiples fonctions de connexion, qui en font un complément très attractif des réseaux piétons des deux communes. L'utilité de la passerelle et de l'ascenseur semble aujourd'hui si évidente qu'on ne peut que se demander avec le jury: pourquoi ne pas les avoir réalisés plus tôt!



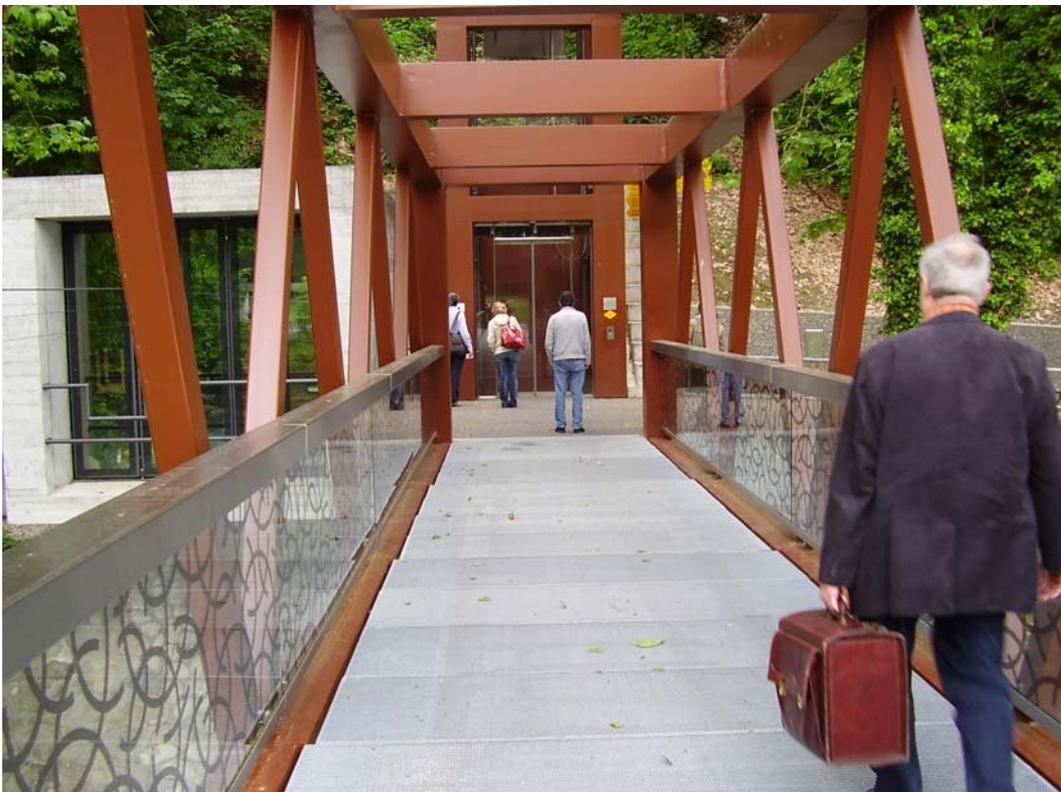


Flâneur d'Or 2008
Prix des aménagements piétons
Fussverkehrspreis Infrastruktur





Flâneur d'Or 2008
Prix des aménagements piétons
Fussverkehrspreis Infrastruktur





Distinctions

Bremgarten BE, Kalchackerstrasse – Réaménagement du centre et zone de rencontre sur une route cantonale

Catégorie: aménagements en faveur des piétons sur des routes de niveau supérieur



Contexte

La Kalchackerstrasse nécessitait des travaux de réfection des conduites en sous-sol et du revêtement – en témoignaient les nombreux colmatages et les trous dans les trottoirs. Dans le secteur du centre se concentrent de nombreux besoins piétons liés au chemin de l'école, aux achats, ou à l'arrêt de bus. Pourtant la large chaussée était réservée essentiellement au trafic motorisé et rien dans l'aménagement ne traduisait cette fonction de centre.

