



Rapport du jury Flâneur d'Or 2017

Prix des aménagements piétons

Octobre 2017



Fussverkehr Schweiz
Mobilité piétonne Suisse
Mobilità pedonale Svizzera



Flâneur d'Or 2017
 Fussverkehrspreis Infrastruktur
 Prix des aménagements piétons
 Premio infrastrutture pedonali

 Schweizerische Eidgenossenschaft
 Confédération suisse
 Confederazione Svizzera
 Confederaziun svizra

Office fédéral des routes OFROU

vcs ate ata

FSAP
 B S L A

VOIMA

 Schweizerischer Gemeindeverband
 Association des Communes Suisses
 Associazione dei Comuni Svizzeri
 Associaziun da las Vischnancas Svizras

 **SIGNAL**

espazium ≡

TEC21
TRACÉS
archi

HOCH
PART
ERRE

Schweizerischer Städteverband
 Union des villes suisses
 Unione delle città svizzere 



Table des matières

1.	Prix des aménagements piétons	3
	Introduction	3
	Conditions de participation	3
	Catégories de projets	3
	Critères d'évaluation	4
	Jury	4
	Processus d'évaluation	4
	Vue d'ensemble des projets primés	7
	Remarques générales	7
	Approbation	9
2.	Premier prix.....	10
	Bienne (BE): Ile-de-la-Suze – Une oasis au cœur de la ville	10
3.	Distinctions	14
	Cham (ZG): Lorzenweg – chemin piéton de Cham à Hagendorn	14
	Coire (GR): Zone piétonne de la Bahnhof- à la Martinsplatz	16
	Genève: Place du Vélodrome	18
	La Tour-de-Peilz (VD): Place publique des Anciens-Fossés	20
	Canton de Neuchâtel: Plan directeur des rives du lac	22
	Niederlenz (AG): Réaménagement de la rue principale	24
	Riva San Vitale (TI): Requalification de la Piazza Grande	26
	Winterthur (ZH): Traversée des voies ferrées au centre-ville	28
4.	Mentions	30
	Genève: Square de Chantepoulet	30
	Genève: Place du Rhône	30
	Versoix (GE): A l'ombre de la treille	31
	Zurich (ZH): Extension de la gare Zurich Oerlikon	31

Impressum

Organisation / Rapport du jury

Mobilité piétonne Suisse
 Pascal Regli / Adeline Seydoux
 Klosbachstrasse 48 / 8032 Zürich
 043 488 40 30 / flaneurdor@mobilitepietonne.ch

Photos

Dossiers de participation et Mobilité piétonne Suisse

Version papier / version électronique

Mobilité piétonne Suisse / www.flaneurdor.ch / www.mobilitepietonne.ch

Concours organisé avec le soutien et le relais média de

Office fédéral des routes, mobilité douce; Signal SA; Association transports et environnement ATE; Hochparterre; Association des Communes Suisses; Union des villes suisses; archi espazium; voima

© Octobre 2017



1 Prix des aménagements piétons

Introduction

Le «Flâneur d'Or – Prix des aménagements piétons» récompense tous les trois ans des aménagements d'espace public, qui encouragent particulièrement les déplacements à pied et qui améliorent la qualité, l'attractivité et la sécurité des piétons. Le concours est organisé par Mobilité piétonne Suisse et soutenu par l'Office fédéral des routes OFROU ainsi que divers partenaires.

Ce rapport se concentre sur l'évaluation des projets par le jury. Une documentation détaillée de tous les projets se trouve sur le site: www.flaneurdor.ch.

Le concours national organisé pour la neuvième fois, récompense les communes, les institutions, les professionnels et d'autres personnes de toute la Suisse qui se sont engagés dans la réalisation de projets innovants et efficaces en faveur de la marche en localité. La valorisation de ces bonnes pratiques joue un rôle d'impulsion et invite à s'en inspirer. Un prix d'une valeur de 10'000 francs, offert par Signal SA, ainsi que plusieurs distinctions seront attribués. Les projets lauréats seront rendus publics dans le cadre d'une cérémonie de remise des prix, puis les publications spécialisées « Commune Suisse » et « Hochparterre » illustreront en détail les projets primés.

Conditions de participation

Les communes, organisations, entreprises, bureaux d'ingénieurs et de planification ainsi que les groupes et associations professionnels peuvent prendre part au concours. Le projet doit être réalisé au moins partiellement lors de la remise du dossier, afin que le jury puisse aller voir le résultat sur place. Les concepts et schémas directeurs doivent être contraignants pour les autorités.

L'organisateur du concours se réserve le droit de publier et d'exposer publiquement les documents transmis dans le cadre du concours. Ils sont propriété de l'organisateur du concours.

Catégories de projets

- Concepts ou planifications de mobilité, schémas directeurs
- Réaménagements de routes cantonales favorables à la marche
- Réaménagements de routes communales, de chemins piétons ou de places
- Interfaces de transports publics



Projet lauréat Flâneur d'Or 2014
«Zurich: Mesures
d'accompagnement du
contournement ouest»
(Photo: M. Latzel)



Critères d'évaluation

Le jury a évalué les dossiers selon les critères suivants :

- Réussite de la mise en œuvre
- Fonctionnalité, qualité de l'aménagement et appropriation par la population
- Sécurité, confort, accessibilité sans obstacle
- Exemplarité : transposition possible dans un autre lieu
- Innovation : vision, solution non conventionnelle, esthétique
- Processus : participation des personnes concernées, audace, ténacité
- Efficacité des moyens utilisés (rapport entre effets des mesures et moyens engagés)
- Qualité du dossier

Jury

- Yves Delacrétaz, Professeur en mobilité et transport, Haute Ecole d'Ingénierie et de Gestion du Canton de Vaud
- Werner Huber, architecte ETH, rédacteur au magazine «Hochparterre»
- Marcel John, ETH/SIA, ingénieur cantonal Saint-Gall
- Heidi Meyer, géographe, Office fédéral des routes OFROU, Mobilité douce
- Jasmine Montel-Cambou, ingénieure en transports, Service de la mobilité du canton de Fribourg, responsable mobilité douce
- Michael Rytz, géographe et aménagiste, Association Transports et Environnement ATE
- Enrico Sassi, architecte SIA, Studio Enrico Sassi, rédacteur à la revue «archi»
- Thomas Schweizer, géographe et planificateur en transports SVI, directeur de Mobilité piétonne Suisse
- Peter Wullschleger, architecte paysagiste, directeur de la Fédération Suisse des architectes paysagistes FSAP

Processus d'évaluation

Au total, 51 projets ont été envoyés dans les délais. Tous remplissaient les exigences requises et ont pu être soumis au jury.

Les projets ont été répartis selon les quatre catégories suivantes :

Catégories	Projets
Concepts ou planifications de mobilité, schémas directeurs	12
Réaménagements de routes cantonales favorables à la marche	8
Réaménagements de routes communales, de chemins ou de places	27
Interfaces de transports publics	4
Total	51

Les membres du jury ont disposé d'environ quatre semaines avant la première 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 23 juin 2017 : 1^{er} tour d'évaluation
- le 23 août 2017 : 2^{ème} tour et attribution du premier prix

Afin d'optimiser le processus d'évaluation lors du 1^{er} tour, les projets traitant de thèmes proches ont été examinés et discutés en parallèle.

**Catégorie «Concepts ou planifications de mobilité, schémas directeurs»**

«Concept d'aménagement»	5
«Concept de planification»	4
«Concept thématique»	3

Catégorie «Réaménagements de routes cantonales»

«Modération du trafic sur route cantonale»	3
«Autre projet sur route cantonale»	3
«Mise en oeuvre de concept d'aménagement et d'exploitation»	2

Catégorie «Réaménagements de routes communales, de chemins ou de places»

«Sentier le long des rives»	5
«Pont / passerelle»	2
«Parc / accès à un espace vert»	4
«Place»	9
«Revalorisation de centre de village»	4
«Développement de quartier»	3

Catégorie «Interfaces de transports publics»

«Place de gare»	2
«Interface réaménagée»	2

À l'issue des discussions de la première séance, 21 des 51 projets ont été retenus et qualifiés pour le second tour d'évaluation, prévu pour la seconde séance. Entre ces deux séances, les membres du jury ont disposé de suffisamment de temps pour étudier les dossiers de manière plus approfondie, pour pouvoir les évaluer de la manière la plus juste possible. Les projets restés en lice ont été répartis entre les membres du jury, chargés chacun d'en étudier quelques-uns plus en détail, notamment en se rendant sur place. De plus, les projets ont également été analysés et évalués par le Centre pour la construction adaptée aux handicapés, qui a livré une synthèse de ses remarques au jury.

Lors de la deuxième séance, l'un des projets éliminés au premier tour a été repris. Le jury a 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, de sorte que 13 projets ont été sélectionnés après le 2^{ème} tour d'évaluation.