Démarche

Le canton de Berne a développé et mis en oeuvre le projet en collaboration étroite avec la commune de Bremgarten. On a cherché une solution qui tienne compte des besoins du trafic motorisé, mais souligne aussi le caractère de centre de la localité. Le concept et les nouvelles règles de fonctionnement ont fait l'objet d'une importante opération de communication. Et l'inauguration du nouvel aménagement a donné lieu à une fête de village.

Calendrier

2003	Mise à l'enquête du projet
Oct. 2007	Début des travaux
Août 2008	Inauguration



Partenaires du projet

Maître d'ouvrage: Canton de Berne et commune de Bremgarten
Projet: Bureau d'ingénieurs SMT
Markus Steiner, architecte-paysagiste

Coût

CHF 1.3 million (dont 550'000 à charge de la commune)

Réalisation

L'élément central du projet est l'instauration d'une zone de rencontre sur la route cantonale, sur un tronçon d'environ 200 m de long où se concentrent le home pour personnes âgées, la poste, les écoles, un commerce et un restaurant. Le canton a donné son accord compte tenu d'un volume de trafic relativement bas (env. 2000 véhicules/jour). La zone comprend aussi le débouché de deux rues latérales, et l'arrêt de bus, qui est maintenant aménagé sur la chaussée, sans encoche bus. L'aménagement a intégré les espaces riverains, en particulier l'espace devant le restaurant et devant le commerce, ce qui permet de donner au centre un caractère de place.

Appréciation du jury

Dans les petites communes, on se montre encore souvent réticent à revoir les priorités en faveur des mobilités douces. L'espace public reste fortement dominé par le trafic motorisé. C'était le cas à Bremgarten avant réaménagement. Il faut d'autant plus saluer le courage de la commune et du canton de Berne d'avoir osé innover dans ce type de contexte. On s'est attelé au réaménagement du centre avec des moyens relativement modestes. Pour l'aménagement de la zone de rencontre on a pris en compte l'ensemble de l'espace, jusqu'aux façades des bâtiments, et on l'a traité comme un tout. Aujourd'hui le nouveau caractère de centre est déjà bien visible, alors même qu'on n'a pas encore pu réaliser l'ensemble du projet. Une planification soignée, une bonne collaboration entre le canton et la commune et une communication large ont été ici les ingrédients de la „recette du succès“.





Croglio TI – Amélioration de la sécurité des piétons et zone 30 sur une route cantonale

Catégorie: aménagements en faveur des piétons sur des routes de niveau supérieur



Contexte

La commune de Croglio (près de Ponte Tresa) se compose de sept noyaux villageois anciens. Dans les années 70, en dépit d'un volume de trafic modeste (env. 1500 véh./jour), on a démolit des maisons pour élargir la route, qui est devenue une sorte de „corridor routier“. Dans un des sept villages (Beride), une ancienne écurie, considérée à l'époque comme un obstacle mais préservée suite à des oppositions locales, est devenue après transformation un petit centre local. Elle joue aujourd'hui un rôle de modération du trafic: la vitesse moyenne de circulation ne dépasse pas 25 km/h, sans signalisation particulière. Cette expérience a contribué à mieux faire comprendre l'intérêt de la modération du trafic.

Aux heures de pointe les rues de la commune servent d'itinéraire alternatif – surtout pour les frontaliers. Les vitesses de circulation sont plus élevées (V85 45-50 km/h), ce qui pose problème dans des rues étroites dépourvues de protection pour les piétons.

Démarche

Sur la base de l'expérience positive de Beride l'exécutif communal a développé en 2004 un concept d'ensemble pour tous les villages. Ce concept devait permettre à la fois de renforcer l'identité spatiale des villages et de redonner de l'importance aux piétons et à la vie sociale. Il est progressivement mis en œuvre à l'occasion de travaux de réfection de la chaussée.

Calendrier

2004 Concept d'ensemble pour les sept villages

2007 Mise en œuvre dans les trois premiers villages: Biogno, Purasca et Barico



Partenaires du projet

Maître d'ouvrage: Commune de Croglio (TI)

Concept, projet et réalisation: Lorenzo Custer, Studi Associati SA , Lugano et Paolo Moschini, Lucchini-David-Mariotta SA, Faido

Coût

Coût des mesures de revalorisation jusqu'à ce jour CHF 250'000 (sans les travaux de réfection du revêtement)

Réalisation

En 2007 on a pu réaliser l'aménagement dans trois des villages et les centres ont été signalés en zone 30 – le premier cas au Tessin pour une route cantonale.