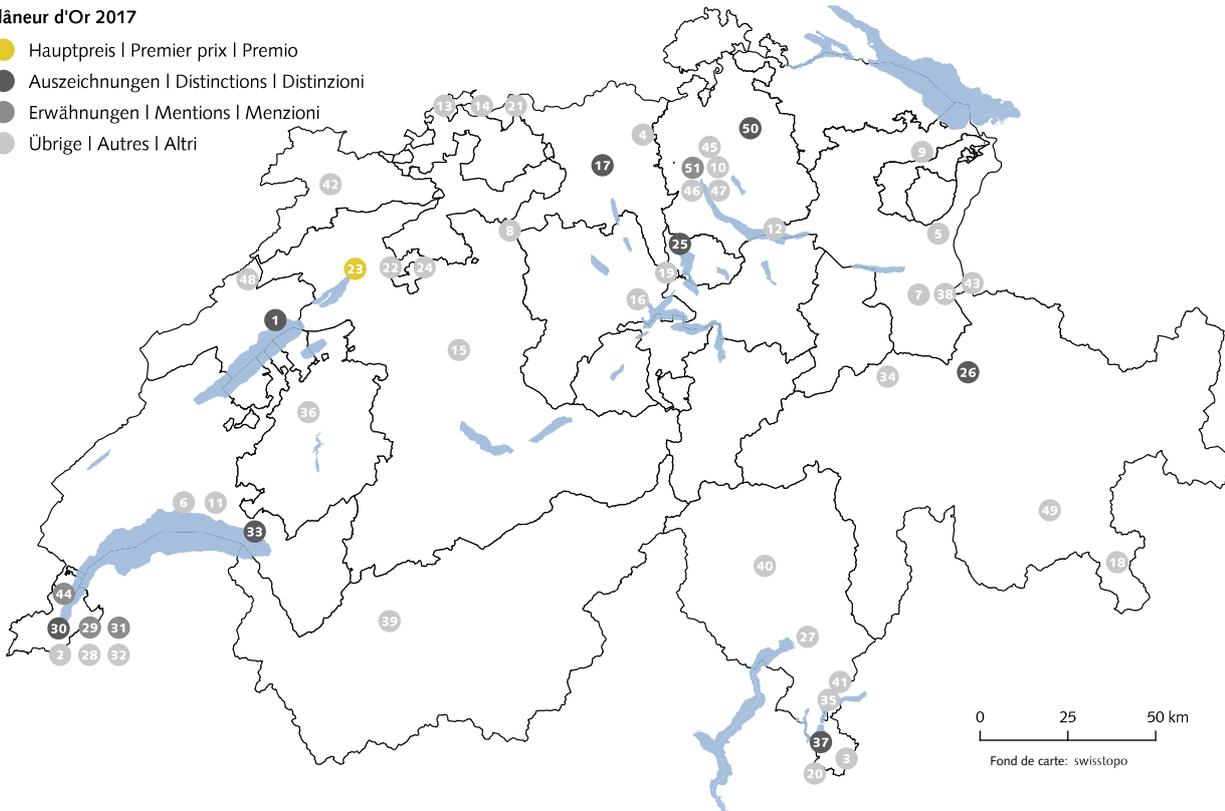
Le jury a convenu à l'unanimité de primer 13 projets de la façon suivante :

- 1 projet reçoit le premier prix
- 8 projets reçoivent une distinction
- 4 projets reçoivent une mention



Flâneur d'Or 2017

- Hauptpreis | Premier prix | Premio
- Auszeichnungen | Distinctions | Distinzioni
- Erwähnungen | Mentions | Menzioni
- Übrige | Autres | Altri



Verkehrskonzepte und -planungen, Leitbilder | Concepts et planifications de mobilité, schémas directeurs | Concetti e piani direttori inerenti la mobilità, linee guida

- 1 Canton de Neuchâtel: Plan directeur des rives du lac
- 2 Carouge: de fil en aiguille
- 3 Castel San Pietro: La «Costa» Percorso Cuntitt
- 4 Ennetbaden: Öffentliche Räume Bäderquartier. Sanierung und Neugestaltung
- 5 Gams: Fuss- und Radverkehrskonzept
- 6 Lausanne: Etude stratégique d'évolution du paysage de l'Est lausannois
- 7 Mels: Strassenraumgestaltungskonzept Begegnungszone Dorfkern
- 8 Roggwil-Melchnau: Rottaler BahnTrail
- 9 St. Gallen: Stägestadt
- 10 Zürich: Leitbild innerer Kreis 5 - Umsetzungen Josefstrasse und Dennerplatz
- 11 Verein zur Förderung der Schweizer Bankkultur
- 12 Zebrastreifen- Safari: Digitale Infrastruktur für Fussgänger

Infrastrukturen auf Kantonstrassen | Réaménagements de routes cantonales | Infrastrutture su strade principali

- 13 Basel: Tempo 30-Wechselsignal-Strecken im Kanton Basel-Stadt
- 14 Basel: Licht Einfall - Fussgängerführung am Kreisel Luzerner- / Wasgenring
- 15 Biglen: Einbezug von Kantonsstrassen in Tempo-30-Zonen
- 16 Luzern: Innovativer Gestaltungsansatz für urbanstes Quartier der Stadt Luzern
- 17 Niederlenz: Sanierung Hauptstrasse mit flankierenden Massnahmen
- 18 Poschiavo: Fusswegverbindung via Bernina
- 19 Risch Rotkreuz: Begegnungszonen Kreuzplat / Bahnhof Nord
- 20 Stabio: Via Segeno

Infrastrukturen auf Gemeindestrassen, Wegen und Plätzen | Réaménagements de routes communales, chemins et places | Infrastrutture su strade comunali, sentieri e piazze

- 21 Basel: Rheinuferpromenade St. Johann
- 22 Biel: Esplanade des Kongresshauses Biel

- 23 Biene: Ile-de-la-Suze
- 24 Biene: Chemin de rive, secteur «Beau-Rivage»
- 25 Cham: Lorzenweg (Fusswegverbindungen zwischen Cham und Hagendorn)
- 26 Chur: Fussgängerzone vom Bahnhofplatz bis zum Martinsplatz
- 27 Cugnasco-Gerra: Liaison piétonne, passerelle
- 28 Genève: Promenade de l'Aire
- 29 Genève: Réaménagement de la place du Rhône
- 30 Genève: Réaménagement de la place du Vélodrome
- 31 Genève: Réaménagement du square de Chantepoulet
- 32 Genève: Réaménagement du chemin Eugène-Rigot
- 33 La Tour-de-Peilz: Place publique des Anciens Fossés
- 34 Laax: Fuss- und Radwegbrücke «Punt Staderas»
- 35 Lugano: Pavimentazioni e arredo del centro storico - Piazza Bernardino Luini
- 36 Neyruz: Voies Tinguely
- 37 Riva San Vitale: Riqualifica urbana di Piazza Grande e moderazione del traffico
- 38 Sargans: Strassenraumgestaltung Städtchenstrasse
- 39 Sion: Cours Roger Bonvin
- 40 Sonogno: Sistemazione Piazza Principale
- 41 Sonvico: Riqualifica urbana e moderazione del traffico
- 42 St-Ursanne-Clos du Doubs: Réaménagement des espaces publics
- 43 Triesen: Dorfpark
- 44 Versoix: A l'ombre de la treille. Aménagement des espaces publics
- 45 Wallisellen: Richti-Arkade Wallisellen (im Richti-Areal)
- 46 Zürich: Seeuferweg Wollishofen, Cassiopeiasteg
- 47 Zürich: Röschiachplatz

Schnittstellen zum öffentlichen Verkehr | Interfaces de transports publics | Spazi di congiunzione tra pedoni e trasporti pubblici

- 48 La Chaux-de-Fonds: Réaménagement de la place de la gare
- 49 St. Moritz: Bahnhof St. Moritz
- 50 Winterthur: Gleisquerung Stadtmitte Winterthur
- 51 Zürich: Ausbau Bahnhof Zürich Oerlikon



Vue d'ensemble des projets primés

Premier prix

- Biel (BE): Ile-de-la-Suze

Distinctions

- Cham (ZG): Lorzenweg (liaison piétonne de Cham à Hagendorn)
- Coire (GR): Zone piétonne de la Bahnhof- à la Martinsplatz
- Genève (GE): Réaménagement de la place du Vélodrome
- La Tour-de-Peilz (VD): Place publique des Anciens-Fossés
- Canton de Neuchâtel: Plan directeur des rives du lac de Neuchâtel
- Niederlenz (AG): Réaménagement de la rue principale
- Riva San Vitale (TI): Requalification de la Piazza Grande et modération du trafic
- Winterthur (ZH): Traversée de voies ferrées au centre-ville

Mentions

- Genève (GE): Réaménagement de la place du Rhône
- Genève (GE): Réaménagement du square de Chantepoulet
- Versoix (GE): A l'ombre de la treille – Aménagement des espaces publics de Versoix Centre-ville
- Zurich (ZH): Extension de la gare Zurich Oerlikon

Remarques générales

Comme lors des précédentes éditions, la qualité des dossiers soumis est impressionnante. Pour cette raison, il a été difficile pour le jury de désigner les meilleurs projets parmi les candidats.

La Fédération Suisse des Architectes Paysagistes FSAP était pour la première fois, partenaire du «Flâneur d'Or». Ce n'est sûrement pas un hasard que plusieurs projets de cette édition aient été menés par des bureaux d'architectes paysagistes. Ces interventions sont conçues et mises en œuvre de manière à respecter les besoins des piétons et leur quête d'espaces de détente.

Les communes et les villes sont désormais toutes appelées à se densifier. L'accessibilité des quartiers et des espaces naturels à pied gagne dès lors en importance. Divers projets se sont d'ailleurs consacrés à cette tâche, dans de nombreux cas sous la direction d'architectes paysagistes. La distinction décernée à la municipalité de Cham (ZG) pour le Lorzenweg illustre bien ce type de démarche.

Beaucoup de projets soumis sont des exemples phares pour les piétons impliquant des coûts relativement élevés. L'impact de tels projets ne doit pas être sous-estimé car ils transmettent le message que les besoins des piétons doivent être pris au sérieux tout autant que ceux des autres usagers de la route, et qu'il est légitime qu'un bon projet piéton soit lié à un certain coût. Le jury aurait toutefois salué la candidature de quelques petits projets élégamment résolus. Car ce ne sont pas uniquement les aménagements de grande envergure et coûteux qui améliorent la vie des piétons.

Premier prix:

Le meilleur projet

Distinction:

Projet globalement remarquable qui convainc toute l'équipe

Mention:

Projet avec un élément remarquable

Qualité convaincante

Enrichissement de la planification piétonne par les apports des architectes paysagistes

A pied des espaces bâtis aux espaces ouverts

Equilibre entre projets phares et petits projets élégamment résolus



Les places demeurent la thématique principale

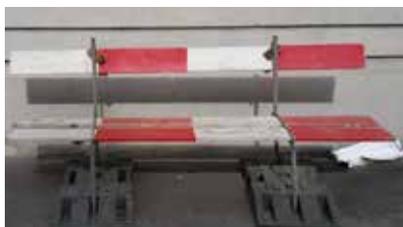
De nombreux projets soumis ont pour objectifs de réaménager une place en centre-ville. Le répertoire des mesures d'aménagement et de gestion de tels processus de revalorisation sont certes déjà connus. Cependant, ce qui a le plus frappé le jury est le «regard en coulisses» dépeint dans les dossiers de candidature. La somme des efforts accomplis par les différents acteurs afin de mettre en œuvre de tels processus de planification, en général complexes, dans des espaces soumis à de fortes pressions est remarquable. La gestion du stationnement joue habituellement un rôle important. Ce n'est que lorsque l'on parvient à supprimer une partie des places de stationnement ou à les déplacer en sous-sol qu'il est possible d'offrir des lieux attractifs. Contrairement à d'autres années, le jury a cette fois volontairement décerné un prix à un lieu très animé mais périphérique, la « Place du Vélodrome » à Genève, plutôt qu'à un espace urbain central. Comme pour le dernier Flâneur d'Or, le jury a été impressionné par les projets soumis par la Ville de Genève dont il a à nouveau souhaité récompenser les efforts par une distinction pour ces projets soigneusement planifiés et aménagés, qui s'ancrent bien dans le contexte local.

La diversité comme richesse

Enfin, le jury a été agréablement surpris par la quantité et la diversité des idées, des approches et des mesures mises en œuvre pour améliorer les conditions de déplacement à pied. Bien que tous les projets n'aient pas pu obtenir de prix ou de distinction, la sélection suivante a pour ambition d'illustrer ce large éventail de manière représentative :



Cugnasco-Gerra (TI): passerelle piétonne
Après la fusion de Cugnasco et Gerra, les écoles ont été regroupées sans que le chemin de l'école ne soit analysé et adapté en conséquence. La construction d'une nouvelle passerelle sur la Riale Riarena améliore la sécurité des élèves ainsi que des piétons et des cyclistes en général.



Association pour la promotion de la culture des bancs

Les bancs ne sont pas visibles sur les cartes topographiques. Une application internet et mobile propose de localiser l'emplacement des bancs et leurs propriétés. Cet outil s'appuie sur les réseaux sociaux pour inciter les usagers à utiliser la «carte banc'aire».



Rotkreuz: Zone de rencontre au centre-ville

Deux zones de rencontre ont été aménagées de part et d'autre de la gare alors que Kreuzplatz est une route cantonale. La qualité de séjour et les conditions de déplacement à pied et à vélo ont ainsi été considérablement améliorées.



Basel: Zones 30 temporaires

Le canton instaure durant certaines heures des zones 30 sur des routes à orientation trafic, généralement à proximité d'écoles, dans le but d'assurer la sécurité routière.



Chasse aux passages piétons

Le projet permet de reconnaître les passages piétons sur des images aériennes et satellite. Il contribue à la création d'une base de données exhaustive de tous les passages piétons en Suisse.



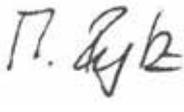
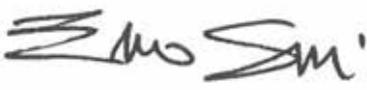
Zürich: Cassiopeiasteg

La nouvelle passerelle piétonne comble une importante lacune, remédiant à une discontinuité du chemin piéton le long des rives du lac de Zurich, entre la Rote Fabrik et le port de Wollishofen.



Approbation

Adopté par le jury lors de la séance du 23 août 2017:

Membres du jury	Signatures
Yves Delacrétaz	
Werner Huber	
Marcel John	
Heidi Meyer	
Jasmine Montel-Cambou	
Michael Rytz	
Enrico Sassi	
Thomas Schweizer	
Peter Wullschleger	



2 Premier prix

Bienne (BE): Ile-de-la-Suze – Une oasis au cœur de la ville

Un nouveau parc public, l'Ile-de-la-Suze, voit le jour au cœur de Bienne, dans un quartier urbain en pleine mutation. Ilot de verdure de plus de 53'500 m², son réseau de cheminements invite à la promenade le long des rives des cours d'eau qui l'encadrent. La diversité des espaces parcourus permet à chacun de trouver un but à sa balade, entre zones de détente enherbée, plage de galets, place de jeu et buvette. L'Ile-de-la-Suze permet d'une part la création d'un parc public, intégrant l'un des derniers tronçons manquants du chemin de rive pour piétons et cyclistes qui relie les Gorges du Taubenloch au Lac de Bienne en passant par le centre-ville, et d'autre part la revitalisation du cours d'eau qui traverse Bienne, la Suze.



Description du projet

L'Ile-de-la-Suze s'inscrit dans le contexte global de transformation du pôle de développement «Gurzelen». Elle prend place au cœur de la Ville de Bienne, dans une zone urbaine déjà densément construite. Le parc a pu être réalisé grâce à la politique foncière active que mène la Ville de Bienne depuis de nombreuses décennies déjà et qui lui permet d'être aujourd'hui en possession d'un quart du territoire communal.

L'Ile-de-la-Suze se caractérise par son insularité et son rapport étroit avec l'eau. L'eau y constitue un élément structurant qui délimite l'espace public des parcelles privées voisines. Au sud-est, l'île est délimitée par la Suze, alors qu'au nord-est, elle est bordée du canal Stebler (prolongé dans le cadre du projet), qui marque une frontière naturelle avec la nouvelle zone résidentielle. Le parc s'étend sur une longueur d'environ 650 m, ses accès sont nombreux pour garantir son attractivité. Le parc est ainsi atteignable depuis tous les quartiers d'habitation qui l'entourent, par six ponts et un passage à gués en pierres plates.

L'Ile-de-la-Suze est constituée de trois secteurs thématiques : des espaces de flânerie, inspirée par ses rives plates à même l'eau et invitant aux baignades, de promenade au travers de chemins méandrant entre les nombreux arbres et finalement de jeu, caractérisé par des espaces ouverts ainsi qu'une grande aire de jeux et de pique-nique.



De plus, elle bénéficie d'un réseau ininterrompu de chemins traversants les différents types d'espaces de détente et de loisirs. Le chemin principal parcourt la crête du parc, sa hauteur correspond au niveau maximal de l'eau en cas de crue. Il est destiné aussi bien aux piétons qu'aux cyclistes. De ce chemin principal bifurquent des cheminements secondaires plus étroits qui mènent les promeneurs aux rives de la Suze et au canal Stebler. Sur la rive sud de la Suze, en bordure du parc public, les cheminements sont optimisés. Le réaménagement du carrefour à l'entrée sud du parc en petite place piétonne permet de créer un accès sécurisé à l'île, tandis qu'un nouveau trottoir est construit le long du chemin de la Truite. Ce trottoir permet de prolonger le réseau piétonnier et de sécuriser l'accès au parc pour les riverains de cette rue. Il est bordé d'un espace vert dans lequel peut se dessiner un sentier informel parcourant le sommet de la rive sud de la Suze, rive sur laquelle il est possible, par beau temps, de s'approcher davantage du cours d'eau et de flâner à l'ombre des arbres.