Une bande de pavés – par endroits juste un marquage – délimite l'espace de circulation et offre un minimum de protection aux piétons en bord de chaussée. Ces espaces latéraux sont marqués par des petits galets incorporés au revêtement. Aux entrées des maisons et à quelques endroits sensibles la protection des piétons est renforcée par des poteaux. Mais toutes ces mesures ne créent pas un effet de séparation, et les piétons peuvent continuer de se déplacer aussi sur la chaussée. Par endroits la rue s'élargit avec l'aménagement de places, qui jouent un rôle de petites centralités, par la présence d'un banc, d'une fontaine ou de l'arrêt de bus. Les places de parc qui ont été supprimées sont compensées aux entrées du village.

Appréciation du jury

Les mesures mises en place dans les villages de Biogno, Barico et Purasca Inferiore apportent des améliorations importantes, pour un coût raisonnable. La qualité de l'aménagement a été jugée convaincante et la solution bien adaptée pour des petites localités, en particulier pour des routes cantonales à faible trafic. Le recours à la signalisation en zone 30 mérite de servir d'exemple. Pour améliorer encore la situation des piétons, le jury estime qu'on aurait même pu, dans un tel contexte, opter pour une zone de rencontre.





Köniz BE – Valorisation du centre et zone 30 sur une route principale cantonale

Catégorie: aménagements en faveur des piétons sur des routes de niveau supérieur



Contexte

Avant réaménagement, la Schwarzenburgstrasse se présentait comme une traversée de localité de type routier, dominée par le trafic motorisé (près de 20'000 v/j), avec de nombreux feux et des longs temps d'attente pour tous les usagers. Les piétons (même les personnes âgées) traversaient régulièrement de manière „sauvage“.

Démarche

Entre 2000 et 2005 le centre de Köniz a été complètement réaménagé. On a créé une place (Bläuackerplatz), sur laquelle donnent un nouveau centre commercial (Migros) et le bâtiment de l'administration communale qui a été agrandi. La Schwarzenburgstrasse a été réaménagée sur près de 300 m et revalorisée comme une rue commerçante urbaine. Les deux projets (centre et réaménagement de la route) ont été élaborés puis mis en œuvre en étroite relation. Un système combiné de bornes rétractables et de dosage du trafic assure le bon écoulement de la circulation tout en préservant l'attractivité de l'espace pour les piétons. L'effet de domination du trafic a été fortement réduit.

Calendrier

1995	Concours pour la Schwarzenburgstrasse.
1999	Processus participatif (aménagement de la rue et projet de centre)
2001-2004	Réaménagement de la rue et nouvelles constructions dans le centre
2006	Aménagement définitif.

Partenaires du projet

Maître d'ouvrage. Office des ponts et chaussées (Tiefbauamt) du canton de Berne /
Oberingenieur Kreis II
Equipe de projet: Metron Bern AG; Rothpletz Lienhard: Jürg Hänggi, Jörg Wiederkehr



Coût

Route cantonale CHF 16 Mio.

Routes communales CHF 8.3 Mio.

Réalisation

Le réaménagement de la traversée de localité sur près de 700 m au total a permis de redistribuer l'espace en faveur des piétons et de la vie sociale. La présence des nouveaux commerces et restaurants et la forte augmentation de la fréquentation du centre a entraîné une augmentation inattendue du nombre de piétons. Un phénomène très positif, mais qui a eu pour effet que le flux presque ininterrompu de piétons traversant la Schwarzenburgstrasse au droit de la Bläuackerplatz provoquait aux heures de pointe d'importants embouteillages, qui retardaient aussi les bus. La suppression des passages piétons – traversées possibles partout – et l'abaissement de la vitesse de circulation (zone 30) ont permis de désamorcer les problèmes.