Etapes

2008	<ul style="list-style-type: none">■ Mandat d'études parallèles■ Approbation du crédit d'étude pour l'élaboration d'un projet d'aménagement d'espace public le long de la Suze■ Approbation de la révision de la planification et des transactions foncières nécessaires au dégagement de l'espace public requis
2009 à 2012	<ul style="list-style-type: none">■ Concrétisation du projet d'aménagement, étendu à l'île du Moulin et à la rive sud de la Suze
2013	<ul style="list-style-type: none">■ Approbation du crédit de réalisation en votation populaire■ Adaptation du projet aux contingences archéologiques visant à préserver les structures archéologiques datant du Moyen-Age
2015	<ul style="list-style-type: none">■ Permis de construire délivré suite à la levée des oppositions■ Début des travaux de défrichage
Juin 2017	<ul style="list-style-type: none">■ Inauguration

Organisation

Maitre d'ouvrage	<ul style="list-style-type: none">■ Ville de Bienne, représentée par ses départements d'Urbanisme et d'Infrastructures
Auteurs du projet	<ul style="list-style-type: none">■ Architecture paysagère: Fontana Landschaftsarchitektur GmbH, Basel■ Architecture: :mlzd, Bienne■ Ingénierie et aménagement des eaux: Emch + Berger AG filiale Bienne, Tschopp Ingenieure GmbH (dimensionnement des ponts)■ Accompagnement environnemental: Action paysage, Bienne-Seeland

Budget

Aménagement du parc	CHF 7'929'200.–
Ponts	CHF 1'343'000.–
Revitalisation de la Suze	CHF 3'505'700.–
Trottoir chemin de la Truite	CHF 548'000.–
Réserve et imprévus	CHF 799'600.–
TVA 8%	CHF 1'130'000.–
Total	CHF 15'255'500.–



Le financement a en partie été assuré par les subventions liées à la revitalisation de la Suze (env. CHF 3'510'700.-), ainsi que par celles liées au projet d'agglomération de première génération pour le chemin de rive (estimation CHF 1'000'000.-) ce qui équivaut à un coût net à charge de la Ville de CHF 10'744'800.-. Ce montant a été couvert à 80% par les recettes des opérations foncières, lors de la vente du terrain de la Ville au Swatch Group (CHF 7'657'000.-). Le solde non couvert à la charge de la planification des investissements 2013-2017 s'élevait à CHF 3'087'800.-.





Avis du jury

Après une discussion approfondie, le jury a voté à l'unanimité l'attribution du premier prix à l'Ile-de-la-Suze. Il a relevé le caractère exceptionnel d'un projet de parc urbain d'une telle envergure au cœur d'une ville. De surcroît, la démarche collaborative entre le public et le privé a été fondamentale et mérite d'être relevée. Elle a en effet permis de dégager la surface de terrain nécessaire à la réalisation du projet et a contribué fortement à son financement, puisque les opérations foncières ont engendré un bénéfice comptable pour la ville, qu'elle a pu entièrement allouer à la création de l'Ile-de-la-Suze.

Le jury souligne la mise à profit réussie de la revitalisation de la Suze qui permet à la rivière de devenir un élément attractif pour les promeneurs. De nombreux chemins conduisent les visiteurs au bord de l'eau, une traversée à gué, en pierres plates, ayant même été aménagée. Sur la rive gauche, les talus de berge sont aménagés le plus naturellement possible afin de favoriser la biodiversité tandis que côté parc, l'aménagement de la rive est axé sur les attentes en termes de loisirs et de détente. L'ensemble est prévu pour tenir compte des variations du niveau des eaux de la Suze. De par sa localisation au cœur de la ville, l'Ile-de-la-Suze a une fonction de liaison importante, tant longitudinalement que transversalement avec les quartiers alentours. Le parc est traversé par un méandre de voies piétonnes qui rappellent judicieusement la spécificité du lieu tout en permettant de répartir les différents flux de piétons. De plus, les ponts assurent les liaisons avec les quartiers. Les deux ponts supplémentaires prévus lors du développement de nouveaux quartiers au sud seront les bienvenus pour compléter ce maillage.

De nombreux bancs sont répartis dans le parc et le long des cheminements, invitant à la détente mais rendant également l'Ile-de-la-Suze accessible aux personnes plus âgées, pour lesquelles des pauses sont parfois nécessaires. Les poussettes et les chaises roulantes ont également accès jusqu'à la rive à certains endroits, même si le revêtement n'est pas optimal. La variété des aires de jeux proposées, mettant à profit le caractère du lieu et la connexion à la nature, est également à souligner : plages, pelouses, collines engazonnées ou empierrées, talus pouvant servir de rochers d'escalade ou de gradins et jeux originaux suspendus entre de grands pieux s'élançant vers le ciel qui rappellent des roseaux ou des espaces boisés.

L'ensemble du projet montre de manière exemplaire comment il est possible de créer une « oasis de verdure permettant de flâner au bord de l'eau » au cœur même d'une zone urbaine densément construite.





3 Distinctions

Cham (ZG): Lorzenweg – chemin piéton de Cham à Hagendorn

Description du projet

Après une phase de planification, préparation et construction de huit ans, le Lorzenweg invite depuis mi-2015 à la flânerie et à la détente sur une distance de 3.5 km. Le chemin n'offre pas uniquement une promenade idyllique mais accroît également le rapport à la rivière Lorze, grâce aux divers accès à l'eau aménagés.

Une grande attention a été portée à l'environnement durant la phase de conception et de construction. La planification et la mise en œuvre ont été menées en étroite collaboration avec les services de l'environnement, les associations de protection des oiseaux, les propriétaires fonciers ainsi que les services cantonaux et communaux. Il est indiqué tout du long en tant que sentier, accessible en fauteuil roulant et libre de toute circulation. Il est relié aux quartiers voisins et invite à flâner, faire une promenade le soir ou en famille ou du jogging, il favorise ainsi la mobilité active. Le nouveau terrain de jeu créé au-dessus du Schönau offre des espaces de détente et de loisirs, des emplacements pour faire des feux et divers accès à l'eau. Un poste d'observation a été installé vers le barrage et invite à contempler la nature. Divers bâtiments témoignent d'une utilisation commerciale et industrielle le long de la Lorze. C'est pourquoi le chemin fait partie du sentier thématique sur l'histoire industrielle de la Lorze, documenté sur des panneaux.

Etapes

2007	■ Acceptation du plan directeur des transports (y.c. Lorzenweg) / Inscription dans les objectifs du Conseil municipal
2008	■ Préparation de la mise à l'enquête ■ Demande de crédit de planification et de projet
2010	■ Approbation du crédit par votation populaire
2012	■ Réalisation de la 1 ^{ère} étape (Trottoir Untermüli)
2013	■ Réalisation de la 2 ^{ème} étape (passerelles/Schönau)
2014 – 2015	■ Finalisation Lorzenweg
Mai 2015	■ Inauguration Lorzenweg

Organisation

Maitre d'ouvrage	■ Commune de Cham
Auteurs du projet	■ Paysage: ASP Landschaftsarchitekten AG / Service d'ingénierie: Synaxis Bauingenieure AG / Architecture des ponts: Eduard Imhof
Mise en oeuvre	■ Entreprises de construction: BÜWE Tiefbau AG, Landis Bau AG, AG Mario Vanoli Erben, Werkhof Cham / Construction métallique: Krähenbühl AG Stahl- und Metallbau, Kaufmann AG / Construction en bois: Xaver Keiser Zimmerei Zug AG, Zug, Abt Holzbau AG, Baar

Budget

Crédit approuvé	CHF 3'900'000.– (dont presque CHF 3'000'000.– épuisé)
-----------------	--



Avis du jury

La municipalité de Cham a créé un chemin de promenade attrayant entre Cham et Hagendorn, qui ajoute un tronçon important au réseau de cheminements piétons.

Le jury a été à la fois convaincu par le concept général et par l'aménagement modeste mais soigné du chemin et des espaces de séjour. Le cheminement piéton, longeant le rivage, permet de découvrir des lieux variés et étonnants autrefois difficiles d'accès. Il complète la trame verte et bleue à proximité des habitations. Il est particulièrement important de souligner l'excellente intégration dans le contexte local, le respect des espaces naturels et l'effort visant à aménager le chemin pour les personnes à mobilité réduite.