Appréciation du jury

Ce projet exemplaire, développé par le canton et la commune selon un processus participatif, est basé sur le principe de la cohabitation grâce à l'abaissement de la vitesse. Sur un tronçon de près de 300 m la route a été intégrée à une zone 30 – justifiée par l'amélioration de la fluidité du trafic – une solution qui a valeur d'exemple à l'échelle de la Suisse. Une large bande polyvalente en milieu de chaussée réduit l'effet de coupure de la route et permet de traverser partout, même avec un trafic dense. Les piétons ont par contre perdu la priorité pour la traversée.

L'espace très ouvert de la Bläuackerplatz, renforcé par l'aménagement de façade à façade, offre à Köniz un centre aux dimensions généreuses. La séparation entre chaussée et espaces piétons n'est marquée que par des poteaux bas. Ce dispositif ne correspond pas à la réglementation et aux normes et il pose passablement de problèmes de sécurité et d'orientation aux personnes malvoyantes. La mise en place d'une bande podotactile n'aurait pas gêné l'aspect visuel de la place. Le jury souhaite qu'à l'avenir cette exigence soit intégrée dans les projets.

En tant que concept d'ensemble, le projet a été jugé très convaincant et innovant.





Schlieren ZH, Sägestrasse – Zone de rencontre: un élément de l'axe piéton nord-sud

Catégorie: aménagements en faveur des piétons sur des routes secondaires, chemins ou places



Contexte

La Sägestrasse était en très mauvais état et nécessitait un assainissement à court terme. La rue est située dans un secteur sensible du vieux village et fait partie, selon le plan directeur, d'un axe nord-sud piétons-vélos à valoriser par des mesures d'aménagement et de modération du trafic. Par ailleurs une société coopérative (la Gemeinnützige Baugenossenschaft Limmattal /GBL) projetait de construire quatre immeubles locatifs sur une parcelle riveraine. Selon une convention signée avec la ville, le permis de construire a été accordé moyennant une participation financière à la réalisation d'une „place de village“. Pour favoriser la vie sociale, il a été décidé de signaler la rue en zone de rencontre.

Calendrier

- 2004 Constat de la nécessité de réfection. Le Stadtrat (exécutif) charge le bureau technique communal de développer un projet.
- 2006 Un premier concept d'aménagement est refusé. Rafael Gloor, architecte paysagiste à Rapperswil, qui a conçu l'aménagement des espaces extérieurs de la coopérative, est intégré au projet.
- 2007: Le projet de réfection et d'aménagement est adopté par l'exécutif de la ville.
- Mai 2008: Fin des travaux de réaménagement.

Partenaires du projet

Maître d'ouvrage: Ville de Schlieren, Gemeinnützige Baugenossenschaft Limmattal (GBL).

Projet: Concept d'aménagement: Zschokke & Gloor, architectes paysagistes, Jona SG
Projet, travaux d'ingénierie, supervision et accompagnement du projet: bureau technique communal Schlieren.



Coût

Total, avec assainissement et réfection des conduites: CHF 1'103'400.-- dont pour l'aménagement: CHF 192'600.--

Réalisation

Le nouvel aménagement rappelle l'ancien usage rural de la rue et des espaces devant les bâtiments. Trois petites places pavées, délimitées par une bande en béton et agrémentées par la présence d'une fontaine, rythment et structurent l'espace de la rue. Les mêmes éléments d'aménagement (rigoles béton et candélabres) se retrouvent sur toute la longueur de la rue, et se prolongent jusqu'à la Stadthausplatz voisine. Les rigoles marquent le tracé de l'ancien cours d'eau du moulin. Douze arbres ont été plantés en bordure de rue et sur la rue pour briser la perspective linéaire.

Appréciation du jury

La zone de rencontre de la Sägestrasse est convaincante à plusieurs titres. Au plan conceptuel, on peut relever le fait que le projet s'inscrit dans une conception d'ensemble: entre les berges de la Limmat au nord et les espaces de délasserement de la forêt au sud, en passant par la gare, les piétons et les cyclistes peuvent se déplacer confortablement sur un axe où ils sont prioritaires. Au plan de l'aménagement, on a réinterprété de manière subtile le caractère rural de l'ancien noyau villageois. Les espaces privés devant les maisons sont traités en relation avec l'espace de la rue. Les petites places avec leurs fontaines sont agréables pour les piétons, et elles jouent aussi un rôle de modérateurs de trafic.