1 Lorzenbrücke bei der Papierfabrik 2 schmuckes, altes Badhäuschen 3 Hirzenhäller 4 Picknickplatz mit Feuerstelle 5 verwunschener Brunnen 6 unter der Autobahnbrücke 7 Sichtfenster zum Fluss 8 einheimischer Eisvogel 9 Kraftwerk Untermühle 10 Spielplatz mit Feuerstelle 11 Steintrappe zum Wasser 12 alter Lorzenlauf 13 Spielplatz Lorzenparadies 14 Wasserzugang beim Lorzenparadies



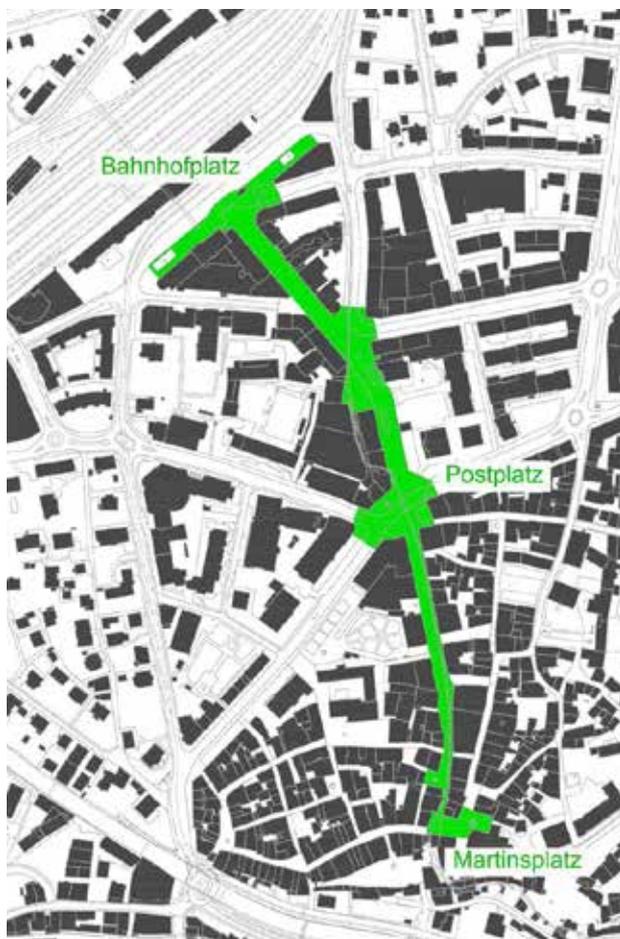


Coire (GR): Zone piétonne de la Bahnhof- à la Martinsplatz

Description du projet

Au cours des dernières années, le centre-ville a connu un changement remarquable : la vieille ville et la Bahnhofstrasse ont par étapes été libérées du trafic motorisé et transformées en une zone piétonne attrayante. La dernière étape, entre l'Alexanderplatz à la Postplatz, a permis d'instaurer une zone piétonne qui s'étend de la gare jusqu'à la St. Martinplatz. L'aménagement en granit d'Andeer fait écho à la pierre naturelle déjà utilisée sur la partie sud de la Bahnhofstrasse. Le revêtement acquiert ainsi une homogénéité jusqu'à la fin de la Bahnhofstrasse. Les pavés en pierre de Guber de la Poststrasse et les dalles de granit d'Andeer de la Bahnhofstrasse s'entrelacent comme un tapis sur la Postplatz pour marquer visuellement la jonction des deux rues à cet endroit. L'aménagement et le mobilier choisi pour le nord de la Bahnhofstrasse, y compris la Postplatz, donne un caractère vivant à la rue. Les bancs Landi colorés et les îlots d'arbres invitent à s'arrêter et à jouer, tout comme les bacs à fleurs en éternit en forme d'«oreilles d'éléphant» conférant à cet espace une identité propre. L'Alexanderplatz se définit par les «fleurs de lotus» de l'artiste Not Vital. Le petit jeu d'eau dans lequel les enfants peuvent marcher et la fontaine à boire en granit d'Andeer qui agrémentent le ruisseau marquent la limite de la ville historique, formant un cadre attractif pour les restaurants adjacents.

Le RhB-Park au nord de la Bahnhofstrasse a été rendu accessible au public grâce à la revalorisation de la Bahnhofstrasse, la construction du musée d'art ainsi que la rénovation





de la Villa Planta. La Postplatz, à laquelle la Grabenstrasse (route cantonale) mène, est située entre la Bahnhofstrasse et la Postrasse. Le revêtement en dalles prévu sur toute la surface n'a pas encore pu être mis en œuvre sur la route cantonale en raison de son régime de circulation et de sa fréquentation. Néanmoins, le nouvel aménagement de la route, avec un seuil de 3 cm seulement au bord du trottoir, et le réaménagement de la Poststrasse permettent de mieux relier la Bahnhofstrasse. La rénovation de la fontaine historique et de l'ancienne station météorologique datant de 1905 marquent la fin de ce mail piéton vivant, où les habitants flânent aujourd'hui volontiers.

Etapes

1989	■ Adoption de la loi pour une vieille ville sans circulation par les habitants de Coire
2008	■ Fin des travaux de la zone piétonne en vieille ville (Poststrasse) ■ Finalisation de la gare avec la Bahnhofplatz
2012	■ Finalisation du réaménagement et de l'assainissement de la partie inférieure de la Bahnhofstrasse
2014	■ Libération du trafic sur la partie supérieure de la Bahnhofstrasse et nouvelle ligne de bus
2016	■ Inauguration de la zone piétonne continue de la Bahnhofplatz à la Martinsplatz

Organisation

Maitre d'ouvrage	■ Ville de Coire, Departement Bau Planung Umwelt
Auteurs du projet	■ Projektteam: Tiefbaudienste / Hochbaudienste / Grün und Werkbetrieb
Mise en oeuvre	■ FHP Bauingenieur AG, Chur ■ ARGE Bahnhofstrasse, Mettler Prader AG / HEW AG / Schlub AG, Chur (partie inférieure de la Bahnhofstrasse) ■ KIBAG AG, Chur (partie supérieure de la Bahnhofstrasse)

Budget

Réaménagement de la Poststrasse	CHF 1'650'000.–
Réaménagement de la partie inférieure de la Bahnhofstrasse	CHF 2'460'000.–
Réaménagement de la partie supérieure de la Bahnhofstrasse	CHF 2'350'000.–

Avis du jury

L'aménagement et le mobilier constituent un exemple réussi de zone piétonne et de mail piétonnier attrayants, bien que les activités le long de la rue soient principalement commerciales. Le jury a été impressionné par le courage de la ville de Coire d'avoir converti le sud de la Bahnhofstrasse, autrefois une zone de rencontre, en une zone piétonne, afin de renforcer encore son attractivité. Après 28 ans de persévérance, Coire a manifestement réussi à réaliser une liaison attractive de la gare à la vieille ville piétonne. Le nombre de personnes à pied dans cette rue aujourd'hui montre l'enthousiasme de la population ainsi que des touristes vis-à-vis de ce réaménagement.



Genève: Place du Vélodrome

Description du projet

La Cité-Jonction à Genève est une construction typique des années soixante : dans la rue, les rez-de-chaussée sont animés par des magasins et des cafés, et à l'arrière de ces allées se trouvent d'autres bâtiments résidentiels. Ces bâtiments sont construits sur une dalle constituant des toits-terrasses reliant les bâtiments entre eux et accessibles au public. L'ancienne place du Vélodrome reflétait elle aussi les caractéristiques des années soixante : un trottoir étroit le long des magasins, une route de desserte et au centre, une place bordée d'arbres servant de parking. La Ville de Genève a revalorisé la Place du Vélodrome dans le cadre de la construction de la ligne de tramway Cornavin-Onex-Bernex. En raison des contraintes, le réaménagement a eu lieu en deux étapes (étape 1: 2012, étape 2: 2016-17).

Un long mur de béton à hauteur de genoux divise l'espace triangulaire en deux zones: d'un côté perdure la Rue du Vélodrome et de l'autre, la place triangulaire entre le muret et la rangée d'immeubles est désormais réservée aux piétons. Un chemin légèrement en hauteur longe les façades le long des commerces. Il rappelle le mur en béton par ses proportions similaires. Quatre rampes connectent cet espace arborisé avec le quartier alentour. La place est revêtue d'une couche de gravier, le mobilier se limite à des bancs et des lampadaires. À la pointe de la Place du Vélodrome, une nouvelle rampe en spirale relie la place aux toits-terrasses des bâtiments de la Cité-Jonction. À l'autre extrémité de la place, où se trouvait une station-service, la nouvelle terrasse ronde en béton avec une fontaine et un grand arbre forment un contrepoids à la rampe.

Étapes

2003	■ Vote du crédit d'étude par le Conseil municipal
2008	■ Vote des crédits de construction par le Conseil municipal
2010	■ Octroi du permis de construire
2011 – 2012	■ Première étape des travaux
2016	■ Vote des crédits de construction par le Conseil municipal (étape 2)
2016 – 2017	■ Deuxième étape des travaux
Avril 2017	■ Inauguration

Organisation

Maitre d'ouvrage	■ Ville de Genève, Service de l'aménagement urbain et de la mobilité / Service du génie civil
Auteurs du projet	■ Pascal Heyraud, architecte paysagiste, avec la collaboration de Frédéric Perone et Raphaël Nussbaumer, architectes ; ■ Michel Buffo, ingénieurs civils, avec la collaboration du bureau Thomas Jundt, ingénieurs civils ; LEA, Les Eclairagistes Associés

Budget

Crédit d'études	CHF	226'000.–
Crédit de réalisation 1	CHF	1'600'000.–
Crédit de réalisation 2	CHF	669'500.–
Total des crédits votés	CHF	2'495'500.–



Avis du jury

La nouvelle place ne se situe pas dans l'hypercentre de Genève, mais dans un quartier néanmoins animé. Cela rend le projet exemplaire et particulièrement intéressant. En effet, dans les quartiers aussi densément peuplés que le quartier de la Jonction à Genève, l'espace public revêt une grande importance pour la population. Sa fréquentation élevée montre que la Place du Vélodrome est une réussite. Le jury trouve remarquable que la station-service ait pu être enlevée, libérant ainsi de l'espace. Cependant, le petit mur de béton qui sépare la place et la route peut constituer un obstacle pour les personnes à mobilité réduite. La ville montre au travers de ce réaménagement, comme de nombreux autres, qu'elle attache une grande importance à la qualité de ses espaces publics.