Uster ZH – Un caractère plus urbain pour la Gerichtsstrasse

Catégorie: aménagements en faveur des piétons sur des routes secondaires, chemins ou places



Contexte

La Gerichtstrasse est située dans le centre-ville d'Uster, à une centaine de mètres de la gare, et elle est intégrée à une zone 30. Avant réaménagement, l'image de la rue était dominée par le stationnement, les éléments de mobilier étaient disposés de manière anarchique et le revêtement ne présentait aucune homogénéité. Une image qui contrastait avec le rôle de cette rue, qui est un axe piéton important et donne accès à la poste, à de nombreux magasins et au centre commercial Illuster.

Démarche

L'agrandissement du centre commercial Illuster (Mittim) et la nécessité de refaire le revêtement de la rue ont créé l'opportunité pour la ville d'adapter l'aménagement de la Gerichtsstrasse à son rôle central. On a cherché le plus possible une unité de traitement de façade à façade. La rue réaménagée montre que cette intégration des espaces privés devant les bâtiments était un élément-clé pour transformer l'ancienne route collectrice modérée en espace de rencontre avec un caractère urbain.

Calendrier

2003-2005 Planification, projet.

2005-2008 Réalisation en deux étapes.

Partenaires du projet

Maître d'ouvrage: Service d'urbanisme de la ville
Concept: Groupe de travail: Klaus Zweibrücken / stadtraumverkehr
Exécution, chantier: ASA AG, Rapperswil;
DSP AG, ingénieur civil, Greifensee;
Eclairage projet «Lightline»: Gramazio&Kohler, architectes, Zürich

Réalisation

La revalorisation de l'espace public a pu être planifiée en concertation avec le privé. Piétons et cyclistes apprécient l'espace infiniment plus qu'avant. La surface mixte au croisement entre la Gerichsstrasse et la Weberstrasse est bien intégrée dans les déplacements – c'était une condition importante pour le bon fonctionnement de la cohabitation entre les usagers.

Un polygone de pierre naturelle signale cet espace de mixité et marque la transition entre la rue commerçante dans le centre d'Uster et le secteur de la gare un peu plus haut. En lien avec le nouveau concept d'éclairage de la ville, et avec le soutien financier des commerçants, on a intégré à l'aménagement un effet de lumière: une ligne lumineuse qui change de couleur souligne les contours du Polygone, et met en évidence l'espace aussi de nuit.

Appréciation du jury

Le nouvel aménagement de la Gerichsstrasse a transformé une rue „d'arrière-cour“ en un espace urbain agréable, qui fonctionne bien. La redistribution des surfaces, le rétrécissement de la chaussée et le fait d'intégrer les espaces latéraux privés dans l'aménagement ont permis de gagner beaucoup d'espace. La nouvelle image de la rue incite les piétons à se déplacer en utilisant spontanément toute la surface à disposition. L'aménagement permettrait même d'envisager une zone de rencontre, de manière à donner clairement la priorité aux piétons vis-à-vis du trafic motorisé. Au croisement entre la Gerichsstrasse et la Weberstrasse il est prévu de rajouter des marquages podotactiles pour améliorer l'orientation des personnes malvoyantes, qui semble pour le moment problématique.





Lausanne VD – Trait d'union: nouvelle liaison et espace de délasserement grâce au métro

Catégorie: aménagements en faveur des piétons sur des routes secondaires, chemins ou places



Contexte

Entre les stations „Ouchy“ et „Délices“ la tranchée de l'ancien métro a été couverte sur une longueur de 500 mètres. Ces nouvelles surfaces gagnées ont été exploitées pour compléter le réseau piéton et créer des espaces à l'usage des habitants.

Démarche

Le projet devait répondre à plusieurs objectifs: permettre une liaison directe et attractive entre la gare et le lac, tout en offrant aussi un espace de délasserement et de promenade, avec des espaces verts et des possibilités de s'asseoir. Les stations souterraines du métro sont greffées sur le réseau piéton et les surfaces au-dessus des stations aménagées comme interfaces de transport public. Elles sont aussi intégrées au réseau pour les cyclistes, avec des places de stationnement pour les vélos aménagées à chaque station.

Calendrier

2004/2005 Mandat d'étude.
2006 – 2008 Réalisation.

Partenaires du projet

Maître d'ouvrage: Ville de Lausanne (Direction des travaux et Direction de la sécurité sociale et environnement), Métro Lausanne-Ouchy SA.

Architectes paysagistes: Hüsler & associés Sàrl et P. Amphoux, Contrepoint,

Coût

CHF 3.5 Mio



Réalisation

Le nouvel espace public créé entre les stations „Ouchy“ et „Délices“ est mis en scène de manière très judicieuse. Une liaison piétonne directe et attractive aménagée au-dessus de la tranchée couverte permet de rejoindre Ouchy et le port. L'aménagement des espaces verts est à la fois soigné et discret, une lignée de ginkgos délimite le chemin dallé, des bancs invitent à s'arrêter. Un éclairage simple permet d'utiliser le chemin aussi de nuit. Pour marquer la transition avec les parcelles riveraines on a utilisé des magnolias et des érables du Japon, et tenu compte le plus possible des souhaits des propriétaires privés.

Les points de croisement avec les rues transversales secondaires sont aménagés comme des places, ce qui les rend mieux repérables pour les automobilistes.

Appréciation du jury

Le nouvel axe urbain sert aussi de liaison entre les quartiers de part et d'autre de la tranchée couverte et permet un accès plus direct au métro. Les espaces aménagés le long du parcours rythment le cheminement. Les espaces de jardin devant les bâtiments ont gagné en qualité et en surface. Le projet profite tout à la fois aux habitants, aux promeneurs et aux usagers du métro, et il permet des synergies multiples.

Cette réalisation apporte une amélioration sensible au réseau piéton sous-gare et augmente l'attractivité des interfaces de transport public. Le jury a salué la volonté manifeste de la ville de promouvoir les déplacements à pied et d'améliorer l'accessibilité des arrêts de transport public sur le territoire communal. Avec le projet „Trait d'Union“, on a exploité une opportunité favorable pour les piétons et su la mettre en œuvre de manière attractive.



Mentions

Berne – 50 zones de rencontre et un concept innovant

Catégorie: concepts / plans de circulation, conceptions directrices.



Très peu d'éléments constructifs, des zones simples, bon marché et les plus efficaces possible, et la possibilité de démonter l'aménagement s'il n'est plus jugé nécessaire. A la base du concept des zones de rencontre en ville de Berne, il y a l'idée de principe qu'il est plus intéressant de pouvoir mettre en œuvre rapidement des mesures simples plutôt que de se lancer dans des réaménagements lourds et coûteux. La procédure permet d'intégrer les idées des habitants riverains. La ville pratique une politique d'information large (pages internet, dépliants d'information) qui incite la population à se mobiliser pour demander l'introduction de zones de rencontre. Cette politique de communication a été jugée innovante et exemplaire.

L'instauration de zones de rencontre offre des espaces à l'usage de tous les habitants d'un quartier, qui renforcent la cohésion sociale et permettent en particulier aux enfants de se réapproprier la rue grâce aux vitesses basses. Le concept n'est pas resté dans un tiroir: le fait que 50 zones aient déjà été réalisées témoigne de son succès.

Si la politique très pragmatique et la manière de procéder de la ville ont été évalués très positivement, le jury s'est montré plus critique concernant les marquages, dont l'esthétique pourrait être améliorée. Ils posent par ailleurs problème par rapport à la norme sur les marquages.

Genève – Dimanche à pied

Catégorie: concepts / plans de circulation, conceptions directrices.