La Tour-de-Peilz (VD): Place publique des Anciens-Fossés

Description du projet

Située aux pieds des remparts, en plein centre-ville de La Tour-de-Peilz, la Place des Anciens-Fossés a un nouveau visage depuis l'été 2015. Grâce à la construction d'un parking souterrain (250 places, cofinancé par Migros et Coop), cet ancien espace routier s'est métamorphosé en une place publique piétonne, lieux de rencontre et d'échange. A l'échelle de la ville, cette place devient un maillon majeur sur l'axe de mobilité douce reliant la gare au bord du lac. Véritable trait d'union de ce centre-ville revivifié, cet aménagement longiligne se compose d'Ouest en Est en trois sous-espaces accueillant des usages et ambiances différenciés :

- La placette du Temple, avec ses jeux d'eaux et l'accueil hebdomadaire du marché
- La placette centrale, avec son couvert intégrant l'accès principal au parking
- La placette devant la Salle des Remparts, permettant l'accueil des manifestations culturelles en plein air

L'eau et la végétation sont les éléments paysagers structurants et identitaires de cet aménagement. La structure végétale est simple et offre des ambiances variées. L'eau, tantôt ruisselante, tantôt jaillissante ou stagnante, anime les trois placettes et offre des usages attractifs. Une ligne d'eau, parcourant la place sur toute sa longueur, témoigne de l'existence de l'ancien fossé. La limite physique avec le collège a été supprimée au profit d'un nouvel espace de transition multifonctionnel. Les jeux, dont le concept a été élaboré en collaboration avec le Musée du Jeu de La Tour-de Peilz, prennent place sous un mail bordé d'érables champêtres. La place est fermée au trafic motorisé, à l'exception des livraisons. Quelques places de parc de courte durée sont disponibles à ses extrémités.

Suite à la validation du projet, celui-ci a été planifié et réalisé en moins de trois ans. Un délai extrêmement court, nécessitant une collaboration étroite avec les Services cantonaux, l'ingénieur et l'architecte du parking souterrain et la Municipalité.

Etapes

2012 – 2013	■ Concours de paysage sur invitation
	■ Etude et enquête publique
2014 – 2015	■ Réalisation
Été 2015	■ Mise en service à la population

Organisation

Maitre d'ouvrage	■ Commune de La Tour-de-Peilz, Service de l'Urbanisme et des Travaux Publics
Auteurs du projet	■ Architecte paysagiste : Hüsler & Associés Sàrl (Mandataire principal) / Ingénieur trafic : Team + Transports – environnement – aménagement du territoire / Ingénieur civil : Willi SA ingénieurs civils / Architecte : Alp'Architecture

Budget

Coût de l'ouvrage TTC	CHF 5'000'000.–
-----------------------	-----------------



Avis du jury

La transformation spectaculaire, relativement luxueuse, de cet espace urbain a été facilitée par la disparition du stationnement en surface, à l'occasion de la réalisation du parking souterrain. L'aménagement est intelligemment conçu, segmentant ce long espace en trois séquences caractérisées par des atmosphères différentes. La disparition des limites physiques avec les collèges qui entourent la place lui confère une ampleur bienvenue. La continuité de l'ensemble est assurée par une allée en dallage de largeur variable, parcourant la place d'est en ouest le long des bâtiments, à l'emplacement même des anciens fossés.

A chaque extrémité, l'emprise des trémies d'accès au parking est toutefois imposante, réduisant d'autant l'espace dévolu aux piétons. Au centre, l'accès piétons au parking souterrain est recouvert d'une structure très marquante. La façade sud, constituée par un alignement de bâtiments commerciaux, reste peu attrayante (façades arrières), mais devrait pouvoir muter progressivement en accord avec le nouveau rôle de cet espace public. L'ensemble est lisible, cohérent, et intègre bien la diversité des usages de cette place.

L'aménagement met en valeur les cheminements transversaux (avenue de la Gare / place du Temple et rue du Collège / rue Saint-Théodule). Ces itinéraires, et en particulier celui qui relie la gare au centre de la Tour-de-Peilz, assurent une présence piétonne permanente sur la Place des Anciens-Fossés, contribuant à son animation. Le jury regrette à cet égard que le dernier tronçon d'accès à la gare (depuis l'avenue de Traménaz) reste étriqué et encombré de véhicules.





Canton de Neuchâtel: Plan directeur des rives du lac

Description du projet

Ce plan directeur permet de préciser les objectifs, mesures, priorités et responsabilités pour la mise en œuvre de la gestion des rives à court et moyen termes. Il comprend un ensemble de propositions concrètes dans les trois domaines suivants, classées sous forme de principes, de lignes d'action et de mesures phares :

- nature, paysage et patrimoine
- urbanisation et tourisme
- mobilités douces et navigation

Le Plan directeur complète le Sentier du lac dans les lieux touristiques et le maintient en retrait dans les secteurs naturels. L'étude de base et la démarche participative et consultative auprès des différents acteurs de ce territoire ont permis de faire émerger un consensus fort en faveur de la conservation de la diversité des paysages et de leur attractivité. Un équilibre s'est établi autour des différentes ambitions. Un des objectifs est d'améliorer et compléter les réseaux d'espaces publics et de mobilités douces. Le plan fait le choix d'optimiser le sentier du lac dans certains secteurs en s'appuyant sur le droit de marche pied (base légale), de réaliser les aménagements complémentaires pour assurer la qualité et la continuité, d'améliorer la signalétique et le confort, et de planifier et mettre en œuvre les liaisons pédestres vers les espaces publics rivulaires.

Etapas

2012 – 2013	■ Étude de base «paysages des rives du canton de Neuchâtel»
2013 – 2014	■ Atelier participatif / Pré-consultation publique
2015 – 2016	■ Elaboration du plan directeur
2016	■ Consultation publique
Mars 2017	■ Validation du Conseil d'Etat (exécutif) ■ Mise en œuvre attendue dans la révision des 11 plans d'aménagement local des communes concernées

Organisation

Maitre d'ouvrage	■ Service de l'aménagement du territoire du canton de Neuchâtel (SAT)
Auteurs du projet	■ urbaplan, bureau d'urbanisme, d'aménagement du territoire, de paysage et d'environnement / Aquarius, bureau d'ingénieurs en environnement spécialisé dans les milieux aquatiques
Participation	■ Atelier participatif à la fin de la première phase de diagnostic ■ Pré-consultation publique lancée auprès des 11 communes et groupes intéressés avant l'établissement du plan directeur ■ Consultation publique lancée auprès des 11 communes et groupes intéressés sur la base de la première version du plan directeur

Budget

Etude de base des paysages et atelier participatif	CHF	61'000.– (HT)
Plan directeur jusqu'à la validation politique	CHF	86'000.– (HT)

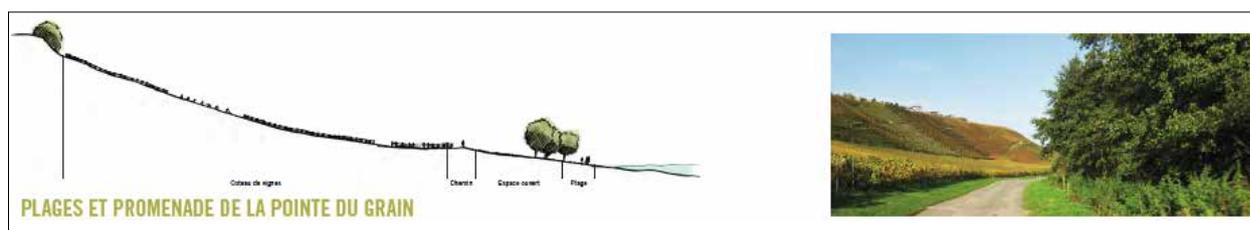


MOBILITÉS DOUCES ET NAVIGATION			
MOB_A1	Optimiser le sentier du Lac dans les secteurs identifiés, en s'appuyant sur le droit de marchepied	SAT / SPCH / Neuchâtel Rando / Com. de Vaumarcus Propriétaires	Révision ponctuelle du sentier du Lac Applications du droit de marchepied / PDC chemins pour piét. et de rando. pedestre
MOB_A1_1	Appliquer le droit de marchepied vers le secteur de la Sagne et faire une pesée d'intérêt pour lever l'opposition sur le bf 1949 du cadastre de Sauges		
MOB_A2	Réaliser les aménagements complémentaires nécessaires pour assurer la qualité et la continuité du sentier du lac.	SAT / SPCH / Neuchâtel Rando / Com. de Vaumarcus Propriétaires	Projet d'aménagement
MOB_A2_1	Placer le sentier du lac sur le chemin forestier pour améliorer sa qualité paysagère et le confort sonore.		
MOB_A2_2	Assurer la continuité avec le sentier hors canton et avec le village et le château de Vaumarcus (boucle de parcours)		

Avis du jury

La réalisation d'un plan directeur cantonal pour l'ensemble des rives du lac de Neuchâtel est une initiative très ambitieuse. Pour répondre à la grande diversité d'usages, de demandes et d'objectifs de développement à cette échelle, et appliquer les mesures de manière concrètes et efficaces, il a fallu définir une vision, réunir diverses compétences professionnelles, bien structurer le processus en impliquant les différents acteurs concernés et la population, et surtout, faire preuve de persévérance.