La démarche du Plan piétons, récompensée par le Prix de l'innovation piétonne en 2001, est un processus sur le long terme, qui se traduit par la mise en œuvre à intervalle régulier de nouvelles idées d'actions. Le jury a salué l'effort continu de la ville en matière de communication et de sensibilisation par rapport à la marche et aux piétons.



Birmensdorf ZH – Des places et de l'espace pour les piétons

Catégorie: Aménagements favorables aux piétons sur des routes de niveau supérieur



La traversée de localité à Birmensdorf a été complètement réaménagée après l'ouverture du contournement de la ville (N20), pour l'adapter à un volume de trafic nettement réduit. Les débouchés des rues latérales sont traités sous forme de places ou de trottoirs continus. Les trottoirs ont été élargis, et entièrement revêtus de pavés – malheureusement un peu trop grossiers (peu confortables pour le piéton). Sur les tronçons en secteur bâti, où les besoins en traversée sont plus nombreux, la largeur des voies de circulation est réduite à 3 m, au profit d'une bande polyvalente centrale. L'aménagement incite à rouler moins vite et permet aux piétons de traverser plus facilement.

St. Gall – Un caractère plus urbain pour la Lämmlisbrunnenstrasse

Catégorie: Aménagements favorables aux piétons sur des routes de niveau supérieur



La Lämmlisbrunnenstrasse présentait une image très routière, avec une largeur de chaussée disproportionnée et des trottoirs très étroits. Suite au réaménagement la chaussée a été réduite au minimum nécessaire. Les surfaces gagnées sont devenues utilisables pour les piétons et la vie sociale. Aujourd'hui la route est devenue une rue, avec un caractère beaucoup plus urbain.



Coire GR – Zone de rencontre dans le centre-ville

Catégorie: aménagements en faveur des piétons sur des routes secondaires, chemins ou places



Après le réaménagement de la Bahnhofplatz (place de la gare), qui offre maintenant un large espace réservé aux piétons, aux cyclistes et aux transports publics, il restait encore à traiter la question de l'aménagement et de la gestion de la circulation pour le reste du secteur. La ville de Coire a choisi un processus de projet inhabituel. Au lieu de commencer par réaliser l'aménagement et de signaler le nouveau régime une fois l'aménagement terminé, on a fait le contraire. Au moyen de mesures provisoires – essentiellement un marquage de couleur – on a créé une grande „zone de rencontre centre-ville“, qui couvre tout le secteur entre la gare et la vieille ville. La ville a répondu par une solution audacieuse à une histoire de projet complexe. Cette manière de faire a permis d'obtenir rapidement une amélioration de la situation des piétons. Le jury a salué l'ambition du projet de la ville – la zone est probablement une des plus grandes de Suisse – et le processus non conventionnel. Il a été plus critique vis-à-vis des marquages verts sur la Alexanderplatz, très criards, qui posent également problème par rapport à la norme sur les marquages. Selon le planning, ces marquages devraient disparaître en 2012, au moment de l'aménagement définitif.

Lancy GE – Passerelle de la Colline

Catégorie: aménagements en faveur des piétons sur des routes secondaires, chemins ou places

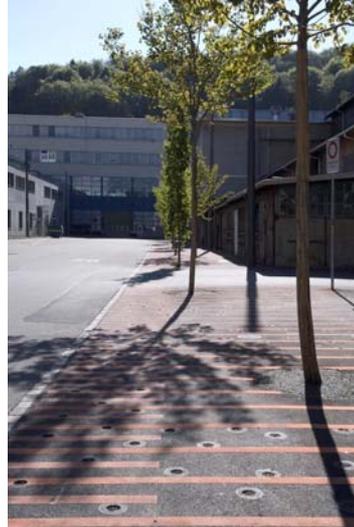


La petite passerelle couverte complète un maillon manquant du réseau et constitue une liaison sécurisée à l'écart d'une route très fréquentée. Elle permet aux habitants du quartier voisin de rejoindre de manière très pratique le parc sur l'autre rive de l'Aire.