Le canton de Neuchâtel et les onze communes concernées ont réussi une planification exemplaire et moderne basée sur le principe de la multifonctionnalité du paysage. La sauvegarde des réseaux de mobilités douces, leur développement et en particulier, la qualité des liaisons piétonnes jouent un rôle central. Le plan directeur définit les liaisons et guide les communes pour aménager les accès aux rives en tenant compte de façon équilibrée des besoins de loisirs et de protection. Ainsi, les communes disposent d'un instrument concret, structuré et compréhensible pour mettre en œuvre les objectifs exigeants concernant les modes doux ainsi que d'autres domaines.





Niederlenz (AG): Réaménagement de la rue principale

Description du projet

Niederlenz est divisé en deux parties par l'Aabach. La route cantonale, longeant ce ruisseau, nécessitait un assainissement depuis longtemps. Le revêtement était en mauvais état, il fallait réparer d'urgence les murs de soutènement du cours d'eau, l'aménagement routier accentuait la domination du trafic motorisé et la situation pour les piétons était insatisfaisante. Un projet de réaménagement routier existait. Il était approuvé mais datait d'il y a 20 ans et ne correspondait donc plus aux exigences actuelles. Un nouveau concept d'aménagement et d'exploitation a pour cette raison été élaboré avec la participation des habitants, des commerces, des propriétaires fonciers et de l'école en intégrant également la zone du ruisseau, la place du village et le bord du village. Le projet a ainsi fait l'objet d'une large acceptation par la population, il a été approuvé après un processus de planification relativement court et une période de construction un peu plus longue. La route a été mise en service en 2016.

Pour créer de l'espace supplémentaire, l'Aabach et la route ont été déplacés vers l'ouest et dans la section centrale, la largeur de la route a été réduite à 6,20 mètres. Ainsi, l'espace piéton devant le front bâti est plus généreux et la place du village a été revalorisée. Dans l'ensemble, le nouvel aspect de la route attire l'attention des conducteurs de sorte qu'ils roulent à une vitesse moyenne de 40 km/h. Un arrêt de bus sur chaussée a été construit au sud de la passerelle «Mühlesteg». La traversée de la route peut s'effectuer de manière sûre sur le passage piétons ou la bande centrale aménagée entre les arrêts. Dans la zone du ruisseau, l'ancien canal industriel a été supprimé et dirigé dans le secteur de l'île où il forme comme un bras secondaire. Un chemin piéton a été créé le long de ce nouveau cours d'eau. En même temps, la place du village a été réaménagée par la municipalité. Elle est plus ouverte et la vue sur les bâtiments situés de l'autre côté du ruisseau renforce sa fonction de place centrale.

Avis du jury

Même après l'assainissement de la route cantonale, le centre du village de Niederlenz est traversé tous les jours par environ 10'000 véhicules. Néanmoins, l'attractivité et la sécurité pour les piétons ont pu être considérablement améliorées. La mise en œuvre est convaincante malgré le contexte contraignant. La redistribution de l'espace entre les piétons, le trafic motorisé et le ruisseau a été effectuée audacieusement et avec une touche esthétique. De plus, la place du village, dépourvue de voiture, et son aire de jeux animent le centre. L'élargissement de l'Aabach combine une mesure de protection contre les crues avec la création d'un nouvel espace de loisirs à proximité des habitations. L'ancienne route cantonale était conçue pour la circulation - la nouvelle met l'accent sur l'espace public. L'action conjuguée du rétrécissement de la chaussée, de l'élargissement de la surface piétonne et de l'espace devant les immeubles, du réaménagement de façade à façade ainsi que l'intégration des pénétrantes et de petites places, crée un véritable lieu de vie, plutôt qu'une simple route. L'aménagement permet une meilleure cohabitation entre les usagers motorisés et non motorisés. La conception est réalisée simplement et les parties latérales généreuses favorisent un comportement prévenant de la part des conducteurs, pouvant voir les piétons relativement tôt. La faible différence de niveau entre la chaussée et les trottoirs (sans bordure) facilite la traversée de la route pour les personnes à mobilité réduite. Le nouvel arrêt de bus, qui surplombe l'Aabachplatz, est élégamment conçu. Cependant, le bord du trottoir devrait être rehaussé pour permettre aux personnes handicapées de monter dans le bus de manière autonome.



Etapes

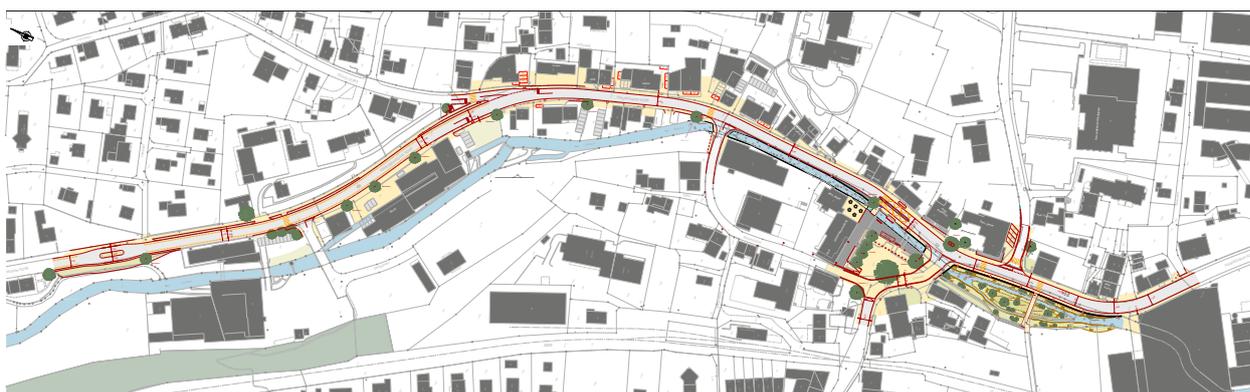
1981	■ 1 ^{er} projet rejeté en votation populaire
1984	■ Modification du projet
1985	■ Approbation par l'Assemblée générale du 2 ^{ème} projet et du crédit
1993	■ Adoption du projet à l'Assemblée générale
dès 2007	■ Révision globale du projet
2010	■ Présentation du projet / Mise à l'enquête publique
2012	■ Début des travaux
2016	■ Fin des travaux

Organisation

Maitre d'ouvrage	■ Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Abteilung Tiefbau, Unterabteilung Realisierung / Commune de Niederlenz
Auteurs du projet	■ Metron Verkehrsplanung AG, Metron Architektur AG, Metron Landschaftsarchitektur AG, Priska Meier, Lichtkonzepte
Mise en oeuvre	■ Direction du projet et des travaux: Eichenberger AG ■ Construction: ARGE Niederlenz, Meier + Jäggi AG / H. Graf AG

Budget

Coûts totaux (incl. Aabach)	CHF 13'000'000.– (Projet d'agglomération: CHF 2'8 Mio)
Part totale cantonale	CHF 10'965'000.–
Part totale communale	CHF 1'995'000.–





Riva San Vitale (TI): Requalification de la Piazza Grande

Description du projet

La Piazza Grande est située au centre du quartier historique de Riva San Vitale, et elle est classée dans l'Inventaire fédéral des sites construits d'importance nationale à protéger en Suisse (ISOS). Localisé au sud du lac de Lugano, ce village constitue également un nœud important du trafic routier, nuisant toujours davantage aux piétons et cyclistes. Des mesures de modération de la circulation (zone 30) sur les routes communales et cantonales traversant la place ont été prises conjointement au réaménagement de la Piazza Grande et des routes adjacentes inaugurés en octobre 2016. Elles améliorent la sécurité et l'attractivité du cœur du village. Le choix des matériaux sépare l'espace routier en deux parties : des bandes pavées continues pour les piétons le long des façades des bâtiments et une chaussée asphaltée. Les traversées piétonnes sont également signifiées par des bandes pavées au travers de la chaussée. Les surfaces asphaltées comblent les espaces entre deux traversées pavées. La continuité des cheminements est garantie aux piétons et non aux véhicules, rendant les automobilistes plus attentifs aux personnes à pied. Les surfaces homogènes, constituées par la pierre naturelle de couleur claire, renforcent l'identité de la place et mettent en valeur les façades historiques.

Etapes

2015	■ Octroi du permis de construire
2016	■ Réalisation
Octobre 2016	■ Inauguration

Organisation

Maitre d'ouvrage	■ Commune de Riva San Vitale
Concepteurs	■ Studio d'Urbanistica Planidea SA, Canobbio ■ Studio d'Ingegneria Lepori SA, Tesserete

Budget

Coût de l'opération	CHF 1'000'000.- (incl. honoraires) (Subvention Projet d'agglomération CHF 240'000.-)
---------------------	---



Avant



Après



Avis du jury

Le jury a apprécié la division de l'espace en deux zones complémentaires : les bandes pavées d'une part et la surface asphaltée de l'autre. Dans l'ensemble, les piétons récupèrent de l'espace et l'identification des parcours piétonniers a été clarifiée. L'espace piéton et de séjour ne sont pas découpés de façon arrondie mais plutôt orthogonalement en accord avec l'architecture du lieu. De plus, les matériaux et le mobilier utilisés sont simples et fonctionnels. Le jury salue le courage des autorités d'avoir instauré une zone 30 sur une route cantonale. L'aménagement est en adéquation avec le contexte. En revanche, l'espace pavé réservé aux piétons le long des façades aurait pu être plus généreux à certains endroits et il aurait pu être étendu à l'entier de la Via Settala.





Winterthur (ZH): Traversée des voies ferrées au centre-ville

Description du projet

L'une des voies ferroviaires les plus fréquentées de Suisse et l'un des principaux axes de circulation de Winterthur se rejoignent juste à côté de la gare, dans le passage inférieur de la Zürcherstrasse où s'écoule aussi la rivière Eulach. Le passage souterrain inauguré en 1981 avait permis de fluidifier le trafic, mais au frais des humains repoussés dans les bords. Avec la réaffectation de l'ancienne zone industrielle en un quartier accueillant une mixité d'usages, cette intersection est devenue une charnière entre la vieille ville et la Sulzer-Areal et donc une liaison piétonne importante. Le projet urbain «traversée des voies» a réussi à fournir un espace urbain attrayant sur une surface autrefois purement réservée au trafic ferroviaire. Après douze ans de planification et de travaux complexes, la nouvelle infrastructure a été ouverte au public en septembre 2016.

L'idée clé de l'intervention est de «réhabiliter ce morceau de ville» et de créer de véritables espaces publics. La combinaison cohérente et sans obstacles des différents revêtements et niveaux en un «plancher urbain» continu constitue l'idée centrale du projet sur lequel les liaisons routières, cyclistes et piétonnes ont été nouvellement conçues. Le passage inférieur de la Zürcherstrasse a été incisé «au scalpel» avec précision de manière à procurer juste le nécessaire pour que les camions et les bus puissent passer dans le quartier en reconstruction. Deux nouvelles places ont ainsi pu être aménagées des deux côtés des lignes de chemin de fer. De ce fait, le centre commercial de Neuwiesen, autrefois isolé du tissu urbain, y est désormais rattaché. Le mobilier étant limité à quelques éléments précisément définis, l'espace généreux est à même d'accueillir les importants flux de personnes dans ce secteur. De plus, la place dédiée aux piétons et cyclistes dans le passage souterrain a pu être considérablement agrandie et rendue plus attractive. Les deux avant-toits qui marquent les sorties du passage souterrain rendent cette liaison sous les voies de chemin de fer bien visible de l'extérieur. La traversée des voies de chemin de fer au centre-ville fait partie des travaux de réaménagement de l'ensemble de la gare et démontre de manière exemplaire à quel point le traitement des aménagements piétons imprègnent la représentation que l'on se fait d'une ville. La liaison entre les deux côtés des voies ferroviaires et les chemins le long des rails ont permis de multiplier les possibilités d'itinéraires pour les piétons et les cyclistes ainsi que d'aménager plusieurs espaces de séjour.





Etapes

2004	■ Concours d'idées
2005	■ Mandat d'étude
2009	■ Acceptation du crédit (votation populaire)
2009 – 2010	■ Réalisation de la 1 ^{ère} étape
2013 – 2016	■ Réalisation de la 2 ^{ème} étape
2016	■ Concours pour le nom du projet
Sept. 2016	■ Inauguration

Organisation

Maitre d'ouvrage	■ Ville de Winterthur, Departement Bau Tiefbauamt, Verkehrswege, CFF et privés
Conception et mise en oeuvre	■ Architecte (direction générale): Müller & Truniger Architekten / Architecte-paysagiste: Krebs und Herde Landschaftsarchitekten / Ingénieur civil: Dr. Lüchinger + Meyer, Gruner + Wepf AG / Mobilité: Stadt Raum Verkehr / Concept d'éclairage: Reflexion AG / Planification électrique: IBG B. Graf AG / Direction des travaux: Hochbau MMT AG Baumanagement / Physique du bâtiment: Bakus Bauphysik & Akustik GmbH / Protection contre les crues: Robert Bänziger AG / Ascenseur: H.R. Wehrle

Budget

Total	CHF 30'300'000.– (hors conduites / canalisations / autres) (Subvention Projet d'agglomération CHF 3'120'000.-)
-------	---

Avis du jury

L'évaluation du projet de passage souterrain par le jury est très positive, car il améliore significativement le réseau piéton. Les deux nouvelles places, de part et d'autre du passage, sont bien fréquentées tout comme les passages piétonniers sous les voies qui sont maintenant beaucoup plus agréables à emprunter. En tant qu'utilisateur, il manque peut-être un escalier direct d'un côté, et dans le passage souterrain, il pourrait à certains endroits y avoir des conflits entre les cyclistes et les piétons. Compte tenu de la situation urbaine complexe, il s'agit d'un exemple très réussi de «couture» urbaine pour recréer un lien entre deux quartiers.

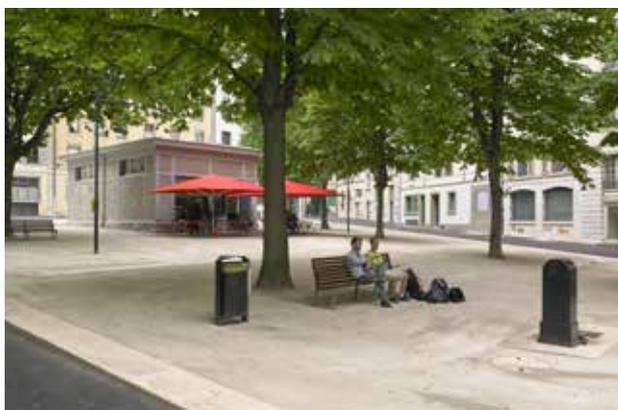




4 Mentions

Genève: Square Chantepoulet

Ce lieu auparavant laissé à l'abandon et utilisé comme parking est aujourd'hui un espace public convivial et vivant à la pause de midi ainsi qu'en fin de journée. L'intervention terminée en 2015 redonne de la place aux piétons et offre un espace agréable et de rencontre au sein d'un quartier animé. L'arborisation existante a été complétée par l'aménagement de terrasses, bancs et autres mobiliers urbains. Toutefois, le revêtement irrégulier à la sortie de l'édicule au nord du square est peu accessible aux personnes à mobilité réduite. Cette réhabilitation de cœur d'îlot constitue un bon exemple pour les nombreux autres squares que compte Genève.



Genève: Place du Rhône

Avant son inauguration en juin 2016, la place du «OUI-NON», nommée ainsi en raison d'une sculpture, était un lieu délaissé accaparé par le stationnement sauvage. Suite aux remarques des usagers et riverains, cette place autrefois sous utilisée est aujourd'hui devenue plus qu'un simple lieu de passage. La pose d'un banc en bois circulaire d'une soixantaine de mètres de long offre une nouvelle qualité de séjour. De plus, des arbres, une fontaine, un nouvel éclairage ainsi que le traitement différencié du sol complètent la requalification. Toutefois, des marquages tactilo-visuels manquent pour le guidage et la sécurité des personnes aveugles et malvoyantes. La réalisation, certes très minérale, rencontre un grand succès et s'inscrit parfaitement au cœur de la Genève touristique. Elle propose un espace convivial, où il est agréable de s'arrêter.





Versoix (GE): À l'ombre de la treille

Une nouvelle centralité naît à Versoix avec un quartier, conçu de toutes pièces à proximité de la gare. L'ambitieux projet comprend plusieurs espaces publics qui favorisent les déplacements à pied avec notamment une zone de rencontre et un cœur de quartier entièrement piéton. Les divers aménagements extérieurs créent une atmosphère conviviale de terrasses, et les cinq espaces majeurs, que sont la place, la cour, le belvédère, le parc ainsi que la treille permettent bien aux usagers de s'approprier l'espace. Cependant, le projet, plutôt centré sur lui-même, améliore peu les connexions vers le reste de la commune. Cette pièce urbaine, dont les travaux se sont déroulés entre 2014 et 2016, constitue un nouveau pôle attractif et favorise le report modal.



Zurich (ZH): Extension de la gare Zurich Oerlikon

La transformation de la gare d'Oerlikon est un projet complexe à grande échelle au centre-ville, qui a nécessité un processus de planification et de construction interdisciplinaire sur le long terme, avec de nombreux intérêts et exigences en constante évolution. La réalisation d'une nouvelle ligne ferroviaire a occasionné l'extension de la gare passant de 6 à 8 quais. Etape par étape, les passages souterrains existants ont été élargis, les accès de tous les côtés améliorés, les deux places de gare réaménagées et les connexions entre les trams, les bus et les trains optimisées. La nouvelle connexion entre la vieille ville et les nouveaux quartiers d'Oerlikon, réalisée par la ville de Zurich a retenu l'attention du jury. Elle est généreusement dimensionnée et permet un croisement intuitif et compréhensible pour les piétons et cyclistes.





Fussverkehr Schweiz
Mobilité piétonne Suisse
Mobilità pedonale Svizzera



Flâneur d'Or 2017
Fussverkehrspreis Infrastruktur
Prix des aménagements piétons
Premio infrastrutture pedonali