Baden AG – Zone de rencontre à la Schmiedeplatz

Catégorie: aménagements en faveur des piétons sur des routes secondaires, chemins ou places



Fotos: René Röhli, Baden

Le problème de la superposition, sur une même rue de desserte, d'un trafic industriel (nombreux camions) et de l'accès piéton à une école professionnelle, a été solutionné par l'instauration d'une zone de rencontre et un réaménagement approprié. De l'avis du jury, la solution mise en place pour ce cas de figure assez inhabituel méritait une mention.

Bulle FR – Réaménagement du centre historique

Catégorie: aménagements en faveur des piétons sur des routes secondaires, chemins ou places



Les espaces publics du centre ancien ont été presque complètement réaménagés. Tous les revêtements ont été rénovés de façade à façade. Les surfaces déjà refaites présentent une grande qualité d'aménagement. On peut par contre regretter l'absence d'espaces d'une certaine importance réservés aux piétons et la place considérable qu'occupe encore le stationnement, même après réaménagement.



Manno TI – Zone de rencontre sur l'ensemble de l'ancien village

Catégorie: aménagements en faveur des piétons sur des routes secondaires, chemins ou places



De nombreux villages du Tessin ont une structure de bâti traditionnellement dense, dont la qualité urbanistique nécessite pour s'exprimer un aménagement des rues qui lui soit adapté. C'est ce qu'on a cherché à faire à Manno, par la rénovation des surfaces. Les espaces publics, rues, ruelles et places ont été refaits très soigneusement, en recourant à des éléments tessinois traditionnels (pergolas, fontaines et bancs de pierre). Le stationnement est organisé à l'extérieur du village, pour renforcer la qualité de l'espace, et donner la priorité aux piétons et à la vie sociale..

Winterthur ZH – Le site de Sulzerareal est devenu un quartier pour les piétons

Catégorie: aménagements en faveur des piétons sur des routes secondaires, chemins ou places

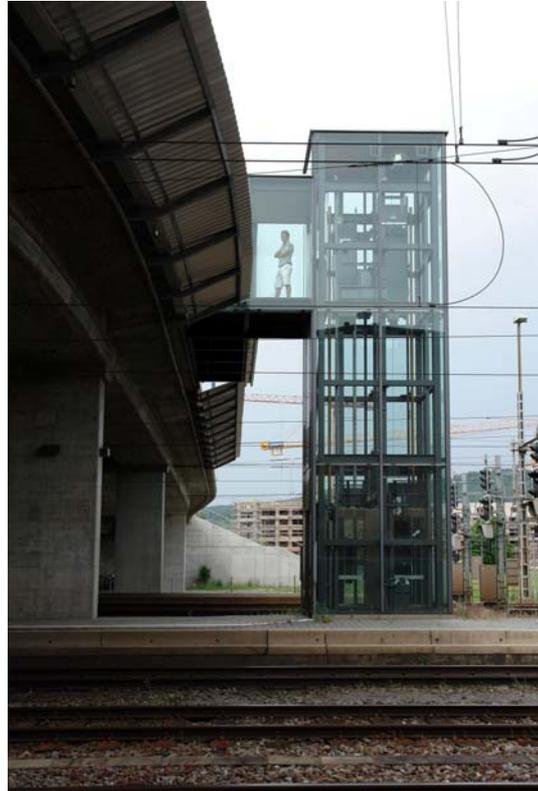


Le site de Sulzerareal est une des plus grandes friches industrielles réhabilitées de Suisse. L'industrie y a pratiquement disparu. La mixité des nouvelles affectations présentes sur le site – activités de formation, logements, services, équipements culturels et de loisirs – crée l'animation du quartier. Pour l'aménagement des espaces extérieurs, on a thématisé le passé industriel de manière contemporaine et donné la priorité aux piétons: tous les espaces libres sont signalisés comme zones piétonnes.



Schlieren ZH – Un nouvel accès au train

Catégorie: Aménagements favorables aux piétons aux interfaces de transport public



L'arrêt de bus aménagé sur le pont (Engstringerbrücke), juste au-dessus des voies, combiné avec la nouvelle construction abritant un ascenseur et un escalier, permet un accès direct aux quais et offre maintenant une interface de transport public pratique, sûre et attractive.